

Robert RYCKX  
schipper ter visserij  
1908 - 1989

# Mijn Leven

Dit is het verloop van de oorlogsjaren van Rycx Robert.

Geboren op 7 oktober 1908 voortkomende uit een familie met tien kinderen doch door het lot goed bedeeld op financieel gebied kregen wij een ordentelijke opvoeding die ons later een plaats in het maatschappelijk leven zou bezorgen. Toen in 1914 de wereldoorlog uitbrak waren wij thuis met 9 kinderen, onze ouders waren alles aan het gereedmaken om voor het geweld van de verdrukker te vluchten. Doch grootvader die ook een heel goede man was en 2 garnaalscheepjes aan zijn eigen had, had besloten dat de broer van vader eerst zou vluchten met een 20 tal vluchtelingen van Mechelen en omstreken die in Oostende waren aangekomen en reeds veel van de barbaarsheden van de overweldiger hadden doorgemaakt. Zo was het dus beslist en zou het geschieden maar de zwaarst getroffen door dit besluit waren wijzelf en grootvader. De broer van vader had zijn familie meegenomen en had die dus veilig in Frankrijk aan wal gebracht en dadelijk de terugtocht aangenomen om ons te komen halen doch de zaak was reeds beslist. De Duitsers hadden reeds de kust bezet en toen het schip van grootvader in het zicht kwam werd er van de kust op geschoten en was het een groot geluk dat we met de fair wind konden het hazepad kiezen of ze werden nog in de grond geschoten. Zo stond nu de zaak in 1914 en waren wij dus verplicht de 4 jaar lange oorlog onder de bezetter door te brengen. Wat voor ons het groote gezin in acht genomen een kalvarie berg zou worden met voor onze ouders een onmitputtelijke lijdensweg nu de moed er niet bij neergelegd en allen hetzijne erbij gedragen om ons leed gezamenlijk te dragen. Vader die coiffeur was werkte voort in zijn vak doch dit kon niet genoeg opbrengen om in ons onderhoud te voorzien gezien alles op ongenadelijke wijze aan het rijzen ging en aldus kwam bij ons thuis in het eerst van de vijandelijkheden reeds schraalhans de keuken dienen. Daar vader een nogal vooruitziende man was werd alles op de meest convenabele wijze door hem zelf gerantsioneerd en de voedingswaar waarvan wij overkwamen werden weggeborgen en bewaard tot meerdere nood zei vader doch die liet niet lang op zich wachten rap genoeg werd ons geleerd wat meerdere nood betekende alsook wat al ellende en rampen een oorlog met zich mede brengt. Als schoolknapen konden wij in het eerst niet beseffen wat het was oorlog wij zagen natuurlijk al die vreemde mensen met hun voor ons onbekende uniformen doch van barbaarsheden of geweld kregen wij niets te zien dat ware een grove leugen moest dit gezegd worden waar het in het geheel geen waar was. Bij het binnenkomen in Oostende is alles zeer kalm gegaan de burgerij heeft zich stil gehouden en de bezetters waren als ge het zo wilt noemen goed voor de bevolking, hun overvloed deelden ze met de burgerij dit was in de eerste twee jaren zo tot dat de honger zich bij hun zelf liet gevoelen. Dan nam de zaak ook een keer enfin gruwelijke tijden hebben wij beleefd gedurende de 4 jaar lange oorlog. Het voedsel werd van langsom slechter het brood was bijna niet te eten vele mensen werden ziek door flauwte en onrust want de aanvallen van de geallieerden bleven ook niet uit en brachten veel families verdriet en ellende.



Als knaap ben ik meermalen aan de dood ontsnapt zonder op de ogenblikken het te beseffen doch nu tot de jaren van verstand gekomen zijnde er met een siddering aan terug denkt hoe wij als kleine snaken met schrapnells omgingen hoe wij schrapnellen demonteerden om aldus de inhoud die gewoonlijk loden marmels, biels of fuzees waren eruit te halen en tot ons vermaak te gebruiken. Dikwijls is het gebeurd dat de zaak niet op wielmpjes liep en dat er zich een ontploffing voordeed waarbij sommige van onze kameraden voor hun verdere leven onbekwaam waren te werken, in drie van deze gevallen zijn er van ons vrienden. Een met zijn ganse rechterhand weg, een met 3 vingers af en een met de ene hand vier vingers af en de andere hand duim en wijsvinger. Ikzelf had eens het domme idee om een luchtkogel waarmede ze achter vliegtuigen schoten in de stoof te steken al vasthoudende in mijn hand, ge ziet van hier 't was winter allen zaten rond de stoof geschaard maar het maneuver was zo rap gegaan dat niemand de kans had gehad het te verijdelen en 't resultaat was niet al te smaakvol, ik was totaal uitelkaar geschud van de slag de kapsuul was door en door mijn hand gegaan en bijna al mijn vingers van de linkse hand hingen af, allen die zich om het vuur bevonden hadden er prijs van moeder en zusters hun haren en gezicht verbrand, grootvader de luiken en windbrouwen van zijn ogen gebrand enfin ik was er het ergste aan toe. Ik werd naar het Hotel de la Marine gedragen op de hoek van Coststraat en Kappellestraat die dan dienst deed als hospitaal en heb het aldaar te danken gehad aan de goede zorgen van de dokter dat ik mijn vingers heb mogen behouden of ook ik was een gebrekkelijk mens geweest en zou nooit geworden zijn wat ik nu was.

Veel van deze gevallen zou ik kunnen aanhalen doch daarmede geraken wij gans van het onderwerp af en zal dus maar liever weer op de gang van het leven in ons eigen familie terugkomen daar dit verhaal slechts een familiebeschrijving is.

t'Huis werd alles gedaan om op de best mogelijke wijze door het leven te geraken doch vader die Belg was en dit ook wilde blijven in alle omstandigheden en die de eerlijkheid in persoon was, kon het niet over zijn hart krijgen dat mijn twee broers die onderscheidenlijk adjusteurs en dramiers waren de ene met 3 en de andere met 4 jaar beroepsschool zich zouden aanbieden om bij de Duits te werken of ook maar iets naar huis brachten die niet van hen was zoals dit in oorlogstijd gaat, men neemt alles wat kan dienen als er niemand bij is, anders lijd je honger en heb je ellende doch vader was een man die eerlijkheid boven alles stelde en dit mocht bij ons niet geschieden tot op zekere dag mijn broer op werk gevallen was hij zou wat meehelpen in het gezin doch het zou al weinig baten, het noodlot lag op ons te loeren. Op een zekere dag hadden ze weer eens provisie gestolen, hoe het gegaan was kan ik nu zojuist niet meer zeggen enfin er was in een goederen hangaar gestolen en dit bevatte alle benodigdheden tot uitrusting der soldaten, kleren, schoenen enz... als dat nu een tijdje geleden was kwam mijn oudste broer 's zaterdags thuis met in een pakje een nieuw paar duitse schoenen die hij aan een spotprijs gekocht had, het waren gestolene dat wist hij, doch denkende ik ben toch de dief niet had hij maar het koopje waargenomen in acht nemende de dure tijden en de verleidelijkheid van die schoenen aan zo een spotprijs. Doch reeds de tweede dag dat hij ermee ging werken werd hij gepakt en moest bij de kommandantuur komen en werd gestraft niet als heler maar als de dief dit liep rond de 150 mark boete plus enkele dagen prison.

Doch vader wist het te belopen en aldus werd het gearrangeerd dat inplaats van 150 de boete 250 zou zijn doch geen prison. Dit mochten wij afkorten met iedere week 15 marken van mijn broer zijn loon. De derde dag na dit voorval werd ons huis plat gesmeten en verloren wij al wat ons nog reste zoals meubelen, kleren enz...., gelukkiglijk was niemand van ons thuis als er aanval gedaan werd gingen wij altijd in de wijnkelder van Teste die ook een dood brave heer was en die zijn sterk gebouwde wijnkelders ter beschikking stelde van de geburen om daar gedurende de bombardementen te komen schuilen, waarvan hij ook nooit de dankbaarheid van de mensen genoten heeft maar wel het tegenovergestelde heeft ondervonden op zulke wijze dat het bijna ongelooflijk is hoe sommige mensen hun weldoeners belonen, namelijk onder de schuilers in die kelders zaten er dieven die van de heer Teste wijn hadden gestolen en wel op grote schaal doch laten wij terugkomen op het huis dat plat lag. Het was een waar geluk te noemen toen we hoorden dat ook vader in de kelder had gezeten in achtnemende dat hij nooit zijn huis wilde verlaten als er gesmeten werd. Nu stonden we daar dakloos, de hulp om ons in te nemen kwam niet gauw toch niet van de kant van diegene die ermee belast waren. De eerste nachten die wij doorbrachten na het ongeval waren wij opgenomen de ene langs hier en de andere langs daar. Moeder en vader met twee van de kleinsten werden binnengenomen door de heer Deken Camerlynck, grootvader met twee oudere broers werd binnen genomen van de onder de visserij zo welgekende heer Henri Pype Aalmoezenier van de arbeid aan boord van het Belgisch opleidingsschip "Aviso". Ik werd opgenomen in het huis van mijn kameraadje en ben daar nog al lang blijven wonen en al mijn zusters werden opgenomen bij de welgekende zusters van de H. Vincentius à Paulo. Dit alles was maar voorlopig tot dat de Heren die belast werden met de verzorging van de uitgebomde families ons in een huis zouden steken. Dit gebeurde achter 4 dagen er stond een huis leeg in de Jozef II straat n° 15 of 17 ik ben het vergeten, het was 2 huizen van het welgekende hotel St. George waar enige weken later een banket zou gegeven worden voor Belgische soldaten die met de vijand medewerkten. Ieder heeft wel over die mannen gehoord ze werden betiteld als landveraders en hebben nog zelf een voordracht gegeven bij mijn langst onthouden in het Koninklijke Theater te Oostende, enfin volgens ik in de opgroei heb geleerd waren het van deze mannen die zich flaminganten noemden doch volgens ik nu bij mijn ondervinding aanzie als mispunten gezien zij hun vaderland verlieden om enkele voorrechten te bekomen dit zou een ware Vlaming nooit doen. Dit zijn slechts winstbejagers en eigen belang inziende personen die zich de onrechtmatige naam van flamingant toeëigenen. Doch laet ik nu die zaak maar rusten en breng ik U verder op de hoogte hoe de zaken stonden in de familiekring. Zoals ik gezegd heb werden wij in een huis gezet door de stad. Eenieder die in een huis gezet werd van de stad hoefde geen huishuur te betalen doch vader wilde niet in ruzie komen met de eigenares van het huis en stelde voor een kleine rent te betalen. Doch deze huiseigenares was een zo gierige onmeedogenloze vrouw dat zij aan moeder verweet dat wij beter haar huis zouden verlaten.

Ik was in alles haantje de voorste mits in het leren handwerk, breien, spiltsen, zeilmaken en kaartpassen dat was mijn hobby maar anders leren ik had er een broertje aan dood en dit zou een heleboel straffen met zich mede brengen vooraleer ik tot het besef zou komen dat leren noodzakelijk was maar dan zou ik ook leren als de besten en zou ik in een paar jaar bewijzen dat ik het wel degelijk kon.

Ik had dus drie jaar van 1915 tot 1918 in de visserijschool gedaan.

Onze school in de pastoor pype straat was door bombardementen ingesmeten en zodoende verhuisden wij naar de Volksbond.

Daar kreeg de St. Andreas school twee klassen eerste en tweede vissersklas maar dinsdags en vrijdags waren wij in de Germaine die gelegen was in de velodroomstraat juist naast de pompierskazerne daar leerden wij het praktische werk op het schip, het schip dat er stond op en aftuigen rond Pasen moesten we schrapen en vernissen dat deden wij onder leiding van Mr Henry zoals wij Pastoor Pype noemden.

Breien werd ons aangeleerd door een oude bootman van de Aviso

Mr Eugene Luyens zeilmaker leerden wij onder leiding van Mr Pol Pols gewezen bootman zeilmaker van de Aviso en machinerie leerden wij aan Mr Van Hille, ook een gewezen machinist van de Aviso seinen, morsen en reglementen leerden wij aan Mr Eerw. Dobbels Aalmoezenier van de Aviso na Pastoor Pype. De broeder van die tijd ben ik zijn naam vergeten die leerde ons kaart en zeevaartsrekenen, zoals ik al eerder gezegd heb was ik goed voor praktische lessen maar theorie wilde er niet in ik deed er ten andere niets voor maar dit zou veranderen met de intrede van broeder Designatus een echte atleet die meteen gans de school omvormde en van een boel wilde brassen een voorbeeldige school wist te maken dit ging zo gemakkelijk als nooit een mens zou gedacht hebben iedereen had eerbied voor deze man nu zou ook ik mij van mijn beste kant laten zien er werd een akkoord gesloten met de overheden dat de jongens van de vissersscholen een examen zouden mogen afleggen die later zou geldig zijn voor aspirant achipper en na 6 jaar vaart mochten wij terugkomen voor het praktisch examen. Wij van de Pastoor Pype school waren de eersten die aan een dergelijk examen zouden deelnemen wij werden erop voorbereid en in alles wat er eigenlijk voor nodig was onderwezen onder de strenge ogen van Designatus en de praktische ogen van Mr Henry dit had ik aan mijn vader uitgelegd en die had er meteen wat opgevonden ziezo zij hij hier krijgt ge uw kans als ge dit examen niet passeerd gaat ge niet naar zee en als je welpasseerd zoek ik voor jou een schip om te leren varen hij had meteen raak geslaan en ik begon mijn best te doen en van wilde bras en kapoen werd ik zeer voorbeeldig en leerzaam zo erg zelfs dat de broeder er niets van verstond waar ik vroeger nooit op bord had mogen schrijven was hij nu gedwongen altijd mijn werk op het bord op te nemen zoals opstellen, vertelsels als vaderlandse geschiedenis enz... altijd blonk ik uit dit was van het ene uiterste naar het andere overgegaan en toen die dag van het examen kwam werd mijn moeite en dit van mijn leraars bekroond met een voor mij schoonste herinnering uit mijn schooltijd wij vertrokken naar het examen met 14 leerlingen en 13 werden er gebuisd ik alleen was gepasseerd wat een klap ik had wel verwacht bij de eersten te eindigen maar dat ik alleen zou passeren dat was ongelooflijk en toch was het zo. En degenen die er soms nog mochten aan twifelen zou ik een lesje geven bij het afscheidsexamen op school waar ik als eerste uitkwam met de allergrootste onderscheiding.

Ge ziet van hier dat we allen in de grootste onrust verkeerden. In de namiddag werd moeder op het bureau van de kommandant geroepen en daar werd besloten wat voor straf de lafaard zou krijgen doch moeder die benauwd was voor de weerwraak vroeg verzachting voor de soldaat en zo werd hij vrijgelaten doch nu waren we nog meer benauwd hij was nu vrij en zou vannacht komen alles werd in de gang tegen de deur in de vorm van barricade opgesteld voor de vensters gelde hetzelfde doch een en twee nachten gingen voorbij wij zagen van de man geen spoor de derde nacht werd er hard op onze deur geklopt allen verzamelden wij ons in een kamer en het kloppen hield aan tot grootvader zegde iemand met slechte bedoelingen klopt niet ik zal eens roepen door het venster hij riep wie daar? het antwoord was woont hier mijn vader ik ben Eugene

Geziet van hier grootvader kon niet meer terugroepen het minst van al hadden wij daar de broer van vader verwacht die in uniform van Belgische soldaat was de deur werd geopend en na vier jaar lang afscheid re kunt wel denken dat dit weerzien hartelijk was er werd gelachen en geweend en toen vertelde ons oom dat hij in het gevecht tegen de vijand een oog verloren had en vertelde gans zijn wedervaren in de vreemde hoe hij soldaat werd hoe hij in het gevecht zijn oog verloor zijn dagen in het hospitaal en zijn heroptreden in de aktieve dienst en dan hoe hij aan ons adres geraakt is en tevoet van calais naar Oostende gekomen was hij geraakte niet uitverteld en wij ook niet uitgevraagd over alles en nog wat hij drukte ook zij spijt uit omdat hij vader niet thuis vond en al pratende en vertellende werd het stillaan morgen en kwam er van slapen niets meer in huis wij kregen van oom twee pakken chocolade twee stukken zeep en nog het een en ander dat hij in zijn "bassas" had veel had hij niet kunnen medebrengen want hij was tevoet van Calais gekomen hij was op ons adres gekomen op geheel rare wijze bij hem en zijn compagnie was er een man, de man van een deftige dame over onze deur die een dochttertje en een zoon had hij had samen met die man de reis aanvaard niet wetende dat wij daar woonden en als hij thuis bij die mensen kwam zegde hij dat hij van de kaniwas en die vrouw zei dat er daar mensen van de kaai komen wonen zijn en dan kwam oom op ons deur kloppen nog niet wetende bij wie hij zou terechtkomen dus had hij geluk ons daar aan te treffen het enige wat nu nog onze vreugde stoorde was de afwezigheid van mijn vader en oudste broer die zouden pas veel later thuiskomen de tweede broer van vader die ook soldaat was, was al bij ons gekomen die langs een andere kant België was binnengekomen en die in Brugge bij de mitrailleurs was. Toen vader dan eindelijk thuis kwam waren er al verscheidene vrienden van vader uit Engeland en Frankrijk teruggekomen en begon het leven stillaan zijn gewone gang te gaan wij kwamen terug op de kaai wonen vader werkte als vroeger beide broers gingen aan het werk en zo kwamen wij er langzaam bovenop.

Grootvader trok naar Engeland om een schip te kopen in vervanging van zijn verloren schip en zo begon ik met de zee die altijd mijn hobby geweest was meer kennis te maken. Ik heb namelijk vanaf het kleuterschooltje in de visserijschool geweest waar ik onder de hoede van Pastoor Pype een zeer goed leerling zou worden ik zeg later want in het begin was ik een zeer slechte leerling leren wou er bij mij niet in ik zou varen en daarmee dacht ik dat alles gedaan was veel narigheid heb ik in die jaren uitgehaald en heb het altijd te danken gehad aan Pastoor Pype en broeder Adolf die daar overste was dat ik niet uit de school werd gesmeten doch voor mijnheer Henry kon ik geen kwaad doen dikwijls is hij met mij terug in klas gekomen nadat ik van de broeder in de hof gezet was als straf voor een of ander kattewaad dat ik weer had uitgehaald.



Nu zou mijn beloning komen vader overgelukkig en fier op mij zond mij mee naar zee met O.6 Richard Verburgh om zeehand te worden maar dat viel tegen ik was om te sterven dan maar de groote reis met de sloepen O.14 Gusten Decraecker halve reis ziek en dan erdoor. Nog een reis met O.210 Gusten Ponjaert, en dan de stoomtreilers op mijn eerste schip O.35 "Alfred Edith" van de rederij Alfred Grolder onder bevel van schipper Louis Defer.

De schipper had veel in mij gezien en ik werd er zeer goed behandeld maar ik die nog nooit van huis was weggeweest ondervond alvast wat het zeggen wilde voor acht of negen dagen van huis te gaan ik zeg acht of negen dagen want het was namelijk haringseizoen en de reizen waren nogal kort wij vingen veel haring wat ik nog nooit gezien had wij lagen wel met honderd schepen wij visten op de Small4 gronden Fransen Duitsers enz; dit was het startsein van werken geweest tot nu toe had ik enkel wat moeten helpen met de kok en het logies achter onderhouden maar nu begon het eindelijke werk helpen winden en van zodra de haring aan dek lag het visruim in om ijs te kappen wat een zeer slavelijk werk was wij waren namelijk nog in de periode van de ijsblokken wij konden het beneden niet met zijn drieën klaarspelen er moest hulp van dek komen ik was nog niet opgewassen voor dat zware werk en dit zou ook nog wel enkele reizen duren wij hadden een zeer goede bemanning aan boord allen doorvaren visser die hun werk kenden en alle knepen van de stiel bezaten aan boord ging dus alles goed mits enkele moeilijkheden met het machienpersoneel het was namelijk nog in de tijd dat men van het machien personeel uiterst veel verlangde en die mensen hadden het ook o zo lastig stoker zijn op een visbak dan kan je geen zwaarder arbeid meer noemen ik heb zelf altijd veel eerbied voor een stoker en trouwens de ~~markonist~~ zal ik maar niet over spreken die welke toen ter tijd aan boord was, was zeker geen mens maar een halve beest ik heb erzelf heel veel mee tegengekomen jongens aan boord waren zijn slaven waar men geen goed van kan zeggen zegt men liever niets. Bij de terugkeer had ik er mijn buikje van vol maar ik was zeer eergierig en zou dat nooit aan iemand zeggen wel had ik soms verdriet toen ik dacht aan mijn vriendjes ik was namelijk in de turnmaatschappij van de christelijke volksbond ik was daarin van mijn tien jaar en was nu dertien en een halve jaar. Ik had dikwijls heimwee s'avonds dat ze morgen naar Spa zouden gaan of naar Rome en al zulke mooie dingen meer dan had ik het wel kunnen opgeven maar ja onder het werken geraakte alles op de achtergrond en ik zou de stiel blijven voortdoen voor een ganse loopbaan vanaf mijn 13 tot 56 jaar.

Toen het meeste verdriet achter de rug was begon ik plannen te maken ik wilde kapitein worden en zou daar ook in slagen zelfs zeer jong ik begon alles te noteren de tijd van het jaar, de visgronden en alles wat ik dacht dat ik later zou nodig hebben dit is mij zeer goed te pas gekomen zoals je verder zult te lezen krijgen het was dan nog in de tijd van de leerbeurzen dit was rond pasen ieder scheepsjongen moest een bekwaamheidsexamen afleggen de schippers werden dan op het stadhuis ontvangen en ontvingen dan een premie naargelang de uitslag van hun jongen en de jongens zelf kregen ook een premie 125 frank op hun spaarboekje een zeekaart passers en pleischaal daar zou ik weer eens tonen dat ik het meende want ik legde dat examen af met een schone uitslag van 100% de tweede was Oscar Steenkiste die mij zeer nabij was met 99% dit zou ik het volgende jaar herdoen voor 99% maar dan was een tweede niet meer in het zicht de naaste was 86%.

7f  
E. Bokhorst

Je ziet van hier dat mijn schipper zeer tevreden was en ook onze reder Mr Golder die ook zoals nog andere reders van de jury was. Nu na twee jaar op de O.35 gezeten te hebben wou ik eens veranderen wij voeren namelijk altijd op het kanaal en twee reisjes per jaar in juni naar Rockal ik wou de grote reizen doen zodoende geraakte ik op de O.128 die op Ysland voer wij hadden een engelse piloot aan boord en ik was lichtmatroos. Wij vingden veel vis kor op de gronden winden voor een vol net dek vol leggen en dan maar binnen in V&stmaneyer om de vis te klaren het was toen nog in de tijd dat dit toegelaten was. Op zekere nacht hadden wij ook ons dek volgelegd en almeteens schoot de wind van NW en moesten wij opper zoeken dit liep niet van een leien dakje wij kregen de ene na de andere zee aan boord en alles verstopte, het schip mick slagzij en alles moest in het werk gesteld worden om van die vis af te geraken of anders was het misschien met de O.128 gedaan geweest. Nu dat zijn dingen die wel eens meer gebeuren als men zo in de vis ~~xxxxxx~~ zit men denkt pas later aan het schip zo vergaat het eenieder ik heb dat later zelf ondervonden met de O.128 zelf ging dat niet goed, zo hadden wij veel last met de ketel vier à vijfmaal deze reis moesten wij de ketel afdrukken voor lekkende tuben of voor de ketel zelf dan maar iedere keer tot op zekere hoogte die ketel opvullen met emmers enfin lang ben ik daar niet gebleven ik ben overgegaan op de O.81 "Isa" met kapitein E. Vansteenberghen ook weer voor het kanaal. Na een paar reizen werd ik matroos gemaakt op 16 jarige ouderdom. Wij vaarden ook op het kanaal. Toen wij oplagen om het schip te kuisen was er staking uit gebroken in Engeland en de O.97 die op terugreis was van Ysland en in Fleetwood zou verkopen werd er geweigerd en moest zolang het Kanaal naar Oostende toekomen toen hij rond Portland was viel hij zonder kolen alsook de O.36 die van Spanje kwam en gedacht had kolen te laden in Engeland viel zonder kolen ze lagen samen aan anker voor Weymouth en werd beslist onder de beide rederijen dat een schip van Oostende zou vertrekken met kolen voor de beide schepen de bemanningen van de opziggende schepen moesten meegaan zodoende gingen wij met O.140 Raymond met kolen voor de beide schepen alles liep goed af maar tegen dat het schip in Oostende was, was het vrijdagmorgen en geen markt in Oostende voor Yslandse vis dat schip lag daar met volle lading Mr Bauwens die mooi bij de pakken bleef zitten had al maatregelen getroffen om het schip op de zaterdagmarkt te krijgen in London de bemanningsleden mochten naar huis toe en nogmaals moesten enkele van de opziggende schepen mee naar London daar gekomen wilden ze niet lossen na vele moeite mochten wij er de maandag lossen doch moesten dit zelf doen je ziet van hier hoe dat ging niemand van de stiel enfin gans de zaak liep op een fiasco uit en de mensen hadden zo goed als voor niets gans de reis gewerkt om het schip vol te steken niets aan te doen onder de terugreis vroeg de schipper die toen Kamiel Wittrock was of ik wou bij hem blijven en ik aanvaardde hij zou namelijk naar een nieuw schip gaan O.99 "Jeanne" en daarmee altijd op Ysland varen hij was een zeer goed schipper op Ysland en stond goed in betrekking met Engelse schippers waarmee hij kennis had gemaakt gedurende de (coolstrike) in Engeland want dan kwamen al die trawlers naar Oostende om kolen te laden wij verkochten veel in Engeland Grimsby of Fleetwood.

Na een goed jaar op de Jeannne geweest te zijn kwam er een groter schip voor de rederij O.80 (Duchesse de Brabant) met dit schip zouden wij winter en zomer op Ysland varen ik had nu al wel ijs gezien maar zou er nu nog maar voor het eerst zien zoals het in de winter wezen kan op Ysland.

We waren uitgevaren zowat midden december en hadden ook een Engelse piloot aan boord Fred Baker die zou ons voor het eerst Ysland leren kennen zoals het was wij waren stomende van een NO storm zodra we de eilanden naderden vroor het dat het er bij kraakte dat was nog niet te erg daar wij in het opper kwamen meren. Eens vrij van Rikjaness hadden wij geen opper meer en hoe wij zover geraakt zijn tot aan Patrixe fiord is nog altijd een raadsel van een schip was geen sprake meer maar wel een voortbewogen ijsklomp er was totaal niets van het schip te bekennen alles ijs en nogmaal ijs van smiddags tot s'anderen daags s'morgens hebben wij gewerkt om voor anker te komen dan moesten wij ons nog visklaar maken wij waren namelijk zonder korren klaar weg gegaan eens het ijs weg kwam er geen ander meer bij daar wij voor anker lagen; nu ons vistuig klaargemaakt.

En intussen was ons-vistuig-klaargemaakt het we r gaan liggen en begonnen wij te vissen op 12MNW van Patrixe fiord zeer vuile grond. We deden niets anders dan vastslagen en tuig verliezen. Het was nog tertijsde van de twee boelen en wij geraakten niet van dekk. Alle 48 lagen wij in patrixe fiord om tuig voor elkaar te brengen dat was zowat die man zijn hobby te vissen voor flats of platen en dat waren volgens hem de beste plaatsen "Stallen bay" en Patrixe fiord. Maar intussen maakten onze Belgische collega's schone reizen van Portland Engels hofte enz... Als we aan het einde van ons tuig waren dan liepen wij de roerie bay in met een net gemaakt van stukken van 20 voet.versleten bollen en daar hebben wij dan iedere maal onze reis gered. Dat was zowat de gewoonte van die man eerst alles verspelen en dan veilige visserij zoeken. Wij waren iedere reis afgesjouwd maar hebben er veel aan gelee rd, hijzelf zag zich ook niet in hij sliep zeer weinig en was overal bij als we plat lagen om eerst maar een net klaar te krijgen. Onze Belgische vissers waren wel op IJsland maar die kwamen toen nog niet verder of tot aan het Gentekot 't is te zeggen Rikjaness maar wij visten met die man IJsland rond en hebben meer dan eenmaal rond IJsland geweest, die pitten zoals ze dat nu noemen daar visten wij als wij geen tuig meer hadden om elders te vissen wij hebben dit wel nooit zo perfect gedaan als nu daar wij daartoe de apparaten niet hadden waar ze nu over beschikken. Over zijn visserijen wou hij nooit iets weggeven wel wisten wij altijd omtrent waar wij waren maar nooit kregen wij iets in detail. Die man kreeg een kontrakt voor een jaar met de rederij. Na twee jaar zo gevaren te hebben zou ik ook dat schip verlaten het ging nl. zo onze schipper was van de brug gevallen en was ernstig gekwetst zoals ribben gebroken enz... Toen wij binnenkwamen maakte men van de gelegenheid gebruik om het schip zijn jaarlijkse reparatie te geven. Dit gebeurde vero nlijk te Gent daar Costende nog niet over de nodige dokken beschikte ofwel te amsterdam wij moesten naar Gent? Onze schipper kon niet meegaan en de stuurman zou het schip naar Gent brengen. Nu was ik er op beluimerd om gedurende deze periode de job van stuurman te mogen doen daar onze schipper het mij altijd beloofd had dat ik de eerste kans zou krijgen alhoewel ik de jongste aan boord was maar ik moest voor niemand uit de weg gaan in gelijk welk werk en was bovendien zeer goed in navigatie. Toen we vertrokken uit Costende riep die stuurman die nu bevel voerde een andere naar de brug om het schip buiten te brengen maar mij zag hij over het hoofd. Dit was zeker niet gebeurd moest onze schipper aan boord geweest zijn en daarom wilde ik dit ook niet aanvaarden en toen we in Gent kwamen en er werd zoals het gewoonlijk ging leute en plezier gemaakt in het wel bekende barakje bij Marietje van Gent riep ik de stuurman ter zijde en bracht hem aan het verstand wat hij gedaan had. Hij werd zeer kwaad toen ik hem dit alles uitlegde. Het liep uit op een twist maar ik kon goed mijn man staan ik deed veel aan sport maar er waren anderen die zeer goed stonden met de stuurman en ik kreeg ongelijk.

*Foran Crowi*

Ik stapte aan boord nam alles bij elkaar en trok er vandoor naar Oostende. Daar aangekomen moest ik van mijnheer Bauwehs terug naar Gent. Ik ben gegaan en toen we terug in Oostende kwamen heb ik afgemonsterd en reeds 's anderendaags terug aangemonsterd op de O;126 neptune met kapitein Rochus Legein die in die tijd de topschipper was van Oostende. Veel vis hebben we met Rochus gevangen. Wij kwamen nooit verder dan Gentekot. Wij verdienden veel geld de bemanning hield aan elkaar en zoals het toen gingen de dag van de verkoop gingen wij allen samen ons potje pakken en hebben altijd veel plezier dit ging zo voor een maand of zes toen waren een stuk of zes van de bemanning last van zweren mauwvreeters en tussen pot en pinte beslisten wij om eens te gaan dienen bij st. Job in Nieuwpoort p zo gezegd zo gedaan wij zouden eerst wassen relekwieen gaan naar halen naar de grote kerk. Bij de koster hadden wij wassen armpjes gekocht om dit aan st. Job op te offeren. Op weg naar Nieuwpoort waren die wassen armpjes door de warmte gesmolten en vormden een bal was. Toen wij in dit kerkje aankwamen hadden wij hier en daar al een glas gedronken en waren allen goed zat. Wij hadden ons niet als christen gedragen en hadden galachen en getreiterd er was nl. niemand in dat kerkje. Na dit kerkje verlaten te hebben, zijn we nog wat gaan rondtoeren in Nieuwpoort en wat we gedaan hebben is zeker niet om met vele woorden te vertellen. Enfin, zoals het spreekwoord zegt : "Als de drank is in de man is de wijsheid in de kan" alles is gelukkig die dag nog goed afgelopen. 's anderendaags moesten we varen de eerste dag sterke bries van het SSE dus voor de wind. De volgende dag mist met hoge zee we zouden 's nachts voor het gat komen het gat is zogezegd de uitgang tussen Noordzee en Atlantic. We zouden dus 's nachts daar aankomen. 's avonds speelden wij een partijtje kaart zoals dit op de overvaart wel meer gebeurt en onder het kaarten werd dit grapje boven water gehaald. Diegene die niet meegeweest waren zegden zie maar dat Rochus dit niet te weten komt hij was zeer christelijk en zou het ons zeer kwalijk genomen hebben ook de kok die een oude visser was zei ons moest er nu iets gebeuren de mensen zouden het daar op steken en rond elf uur ging hij de wacht af het was nog zeer mistig en iets over midden nacht liepen wij met ons schip op de rotsen van Duncanbrijsheid wij zaten vast. Door de storm van de dag voordien liep er hoge zee en het achterschip liep gedurig onder water. Wij konden niet van ~~van~~ voor naar de brug geraken. We zouden over boord getrokken zijn toen gebeurde het met volle kracht achteruit te slaan kwam het schip vlot en toen kwam bevel alles na te zien en de schade te meten. Ik ging voren in de pik met een paar mannen daar was alles ok; maar toen had de machinist al de brug gewaarschuwd dat we zinkende waren in de haast de boot uitgezet en lijfsordels aangetrokken dit ging niet zonder moeite. Er waren twee sterke mannen nodig om de boot van het schip af te halen door de hoge zee zou de boot kapotgeslagen zijn tegen de zijden van het schip terwijl ze in de boot overstapten liep ik nog eens terug naar voor en daar zag ik een matroos die van hetzelfde de gedacht geweest was maar later leek dat hij niet hetzelfde gedaan had als ik ik had hem nl. een slok aan zijn bottel zien doen ik greep zijn bottel l stak hem in mijn zak en liep terug in de boot en later bleek dan mijn collega na een slok gedaan te hebben zijn bottel terug achter zijn hoofd kussen had gestoken of mijn bottel goed te was kwam kan ik niet zeggen er werd broederlijk gedeeld in al die koude het eerst wat we konden doen was de boot op de zee houden.



11

De wind SSE hoge zee al op de zee liggende zijn wij met de stroom het gat ingedreven en toen gaf het een vlek en we zagen stroom op ons bakboord bil dus zaten we binnen stroom. Intussen waren we ook in opper gedreven en was er geen gevaar meer om met de boot dwars over te roeien. Intussen weer dikke mist wij zagen het zeetje scheuren op de vaste wal doch niet wetende wat het eigenlijk was dierf de schipper niet landen wij beslisten over en weer en er werd beslist dat we met twee zwemmers zouden verkennen met een eind rond ons dit werd gedaan en wij bevondenden ons aan vaste wal maar je moest de plaats zoeken om er te geraken. Het waren allemaal grote stenen en als je ernaast zat zat je tot aan je hals onder water. Dat hebben wij beide verkenners twee tot driemaal gehad vooraleer een goeie weg te vinden? Dan werd de boot goed aan de grond gezet en allen ermit. ik moet ook nog vermelden dat we een passagier mee hadden een student in de landbouw. Toen we goed aan wal waren vroeg hij wanneer we terug naar het schip zouden gaan. toen zag ik dat hij een jas aan had ik vroeg hem of ik hem mocht hebben daar ik nat was en ik ni niets anders dan een pullover aan had en de wind op mij sneed en het was in de maand maart ge kunt gaan denken hoe koud het was. Hij had er geen bezwaar tegen en gaf me dadelijk zijn jas die een zwaargewicht was van de keien die hij opgeraapt had. Ik heb mij natuurlijk dadelijk ontladen want we moesten nog een kleine klim partij doen om dan uitein<sup>8</sup> delijk op vaste grond te komen. Het eerste huisje dat we zagen klopten wij aan. In het begin waren ~~den~~ die mensen bang ge kunt gaan denken zo een bende volk voor je deur midden in de nacht. De man opende een venster boven en had een geweer in de hand, toen we riepen dat we schipbreukelingen waren deed hij aanstonds de deur open en hij zei very-sorry ik heb hier geen plaats genoeg maar ik breng u een eindje verder bij de school. Daar werden we goed ontvangen van de schoolmeester die dadelijk een goed vuur aanmaakte en zorgde voor warme drank. Zodra het dag werd kwam er een autobus van de school en ze voerden ons naar Wick een schotse havenplaats daar niet ver vandaan. Daar werden wij in een hotel gestoken we kregen daar goed eten wij begonnen ons allemaal wat te drogen want van andere kleren had er nog niemand gesproken Wij bleven in dit hotel tot 's anderendaags 'smorgens wij sliepen met twee in een kamer maar 'snachts moesten wij beiden wateren er stond wel een pispot maar geen van beiden durfde er gebruik van maken en wij beiden op zoek naar een W.C. dde wij in dit onbekende hotel niet vonden. Dan hebben we toch maar gebruik gemaakt van die pot die was er teslotte voor. 's morgens om 10 u zijn wij dan vertrokken naar HULL, waar wij zagezegd een boot zouden nemen naar zeebrugge, maar wij waren te laat we moesten doorreizen naar Dover waar wij met de maalboot naar Oostende zouden gaan van andere kleren was er nog altijd geen sprake geweest; toen wij op die maalboot zaten waren er veel van ons die kennissen aan boord hadden en sommige ook familie al die mensen waren bereid ons kleren te geven ik had zelf ook een broer en een schoonbroer aan boord ik wou me niet verkleden iedereen mocht zien hoe wij aankwamen. Tenslotte waren wij allemaal uit ons bed gestapt niet wetende wat er gebeurde de ene in zijn pull over de andere half gekleed enfin we waren allen half gekleed zo hadden we die reis afgelegd van het noorden van SCHOTLAND tot in OOSTENDE. Zo mocht men ons zien het zou een reklaam wezen hoe schipbreukelingen behandeld werden. Het weerzien met familie en ouders was hartelijk. Allen stonden aan de maalboot om ons te ontvangen dan 's anderendaags maar getracht om een vergoeding te krijgen voor al onze verloren goederen maar dit liep ook niet van een leien dakje. Ik kan het niet meer met zekerheid zeggen maar ik geloof dat wij iets van 300fr. gekregen hebben.

In ieder geval nog niet het vierde part van wat onze ganse inboedel koste. Daarna is die toestand veel verbeterd. De schipbreukelingen die ik nog geweten heb na ons zijn zeker veel beter behandeld geweest. Die kregen direkt verse kleren en de vergoeding was ook beter aangepast. Na deze schipbreuk ben ik niet lang bij de pakken blijven zitten, ik ging in het pakhuis werken, tot het nieuwe schip zou komen. Intussen werd onze stuurman kapitein en werd ik stuurman op het nieuwe schip die ook de NEPTUNE zou heten en waar we ook veel geld zouden verdienen. Het was een afgekochte hull boot en op dat moment de grootste van COSTENDE. Toen wij enkele reizen met het schip gedaan hadden zou het moeten van naam en nummer veranderen het werd 0126 NEPTUNE 0268 TANGANYIKA. Hoe dit kwam wel wij waren aan het vissen aan het Gentekot en kregen storm uit het SW. Rochus was een mens die ziek was als hij moest bijliggen en hij stond alsmaar te knagen tot ik eens mijn stoute schoene aantrok en hem zei "als ik met die engelsman vaarde en wij kregen storm van het SW. dan liepen wij de ~~BASEL BAY~~ binnen en konden daar goed vissen in het opper onder UTSKALAER" dit viel in goede aarde want je moet weten dat de meeste schippers dit niet zouden nemen van ondergeschikten. Maar ROCHUS nam dit goed aan en we liepen naar UTSKALAER. Toen we daar aankwamen waren er daar verschillende engelse trawlers die daar visten. voor 4 boeien boei op de boord van de limieten aan de westkant een op de boord van de limieten aan de oostkant een op een mijl erbuiten aan de west kant en een op een mijl erbuiten aan de oostkant dus een geluk voor ons die er zogezegd onbekend waren. Het was een zeer goede visserij en zo visten we daar al een paar ~~dagen~~ en toen waren wij gescheurd. We namen onze andere boel en nadat we aan het net lagen kreeg ik de wacht met een matroos en ROCHUS zei "gaat ge de korre vermaken tijdens uw wacht maar hou toch een oogje in het zeil" twee boeien moesten wij binnen blijven en de andere twee erbuiten nu had mijn wachtsmaat zich van boei vergist en was binnen de twee binnenste boeien gedraaid en toen gebeurde het mijn wachtsman riep: stuurman kom eens naar de brug ik zie de binnenste boeien niet meer. Ik kwam op de brug en had het in de gaten wij waren binnen de limieten dus dadelijk het overgehaald maar te laat. Zonder licht was er een schip langs zijde gekomen opeens een phare recht op ons naam en nummer van het schip. Ik riep de ouwen die natuurlijk uit zijn vel schoot en ik kreeg daar enkele lieve woordjes te horen en tenslotte onverdiend want ik was bezig aan dek. Natuurlijk dadelijk de boel opgewonden en doorgezet S over een goede visserij moesten wij verlaten en fin toch hadden we al een vangst aan boord. Wij visten nog een paar dagen aan de zuid en dan keerden we hmswaarts. op aanvraag van ROCHUS omdat hij gerapporteerd werd zou het schip een andere naam en nummer krijgen en zo werd het de 0268 tanganyik. Na nog een jaar op de TANGANYIKA te hebben gevaren zou ROCHUS stoppen. Hij had mij al gepolst of ik wel bekwaam was het schip over te nemen als kapitein ik was 26 jaar en men vond dat dit zou gaan. Maar de reder had niet veel vertrouwen in een jongen van 20 jaar en ik zou het schip niet krijgen. Ik mocht stuurman blijven en zou 25% opslag krijgen, maar dat wilde ik niet ik maakte namelijk zo mijn rekening: de compagnie had maar een schip meer en de schipper die aan boord zou komen was pas 40 jaar als het goed ging bleef hij natuurlijk schipper en als het slecht ging moest de rederij er het bijltje bij neerleggen een schip kon dit moeilijk houden, dus geen vooruitzichten en ik monsterde af? de rederij heeft nog een maand of drie bestaan ze moesten dan het ship verkopen. Toen kwam voor mij een sukkelperiode. IK monsterde aan met een motor 0,62. de eerste reis toen we uitvaardten wij gingen vissen in de Ruischer, het werd slecht weder en wij konden niet meer vissen wij legden bij en er moet ergens een lek geweest zijn in de luchtketel de machinist had de motor stilgelegd en kon hem niet meer op gang krijgen en de storm werd altijd maar erger wij waren dus op drift. Wij hadden toen de tijd nog een spekkeil en stagzeil daarmee trachten we wat in de wind te geraken met de hoop een Belgisch schip te zien. Maar wij zagen niemand en tot overmaat van ramp vloegen snachts onze zeilen weg, nu lagen wij daar helemaal hulpeloos. De schipper Henri Zonnekeijn gaf bevel het anker te laten vallen maar in zi een zee zou dit niet veel helpen. Wat rond de middag stelden wij vast dat het anker eraf was de ketting was gebroken en weer waren wij op drift. Stoomboten liepen er ons genoeg voorbij maar ja wij waren nog niet

in groot gevaar de storm bleef maar woeden en hoe langer hoe slechter. Vanaf de 5<sup>de</sup> dag dat we driftig waren zagen wij met het opkomen van de dag het lichtschip SMITHSKNOLL, dus ge moet niet vragen waar we al gedreven waren. Vanin de Ruischer tot op 15' in NO van SMITHSKNOLL, dit was de positie toen wij ons lieten opnemen rond dezelfde middag wij konden het niet meer houden. Om de beurt moesten we water scheppen met emmers het machien stond vol water tot wel 1,50m wij konden onze dekpomp niet herstellen. Hij was afgerukt en geen machine en steeds zware zeeën, zo zag de schipper zich verplicht om ons te laten opslepen. door een Engels vaartuig daar wij alle hoop opgaven nog een Belgisch vaartuig te zien. Als we nogmaals een nacht zouden bij drijven de storm was wel geluwd maar toch nog niet genoeg voor een schip die half vol water stond. de schipper besloot vuurpijlen af te schieten en reeds na de tweede vuurpijl afgeschoten te hebben bemerkten we een Engelse trawler die op ons afkwam. Al het nodige werd gedaan en hij zou ons optuien naar Lowstoft na een paar maal de lijnen gebroken te hebben kwamen wij tegen de avond binnen in LOWSTOFT. Dadelijk werd er een telegram gezonden naar de reder dit was wel nodig want het gerucht deed de ronde dat wij weg waren. ER was namelijk van die eerste dag van de storm niemand meer in zee en wij waren een van de kleinsten. Toen de reder in LOWSTOFT aankwam was hij zeer kwaad tegen de schipper hij zei :ge moest u niet laten optuiven van een vreemde wij hebben een vereniging wat de omstandigheden in acht genomen zeer dwaas geredeneerd was ik was toen ook al doorvaren en weet zeker dat er niets anders opstond dan de rapst mogelijke hulp te aanvaardena. wij hadden nu al allemaal een ziekte opgedaan? wij waren al vijf dagen zonder vuur dus ook geen warm etencof drinken het logies was vooraan en de kachelpijp was afgerukt dek. Toen wij in LOWSTOFT binnenkwamen was men komen zien naar de toestand waarin wij verkeerden en het kon niet aanvaard worden als een gewone tuing maar als een redding dus de prijs die men vroeg was fantastisch. Hoeveel het was weet ik niet meer maar vandaar de woede van de reder. Maar zeker als er schuld was trof die niet alleen de schipper maar de ganse bemanning dus ook zijn twee zonen en ook zijn schoonzoon die machinist was. Wij hadden dit onder elkaar beslist dit was onze laatste kans want anders kon het niet zonder gevaar dat we allen zouden verdrinken. Wij hebben dus onze laatste kans gegrepen. De reder had ongelijk zo tegen die schipper te keer te gaan wij trachten dit met zijn allen het hem wijs te maken maar hij zei doodeenvoudig dat hij met ons niet te maken had. Enfin alles is nog goed afgelopen. Het schip is terug naar Costende gekomen. Het heeft dat jaer een goed haringseizoen gemaakt. Intussen was men mij komen vragen om schipper te worden op een omgebouwde logger van MR Henri ASPESLAG Ik moest hier op de kust vissen, dus alle gronden opnieuw aanleren. Dat viel nog mee? de verdiensten waren goed maar na een reis of vier moest ik om haring. Ik zat gedurig midden in de vloot die steeds volle vangst hadden, ik had nooit meer dan vijf bennen, ons net en een buiken waren niet te behandelen door het vet van de haring ik liep binnen in CALAIS en vroeg aan de reder of ik daar een nieuw net mocht kopen. Ik had ondervonden dat onze mazen te klein waren en ons net veel te kort was bij ons woelde de haring terug dat wou de reder niet begrijpen. Van toen af had ik lust om naar huis te keren en de boel op te geven Maar ik kreeg orders nog een dag of twee te proberen en dat deed ik dan ook zonder resultaat. Alle schepen hadden al twee of driemaal aan de markt geweest in de tijd van ons ene reis. Toen we binnenkwamen stonden ze voor het schip met een wagen met twee nieuwe netten op zoals ik gevraagd had, maar ik zouze niet meer mogen proberen. Hij had een andere schipper genomen dus kreeg ik gedaan. Nadien ving het schip veel haring zoveel als de anderen. Voor mij was dat een zware slag als jonge schipper zo meteen gedaan krijgen door de schuld van de reder zelf. Een reder kan niet opschieten met iemand die niets verdiend, maar wanneer ze zelf schuldig zijn vind ik dat een groot onrecht in acht genomen dat hij mijn naam brak als jonge schipper. Nu zo was het en zo moest ik het aanvaarden. Ik ging terug voor matroos varen met Theofiel Laplasse een zeer brave man WIJ VERDIENDEN GOED ONS BROOD maar dit zou niet lang duren. Men kwam mij vragen voor Z1 GOLFBREKER een omgebouwde logger van Odriel Cordenier. Ik aanvaarde ik ging dus als eerste van de matrozen naar het kanaal. Wij maakten drie grote reizen en opeens waren alle schepen ook weg naar het kanaal. Ik zou niet veel genieten van wat ik als eerst



GEprobeerd had want die motor een ~~250~~ Duits werper van 140 PK begon te mankeren. Ik had al tweemaal moeten gebruik maken van de zeilen om niet te moeten opgesleept worden. Maar de derde maal was het fataal we werden ~~opg~~ opgesleept naar NEWLEYN en daar zou men ons naar PENZANCE in de dok leggen. Daar de reparatie weken zou in beslag nemen. Dit was ook zo wij lagen zes weken in PENZANCE en toen we terug in zee staken was het opnieuw hetzelfde. Spijtig voor deze reder die ook nog een geginneling was zo kon het niet meer. Dit schip moest een andere motor hebben, de man had het geld niet en zo werd het schip aangeslagen en verkocht er werd een nieuwe motor ( benzine) van 200 PK ingezet voor Seghers. Na enkele maanden terug voor matroos gevaren te hebben kwam men mij vragen voor een nieuw schip de C, 142 de eigenaar zou mevaren voor machinist ook weer een hopeloos geval want dat is moeilijk een schipper aan boord en een grote baas dat gaat niet goed samen. Dit zou niet lang op zich laten wachten, we hadden gerust aan (TREVORE HEAD) en hadden een mooi vangstje in een korte tijd. Wij zouden in NEWLEYN verkopen maar onder de reis had de stuurman al verscheidene malen gezegd tegen de machinist dat er water in het visruim stond. Hij zei altijd het ruim is leeg ik zie het toch wel aan mijn pompen maar nooit wou hij gaan kijken. Toen we nu binnenkwamen werd de meeste van onze vis afgekeurd alles was wit en geveild van het water. DE reder kwam bij mij en zei dat ik die stuurman moest gedaan geven, ik zei hem dat dit onrechtvaardig was dat het zijn eigen schuld was en dat ik die stuurman niet aan wal zou zetten. Toen zei hij dat ik het zelf ook maar moest aftrappen. We gingen terug naar (TREVORE HEAD) en kwamen binnen met een schone vangst tongen en de ganze bemanning trok eruit. Zo is het met die man nog geweest met vier andere schippers tot ook dit schip werd aangeslagene en verder zou varen voor MR Seghers. Nu kreeg ik er zo stilaan genoeg van en zou ik terug uitzien naar grotere schepen. Na nog enkele reizen met 0,67 gedaan te hebben trok ik terug in zee met de Duchesse de Brabant onder de enelse piloot en ook toen ik leerde varen met Pierre Steenkiste aan boord voor zijn eerste manschap. Toen ik enkele reizen gedaan had was het tijd om op te liggen en terwijl wij oplagen kwam op zekere dag het was een zondag men mij vragen om met 0,227 COR-DE JESUS naar zee te gaan. Hij was teruggekeerd met de schipper ARTHUR CHRISTIANUS zoon van de reder die ziek was. Ik nam het aan na het eerst gevraagd te hebben aan onze wal kapitein. Hij gaf zijn toestemming en ik trok naar zee wij zouden naar de witte bank gaan, er was niets te vangen. EN korren en korren en op de avond van de derde dag toen we zo rondploeterden voor niets met de avondtrek drie bennen tongen wat rare vis en mooie platvis. Aanstonds smeten we een boei weg. Vervogens namen we de andere boel want we waren gescheurd en fin we zouden niet meer stoppen van scheuren zolang de reis nog zou duren. We hadden drie korren aan dek (gescheurd); en we hadden geen genoeg tijd om ze te herstellen maar het eindresultaat was goed, we hadden een zeer goede vangst en maakten er ook een mooie besomming ervan. Resultaat ik mocht voor goed aan boord blijven daar de zoon niet meer ging varen en mevrouw had dit gevraagd. Ik ging Beurens de wal kapitein vragen hoever ik stond en hij wist me te zeggen dat ik het eerste schip zou krijgen zodra ze een kapitein nodig hadden. Uiteraard was ik tevreden doch ik aanvaarde de 0,227 niet. Ik zou meezoeken naar een schipper voor dit schip dit werd Edward Beupré die nog jarenlang voor deze rederij zou varen dit was zeker de beste rederij waar ik ooit voor gevaren had (de reder was zelf altijd visser geweest) en wist daardoor iemands werk te waarderen. Dit schip was dan steeds goed uitgerust en geld moest je verdienen met zo een schip. Enfin ik bleef bij de P.V. en zou daar blijven tot het einde van mijn loopbaan.



Ik was dus stuurman op de (DUCHESSSE DE BRABANT) en de schipper van de 0,89 Freddy, Leon Allary was gekwetst aan de vinger en hij kon dus niet mee naar zee en Beumen vroeg of ik zou naar Ysland gaan met het schip. Ik nam dit natuurlijk aan. Dit zou dus het begin zijn tot het einde, er was niets te vangen op Ysland. De schepen uit de west kwamen zuid aan en je zag niets dan weg en weer stomen van schepen die niet tevreden waren en op zoek gingen; ik dacht zo weg en weer varen en zo vissen dat ging niet wij kunnen zowel een plekje zoeken de Risiken met de baten samen nemende liep ik vanaf een mijl van ENGELS HOFTE STW over voor 14' met de log overstuur wij hadden toen nog geen dieptemeter of radar als we onze lengte gelopen hadden smeten wij de boei weg en dan beginnen vissen, vastslaan en scheuren hadden we niet te kort maar altijd een mooie zak vis schelvis en platvis. We bleven maar zoeken tot we na lang genoeg scheuren een plekje vonden waar we veilig doorgeraakte en als we veilig waren was dat twee of drie zakken enfin het zou niet lang duren nog 24U goed gevist te hebben werd het storm we moesten bijleggen. Onze boei liep onder en we moesten daar weg. Na de storm was de visserij wat verbeterd onder de kant maar het was allemaal koolvis wat in die tijd nog niet erg gewild was op onze markt zodoende trachten wij nogmaals hetzelfde plekje terug te vinden maar hebben niet anders meer gedaan dan gescheurd en vastgelopen en zo kwamen wij aan het einde van onze reis. ~~Was~~ We zetten door naar Oostende we hadden een mooie vangst er was niemand op de markt met schelvis en wij maakten een schone reis. Die schipper was genezen en zou zelf weer in zee gaan en ik ging terug mee als stuurman met Pierre Steenkiste maar niet voor lang nog een paar korte reisjes en ik kreeg de 0,98 Marie LOUISE als schipper. Het was nog in het haringseizoen ik ving veel haring en we waren vier weken na elkaar de zaterdag op de markt enfin het ging opperbest. Als het haringseizoen afgelopen was ging ik met 0,98 naar YSLAND het was natuurlijk nog in de tijd van de stoomschepen we moesten veel kolen aan boord doen en de schepen waren altijd zwaar geladen en als je dan slecht weder kreeg waren het gewoon breekwaters het water liep er zo overheen ik geloof dat ik met dat schip zeven of acht reddingsboten verloren heb.

Eens was het zoo erg geweest wij hadden die boot zeer goed gesjord niets wou begeven zoo was hij uit het dek gerukt met de staander waarop hij stond en deze had twee planken uit het dek mede gerukt, het was zeer slecht weder wij hadden al onze beide wanden afgerukt, gans de b.b zijde van de brug lag in de top van de bezaanmast gebroken antennes afgerukt en een scheur in de enveloppe, getracht met een eind in ons lenden om die planken in dek te dichten en de enveloppe te dichten wat gezien het geweldige slechte weder zeer moeilijk ging nu in nood kan men zeer veel wat anders niet gaat, wij kregen het voor elkaar en wij moesten nog drie dagen op de zee liggen vooraleer er sprake kon zijn van eenige vooruitgang te maken toen wij konden doorzetten was de wind aan het NO gekomen 6 tot 7 en wij stoomden naar RIKJAVIK, toen wij in RIKJAVIK aankwamen kwamen ze aan boord van de verzekering van de LOYD en er werd een zeer goede job gemaakt van onze averij, job die 4 weken in beslag zou nemen, het is dan ook in die 4 weken dat ik RIKJAVIK bezocht heb met alle bezienswaardigheden ik ben onderandere naar de grote GEYSER gaan zien op 80km van RIKJAVIK dat is iets wonderbaars, iedere uur blaast hij af zocals een stoomschip die boven zijn druk komt, dit is kokende water die uit de grond komt gespoten met een geweldige druk hij spuit 15 tot 20 meter hoog en dat is altijd geregeld op de zelfde tijd je zou wel zeggen dat het mecanisch is en toch is het natuurlijk, voor een ganse omtrek heb je er overal van die opborrelende grond vroeger zoo werd ons gezegd werd er brood gebakken in die grond en overal in RIKJAVIK is de verwarming en het warme water afkomstig van de GEYSER in den omtrek ervan zijn nogal veel serren die ook verwarmt worden van de GEYSER enfin het is een van de grote bezienswaardigheden van IJSLAND

RIKJAVIK zelf was nog zeer primitief winkels waren er wel maar zeer kleine met weinig te koop het beste wat je er kon kopen waren schaaapvellen schaaapvles gezouten vis bioscoop was er wel maar dan een zeer kleine het was echt nog primitief, toen onze job klaar was, woei er weer een zware storm en konden wij niet uitvaren en daar het nog in de tijd was dat er nog veel vis opgekocht werd, besloot de rederij het schip te laden met opgekochte vis te dien tijde werd dat veel gedaan als je door het slechte weder niet kon vissen wat er voor betaald werd daar werden wij buiten gehouden

181 17  
Alleen weten wij dit als wij verkocht hadden werden wij afbetaald van 65000

wat je ook besomde, dat leventje was wel wat gemakkelijker je moest de vis maar wegen wassen en wegste;ken geen storm weder op uw gemak werken al aan de kaai liggende ofwel voor anker"t ging namelijk zoo, die kleine bootjes, die in het opper visten kwamen's avonds lags zij met 40 a 50 boten, en zoo wer ineens gans uw dek vol gesmeten die vis was gegut dus ook geen levers of tran

en als je zelf niet gevist had besomming 65000fr dit heeft niet te lang ged-  
uurd ons bemanningen hadden liever het harde vissersleven dan het resultaat van die opgekochte vis, het was ook niet altijd zoo rooskleurig om vis op te kopen, soms moest je hier en dan daar naartoe volgens de richting van de storm moest ~~je~~ je al de oost kant of langs de west kant gaan, t'is te zeggen waar ze konden vissen, en als je dan zooals in ons geval nog niets van je lading kolen kwijt bent en je steekt zoo uw schip vol met vis dan is dat een dubbele lading, en dan maar den alantic over met een schip die zinken aanlag moest men hier alle narigheden beschrijven wat je in dergelijke gevallen allemaal medemaakt t'is soms ongelooflijk nu zoolang alles veilig afloopt en een paar dagen thuis en alles is vergeten, maar toch vroeg ik de baas om met een ander schip ijsland te mogen doen, bij het binnen komen te oostende waren wij weer he:lemaal afgetakeld, boot verloren, half de brug ingeslagen enz... nu ik kreeg de 0.75 ALBERT die toch een ietsje beter was dan de 0.98 MARIE LOUISE maar ik zou niet lang op de 0.75 blijven wij hadden namelijk intussen een nieuw schip gekregen de 0.88 JOHN die onder bevel stond van schipper LEON ALLARY om zekere reden kon schipper ALLARY niet meer naar zee gaan en de walkapitein vroeg mij of ik dat schip wou nemen wat ik natuurlijk aanvaarde, en toen is het begonnen en ben ik zoowat de avonturier geworden van de rederij.

Om te beginnen dit schip had een Formidabel haring seizoen gemaakt het seiso-  
zoen geraakte op zijn einde en de baas vroeg mij om nog voort te gaan om h haring wat ik dan ook deed, het haring seizoen begon zoowat in juni in de FLADDEN dan gaande weg afzakken naar de GUTT om naderhand rond de DOGGER-BANK te belanden, daar werd er gewoonlijk gestopt maar dat heb ik dan niet gedaan, ik ben nog naar de SANDETTIE geweest, EDYSTONE? KAAP D'AILLIE de laatste reis die ik deed moet zoowat rond Maart geweest zijn toen vingen wij nog veel haring maar wij konden ze nooit A.B krijgen door het slechte weder wij verloren ze altijd, en toen wij binnen kwamen vroeg de baas mij of ik dierf naar de MARROKO gaan, en ik moest mij niet lang overdenken dit akkoord was rap gesloten ik zou naar de MARROKKEN gaan/.

Alles in orde gebracht en weg waren wij naar de MARROKKEN ik geloof dat wij 5 en een halve dag gestoomd hebben juist weet ik het niet meer toen wij met val avond recht voor MAGADOR aankwamen en zooals dat bij iedere visser gaat die avond trek is nogal dikwijls zelfs nogal veel de beste trek, dus op goed valle het uit ingelopen tot op 3 mijl en korre weg in het onbekende want voor ons had nog geen enkele belg aan MAGADOR gevist, nu toen we aan het net lagen was het etens tijd en zooals alle schippers doen die naar achteren gaan ging ik eens aan de touwen voelen, die touwen rammelden te veel naar mijn goest-  
ing en de boel was wat nauwer gekomen ik dierf het niet te betrouwen verder te korren en wij zouden eerst de boel opdraaien, wij kregen bijna de boel niet A.B. en toen wij daar toch in gelukten zaten daar twee grote zakken met schilpadden in en geen enkel visje trek in van die wingsen en doorgezet ZW over. Tegen de morgen waren wij aan AGADIR gestoomd er lag daar een PORTUGEES trawler aan de korre weer maar eens proberen die mens trachte ons bij middel van seinen op de stoomfluit duidelijk te maken waneer wij te naar van de koraal kwamen, en zoo konden wij onze trek veilig doen een paar uur getrokken en gewonden voor een paar manden kleine mooie meisjes zeer slecht begin moesten wij daarvoor naar de MAROKKEN komen nu wederom ingetrokken en terug ZW over gestoomd tot met de avond en korre weg ik heb de naam vergeten maar het moet zoowat een 30 of 40 mijl ten OOSTEN van KAAP JUBY geweest zijn de eers te trek hadden wij reeds succes een paar uur getrokken voor een schone zak uiterst schone vis, keels, roggen, roobaarts, zonnevis, arents, en een kilo of 50 tongen nog maar wat verder ZW over gewerkt en altijd maar beteren beter gevonden tot wij bijna helemaal onder KAAP JUBY zaten dus die visserij zag er naar uit zeer uitgebreid te zijn, wij zijn daar voor de rest van de

RBIS gebleven tot dat wij nog twee bakken over hadden, en daar wij nog zo veel tijd over hadden zou ik eens in het diepe water proberen of er geen mooie meiden waren wij hadden namelijk altijd gevist tussen 28 en 38 vadem en zouden nu eens proberen in 100 en 110 vadem maar de boel was nog maar goed op de grond of vast en de twee touwen af een ganse boel waren wij ~~kwijt~~ kwijt, en geen korre touw meer genoeg om in dat diepe water te vissen alls klaar gemaakt en intussen wat droger opgestoomd en korre weg in 60 vadem een half uur getrokken en vast en gans de korre was eraf, wij hadden tot dan toe niets tegen gekomen en in 12u verloren wij daar nu een boel en een korre en niets verdiend dan maar voor de rest terug weer op het droge nog 24u gevist en ons schip zat vol met allerhande schone vis de terug tocht aangevat met volle moed op een mooie reis maar dit was een geweldige tegen valter, toen wij op de markt kwamen werd al onze vis verkocht als tweede kwaliteit wij waren 22 dagen in zee geweest en iedere dag was het stik heet geweest een beetje dit en dan ook meschien het feit dat de stuurman onervaren was in het weg steken van zulke vis en ieder geval het was een Fiasco wij mieken juist de nummer van ons schip 88000fr, en toch moest ik terug gaan, de tweede reis deden wij er een paar dagen minder over daar wij meteen naar JUBY gelopen waren, zondertijdverlies ook hadden wij een tent A.B. gedaan, en van zoodra de kuil gelost was werd de tent dicht gelaten dus de vis lag niet meer in de brandende zon, en het dek zelf werd nooit meer zoo verhit en toch was het wederom een Fiasco, er was in die tijd geen trek in die vis van MAROKKO konden ze nu maar zulk soort vis krijgen helaas te laat wij mieken 99000fr en toen kwamen de motor boten binnen van SPANJE met 90 TOT 100.000fr dan maar een reis naar SPANJE gedaan die zou al evenmin voor de wind lopen zooals je heb kunnen opmaken w s ik eerder opgebracht op IJsland en had nooit veel op Spanje gevist Spanje was ook een visserij die wegens zijn vele koraalbanken goed wilde gekend zijn nu dat ging wel maar de visserij w s juist erg karig en die wat ving zweeg als vermoord, als niet goed bekende liep ik af in de diepen van BARRA NOVA in de 50 vadem en zette er meteen de boei weg en begon zoo van de boei af rond te zoeken en met succes wij kwamen goed aan ons brood en ook ik zweeg tót op een gegeven oogenblik wij een noodsein opvingen van 0.107 schipper BRY S EDWARD die met zijn schip ergens rond FINISTERE op de rotsen gelopen was en die om hulp riep meteen was iedereen in de weer en met 4 of 5 schepen gingen wij onder stoom om te zien wat er nog kon gedaan worden toen wij daar aankwamen was alles reeds gedaan de bemanning was reeds opgepikt en aan land gebracht dus verloren moeite intussen had ik uitgebracht dat mijn boot in de diepen van BARRA NOVA stond en tegen dat wij terug kwamen lagen er al 10 schepen rond ons boei te vissen, met zooveel vaartuigen rond een boei t'was rap afgelopen, en wederom op den dool zoeken maar terug bij wat vis gekomen aan MONDIGO kreeg ik s'morgens bericht dat ik de bemanning van de 0.107 moest mede brengen naar oostende en ik moest ze gaan halen aan den noord kant in CORUNA daar door moest ik mijn visserij 24u vroeger verlaten wij hadden nog niet te veel A.B. maar voor een goed werk was ik altijd te vinden toen ik aan SISARRAGAS gelopen was zag ik dat ik nog veel tijd over had en daar wij nog niet te veel A.B. hadden zou ik nog enkele trekk en doen aan SISARRAGAS waar ik vroeger nog wel eens gevist had wij lagen nog maar goed aan de korre toen iemand mij liet weten dat Oostende radio mij opriep met een dringend bericht direct oostende opgeroepen en verbinding gekregen met de rederij de walkapitein gejaagd vroeg mij waar ik mij bevond en toen ik hem zegde dat ik aande korre lag tussen CORUNA en SISARRAGAS riep hij mij toe gij moet dadelijk winden 10 mijl aflopen gij bevindt u in een gevaarlijke zone de rest zeg ik U dadelijk wel loopt eerst af dadelijk afgelopen en ons gesprek erpakt zoo liet de walkapitein mij weten dat ik niet naar CORUNA mocht gaan dat gans de kust vol mijnen lag het was namelijk in de Spaanse burgeroorlog dus een reis met hindernissen die gelukkig goed afliep de reis w s maar karig 86000fr en afgelopen met spanje doet u eens een reis naar de Clyde zei de baas een paar reizen naar de Clyde gedaan en ik mocht niet meer terug gaan ik was gerapporteert om binnen de limiten te vissen, na al deze avonturen besloot de baas dat ik zou overstappen op de 0.89 FREDDY dit schip was meer geschikt voor IJsland en LEON ALLARY zou terug de 0.88 nemen intussen was de rederij al in onderhandeling om een paar Engelse schepen te kopen dezelfde als de 0.80



Duchesse de Brabant en zou ik niet lang op de FREDDY blijven ik deed dat  
 zeer goed met de FREDDY op IJsland en na een maand of -6 was de GRAAF van  
 VLAANDEREN in oostende dit schip was voor mij uitgestoken maar mijn machin  
 ist GOERGE den Engelsman die mij niet gaarne zag weg gaan trachte mij te  
 overhalen zeggende blijft hier het schip word gans omgebouwd met een MEYER  
 steven enfin gans gemoderniseerd ik zeg ja dat zal nog wel wat duren nu de  
 laatste dag zeg ik tegen hem aan tafel meester als we binnen komen loop ik  
 met zijn steven tegen de muur dan zullen ze er meteen aan beginnen dat had  
 ik natuurlijk niet gemeend, maar de FREDDY was een zeer moeilijk schip om  
 te manoeuvreren hij dierf stil vallen onder het manoeuvreren en dat zou ook  
 nu gebeuren, om rond de hoek te komen moest altijd wat vlucht ge ven dat  
 had ik ook nu gedaan en toen ik volle kracht achteruit vroeg viel het m  
 machien stil god wat zou er gebeurd zijn stond daar niet de wachtsman die  
 direct een hem toegeworpen lijn over een paal kon krijgen waarmede wij de  
 meeste vlucht uit het schip konden stoppen het einde brak wel maar de mees  
 ste vlucht was eruit en de schade w s gering moest het anders geweest zijn  
 god mag weten wat er zou gebeurd zijn ik had het immers aan tafel gezegd  
 dat ik het zou doen, nu alles liep goed af en na een 14 tal dagen thuis  
 ging ik A.B. van O.92 GRAAF van VLAANDEREN dit was hetzelfde schip als de  
 DUCHESSE DE BRABANT ook een afgekocht engels schip die schepen waren nog  
 meer dan voldoende voor oostende wij brachten veel vis met die schepen en  
 waren beter bestand tegen het slechte weder. Toen liet de Motoor visserij  
 een groot schip maken de eerste RUBENS schipper TRATSABERT EMIEL die ook op  
 IJsland zou varen Schipper TRATSABERT was nog nooit op IJsland geweest een  
 zeer bekwame man en plicht beseffend maar ja als onbekende op ijsland moe  
 st ook hij hier van voor af aan beginnen ik wou zooals het altijd gegaan  
 is mijn visserij niet verraden ik viste namelijk aan de snow en ik ving veel  
 vis hij viste samen met de FREDDY schipper FONTEYNE HENRI aan het gente  
 kot het weder w s zeer kalm en het was zeer moeilijk om uw net van de zij  
 de af te krijgen, door de eene of andere omstandigheid had schipper TRATS  
 ABERT zijn net in de schroef gekregen en moest opgetuid worden door de FRE  
 DDY die dichts bij was naar RIKJAVIK daar schipper FONTEYNE ook nog nooit  
 in RIKJAVIK geweest was vroeg hij mij enkele inlichtingen door de eene of  
 andere omstandigheid moet hij zich van vuur vergist hebben en is hij op de  
 rotsen gelopen de RUBENS zag het aankomen en TRATSABERT liet direct zijn  
 anker vallen na lang over en weer draaien met de motor kon TRASABERT zijn  
 net uit de schroef krijgen en kon op eigen kracht binnen vareh slechter  
 was het gesteld met de FREDDY die 4 maanden in RIKJAVIK heeft moeten lig  
 gen voor reparatie een paar reizen later visten wij aan TORLAC de RUBENS  
 EDMOND VAN BEVEREN schipper ISIDOOR BELPAEME er zat veel vis maar erg spo  
 ttig wij begonnen om 10u 12 zakken vis enz.... tot dat ons dek vol lag teg  
 3upm lag ons dek vol van voor tot achteren alles was gegut maar wij hadden  
 geen tijd gezien om vis naar beneden te steken en lagen wij daar met een  
 hoop aan dek je kon er niet over zien, en toen kwam BELPAEME mij vragen of  
 ik zijn rederij wou waarschuwen dat hij op weg was naar huis met een volle  
 lading zijn vis lag ook nog allemaal aandeck en zijn zender was stuk zoo  
 doende kwam hij mij vragen dit bericht door te sturen bij het binnen zetten  
 van de vis was ik helemaal nat geweest en ik zou mij gaan verschonen terwijl  
 zet ik de radio open op het weerbericht van RIKJAVIK en hoor hem nog juist  
 zeggen SEVIRE GALE rap aan dek gegaan en medegeholpen in het vis ruim om  
 dat alles wat rap zou gaan maar het mocht niet baten na een 15 tal minuten  
 werd ik aan dek geroepen het was orkaan die vis begon te spoelen de los  
 pooreten konden wij niet meer bij geraken het schip miek slagzij wij von  
 tussen al die vis geen luiken meer om het visruim te dichten zoo lagen w j  
 daar weerloos alles wat ik kon doen was mijn schip op de zee houden en  
 smeken dat die vis zou weg spoelen alles spoelde gedurig naar beneden vis  
 water de bemanning kon daar natuurlijk niet blijven staan zij zouden mede  
 gespoeld worden met de vis dat heeft zoowel een paar uur geduurd tot wij  
 toch tussen de vis ons luiken ontdekten de stuurman met twee matrozen met  
 een einde in de lenden vastgemaakt hebben het dan gewaagt om de luiken te  
 dichtent'was een gevaarlijk werk maar het moest om de redding van het schip



Toen zij erin gelukt waren de luiken te dichtten waren wij gered, nu was alleen nog hopen dat zoorap mogelijk de rest van die vis van dek wegspoelde alles is goed afgelopen maar ik kan jullie verzekeren dat wij zeer kritiek oogenblikken hebben doorgemaakt en ik op dat moment gezworen heb nooit meer mijn schip zoo te laden zonder ze eerst weg te werken en altijd gedurende mijn loopbaan heb ik mij daar aan gehouden en heb ik dikwijls dit verhaaltje aangehaald als er soms colegas waren die ook hun schip maar vol legden de beste die deze dans ontsprongen is was TRATSAERT met de RUBENS hij had zeer weinig gevangen in verhouding van ons en BELPAEME en had ze geregeld kunnen wegwerken hij had nog niet de helft van ons gevangen maar hij had iets wij hadden niets dan een hoop schrikken die je niet meer zoo rap vergeet twee dagen later toen het wedr wat bedaarde zag ik een schip op ons afkomen het was de EDMOND van BVEREN die ook zooals wij al zijn vis verlore had en die mij kwam vragen of ik zijn rederij wou verwittigen dat hij niet kon komen en dus de visserij terug moest beginnen al ons zware werk had tot niets gediend en bovendien als wij binnen kwamen gans ons vangst afgekeurd, door het vele water dat wij in het visruim gekregen hadden was al ons vis slecht en was het totaal verloren reis verder hebben wij altijd goed ons brood verdiend tot op een gegeven moment de baas vroeg om naar de BEAR EILANDEN te gaan de RUBENS had een reis naar BEAR EILAND gedaan en had zijn reis moeten onderbreken met defect aan de winch hij was nu aan zijn tweede reis dat maakt tegen dat wij daar aankwamen dat hij op zijn terug reis was wij pseerden elkaar ter hoogte van de LOFOTEN ik sprak met trassaert en hij zei mij goed gevangen te hebben aan de ZW kant van het eiland wij gingen er recht op af maar toen wij daar aankwamen was de visserij afgelopen wij visten toen tertijsde nog met die grote netten 120 tot 130 voet pezie en in dat diepe water wat schommelde tussen 170 en ~~210~~ 210 vadem waren onze netten niet aangepast iedere trk lag de rug eruit tlot wij zelf een kleiner net gemaakt hebben dit ging veel beter maar er was nergens vis te vangen vele engelsen waren weggestoomd naar spitsberge n en er waren er die ons voorbij stoomden op de terugweg die nog bezig waren in de vis dat was zeer verleidelijk en wij liepen samen met de CHALCEDONIE een engelsman die later een vriend van mij zou worden en door vele ostendenaars gekend wed namelijk ERNIE HALL toen wij daar nu gelopen waren kregen wij bericht van de engelsen dat zij bericht gekregen hadden van hun rederij de visserij op spitsbergen te staken daar alle vis van die kanten geweigerd werd op de markt in engeland het was een en al stank naar LAVA dat zich dermate ontwikkelde dat het de stank van drk had zodoende moestn wij daar opkramen niets verdiend veel tijd verspeeld en terug naar BEAR eiland, en nog nergens geen vis voor die engelsen die op bear island door varen waren wasdat nog niet zoo erg maar voor mij die er zoogezegd onbekend was kon men natuurlijk zeggen gij kende het niet en degrootste fout die mij kon ten laste gelegd worden was dat ik geen pilot had gewild men had mij voorgesteld een pilot te nemen en ik wilde er niet van weten ik had te veel ondervinding van een pilot als alles goed gaat is het pluimtje voor de pilot en als het dtegen loopt is het toch de schipper die het gedaan heeft nu dit is mijn slechtste reis geweest in gans mijn loopbaan de schepen mieken schone reizen van IJsland en ik moest niet terug gaan wedr erom had ik een avotuurtje achter de rug verder zijn wij blijven op IJsland varen

4

Dat wij met ons groot gezin nog slechter waren als een nest soldaten dat zei van deze beter zou betaald worden en haar huis beter zou verzorgd zijn. Deze harteloze vrouw vergat dat ons moeder en zusters werksters waren die de properheid in het huis liefhadden als hun eigen zelf en nooit stopten te kuisen en te werken doch men moet leven en vergeten.

Wij allen hadden gezegd dat wij na deze oorlog deze harteloze vrouw zouden bekend maken doch vader was niet van deze slag mensen en die wou niet dat daar verder ooit een woord zou over gesproken worden, zijn leus was altijd er bestaat een rechter die het kwaad weet te straffen hoe geheimzinnig dit kwaad ook geschied is en zo kwam het dat wij voor verdere duur van de oorlog altijd het stene en harteloze gezicht van deze vrouw te verduren hadden en nooit een woord moesten tegen zeggen als zij soms kwam grollen. Maar de oorlog had nog meer verdriet voor ons weggelegd dit zou ons huisgezin al gauw in de diepste ellende storten die wij gedurende de 4 jaren lange oorlog beleefd hebben in weerwil van alles die wij reeds beleefd hadden was de grootste smart voor het ganse huisgezin gekomen bij het naderen van het einde van de oorlog.

Op zekere dag werd er gedurende de schooltijd een bevel uitgevaardigd dat gezien het doorbreken van de geallieerden de Duitsers verplichte de stad te ontruimen dat alle weerbare mannen zich moesten verzamelen in de St. Peterburgstraat om daar het vertrek onder geleide van vijandelijke soldaten te aanvaarden. Ik was op school er werd alarm gegeven doch onze school was ver afgelegen wij hadden namelijk tweemaal in de week speciale vakschool in de zo goed gekende Germaine van Pastoor Pype die toen in de Velodroomstraat en dus ver afgelegen van ons huis. Het is aldaar dat zo velen onder de Oostendse visserij onder de leiding van Pastoor Pype zelf hun bekwaamheid verworven hebben om later zoals ge ook van mijzelf zult zien verder in de geschiedenis als bekwame zeelieden hun ambt uit te oefenen als kapitein op de Oostendse trawlers, nu om terug te komen tot het onderwerp zoals ik zegde was er een verwoede aanval van vliegers over de stad het bombardement was zo hevig dat wij in school moesten blijven tot het verminderde toen wij naar huis mochten keren moesten wij de straat waar de weerbare mannen moesten verzamelen passeren daar trof ons een nooit te vergeten schouwspel daar stond een vader te wenen met een kind op arm die hij weldra zou verlaten om met de vijand het onbekende te ontmoeten te gaan verder stond een moeder te wenen die haar enige zoon zag optrekken met de vijand. Door al dat verdriet van anderen te zien wist ik nog niet wat er gaande was tot ik opeens mijn vader zag staan die ook met bekreten ogen een witte zak op de rug met wat brood en enig ondergoed erin toen ik hem zag vlog ik hem al wenend om de hals en daar vernam ik de vreselijke waarheid vader zou ook weg gedaan worden met de weerbare mannen moeder zat thuis met het water in de benen en kon dus niet medekomen maar twee zusters van mij en een andere broer stonden daar om vader tot het laatste moed in te spreken want hoe staalhard zijn zenuwen ook geweest waren gedurende de tijd van de oorlog toch stond hij daar nu als een gebroken man en gedenken aan moeder en ons allen meek het niet zachter voor hem gezien hij wel wist dat hij nu moeder achterliet met 9 kinderen in hulpeloze toestand en zonder midelen van bestaan daar mijn oudste broer ook werd meegevoerd die de enige steun van het huis was doch die werd bij de jongere generatie gevoegd. Het sein werd gegeven en weg gingen zij. langs de vaart van Brugge trokken ze op tot aan Passendaele hebben ik en mijn andere broer hen vergezeld onder een hevig bombardement dan moesten wij achterblijven het afscheid was hard.

5

Vader wuifde nog eens en dan was het gedaan tot wederzien waar en wanneer? was nu een raadsel. De thuiskomst was al evenmin plezierig moeder zat daar nog altijd te wenen haar verdriet was groot en zou s'anderendaags nog vergroten bij het horen dat ons andere broer ook moest optrekken met een nog jongere groep die ook door de Duitsers werd opgeleid doch deze zou rap terug zijn want nauwelijks ~~was~~ in Outhave aangekomen bleef hij zich verschuilen en zodra de vijand voorbij was kwam hij terug naar Oostende doch van vader zou het zo gemakkelijk niet gaan die is lang weggeweest. Hij was een van de laatste die zijn thuisgekomen dit zal verder nog eens ter zake komen ik ga voort met het huiselijke leven.

Gezien allen die een weinig konden meehelpen in het gezin wegwaren en er absoluut niets meer inkwam vroeg moeder aan de wet om die straf waarover reeds gesproken werd te mogen betalen wanneer er terug verdienste zou zijn daar zij dit nu op geen manier kon betalen gezien er geen inkomsten waren. Haar vraag werd aanhoord en ze kreeg voorlopige kwijtschelding van de straf maar wat zouden wij eten er was niets of niemand om ons te steunen ik had nog een andere zuster die kon werken maar om het gewone werk hetwelke aan de meisjes opgelegd werd was moeder te bang omdat de wereld te slecht en mijn zuster te onschuldig was daarom was het moeilijk werk te vinden.

Op zekere dag kwam er een heer thuis die voorstelde mijn zuster te laten soep scheppen in de Katolieke Volksbond al de dames die dit deden, deden dit uit goedhartigheid maar mijn zuster zou betaald worden het was niet veel maar toch iets en het zou een kleine hulp zijn in het huishouden nu zou het einde der oorlog rap aanbreken was vader maar terug doch dit zou nog niet dadelijk gebeuren. Op zekere dag was ik met een zuster die een paar jaar ouder was dan ik aan het houtkappen naast ons zat een kleinere broer van misschien vier jaar oud toen kwam uit het St. Georg hotel een Duits soldaat buiten die goed bedronken was en zoals het gaat ik lachte en zei tegen mijn zuster die heeft de keizer gezien niet denkende dat hij mij verstond opeens schoot hij op mij toe om mij te slaan doch ik was hem te glad en met mij te misgrijpen viel dit zwijn en ergerde zich daar zo over dat hij mijn kleine broertje vastnam en het zo boven zijn hoofd zwaaide en dan in het midden van de straat wierp de lafaard was sterk er was geen enkele man meer in de ganse straat doch hoe klein en jong ik nog was hij zou dit niet helemal voor niets gedaan hebben want ik was rap al s water en nog nooit van geen kleintje benauwd geweest door het wegslijten van mijn broertje verloor de man min of meer zijn evenwicht en ik was er als de kat bij pakte een stuk hout en sloeg de barbaar vlak in het gezicht en liep weg de lafaard trok zijn bajonet tegen een knaap van 11 jaar die ik toen was doch ik was veel rapper als hij en was reeds een heel eind gelopen voor hij wist waar ik stond en bracht hem alle soorten lieve woordjes naar het hoofd waardoor de man zo danig kwaad werd en met zijn bajonet smeed doch zijn doel kon wel de man gelden want ik stond reeds aan de andere kant intussen was moeder naar voren gekomen en had in een ommezien de situatie begrepen en ze schold de man ook lelijk uit doch deze bezeten omdat hij mij niet kon in handen krijgen vloog op haar toe en zou moeder zeker vermoord hebben ware zij niet rap binnengevlogen en de deur op slot gesloten hij begon nu met zijn bajonet zijn woede uit te werken op deur en vensters grootvader stond in de gang met een grote bijl moest de deur begeven hebben zou hij zeker dood geweest zijn want de brave man was vast besloten toe te slaan als hij de deur zou openbreken vermits hij zelf kwam met het doel te moorden was grootvader in staat van wettige zelfverdediging zover kwam het niet een passerend officier die zag wat er gebeurde trok zijn revolver en gebod de man mede te gaan wat hij aanstonds deed doch bij het weggaan riep hij ons toe deze nacht kom ik U allen vermoorden.

1

II

FEDERATIE DER BELGISCHE ZEELIEDEN  
VAN DE OORLOGEN 1914-18 EN 1940-45

Lokaal: «BRASSERIE NOORDZEE»  
Wapenplein 14 8400 Oostende

Postrekening : 4202.05



FÉDÉRATION DES MARINS BELGES  
DES GUERRES 1914-18 ET 1940-45

Local: «BRASSERIE NOORDZEE»  
Wapenplein 14 8400 Ostende

Compte postaux 4202.05

Oostende,

Dit is het verloop van de oorlogsjaren van Rycx Robert vertrokken uit Oostende met O.92, Graaf van Vlaanderen, in maart 1940 en terug in 1945.

In 1939 toen de toestand al wat verward begon te geraken moesten op zekere dag alle Engelse en Duitse schepen Ysland verlaten. Enkele dagen later was het oorlog tussen Engeland en Duitsland. Begin van onze ellende. Toen wij binnenkwamen werd er bovenop de brug een grote Belgische vlag geschilderd alsook aan stuurboord en bakboord=boeg. Daar België neutraal bleef was dat ons herkenningsteken. Lang zou het niet duren of we zouden gewaar worden wat het was. In geen tijd was de Noordzee overrompeld door mijnen. Velen waarden op haring. Ik moest op Ysland blijven varen met nog een paar andere schepen. Onze weg was natuurlijk de Noordzee en die lag vol met mijnen, maar ja, we moesten erdoor. Er werd veel tijd verloren daar wij 's nachts niet durfden doorstomen. Dan lieten we het schip drijven, wat ook niet zeer veilig was. Het is nog gebeurd dat we met de bootshaak de mijnen moesten afsteken van onze zijde. Toen kwam de baas op het idee een grote phare op de voorsteven te plaatsen. Dit werd getest aan de kaai en dit ging zeer goed; vanaf de plaats waar wij lagen voor de ijsfabriek tot aan de slipway konden wij alles goed onderscheiden. Op zee was dat echter hetzelfde niet. Je kon wel op een afstand een schip onderscheiden maar we stelden vast dat, niettegenstaande onze phare door drie man bewaakt werd, wij toch de mijnen niet zagen vooraleer het telaat was. Dus niets gewonnen met die phare. Voor die reis deden we nog voort, maar de volgende reis stelde ik voor aan de baas om langs het Kanaal naar Ysland te gaan. Dit werd aanvaard niettegenstaande het grote tijdsverlies. Dit ging tamelijk goed. Er was niet zoveel mijnengevaar. Wel zagen wij nu en dan een mijn maar dit was niet te vergelijken met wat er in de Noordzee rondreed. Wij waren dus meer op ons gemak en hoefden ook de overtocht niet zo dikwijls te maken daar we veel in Fleetwood markten. Dit was twee dagen gewonnen op een reis naar Ysland.

~~De~~ ~~ons~~ liepen wij samen met de O.299 (schipper Albert Vanneuville) Toen zagen we een vloot Engelse trawlers. Allen stuurden dezelfde ~~koers~~. Naderbij gekomen gaven ze het sein: "Gij stuurt een gevaarlijke koers". Aan geen gevaar denkende en ook wetende dat wij zeker waren van onze positie bleven wij maar doorlopen. Wij waren zowat 20 mijl N.N.W. van Barra Haed eiland. ER gebeurde ons niets want België was nog neutraal. Bij het binnenkomen vernamen we dat er twee Engelse trawlers gekelderd waren door onderzeeboten die ons nog gerust lieten.



We verkochten die reis onze vis in Fleetwood. De vis werd duur  
 verkocht daar er geen Engelse schepen meer op Ysland vaarden. Op Ysland  
 zelf was alles rustig. Van de admiraliteit kregen we een enveloppe  
 mede en alle twee dagen mochten wij er een kleine enveloppe uithalen.  
 Deze bevatte de seinen voor twee dagen in geval wij gepraaid werden  
 door Engelse schepen. Dit kwam veelvuldig voor. Eens wou ik niet stoppen  
 maar dat was stom van mij. Het schip seinde dat ik moest stoppen en  
 ik bleef doorvaren. Hij lag gestopt en was bezig zijn boot uit te  
 zetten. Toen hij zag dat wij doorvaarden schoot hij boven ons door.  
 Ik stopte nog niet dadelijk en weer schoot hij recht voor ons steven.  
 Toen legde ik het schip stil en kwamen ze aan boord. Het schip kwam  
 mij zo verdacht voor en die bemanning in de boot stond mij niet aan.  
 Ik dacht dat het Duitsers waren. Ik gaf de papieren van de admiraliteit  
 aan één van mijn bemanningsleden en zei dat hij naast de kachel moest  
 plaatsnemen. Als ik floot moest hij de papieren vernietigen. Zo gezegd  
 zo gedaan. Op de brug kon niemand met zekerheid zeggen wie zewwaren.  
 't Ging van: "t zijn Duitsers, nee 't zijn Engelsen". Ik wou geen risico  
 nemen en floot waarop de papieren en de kachel verdwenen. Toen ze aan  
 boord kwamen zagen we natuurlijk dat het Engelsen waren. Daar stond  
 ik nu zonder papieren. Het eerste wat de luitenant vroeg was: "Geef  
 uw sein van de dag." Ik kon dit niet uit mijn hoofd en zo heb ik een  
 hoop last gekregen. Gelukkig was er een Engels vissersschipper aan  
 boord Fleetwood. Die stelde mij enkele vragen die ik zoals hij zei  
 zo nauwkeurig mogelijk moest beantwoorden. Ook hadden wij nog het  
 wapenschild van Lord Louis Mountbatten in mijn kamer staan.  
 Dit was de naam van het schip toen het nog in Engeland voer en het  
 wapenschild was er ingebleven toen wij het schip in Hull kochten.  
 Deze naam was ook nog ingewerkt in de achterspiegel van onze reddings-  
 boot. Zo konden wij er ons nog uit redden. Gelukkig maar want hun gedacht  
 was van ons op te slepen naar een Engelse haven. De reis verliep verder  
 zonder noemenswaardigheden en toen we verkochten in Fleetwood maakten  
 wij een prachtreis. Ik moest op de admiraliteit komen om verslag uit  
 te brengen. Ik kreeg een flinke uitbrander omdat ik de eerste keer  
 niet gestopt was. Dit zou mij zeker niet meer overkomen.  
 Toen we onze vis verkocht hadden en het drinkgeld werd verdeeld kreeg  
 ik last met mijn bemanning. Het zat namelijk zo in mekaar. Wij mochten  
 onze traan niet in Engeland verkopen, daar België gebrek had aan traan  
 om chemische producten te maken. De waarheid lag echter anders. De  
 traan in Engeland was driemaal zo duur als in Oostende. In Oostende  
 werd de traan toch verkocht aan Engeland. Dus wij waren de verliezers.  
 Ik vroeg of men dit kon bewijzen. De man die onze traan wou kopen  
 bracht mij naar het station en inderdaad op een platte wagen stonden  
 de vaten traan die wij en andere makkers in Oostende gelost hadden.  
 Dit bracht met zich mee dat de bemanning weigerde uit te varen en  
 daarin betrokken ze nog twee andere schepen. (O.298 Michel Vermeersch  
 en O.160 Frans Baert). Wij konden ons daar niet in bemoeien. Orders  
 zijn orders. Toch zei ik tegen de agent: "geef maar op dat geld van  
 de traan". Ik verdeelde het maar de anderen volgden niet en zo bleef  
 de bemanning solder met de anderen en we konden niet uitvaren.  
 Degene die er het slechts zou vanaf komen was onze kok, alhoewel hij  
 er absoluut niet bij betrokken was. Hij deed nogal veel aan politiek.  
 Hoe dit daar geweten was wist ik ook niet maar hij werd door de Britse  
 "Security" voor onderhoor weggehaald. Later heb ik vernomen dat dit  
 in verband was met briefwisseling. Hij kon de mannen opgeruid hebben  
 om later te varen omdat één of andere inlichting nog niet op tijd  
 was en nog meer van die narigheden beweerden ze. De volgende dag  
 brachten ze hem terug aan boord. Ze vroegen mij of ik ooit iets onder-  
 vonden had. Ik zei dadelijk dat hij graag een pint dronk en wat hij  
 aan politiek doet is onbelangrijk. En alles was voor elkaar.

's Anderendaags voeren wij uit en toen we zowat 15 mijl voorbij ChikkenRRock waren voelden wij plots een slag achteraan en gans het schip begon geweldig te schudden. De machinist kwam zeggen dat we met het schroef ergens opgeslagen waren. Na onderzoek bleek dat twee bladen van de schroef waren zodat we terug moesten naar Fleetwood. Dit zou de reden zijn dat ik niet meer in Oostende zou geraken. Onze reserverschroef paste niet en er moest een schroef uit Oostende komen. Het duurde veertien dagen voor we konden uitvaren. Pas waren we in zee of het begon te roeren in België. Op 10 mei werden ook wij in de oorlog betrokken. Wij waren juist 24 uur op de visserij en hoorden dat de meesten die op weg waren naar Ysland terugkeerden om hun families af te halen en met hen naar Engeland te vluchten. Ik kwam tot de conclusie dat ook wij onze visserij moesten staken en proberen in Oostende te geraken. Ik maakte akkoord met de beide schippers die nog op Ysland waren. Dit waren Louis Dedrie met de 0.88 "John" en Alfons Broucke met de 0.98 "Marie Louise". Wij zouden alle drie samen naar Oostende gaan. Toen wij echter 24 uur op weg waren had ik een gesprek met de walkapitein Henri Beuren die ons orders gaf terug te keren naar Fleetwood. Hij verklaarde dat het onmogelijk was Oostende binnen te lopen daar gans de haven geblokkeerd was door magnetische mijnen. Vooraleer naar Fleetwood te varen had ik nog een radiogesprek met schipper Fr. Vanderwal (van de 0.262 Edward van Vlaanderen). Ik vroeg hem of hij mijn vrouw en kinderen kon meebrengen naar Engeland. Hij lag namelijk in Oostende te wachten op een gunstig ogenblik om de haven te verlaten. Frederick beloofde mij alles te doen wat hij kon en dat heeft hij dan ook gedaan. Bovendien mijn vrouw en kinderen heeft hij ook nog haar beide zusters met hun kinderen en mijn schoonmoeder meegebracht, feit, waarvoor ik hem steeds dankbaar gebleven ben.

Toen wij in Fleetwood aankwamen kregen we orders van de admiraliteit dat mijn schip de 0.92 "Graaf van Vlaanderen" en de 0.98 "Marie Louise" in Fleetwood moesten blijven. De 0.88 "John" en de 0.297 moesten zich naar Frankrijk begeven en zich daar melden bij de admiraliteit. Deze schepen zijn daar echter niet meer geraakt en zijn naar Engeland teruggekeerd. Toen we enkele dagen in Fleetwood lagen kwam reeds het eerste Belgische schip met vluchtelingen binnen. Het was de 0.299 met aan boord Rochus Legein. Deze was de eerste geweest om Oostende te verlaten. Hij had zowat 120 vluchtelingen aan boord. Deze werden door de Engelse overheid goed opgenomen en voor de eerste nacht ondergebracht in de Marine Hall. Later werden ze zo goed en zo kwaad als het ging geplaatst in Fleetwood, Preston en omliggende gemeenten. De 0.299 was het eerste van een hele reeks schepen die vluchtelingen naar Engeland zou brengen. Toen alle vluchtelingen van boord waren kregen alle schepen het bevel zich te verzamelen op de rivier van Dartmouth. Het is op weg naar Dartmouth dat ik terug in verbinding kwam met Frederick Vanderwal, hij zei dat hij gans mijn familie had meegebracht. Hij was één der laatste grote schepen die Oostende had verlaten. Hij had geen stokers aan boord. Ze hadden hun plan moeten trekken om het schip onder stoom te brengen. 's Avonds zijn zij voor Duinkerke voor anker gegaan. Wegens het grote aantal mijnen wilde hij het risico niet lopen om 's nachts te varen met al dat volk aan boord. Wat ze daar beleefd hebben op de reede van Duinkerken is onbeschrijfelijk. Ze werden gemitraileerd, gebombardeerd. Het is ongelooflijk hoe zij er 's morgens zeer vroeg in geslaagd zijn om weg te geraken. Hij heeft de Engelse wal bereikt en is binnengeslopen in Pool. Daar

heeft hij ook het bevel naar Dartmouth te komen. Het is daar dat ik hem gesproken heb en hij mij alles in detail verteld heeft. Intussen waren allen die hij aan boord had naar Londen getransporteerd en geplaatst in en om Londen. Mijn familie werd ondergebracht in Kingsbury waar zij zeer goed onthaald werden. Deze mensen zijn zeer goed voor hen geweest. 0

Ondertussen ging het van langzaam slechter op het vasteland. De Duitsers braken overal door en het Engels leger zat omsingeld met als enige uitweg de zee. Zoals vroeger reeds gezegd was bijna de ganse Oostendse vloot verzameld in Dartmouth. Op een voormiddag kwam er langs ieder schip een boot vande Engelse marine met aan boord, een Engelse luitenant, een Belgische luitenant en een Belgische inspecteur, gewezen commandant Aspeslagh die vrijwilligers zochten om naar Duinkerken te varen. Dit om de omsingelde troepen en vluchtelingen te evacueren. Ik gaf mij onmiddellijk op zonder te beseffen welke verantwoordelijkheid ik op mij nam. Ik ondertekende een brief en direct zou ons schip met de benodigheden uitgerust worden om te vertrekken. Ik had gedacht dat de meeste van mijn collegas hetzelfde gedaan hadden maar daarin had ik mij vergist. Zij hadden zich wat beter bedacht dan ik. Ik had namelijk geen rekening gehouden met volgende feiten: ten eerste dat dit schip niet mijn eigendom was maar toebehoorde aan een maatschappij, ten tweede dat ik verantwoordelijk was voor mijn bemanning, die zo maar niet direct bereid gevonden werden om dit gevaarlijk werkje op te knappen. Dit was hetgeen mijn vrienden mij vertelden. Enfin, ik had nu getekend en durfde mijn gegeven woord niet meer terugnemen, dus ik zou gaan. Van al mijn machinepersoneel was nog geen enkel familielid in Engeland aangekomen waardoor zij zeker zouden meegaan. Daar de overheid ontdekte dat er maar weinig vrijwilligers waren voor Duinkerken kregen alle schippers bevel om een vergadering bij te wonen op het stadhuis. Deze zou voorzeten worden door een Belgisch officier. Een grote blunder was om een Waals officier aan rasechte Vlamingen te vragen hun leven te riskeren. Hij begon heel brutaal zonder de vergadering te begroeten, wat hij misschien niet kon, maar de manier waarop die persoon tewerk ging was op dat ogenblik beslist niet verantwoord. Op zeker ogenblik heeft hij geroepen: "Stijfhoofdige Vlamingen, bende lafaards." Toen heb ik teruggeroepen: "Nu kan je zelf gaan". Eén van onze schippers is toen op het podium gestapt en heeft hem gezegd: "Goed, ik zal gaan, jij zult comanderen ik zal de navigatie doen". Zijn antwoord was: "Ik kan niet, mijn werk wacht op mij in Londen." Zodoende was hij gedekt. Maar van ons had hij verwacht dat wij op eigen verantwoordelijkheid andermans kapitaal (schip) en bemanning opudegeriskeren. Toch durf ik te beweren moest daar een Vlaming gekomen zijn en een klein beerje naar ons hart gesproken hebben dat ze zeker bijna allemaal zouden gegaan zijn. Toch zijn er nog heelwat gegaan en hebben goed hun steentje bijgedragen bij het overbrengen van geallieerde soldaten. Dit is echter niet van een leien dakje gegaan. Eén van de gebroeders Lusyne was met de O.274 gegaan. Toen hij voor de tweede maal teruggekomen is met een volle lading soldaten werd hij in de mist in tweeën doorgelopen door een Engelse destroyer. De meesten, allemaal doodvermoeide soldaten, hebben er de dood gevonden. Zo zijn er nog veel van die dingen gebeurd. Drie dagen later werden alle Belgische schepen teruggestuurd naar Fleetwood, Milford, Swansea, Newlyn. De kleinere vaartuigen kregen Newlyn en Brixham, de grotere Fleetwood of Milford. Mijn schip was vertrokken met een luitenant van de marine met soldaten en een loods met name Charles Vermeersch. Dit was het enige grote ijzeren schip van onze vloot die naar Duinkerken ging. Dat kwam omdat ons schip kant en klaar geladen lag. Dit was het begin van een ellendige tijd voor mij en mijn bemanning. Toen ik losgelaten werd uit het stadhuis, waar ik opgesloten geweest was, had ik geen schip meer. Mijn schip was niet in



Duinkerken geraakt maar was naar Cherbourg gegaan.

Er lagen nog een paar schepen in Dartmouth, de Z.15 en de B.2. Ik moest een schip kiezen om met mijn bemanning te logeren. Ik koos de B.2. Toen wij een paar dagen aan boord van de B.2 waren kwam men vragen of we wilden helpen bij de evacuering van Cherbourg. Ik zei tegen de bemanning: "Laten we gaan." Daar zij niet gemonsterd waren op de B.2 kon ik hen niet verplichten en weigerden ze. Dit schip was binnengetuid met gebarsten cilinders. De bemanning was ondertussen vervangen door leden van de Engelse marine. Zij kregen natuurlijk de motor niet op gang en onmiddellijk viel het woord "sabotage". Gelukkig konden wij bewijzen dat het schip in die toestand binnengetuid was. Maar dit betekende nog niet het einde van onze ellende. De B.2 werd naar een herstellingswerf gebracht en wij moesten op de Z.15 gaan logeren. Dit schip was binnengekomen met aan boord de reder en zijn broer die beiden bekend stonden als Rescisten. Zij werden aangehouden en naar het eiland Mann gebracht. Daar zagen wij nu op een motorschip. Ons schip was een stoomschip en niemand van de bemanning had ooit op een motorschip gevaren. Enkele dagen later kwam René Lusyne die met dat schip in Milford zou gaan varen. Tot overmaat van ramp kreeg men ook die motor niet op gang. Ik had al wel gehoord dat ze veel last hadden met deze motor maar enkele dagen voordien had Gustaaf van Waes hem doen draaien. Daar opnieuw van "sabotage" gesproken werd dacht ik dat ze nu ons zeker gingen aanhouden. Ik zei tegen de Engelse luitenant dat Gustaaf van Waes die motor op gang gekregen had, maar die was ondertussen met zijn eigen schip naar Brixham gevaren. Toch gingen ze hem daar halen maar hij kreeg hem ook weer niet op gang. Nadien zou hij mij vertellen dat, daar de reder van het schip een vriend van hem was, hij een onderdeel van de nokkepomp had weggenomen om te beletten dat met het schip zou gevaren worden in diens gedwongen afwezigheid. Hij had ook niet gedacht dat de oorlog zo lang zou duren. Had hij dit maar niet gedaan want wij hebben daarvoor veel narigheid beleefd. Ik heb hem nooit willen veraden. Hij kon echter ook niet meer terug en daarvoor moest hij samen met ons alle last dragen. Met een autobus werden wij van Dartmouth naar een fort in Plymouth gebracht. Enkele dagen later zag ik vanop het fort mijn schip voor anker liggen in de baai van Plymouth. Ik trachtte dit aan de wachters wijs te maken maar die wilden niet luisteren. Een paar dagen later werden wij weggevoerd naar een vluchtelingenkamp in Londen. Daar zou ik voor het eerst mijn vader en mijn vrouw terug zien. Ik was in maart uit Oostende vertrokken en zou mijn familie pas eind augustus terug zien en dit dan nog heel toevallig. Ik had in Londen namelijk kennis gemaakt met een politiemann aan wie ik de ganse geschiedenis vertelde. Die man leefde met mij mee en bracht mij mee en zo kwam ik in contact met zijn overste die beloofde mij te helpen bij het zoeken van mijn familie. Ik vertelde hem dat ik wist dat ze ergens in Engeland waren. Het enige dat vaststond was dat ze in Pool aan land waren gezet. Van daaruit is die man aan zijn opsporingen begonnen. Na een paar dagen kwam hij mij zeggen dat hij mijn familie gevonden had. Ze waren in Kingsbury ondergebracht bij een lid van de gemeenteraad. Ik vroeg hem om voor mij een briefje te schrijven naar dit adres en zo kwam het dat mijn vrouw en mijn vader zich korte tijd nadien aanboden in het kamp. Zij werden zeer goed ontvangen. Nu konden wij elkaar onze lotgevallen vertellen. Zij waren ook niet zonder kleerscheuren in Engeland geraakt. In een regen van kanonvuur en bommen hadden zij een nacht voor de haven van Duinkerken gelegen. Mijn vader was ook door het oog van een naald gekropen bij zijn vlucht uit Oostende. Het was de laatste maalboot die Oostende verlaten had en onderweg hadden zij het ook hard te verduren. Enkele dagen later kreeg ik opnieuw het bezoek van mijn vrouw, ditmaal in gezelschap van het echtpaar waar zij opgenomen



waren. Dit waren zeer vriendelijke mensen die het hart op de rechte plaats droegen om een huisgezin met vier kleine kinderen op te nemen. De man ging wat praten met de leiding van het kamp en toen hij terugkwam had hij de toelating verkregen om mij meete nemen naar zijn huis. Hij stond namelijk borg voor mij. Ik bedankte hem zeer hartelijk maar kon op zijn voorstel niet ingaan zolang mijn bemanning daar achterbleef. We waren nu al samen sedert maart en ik wilde hen niet aan hun lot overlaten. Ik bleef bij m'n standpunt. Van dan af liet ik opzoekingen verrichten naar de familieleden van mijn bemanning. Stukjes bij beetje kwam alles voor elkaar. Iedereen kwam bij z'n familie terecht, hetzij in Milford, Fleetwood of Swansea. Tot ik nog alleen overbleef met onze jongste matroos die geen familie in Engeland had. Zijn naam was Arthur Velthof. Ik vroeg of ik hem mocht meenemen bij ons en dat werd toegestaan. Hij is zowat een maand bij ons gebleven en toen heeft hij zich als vrijwilliger bij de Navy aangemeld. Hij heeft gans de oorlog voor de Navy gevaren. Wij waren nu herenigd in Londen. De eerste acht dagen ging alles goed maar toen begonnen de luchtaanvallen. Geloof me vrij, dit was geen lachpartij. Londen had wel "shelters", maar dit was gewoon een bescherming tegen rondvliegende stukken. Volledig veilige shelters waren er niet, vandaar dat de meesten ganse nachten doorbrachten in de "underground" of in de kelders van kerken of grote gebouwen. In elk geval de bombardementen waren zeer erg. Het is mij nog altijd een raadsel hoe het Engelse volk deze dagen zo moedig en met de glimlach doorstaan heeft. We hebben nochtans hachelijke momenten beleefd. Ik bracht m'n familie iedere avond naar de underground. We namen een plumjezak met dekens en hoofdkussens mede. Zelf bleef ik meestal thuis slapen. Dikwijls vond ik dan de volgende morgen de weg niet meer terug naar de underground om m'n familie terug thuis te brengen. De straten waren onderbroken door grote bomtrechters den soms lagen er nog tijdbommen. Het is dikwijls erg geweest. Het gebeurde meermaals dat er geen voldoende aantal bussen waren om de talrijke gewonden naar de hospitalen te brengen. Het ergste is geweest toen ze de eerste maal bij dag kwamen bombarderen. Er werden toen 188 vliegtuigen neergeschoten maar de aangerichte schade was enorm. De dag voordien had ik mijn vrouw weggebracht naar het hospitaal in Edmonton. Toen ik haar de volgende dag kwam afhalen stond er geen hospitaal meer. Gelukkig waren de meesten nog geëvacueerd geweest toen een stuk van de linkervleugel gebombardeerd was. Bij onze thuiskomst hebben we de toestand eens afgewogen en onze conclusie was onze overplaatsing te vragen naar Preston of Fleetwood waar het rustiger was. Dit liep echter niet van een leien dakje. Beide steden waren overbevolkt en konden vluchtelingen niet meer opnemen. Wij deden ook onze aanvraag maar deze werd radicaal geweigerd met de mededeling dat hun eigen volk ook in Londen moest blijven en dit was ook geen leugen. Wij legden ons daar niet bij neer, we hadden besloten naar Preston te gaan en dat zouden we doen ook. Wij wisten echter niet waar naartoe in Preston want woonst was er niet meer beschikbaar. Enfin, mijn schoonmoeder met twee dochters waarvan de ene één en de andere twee kinderen had en wier man krijgsgevangen was in België zouden vertrekken naar Preston. Zelf wilde ik niet weg voordat ik mijn ouders bezocht had die in het N.W. van Londen woonden (Willesden). Wij waren ondertussen verplicht geweest om te verhuizen van Kingsbury naar het Z.W. van Londen namelijk in Wood Green daar er een groot vliegplein aangelegd was in Kingsbury. In die tijd was het erg gesteld door de vele bombardementen. Er was watergebrek sedert dagen. Soldaten brachten water aan huis in vaten maar juist genoeg voor huiselijk gebruik. Wasen en scheren hoorde daar niet bij. Toen ik bij mijn ouders kwam was de situatie er even erg als bij ons. Ik kon die twee oude mensen toch niet aan hun lot overlaten. Zij hadden nog een jongere broer

van mij bij zich alsook een zuster die weduwe was met twee zoons. Ook nog een schoonzuster met drie kleine kinderen wiens man ook krijgsgevangen was. Zij wilden natuurlijk ook allemaal mee naar Preston, maar zo eenvoudig ging dat niet. Iedereen werd ondersteund door de Labour exchange en als je weg ging moest je alles op eigen kosten doen. Ook zouden ze zelf voor hun eigen onderhoud moeten voorzien. Mijn schoonzusters die gingen vertrekken wisten dat ook, ze konden in Preston gaan werken want er was ginder veel werk en ze waren nog jong. Wij spraken af dat eens wij in Preston waren zouden zorgen dat ze ook konden komen. Zo vertrokken we in alle stilte uit Londen, zonder de overheden in te lichten. Maar daarmee was alles niet gedaan. Mijn vrouw had een tante wonen in Preston die het op zich nam gans de familie op te nemen tot wij onderdak gevonden hadden. Lang heeft dit niet geduurd. Wij vonden een klein uitgewoond barbierswinkeltje. 't Was niet veel meer dan een krotwoning maar ja wij waren van de straat af en we konden een adres opgeven aan de autoriteiten. Wij hadden vier dagen met dertien man op de kosten van onze tante geleefd. Hadden wij ons opgegeven aan de overheid zonder een adres te hebben dan waren we zeker teruggezonden geweest naar Londen. De Schotse inspecteur waar wij ons opgegeven hadden schold onze huid vol en sprak van mij te laten aanhouden. Hij bedaarde pas toen ik hem beleefd zegde naar Preston te zijn gekomen om te kunnen varen, wat niet gelogen was. 's Anderendaags ging ik naar Fleetwood om te zien of ik geen schip kon krijgen. Ik kwam daar op een slecht moment. De meeste schepen, waaronder ook het mijne, waren door de Navy aangeslagen. De meeste van de matrozen en de schippers gaven zich als vrijwilliger op bij de marine en dit deed ik toen ook. Wanneer we opgeroepen werden bleek dat wij aanvaard werden als lichtmatroos in de Navy, niettegenstaande wij getekend hadden als skipper in ex Belgian trawlers. Toen wij dit aan de admiraal voorlegden zei hij dat we het volste recht hadden om te weigeren. Hij kon ons niet aannemen als skipper tenzij we eerst zes maanden opleiding volgden. De meeste schippers en ook ik weigerden en zo kwam het dat ik zou meegaan met een schim van een Oostendse rederij de O.I59 Transport, als stuurman. Er waren maar twee schepen meer die nog visten en ze werden verdeeld onder de schippers van de Oostendse rederij. Op de O.I59 was de vaste schipper R. Labeke en als reserve Free Vanderwal. O.I58 had als vaste schipper Fr. Belpaeme en als reserve Arthur Zonneke. Ik kreeg de kans om als stuurman onder de twee schepen vier reizen te maken, wat voor mij zeer interressant was gezien het hoge percent die men hier uitbetaalde aan een stuurman. Terwijl ik nog in Londen verbleef had men beslist dat de Belgische vissers zouden betaald worden aan de Engelse voorwaarden. Dit was zeer gunstig voor de kapitein en de stuurman maar voor de machinisten was het niet zo goed. Zij, die in België meer hadden dan de stuurman kregen hier meer dan de helft minder dan de stuurman. Mijn eerste reis was met Free Walle. Alles verliep goed. We keerden huiswaarts met een volle lading en maakten een prachtreis. Ondertussen was mijn familie al geplaatst in dat winkeltje en waren ze aan het uitkijken indien ze niets beters konden vinden. Ik had mijn ouders geschreven dat gezien hun ouderdom ze 's nachts best in hun bed zouden blijven want dat het wel een wonder zou zijn dat uit al die huizen juist het hunne zou gebombardeerd worden. Op zekere dag kregen we een brief waarin stond dat het wonder toch gebeurd was en dat ze nu niet alleen 's nachts maar ook tijdens de dag in de sketter moesten blijven. Dan hebben we natuurlijk alles in het werk gesteld om hen zo spoedig mogelijk naar Preston te doen komen. Zij kwamen in Preston op dezelfde manier als wij gedaan hadden bij de tante van mijn vrouw. Die nacht sliepen wij met 16 in één kamer en toch was het

beter dan onder de bommen in Londen. Veel vrienden hielpen bij het zoeken naar een woonst. Heel vlug hadden we een oud huis gevonden. Het was wel versleten maar het waren trouwens allemaal dergelijke huizen of sinds lang gesloten winkeltjes die nog leegstonden. Het was nog altijd beter dan Londen. Ze hebben hier gans de oorlog rustig geleefd zonder bommen want Preston is niet één keer gebombardeerd geweest.

Na die vier reizen gemaakt te hebben moest ik thuis blijven om een ander de kans te geven. Ondertussen was er van de rederij P.V. ook een schip naar Fleetwood gekomen, de 0.86 "George Eduard" met als schipper Frans Allemeersch. Bij zijn eerste reis op Ysland liep hij vast op het lage land. Het schip was verloren en de bemanning in een vreselijke toestand gebracht. Twee man zijn verdronken en twee anderen zijn van ontbering omgekomen. Het moet verschrikkelijk zijn wat die mensen daar hebben meegemaakt. Toen ze zagen dat het schip verloren was zijn ze aan land gegaan en in een huisje terecht gekomen zoals je er dan ginder veel ziet met voedsel en kleding voor schipbreukelingen. Het noodlot wilde dat er enkele dagen tevoren ook een schipbreuk was geweest zodat er niets meer aanwezig was in dat huisje. Er werd besloten verder landinwaarts te trekken om hulp te zoeken. Toen dit geen onmiddellijke resultaten opleverde besloten ze zich te splitsen in twee groepen. Een onder de leiding van de kapitein en een ander met de stuurman. Het is in de groep van de stuurman dat het eerste slachtoffer is gevallen. Cyril Coulier was zijn naam. De man kon niet meer verder. Hij maakte een gat in het ijs, verborg er zijn hoofd in en is zo gestorven van kou en ontbering. De anderen konden niets anders dan hem achterlaten. De twee groepen ontmoetten elkaar bij een boerderij. Op enkele meters van de boerderij heeft de kapitein ook een man moeten achterlaten. Het was Raymond Dedrie. Hij werd dadelijk door de bewoners gehaald maar was reeds overleden. De ontberingen die deze mensen hebben doorstaan grenzen aan het ongeloflijke. Wanneer je deze mensen hoorde vertellen kreeg je de rillingen op je lijf. De meesten hebben er ook iets van overgehouden hetzij bevroren handen of voeten of ongeneeselijke bronchitis. Nu, het leven ging verder en door het verlies van de 0.86 mochten we een ander schip dat op Milford voer naar Fleetwood brengen. Dit schip was de 0.88 "John" onder het bevel van Louis Dedrie. Gezien het tekort aan schepen moest hij ook zijn bevel delen en zo kwam het dat na enkele reizen Louis zou thuis blijven en het schip onder het bevel kwam van Frans Allemeersch. Daar dit geen doorvaren Yslander was werd ik aan boord gezet als piloot. Twee reizen vaarde ik aldus mee. Het waren twee lonende reizen. De eerste reis maakten we 12.000 pond hetgeen in deze dagen een topreis was. De tweede reis was 11.000 pond. Daar ik voor dezelfde maatschappij werkte vroeg ik de toelating om ook een paar reizen als schipper te mogen doen. Dit werd mij toegestaan. Vol goede moed vertrokken, geen noemenswaardige moeilijkheden meemaakt, de ganse reis goed gevist aan het lage land en aan Engolfs Hoofd en de dag brak aan om met volle lading, 700 kit schelvis, 200 kit platvis en 400 kit kabeljouw, huiswaarts te keren. Tot nu toe hadden onze schepen nog geen last gehad van vliegers. Wij vingen de terugtocht aan op 1-66 1941 om 22 uur. Reeds in de namiddag hadden wij het geronk van vliegers gehoord maar we zagen ze niet daar het mistig was. Dit was de eerste keer dat we vliegtuigen hoorden en direkt zoveel. Later zouden we vernemen dat deze vliegtuigen daar waren om het slagschip "Bismarck" te beschermen. Dit schip had het Engelse slagschip de "Hood" in de grond geboord en zocht nu zijn heil langs de Yslandse kust. Toen het achtervolgd werd door de Engelse vloot. In elk geval wij zouden daar het grote slachtoffer van worden. Zie hier dan het verslag



van de gebeurtenissen zoals ik het opgemaakt heb.  
"Ik ondergetekende schipper aan boord van de O.88 "John" verklaar bij deze de haven van Fleetwood verlaten te hebben den 22-5-1941 om 10u15 A.M. Om 16u Maghould Haed dwars, om 17u10 Point of Air dwars. Den 23sten om 1u45 A.M. dwars Rathlin, om 18u25 St. Hilda dwars. Verder verliep alles normaal en zijn wij om 19u den 25-5-41 aan de korre gekomen aan het lage land. Verder verliep de visserij normaal tot op 1-6-1941. Om 22u zetten wij door naar Fleetwood. Na twee maal gestopt te zijn geweest door Engelse patrouilleschepen werden wij op 2-6-1942 om 6u45 aangevallen door twee vijandelijke vliegtuigen. Volgens verslag van de stuurman (Leon Grunewald) die van wacht was, kwamen ze uit westelijke richting en begonnen ons onder geweldig snelvuur te nemen. Toen ze bij ons waren smeten ze drie bommen doch door het manoeuvreren dat ik gaf misten deze hun doel. Ik had namelijk het roer hard bakboord over gesmeten hem zodoende geen kans gevend de lengte van ons schip te overvliegen en dus minder trefzekerheid te geven. Na ons nog een paar maal gemitrailleerd te hebben vloog hij weg in westelijke richting. In dezelfde richting zagen we drie schepen roken. Bij nazicht van ons schip bleek dat wij deerlijk gehavend waren. Alles was doorschoten aan stuurboordzijde. In de waterlijn hadden wij verschillende gaten. Hoe erg het was konden we niet uitmaken daar ons schip een volle lading vis meehad. Na een kwartier viel de motor uit. Na onderzoek stelden we vast dat de mazouttank aan stuurboordzijde doorschoten was en vol water stond. Het schip maakte slag-zij. Na alles overgeschakeld te hebben op de andere tank zetten wij terug door, ondertussen de verdere schade opnemend. Volgende schade werd vastgesteld: gans de waterlijn aan stuurboordzijde was doorschoten, de brug doorzeefd, de mastwanden afgeschoten, de reddingsboten aan splinters, beide kompassen stukgeschoten. Onze moraal was gebroken, bij sommigen zo erg dat er niets meer kon van bekomen worden. Nu, wij moesten verder en deden dit zo goed en zo kwaad als het ging, 's nachts op de sterren en bij dag op de zon. Op 3-6-1941 om 5u30 A.M. werden we opnieuw aangevallen langs achteren, ditmaal veel heviger dan de eerste maal. Daar ik in mijn kooi lag had de wachtsman hetzelfde manoeuvreren uitgevoerd als bij de eerste aanval daar ik hem dat goed in het hoofd geprent had. Ditmaal vielen de bommen zo dicht dat gans ons schip ontredderd was. We maakten veel water in het logies achteraan maar het ergst gehavend was het machien. Daar was alles door elkaar geslagen. De hulpmotor van stukken, de compressor kapot en de hoofdmotor was gebarsten van aan het vliegwiel tot aan de 3de cilinder. Veel hulp was daar nodig. We hielpen de machinist met olie af te scheppen die op het water dreef. Dit ging zolang tot het vliegwiel in het water draaide. Dan konden we er niet meer bij en zodoende hadden we geen olie meer. Ondertussen had ik bevel gegeven om achter alles uit te breken om te zien of daar nog iets kon gered worden. Daar er niets meer kon gedaan worden gaf ik opdracht een vlot te maken. Dit deden we met enkele bakplanken, een paar kuils eronder gebonden en op iedere hoek een ledig traanvat. Dit was vlug voor elkaar. Toen ging ik terug naar het machien om overleg te plegen met de machinist. De dekpomp was afgerukt aan dek, de ~~hulp~~ pomp aan dek was ook afgerukt. Als het machien niet draaide konden we niet pompen. Hoelang zouden wij nog drijven? Toen kwam men me zeggen dat ze rook zagen. Ik wou alle strozakken op een hopp laten leggen en in brand steken om de aandacht te trekken. Vooraleer wij dit konden doen kwam er nogmaals een vliegtuig, doch ditmaal van recht vooruit. Ik heb iedereen laten beneden duiken en ben zelf op de brug gebleven met het machinegeweer in de aanslag. Toen hij genaderd was ben ik zelf beginnen schieten. Wij lagen toen reeds met de seinen bij van een zinkend vaartuig. Ik en de machinist hebben elk twee salvo's gelost en toen is het vliegtuig vertrokken.



Dan hebben we inderhaast alles op de bak in brand gestoken en we zagen dat de rook, die we eerder opgemerkt hadden, ons naderde. Toen hij naderbij kwam zagen we dat het een Noorse tanker was. Hij had 16 000 ton vliegtuig benzine aan boord. Ik vroeg de kapitein ons op te tuien maar hij zag dat we vooraan al begonnen te zinken en antwoordde dat hij een boot zou uitzetten om onze bemanning op te nemen. Alles moest zeer snel gaan want er was een U boot gesignaleerd in de buurt. Ik vroeg hem onze positie en deze was 106° op 93° miles van St.-Hilda. Ziende dat het nutteloos was nog langer op mijn schip te blijven ben ik ook in de boot gestapt en overgegaan op die tanker. Het was de "Torshavet" van Thorshaven. Wij werden daar zeer goed ontvangen. Die mensen deden alles wat ze konden om ons te helpen. Tijdens de verdere reis zou de kapitein mij vertellen hoe hij in ons vaarwater terecht gekomen was. Wij waren nog maar een kwartier aan boord of er werd alarm geblazen. Een onderzeeër was gerapporteerd in onze nabijheid. U kunt zich wel voorstellen hoe wij ons voelden op dit moment. Nog maar pas zo iets beleefd en alweer een groot gevaar. Gelukkig is het bij dit alarm gebleven. Er is verder niets gebeurd tot bij onze aankomst in Gavrock op de rivier Clyde in Schotland waar wij op 4-6-1941 om 10u A.M. aankwamen. Het schip werd voor anker gelegd en wij werden afgehaald door een boot van de irrigation. Toen we tegen de kant kwamen stond daar een man in uniform die riep: "Waar is de kapitein". Daar die man zo geweldig beleefd was deed ik of ik hem niet gehoord had en stapte aan wal recht op een Engelse officier af en begon hem de zaak uit te leggen. Toen kwam die man naderbij en vroeg mij botweg of ik hem niet gehoord had. Ik antwoordde hem dat ik dacht dat hij ergens op een dier of zo iets geroepen had. Dit beviel hem niet en hij vroeg mij mijn scheepspapieren doch daar die man zo bruut was wou ik die niet geven. "Ik zal jullie wel vinden", zei hij, "jullie gaan recht naar Liverpool ter koopvaardij". Ik vroeg de Engelse officier mij te begeleiden tot bij de admiraal. Ik had namelijk nog de geheime code bij mij en mocht deze nergens anders afgeven dan op de plaats van herkomst of aan de admiraal ter plaatse. Daar werden we zeer goed ontvangen. Daar maakte die Belg zich bekend als Belgian Liaison officier. Het was Verbiest, commandant op de Oostende pakketboten. Hij kreeg het bevel zich om ons te bekommeren, ons goed te verzorgen en ons onder te brengen in het "Sailorshome" in Greenock. Bij onze aankomst aldaar hoorden we dat ze juist een luchtbombardement achter de rug hadden. Er was namelijk een whiskyfabriek getroffen en daar die op het hoogste punt van de stad gelegen was liep er in bijna alde straten whisky. Door de brandbommen kwam het dat bijna de ganse stad in lichterslaai stond. Dat begon goed. Ook het Sailorshome was getroffen maar slechts de zijkant zodat we toch opgenomen konden worden. We gingen direct aan tafel. Overall om ons heen lagen de scherven van de kapotgeslagen ruiten. De mensen hadden hun best gedaan om een maal voor ons te bereiden, dus lieten we het smaken. Na het eten kwam er een dame van de "Woman voluntary service" aan wie wij ons geval uiteendeden. Deze dame zegde mij "Wees maar gerust, morgen om 9u kom ik terug en alles zal in orde zijn voor jullie vertrek". Verbiest had namelijk gezegd dat hij ons naar Liverpool zou sturen maar daar hadden wij niets verloren, wij waren vissers en geen koopvaardijmannen. Wij zorgden voor het aanbrengen van voedsel en geneesmiddelen. Deze nacht verbleven we in het home en de volgende morgen was de dame op haar afspraak met voor ieder van ons een ticket om via Glasgow naar Fleetwood te reizen. Toen Verbiest een kwartier later bij ons kwam zegde de dame hem dat hij ons moest vergezellen tot in Glasgow. Dit was niet naar z'n zin, maar de orders kwamen van hogerhand, dus moest hij wel. Om 10u vertrokken we naar Glasgow. Daar hadden we een compartiment speciaal voor ons voorbehouden. Terwijl we op het vertrek wachtten zagen we hoe de overlevenden van het Duitse

slagschip "Bismarck" dat ondertussen door de Engelsen gekelderd was, op onze trein geplaatst werden.

Deze duitse soldaten staken reeds allen in een nieuw uniform. Zo ging de reis dan verder tot Fleetwood waar ze ook reeds van wedervaren op de hoogte waren. Nu moet ik U nog vertellen hoe de "Torshavet" in ons vaarwater terecht gekomen was. Eerst en vooral lag ik door zonder kompas te moeten varen 60 mijl bewesten mijn route. Kapitein Attle Thange zei me dat hij in een konvooi van 18 schepen vaarde, meestal tankers. Er werd een S.O.S. opgevangen van een geallieerd schip dat tot zinken was gebracht. Het konvooi stevende erop los en toen ze in de opgegeven positie kwamen zagen ze daar enkele boten met bemanningsleden erin. De eerste schepen van ons konvooi namen de drenkelingen op. Ieder van hen hield een zak bij zich. Toen ze aan boord waren haalden ze er een mitraillette uit en overvielen de bemanning. Op die manier werden twee van onze schepen langs alle kanten aangevallen door U boten. Hoe het verder met het konvooi afgelopen is wist hij niet te vertellen want hij is kunnen ontsnappen en zo op ons gelopen wat ons geluk geweest is. Anders hadden wij hier niet terug in Fleetwood gezeten onder de makkers. In Fleetwood hadden natuurlijk allerlei geruchten de ronde gedaan. Er waren al twee schepen binnengekomen die de dag na ons Ysland verlaten hadden. Daar wij op dat ogenblik het snelste schip waren werd er al verteld, ze zijn weg en alleman is weg enz... Enfin, wij hebben het er vanaf gebracht op mirakuleuze wijze. 't Is onbegrijpelijk dat er geen doden of gewonden gevallen zijn bij de aanvallen die wij doorstaan hebben. Er was slechts één matroos die een schampschot had opgelopen aan zijn bil. Tijdens die aanvallen heb ik nooit de brug verlaten. Daar de brug helemaal doorzeefd was kon ik onmogelijk altijd op dezelfde plaats gestaan hebben anders was ik zeker getroffen geweest. U kunt U wel indenken hoe onze thuiskomst verliep. In Preston deden ook al de geruchten de ronde. Ik kwam thuis rond middernacht. Mijn vrouw had natuurlijk wel angsten doorstaan. Men had haar ook al verteld dat we weg waren. Dat was ook ongeveer zo, het schip was weg maar wij waren gered. Ik kon dat nog begrijpen ook en bewijzen; ik had namelijk nog mijn lijfgordel in mijn plunjezak. Nu eind goed, alles goed en we konden gaan slapen. 's Anderendaags gingen we naar Fleetwood om verslag uit te brengen op de rederij en bij de "Board of trade". Op de rederij vroeg de baas me waarom ik niet geschoten had bij de twee eerste aanvallen. Daar beide machinegeweren op de buitenbrug vooraan gemonsterd waren kon men er bij een onverwachte aanval onmogelijk bij geraken zonder een ongelooflijk risico te lopen. Zou men er dan toch in slagen wat kon men dan aanvangen tegen twee vliegtuigen die vooraan, achteraan en opzij schoten. Ik legde hen uit hoe het wel kon gaan wilde men een redelijke kans hebben. Er moest met twee schepen gevaren worden. Dan kan het ene schip terugschieten als het andere aangevallen wordt. Na ons avontuur werd er op de andere schepen nog een "Marlin gun" bijgeplaatst die op de enveloppe rondom afgescheurd was met beton terwijl achteraan een zware plaat geplaatst werd. Dit betekende een veel betere bescherming. Vanaf dan machter ook niet meer alleen uitgevaren worden. Men moest minstens getweën zijn. Ieder schip kreeg ook een man mee speciaal om het kanon te bedienen tijdens de dag. Daar iedereen een bewijs van gunner moest hebben werd er 's nachts ook de wacht bij gehouden. Dit om te vermijden dat we nog onverwacht aangevallen zouden worden. Sedertdien is er niets meer noemenswaardig gebeurd op de Yslandse schepen. Na een achttal dagen thuis te zijn geweest scheepte ik in als piloot op de "Chrisine" van Ymuiden van de compagnie "Vem" met als schipper Jacob Zwaan. Dit was een zeer eigenwijs persoon en het zou niet lang duren of zijn wijsheid zou ons in een zeer hachelijke toestand brengen. Dit schip kon geen voldoende kolen bergen nodig voor een volle reis op Ysland. Daardoor stond gans

het dek vol met zakken kolen. Nu is het zo dat er aan "Oversag" een zware "overfalls" is en als het stroom is is dit zeer gevaarlijk. Ik maakte hem attent op het feit dat gezien de lading van ons schip, hij beter zou doen met wat verder af te lopen van die "overfalls". Maar ja, ons schip kon er gemakkelijk tegen, het was een goed zeeschip enzovoort. Enfin, ik liet hem betijen wel wetende dat hij dit zeker geen tweede keer zou deen. We geraakten in die overfalls en met een schip dat zo zwaar geladen lag en dat door al die kolen aan dek moeilijk zijn water kon afgeven raakten wij aldra in een uiterst hachelijke situatie. Het schip maakte slagzij en iedereen was aan dek met de lijfgordels aan. Hij begon seinen te geven aan onze makker waarmee we in konvooi vaarden. Dit was de "Cornelus", ook uit Ymuiden met kapitein Rinus Vinck en als Belgische piloot Arthur Defer. Deze mensen waren een paar mijl buiten ons en zagen natuurlijk water aan het gebeuren was. De meesten van ons stonden vastgemaakt op dek en wipten kolen overboord. Het is maar vanaf het ogenblik dat we water konden lossen dat we enig maneuvr konden uitvoeren. Als men eenmaal in zo'n overfalls geraakt is er geen sprake van het schip op de zee te leggen. De zee is dan ontketend, hij rammelt van alle kanten. Onze schipper gaf altijd maar noodseinen, maar voorlopig kon men niets doen voor ons, tenzij op de rand van de overfalls blijven liggen tot het ergste zou gebeuren. Dan kon natuurlijk ingegrepen worden. Vroeger ingrijpen zou slechts zijn eigen schip in gevaar brengen, daar hij evenals wij zeer zwaar geladen was. Van het ogenblik dat we konden water lossen konden we proberen het machine te gebruiken. Er was veel water in de machinekamer gekomen en gedurig verstopten de pompen. Ik gaf de scipper de raad: "Leg het schip deadslow recht op de Cornelus aan en zodra hij recht ligt fullspeed, dan zijn we er in 5 minuten uit. Zo verliep het ook. Nu dat we water loosden legden wij het schip over de andere boeg, het schip begon te rechten en weg waren we. Daarmee was alles nog niet gedaan. Door het water dat in de machinekamer terechtgekomen was, was de asse op het stookhol weggespoeld en alle pompen verstopten. De machinist zei dat dit werk niet kon geregeld worden in zee en zo waren we vermlicht binnen te lopen in Stornaway. Na een paar dagen konden we weg en zetten koers naar Ysland. Na de ganse reis goed gevist te hebben liepen we na 15 dagen binnen met een volle lading. We maakten slechts 6500£. Ik zou nog een bewogen reis meemaken met de Christine. Hoe het gekomen is weet niemand. Onze wachtsmannen noch die van de Cornelus hadden iets gehoord of gezien. We kregen plots een salvo machinegeweer en daarna was alles stil. Niets te horen of te zien. We vaarden verder naar Ysland, wisten normaal, terug langs Engolfs Hofde en Portland en met een volle lading naar Fleetwood waar we 7000£ maakten. Ik zou nu een poos thuisblijven want die Hollanders wilden niet meer met dat schip naar Ysland gaan. Na een tweetal weken thuis te zijn geweest maakte ik nog enkele reizen met o.a. de Persens, de Oostzee en de Amstelstroom. Met dit laatste schip heb ik nog een dag of tien in Douglas gelegen op het eiland Man. Onze machinist had een reeds lang aanslepende verkoudheid. Toen we lekke tuben kregen was hij nogal vlug in die warme ketel gegaan. Een etmaal later begon hij te bloeden uit de neus en dit wilde maar niet ophouden. Toen dat verergerde probeerden we het te doen stoppen achter zijn oren. Nu kreeg hij een geweldige hoestbui waarbij hij een zware bloedspuwing deed. Direct hebben we ijs op zijn borstkas gelegd. We zetten koers naar Douglas dat, gezien we voor Maghould Haed visten, slechts een paar uur stomen was. Met de vlaggeseinen hadden we om doktershulp gevraagd. Toen we binnen liepen stond hij ons reeds op te wachten. De zieke werd onmiddellijk naar het ziekenhuis gebracht. Tien dagen hebben we in Douglas zitten wachten op een andere machinist die uit Fleetwood moest komen. Na



nog verschillende moeilijkheden te hebben meegemaakt aan boord van die Hollandse schepen kwam ik terecht op de O.303 "Ons Welzijn". Daar zou ik gedurende twee volle jaren op varen. We visten nogal veel aan de Z.W. kust van Ierland, meestal rond Kinsoile. Bijna iedere dag waren er van onze schepen die beschoten werden door vijandelijke vliegtuigen. Daarom gingen we iedere avond ofwel in de baai liggen ofwel liepen we in Kinsoile binnen. De Ieren schepten er hun behagen in als we beschoten werden. Ze zegden: "Jullie verdienen niet beter, ge moet maar niet met de Engelsen meedoen". We moeten dit maar van hen verdragen, want velen van onze makkers die alleen aan land gingen kwamen met een pak rammel terug. Meestal echter gingen we gezamenlijk aan land, want als we daar binnensliepen profiteerden we er altijd van om onze proviand op te doen. In Ierland was er niets gerationeerd en de winkels lagen er vol met alles wat je maar kon denken. Zo brachten we veel boter en eieren en dergelijke dingen mee. We kregen vlug last met de Engelse douane, maar je bent geen Belg als je daar niets op vind. Ons spelletje bleef tamelijk lang duren tot er een schip gepakt werd met allerhande proviand aan boord. De schipper loochende in Ierland aan land te zijn geweest maar ze vonden verschillende brieven die in België gepost, over Portugal naar Kinsoile gestuurd waren. Het was in feite niets bijzonders, maar in de ogen van de "Security" was dit een zeer zwaar misdrijf. Alle schepen deden het en het zou op het eind nog leiden tot mijn afdanking op de O.303. In de streek van Kinsoile, naar in, en veraf en rond Ballycotin kon men veel vis vingen. Meest grote mooie meiden. We zetten soms 3 à 4 zakken binnen. Deze slag schepen (150 p.k.) hebben zeker nooit zoveel vis gevangen. We gingen meestal naar Fleetwood met een volle lading. De reder Pier Steene heeft daar de beste tijd van zijn leven meegemaakt. We verdienen veel geld maar we moesten er zeer veel voor doen. Afgezien van de vijandelijke aanvallen hadden wij een zeer moeilijke route af te leggen om de mijnvelden te ver mijden. Als het slecht weder was lag je daar niet op je gemak met zo een volgeladen klein schip. Tweemaal is het gebeurd dat we moesten planken uit de zijden slaan om het water vooraan te laten weglopen daar we zo in zijn kop lagen en storm van de wind. U kunt zich voorstellen. Dan mocht je ook niet denken aan de vele losgeslagen mijnen die je overal tegenkwam. Nu, het was oorlog en wij moesten erdoor. Dikwijls met de schrik op het lijf, maar je had niet te kiezen, het was oorlog voor iedereen. De een had het wat beter dan de andere maar dat moest ge er maar bijnemen. Van de dag dat de B.2. gepakt geweest is met die brieven in hun bezit was er een zeer scherpe controle. Meermaals is het gebeurd dat er ons tien tot twintig soldaten stonden op te wachten en dan gans het schip doorzochten. Ze hadden natuurlijk het volste recht om streng te zijn, ze wisten tenslotte niet wat wij naar België schreven. Het was enkel familienieuws, maar ja, dat konden zij niet weten? Eens kwamen ze aan boord en toen had ik drie brieven op mij. Twee van de familie en één van mijn baas waarmee ik altijd in betrekking stond gedurende de tijd dat ik op Kinsoile vaarde. Ze waren ingelicht door een lid van de bemanning die op mijn job uit was. Er werd niets gevonden maar op een blad uit een schrift waar de stuurman zijn reis optekende vonden ze een doordruk waarop stond "Yzerwegstraat 23 Oostende". Hij had een brief geschreven naar zijn ouders en dit was doorgedrukt op de volgende bladzijde. We moesten allen mee voor een lijfonderzoek. Ik zat er natuurlijk mee in maar ze hebben toch niets gevonden. Er zat één in mijn kol en de andere zaten in mijn manchetten. Bij de andere bemanningsleden vonden ze ook niets. De stuurman werd twee uur onderhoord en tenslotte bekende hij naar Oostende geschreven te heb-



ben maar nog geen antwoord te hebben ontvangen. Ik kreeg mijn eerste waarschuwing en als ik, tijdens de oorlog natuurlijk, nog in Kinsole binnenliep zou ik voor zes maanden geschorst worden. Ik hield daar natuurlijk rekening mee en voorlopig liep ik daar niet meer binnen. Intussen was het Kerstdag geworden. Er stak een storm op en daar iedereen binnen liep wilde ik niet alleen buiten blijven. Ik liep dus ook binnen en ging met de anderen aan wal. 's Avonds gingen we spek en eieren met friet eten. We waren daar goed gekend want het was daar dat onze brieven toekwamen. Er kwamen twee mannen binnen die gekleed waren zoals de rijke boeren daar gekleed gingen. We zagen dat ze een gesprek hadden met de bazin. Dan kwamen ze bij mij en vroegen of ik na eten eens met hen wilde praten. Ik zei natuurlijk van ja, maar ik had ze direct door. Na de maaltijd ging ik bij hen. Ze stelden zich voor als boeren en vroegen of ik met hen zaken wilde doen om in 't groot boter naar Engeland te smokkelen. Ik deed mij voor als de onschuldige eenvoud. Ik liet mij doorgaan als een zeer domme kerel die wel wat in hun kaarten speelde maar toch niet meer losliet dan in die omstandigheden verantwoord was. Het ware nutteloos geweest alles te ontkennen want zij wisten toch alles. Ik vertelde hen dat ik wel bereid was een kilo of tien te kopen. Verdeeld onder de bemanning was dit twee kilo per man. Ik overdreef dus niet. Verder zei ik hen dat ik nooit iets zou ondernemen dat tegen Engeland gericht was, daar wij daar zeer goed behandeld werden, wat waar was ook. Enfin, ze wilden voor tien kilo niet werken, het meest minstens 100 kilo zijn. Eindelijk lag het eruit: "Krijgen jullie nooit nieuws uit België?" Dat had ik al lang verwacht en was er dus op voorbereid. Ik zegde dadelijk: "Ja, maar dat mogen ze in Engeland niet weten. Ze zijn daar zeer streng op maar wat zou je al niet doen voor wat nieuws van je familie te krijgen." Ik zei: "Moesten ze in Engeland weten wat er maar instaat, zouden ze zo streng niet zijn". Ik liet hen een brief zien van mijn broer uit België waarin hij mij liet weten dat mijn schoonbroer in de lucht gevlogen was met de O.168 in La Rochelle. Er was een doodsprentje bij met een foto van mijn schoonbroer. Hij deed of hij geen Vlaams kon lezen en vroeg mij dit te doen. Ik wist wel dat hij zo goed Vlaams sprak als ik maar ik speelde het spel mee, wetende dat ze alles wisten en dat ontkennen niet baatte. Toen de brief uit was vroeg hij of hij het doodsprentje mocht hebben daar dit hem interesseerde. Ik weigerde en toen vroeg hij of hij er een foto mocht van maken. Ik stemde toe en hij zou mij 's anderendaags het prentje terug bezorgen. Moest ik ondertussen vertrokken zijn zou hij het aan de bazin overhandigen. Hij betaalde ons nog een drink en ze namen afscheid. De volgende dag stormde het nog altijd en 's avonds gingen we opnieuw aan land. Ze wisten genoeg en ik had zagezegd meegespeeld, fiet dat later in mijn voordeel zou pleiten. Ze waren op post en hadden het prentje bij. Bij onze thuiskomst in Fleetwood moest ik me aanbieden op het bureau van de Security in Londen. Daar zag ik die twee mannen terug, ditmaal in uniform. Ik had alles verwacht maar dat niet. Ik werd ondervraagd en bekende natuurlijk alles zeggende dat ik nooit een woord verkeerd geschreven had en nooit gesproken had dat schadelijk kon zijn voor de goede afloop van de oorlog. Ik toonde hen ook de drie brieven van de vorige reis. Ze waren met mij akkoord dat ik niets verkeerd had geschreven maar ik had een grote misdaad begaan tegen de Security van het land en dat konden ze me niet vergeven. Ik zou de kans niet meer krijgen om het nog eens te deen. Geschorst werd ik niet maar ik mocht op geen schip meer varen dat de Z.W. kust van Ierland betaste. Ik werd op mijn schip ontslagen en mocht geen andere visserij meer bedrijven dan de Ysland. Mijn verrader werd schipper in mijn plaats maar het zou hem slecht bekomen. Hij werd geschuwd door de vrienden en op een

keer dat hij in de verboden zone viste werd ook hij aangeklaagd. Hij werd geschorst voor de duur van de oorlog. Het deed mij een groot plezier te horen dat zelfs diegenen aan wie hij mij veraden had rekening hebben gehouden met zijn verraad in het uitspreken van de straf.

Nu vertel ik U een anekdote uit de tijd dat ik op de 0.303 voer: "Op een goeie dag zouden we de visserij stoppen en de terugreis naar Fleetwood aanvatten. De planken worden binnengezet, het dek in orde gezet. Als alles klaar is gaat de wacht op de brug? Ikzelf zit op mijn knieën in het logies bezig met de kaart te passen om de mijnvelden te ontlopen. Op de bank naast mij zit Hector Provoost. Jan Dewulf ligt al te kooi en de machinist Lucien Vanhoeke is bezig alles na te zien in het machien. Er stond nogal wat zwel in het water en wij maalden dwars door zee, zodoende was er nogal veel geslinger. Opeens klink, klang poef, de twee wachtsmannen direct naar beneden door het gat om in het logies te geraken. Nu waren we zo ingericht dat er een koord liep van de brug naar het logies naar de schakelaar van de elektriciteitskast. Dit in geval er 's nachts iets voorviel, dan had ik maar een ruk aan het touw te geven en de hoofdschakelaar werd afgezet waardoor gans het schip in het duister kwam te zitten. Nu dachten wij allemaal dat we aangevallen werden, temeer daar de wachtsmannen tijdens het naar beneden springen geroepen hadden: "We worden aangevallen." Ik trok natuurlijk direct aan die koord en alle lichten uit. Ik kruip naar mijn kamer om het machinegeweer te halen. Toen ik voorbij Desmit ging zei hij: "Ik ben getroffen". Terwijl ik het machinegeweer nam en terug naar boven wilde gaan kwam Pincket opnieuw naar beneden gedonderd roepende: "Ze zitten aan boord." Hij was naar boven gegaan en had iets gezien door de gebroken ruit van de brug. Door het maanlicht leek dit waarschijnlijk op het hoofd van een man. Alles wat we konden doen voor het ogenblik was wachten. Na vijf minuten, die voor ons een eeuwigheid duurden, besloot ik naar boven te gaan. Het licht werd ontstoken en met de dood op het lijf kwam ik boven. Ik overzag de situatie en zag meteen dat dit alles een samenloop van omstandigheden moest geweest zijn, die zeker in vredetijd nooit zoveel herrie veroorzaakt zou hebben. Het zat namelijk zo in elkaar. Bij het binnenzetten van de planken achter hadden zij de talie niet goed dichtgezet. Met het slingeren van het schip is die talie uitgepekt en door het venster van de brug geslagen. Denkende dat we aangevallen werden zijn beide wachtsmannen door het gat gesprongen. Desmit is met zijn zij op de kant van het gat gevallen en moet zich daarbij bezeerd hebben. Achteraf dacht hij dat hij getroffen was. Toen Pincket terug naar boven gegaan was had hij in de schemering het losgeslagen talieblok gezien en dit voor een mannenhoofd gehouden. Vandaar zijn geroep: "Ze zitten aan boord." Toen alles opgehelderd was werd er koers gezet naar Fleetwood. In vredetijd zou aan dit voorval weinig aandacht zijn geschonken maar nu had het ons allemaal de schrik op het lijf bezorgd. Bij zoverre dat er één van ons een ferme poos in zijn broek heeft van overgehouden; Dit is geen fabeltje, maar echt gebeurd."

Na mijn ontslag op de 0.303 werd er een andere schipper aan boord gezet (Georges Gonzales). Die mens zou er met gans de bemanning, uitgezonderd de machinist, zijn leven mee verliezen. Ze zijn namelijk op een mijn gevaren en in de lucht gevlogen. Enkel de machinist heeft zich drijvende gehouden met een stuk wrakhout en is gered geworden. Ik werd op een Frans schip gestoken, de Jean Ribault van Dieppe. François Milbas, de kapitein, was afkomstig van La Rochelle. Hij was met zijn schip getorpedeerd geweest door een Duitse onderzeeër en met gans zijn bemanning opgenomen door een Engelse Destroyer. Daar de Jean Ribault zonder kapitein lag, werd die man door de Franse overheid op replaatst. Wij had echter nog nooit op Ysland gevaren en daarom

werd ik daar aan boord geplaatst als piloot. 't Is te zeggen hij was de kapitein in naam maar ik was eigenlijk de kapitein. Dat ging zeer goed tussen ons. Wel hebben we samen veel narigheden beleefd maar we bleven toch zeer goede vrienden. We vaarden in konvooi met twee Belgische motorboten. Het waren de 0.87 "Gaby", met kapitein Emiel Trataert en de 0.292 "Van Eck" met als kapitein mijn goede vriend Arthur Allary. Eens waren we aan het vissen aan Engolfs Hofde. Het was zeer schoon weer. We zaten zo een mijl of 15 af van het land en de beide andere schepen zaten helemaal onder de kant, binnen het eilandje Tvisker. Plots werden we overvallen door een zware storm. Daar we nogal ver af waren hadden we ruimte, ~~Bovendien~~ <sup>Maar</sup> wij waren zens dek te klaren. Daar de reis toch ten einde was gingen we doorzetten maar we moesten wachten op de twee andere schepen, daar we in konvooi vaarden. Zo-  
doende waren we wat nader ingelopen en ik zag dat ze nog alle twee aan het vissen waren. Bij hen was het nog mooi weder. Dit gebeurt wel meer dat je op enkele mijlen afstand zulke een verschillend weder hebt. Maar nu zou het toch niet lang meer duren of ze zouden er alles van weten. Plotseling kregen zij dezelfde storm als wij, maar daar zij zo droog waren was de zee nog veel geweldiger dan bij ons. Bovendien zaten ze tussen de rotsen en de wind was Z.Z.O. Als ze nu recht op de zee zouden gaan zouden ze op de rotsen terecht gekomen zijn. Nu moesten ze maar trachten hun schip te redden. Wij konden hen niet meer zien. De huizenhoge zee lag als een muur tussen ons. Later heb ik van de kapiteins vernomen dat ze daar 36 uren hebben liggen dobberen. Tratsaert had zelfs geen kans meer gezien zijn net behoort-  
lijk vast te maken. Hij had nog een grote zak vis in zijn kuil en die heeft hij aan de mast moeten vastporren. Zo geweldig was het opeens geworden. Hoe ze er beiden heelhuids zijn vanaf gekomen hebben ze later zelf niet kunnen verklaren. Waar wij lagen was het niet zo erg en na een uur of 5 gewacht te hebben besloten we maar alleen door te zetten. Wanneer we zowat een mijl of 50 weg waren was het weder veel beter en konden we op volle kracht draaien. Vierentwintig uur nadat we vertrokken waren kwam er tegen de ochtend een Engels vliegtuig terug en beval ons opnieuw te stoppen. Tot driemaal toe gebeurde dit. Dan liet hij ons maar betijen. Eens terug in Fleetwood moesten de kapitein en ik op de admiraliteit komen. Dat vliegtuig had ons gerapporteerd dat we hem belet hadden een aldaar gesigna-  
leerde U-boot op te sporen. Door de storing die onze schroef veroorzaakte kon hij hem met de "asdic" niet vinden. We kregen daar een flinke bolwassing. Wij konden dat niet weten maar we beloofden dit niet meer te doen. We waren reeds drie dagen binnen vooraleer onze twee makkers binnenliepen die mij hun wedervaren vertelden. Eerst hebben ze 36 uur liggen dobberen tussen die rotsen, zonder zicht en voortdurend in onzekerheid. Toen zo dan eindelijk wat zicht kregen hebben ze nog 36 uur slow moeten draaien op hun koers naar Fleetwood. Zo erg was het geweest. Beide kapiteinen waren be-  
kwame en doorvaren zeemannen en hadden dit nog nooit meegemaakt. Tot nu toe kunnen ze nog altijd niet begrijpen hoe ze er veilig uitgeraakt zijn. Maar eind goed al goed. Volgens de reder hadden wij op hen moeten wachten maar dat was onmogelijk. We hadden een goeie vijf uren gewacht, maar we kregen hen niet in zicht. Ik heb dan nog een paar maanden met de "Jean Ribault" gevaren en het was op de laatste reis dat ik op zekere morgen toen ik van wacht was, toevallig iets hoorde op de radio die ik aangezet had dat klonk als "debarqué". Het was rond vier uur en ik riep vlug de Franse kapitein op. Hij zei: "Gij hebt zeker mis verstaan?" Doch ik was overtuigd dat ik het woord gehoord had. Het was rond 11 u. dat hij mij met een van vreugde stralend gezicht kwam zeggen: "Oui, vous avez raison, les alliés ont débarqués en Normandie." "U kunt zich voorstellen hoe overgelukkig en

tegelijkertijd angstig wij het verloop van de gebeurtenissen bleven vogen. De reis kon niet vlug genoeg gedaan zijn, we wilden zo vlug mogelijk alles in detail weten. Wanneer we binnen kwamen, moesten vier of vijf van onze matrozen direct dienst nemen in de Franse marine. Ik heb ze nog één of tweemaal gezien en daarna heb ik tot heden ten dage nooit meer iets gehoord van die jongens. Enkele jaren na de oorlog heb ik wel nog nieuws gekregen van de kapitein. Die woonde opnieuw in La Rochelle en voerde daar een sleepboot. Bij aankomst in Fleetwood werd ik op het Belgisch bureau geroepen en er werd mij gezegd dat ik op het Belgische schip O.87 "Gaby" moest gaan. Kapitein Tratsaert zou overgaan op het Poolse schip "Podole" om die Polen op te leiden in de visserij op Ysland. Ik zou nog een paar reizen doen met de O.87 en dan moesten wij ons klaar maken om naar Oostende terug te keren. Op onze laatste reis hebben we nog een hachelijk avontuur beleefd. Kapitein Allary met de O.292 had zijn net in de schroef gekregen en hij vroeg mij hem op te tuien naar Westmanayer. Het was mooi weer toen we de sleep aanvingen en tegen de valavond kwamen we aan Westmanayer. De wind begon aan te wakkeren uit Z.O., en als je weet dat de haven van Westmanayer aan de Z.O. kant ligt zal je meteen weten wat ons te wachten stond. We moesten nog drie uur wachten vooraleer we de haven konden binnenvaren. Ondertussen was het storm geworden uit het Z.O. Daar lagen we nu met de twee schepen, met de O.292, zonder verweer. Ik riep naar Allary dat ik zou tussen de rotsen door varen en aan de andere kant in het opper gaan ankeren. Hij stelde voor om op de zee te gaan daar hij mijn gedacht te gevaarlijk vond, gezien het zeer slecht weder werd. Ik dacht er echter anders over en was bang dat moest de sleep breken of iets dergelijks, hij op de rotsen zou te pletter slaan. Daarom voerde ik toch mijn gedachte uit en liep met hem voor de wind tussen de rotsen. Het was kwestie van een kwartiertje schrik. Want wie weet wat er anders die nacht kon gebeuren. Na een half uurtje lagen we veilig voor anker en was ik zeer tevreden dat ik mijn gedacht had gedaan. We lagen daar gerust voor anker en konden er op ons gemak het weder afwachten. 's Anderendaags was het weder bedaard. Rond de middag vaarden we terug door de rotsen naar de Z.O. kant om de haven binnen te varen. We zijn dan veilig binnengevaren en de duikers hebben het net uit zijn schroef gehaald. De volgende dag zijn we opnieuw uitgevaren. Dit zou voor lange tijd onze laatste reis op Ysland zijn. Het was in elk geval de laatste reis tijdens de oorlog want toen we onze vis verkocht hadden in Fleetwood werd het schip helemaal in gereedheid gebracht om terug naar Oostende te gaan. Na vijf jaar in Engeland doorgebracht te hebben was eindelijk de tijd aangebroken om naar ons geliefd België terug te keren. We zouden samen vertrekken, ik met de O.87 en de O.292. De bemanning mocht haar hebben en houden aan boord brengen en het schip werd opgestapeld met allerhande huisgerief. De grote stukken moesten natuurlijk achtergelaten worden daar er daarvoor geen plaats was aan boord. We deden ons best om iedereen tevreden te stellen. Terwijl we ons vertrek voorbereidden werden we thuis nog door een groot ongeluk getroffen. De zuster van mijn vrouw, Georgette Ostin, was schielijk overleden. Na vijf jaar van alles meegemaakt te hebben moest ons dat nu nog overkomen. Daar was nu echter niets aan te doen. We hebben haar plechtig begraven en hebben haar twee kinderen bij ons genomen. Enkele dagen later moest de familie vertrekken met een troepentransportschip vanuit Dover. Zij vertrokken dus voor mij. Mijn ouders waren daags te voren met een vliegtuig vertrokken. Ikzelf moest nog eerst naar Liverpool om het schip te laten "demagnetiseren", of het schip "sweepen" zoals ze dat toen noemden. De O.292 moest dit ook doen. Daarom vertrok hij een uur of drie voor ons. Toen we daar aankwamen was hij bijna klaar en door wij harder liepen dan de O.292 zou hij voor ons weggaan.



In Fleetwood hadden we op de admiraliteit onze route gekregen tot Dover. Daar zouden we de rest van de route krijgen, dit om de wrakken en mijnen te ontlopen, want er was nog niet voldoende gesleept geweest. Nu dacht ik mijn collega daar te zien daar hij daar normaal moest blijven wachten. Hij was echter daar niet geweest. Nadien zou ik vernemen dat ze in Liverpool een grote partij muskaatnoten aan boord hadden gedaan. In Fleetwood hadden ze het kunnen klaren, maar of het hier in Dover zou gaan, dat was iets anders. Daarom had hij geen risico genomen en zo doorgevaren. Toch moet mijn collega ergens aan die route gekomen zijn want het was nog zeer gevaarlijk om zo in het onbekende te varen. Hij was een goede 12 uren voor ons in Oostende gekomen. Toen wij daar aan kwamen stond mijn gezin mij reeds op te wachten op het staketsel. We moesten eerst allemaal naar de muziekschool in de Ieperstraat om ondervraagd te worden over de hoeveelheid geld die we meegebracht hadden enz. Onze families hadden dit enkele dagen vroeger ook moeten doen. Na de ondervraging en het onderzoek mochten we naar huis gaan. Daar stelde ik vast dat alle ruiten uitgeslagen waren. Onze meubels had mijn broer uitgeleend aan familie van ons die er geen meer hadden, daar zij gebombardeerd waren geweest. Deze waren dus in goede handen. Nu, dat zou wel in orde komen. Het weerziens met de bekenden was natuurlijk fantastisch na vijf jaar gescheiden te zijn geweest. Iedereen vertelde zijn belevenissen en zo zijn menige uurtjes verlopen.

Toen het wederzien wat afgekoeld was moesten wij er een gedacht van maken en beginnen met het aller noodzakelijkste t' is te zeggen eerst zien dat er ruiten in kwamen en alles wat bij gewerkt werd zodat wij toch iets bewoonbaars hadden maar al onze miserie was nog niet ten einde, mijn vrouw die een maaglijdstster was moest dadelijk opgenomen worden met een geburste n maazweer nu zou het wederom mijn broeder en zijn vrouw zijn die zouden inspringen voor mijn huisgezin terwijl mijn vrouw in de kliniek lag en dit ongeval zou ook meteen mijn verdere loopbaan vastleggen, zoals je

verder zal kunnen zien, wij vaarden uit naar de bankjes en vingen vis zoals nog nooit te voren in drie of vier dagen waren wij binnen met volle ledig en dat was zowat een 700 bennen platvis, 1000 tot 2000 kilo tongen. en verder nog wat tarbot enfin formidabele vangsten, mijn collega was een dag of drie voor mij gevaren hij miek zowat 600.000ER ik verkocht een paar dagen later mijn vangst was veel groter maar er was zodanig veel vis gestolen dat wij naar een 100.000ER meer rieken dan de 0.292 de mensen spraken er veel schande van. Wij moesten verkopen in de oude statie de vis werd van het schip met van die platte viskarren die volgens het gezegde van oog getuigen langs de ene kant de statie binnen kwamen en langs de andere kant weer buit en kwamen zonder gelost geweest te zijn. Nu wij wisten wel dat er in ons vakt altijd al geïsofeld geweest is, en dat dit nog altijd gebeurd maar ja als de ene bazs het niet meer kan zien van de andere moet het wel era zijn, want het was tenslotte een directeur die mij waarschuwde dat er veel te veel gestolen was dat ik verust over het miljoen moest verschaft hebben, maar wat moest er aan gedaan worden als je wat zegde was je toch altijd de domste, je zou ten eerste op hederdaad moeten betrappen met getuigen erbij en dan nog zou je aan het kortste eind trekken want alles word op de rug van de vislossers gestoken dat er misschien wel voor iets tussen zitten maar de hoofdreden is zoals men gewoonlijk zegt groten stelen en kleine stelen maar groten stelen het meest, nu de visserij zou rap veranderen van zodra er meer schepen kwamen werd de visserij van langsom minder en moest er terug uitreizen worden naar grotere schepen, zodra de 0.158 en 0.159 in Oosten de kwamen werden ook zij dadelijk inbescheld in de visserij. Voor de P.V van Decrop zouden er twee nieuwe schepen komen ( de 0.297 RUBENS en 0.299 RUTHELL )

de 0.159 zou hier geen geluk kenn en ik kan mij niet herinneren of het eerste of zijn tweede reis was dat hij overleefde is en er waren maar twee geredden die later als volgt zouden vertellen. Wij hebben een ontploffing gehoord wat het eigenlijk geweest is weten wij niet iedereen is in de reddingsboot gegaan mits van de twee geredden die zijn op het vlot gegaan, zij hebben nog tamelijk lang de reddingsboot gezien en dan niets meer zij zegden dat het slecht weder geworden is en dat de boot moet omgeslagen zijn of vervuld, zij op het vlot werden helemaal verkleumd opgevist maar hebben het er toch levend afgebracht, na dit ongeval zijn er nog verscheidene schepen door mijn ontploffingen verloren gegaan en veel mensen zijn er toen nog gekomen voor de visserij was het oorlogs gevaar zeker nog niet voorbij en dat zou zeker nog in jaren niet zijn. In Fleetwood had ik op aandringen van Cmdt JULES REWIER mijn aanvraag gedaan voor loods nu werd ik opgeroepen om in dienst te gaan alsloodsleerling, daar ik in Engeland mij bezit niet

gedeclareerd had moest ik hier alles afgeven aan de zogenaamde wet van GUTT. VAN ENGELAND had ik bijna niets mede gebracht daar men ons benauwd had gemaakt dat de controle zeer scherp was zodoende kon ik met mijn pree van loodsleerlinge de zware kosten niet dragen waarvoor ik nu stond mijn vrouw een zware operatie die veel geld gekost had en die helemaal uitgeflauwd uit de kliniek kwam ik moest alles in de zwarte markt kopen om haar wat op te kikkeren, met mijn pree van loodsleerling zou ik dat niet aangekunnen hebben, zodoende ging ik bij Cmdt Roets vragen of het niet mogelijk was om een maand of drie uitstel te krijgen, die man verstond mijn positie en zei, ja u kunt dat maar ik kan U geen garantie geven, dat wanneer het loodsen kader volledig is U nog zal kunnen binnen komen met uw diploma van schipper 1e klas na " maanden ging ik mij aanbieden, het kader was volledig ik kon nu maar binnen geraken als matroos en ik zou dat natuurlijk niet meer doen ik vaarde nu al vele voor schipper die hier het best gevaren heeft was een collega van mij met name ROBERT HAILLEKERSCH

Die had s amen met mij zijn aanvraag gedaan in Fleetwood maar die is rechtstr  
 eeks binnen gegaan als ze hem opgeroepen hebben nu is hij reeds superloods nu  
 nu zooals het spreekwoord zegt, de mens wikt maar god beschikt en wederom maar  
 tevreden zijn in ons lot wat ik trouwens altijd gedaan heb het zou niet lang  
 meer duren of er kwamen schepen van ons vrij die gediend hadden onder de ad-  
 miraliteit de eerste was de 0.80 DUCH ESSE de BRABANT die kreeg zijn vroegere  
 schipper PIERRE STEENKISTE en verdiende er zeer veel geld mede toen gingen wij  
 nog vee; l op haring vissen en waren intussen veel schepen vrij gekomen en ik  
 was ook reeds terug op de (0.92 GRAAF van VLAANDEREN) toen wij op de haring  
 grond waren het weder was goed en er werd veel haring gevangen maar ook nu en  
 dan werden er drijvende mijnen gerapporteert, tegen de avond zou de (0.304 de  
 LAERMANS) van bij ons weg gaan schipper George Verburgh die zijn reis uit was  
 de wind schoot uit van het nnw met zware storm alle schepen lagen op de zee  
 en bleven op de zee gaan daar het weder zoogeweldig was en ook om weg te gera-  
~~xxx~~ ken uit die positie waar wij die mijnen gezien hadden, na 48u op de zee  
 gelegen te hebben begon het weder te beteren en ieder begon zich klaar te ma-  
 ken om terug te beginnen te vissen, wij hadden nog wat werk te doen zoodoende  
 was ik zelf nog op de brug, toen ik almeteen de (LAERMANS) hoorde roepen  
 achter de 0.80 daar ik zag dat de 0.80 bezig was met korre uit te zetten en  
 de schipper niet van zijn werk weg kon antwoorde ik zelf naar de (LAERMANS)  
 maar ik kreeg geen antwoord, en ik waarschuwde de schipper van 080 dat GEORGE  
 Ophem geroepen had hij had het in zijn werk niet gehoord intussen had een an-  
 der schip ook de (LAERMANS) horen roepen de (0.232) schipper MAURICE ALLEMEERS  
 hij ook kreeg geen antwoord meer toen dachten wij dat de 0.304 ons had opgeroe-  
 pen van tegen de haven en intussen binnen gevaren was, daar hij toch reeds  
 moest binnen geweest zijn, maar s'avonds werd een schip van dezelfde rederij  
 opg ereepen door de rederij die vroeg of er geen nieuws was van de (LAER/MANS)  
 daar hij nog niet binnen was, toen begonnen wij slechte gedachten te krijgen  
 en het slechtste zou ook gebeurd zijn, nooit hebben wij nog iets gehoord of ge-  
 zien van de (LAERMANS) OF zijn bemanning, het schip is verdwenen hoe weet nie-  
 mand in ieder geval heeft hij zeker het zwaarste van de storm doorgemaakt want  
 het was geen gevaarlijk weder meer toen ik en Maurice Allemeesch hem hebben  
 horen roepen op de 0.80 dat hebben wij trouwens allebeiden verklaart op de  
 onderzoeksraad voor scheepvaart, hoe is het schip gebleven niemand kan het we-  
 ten wij allen denken dat hij na het slechte weder op een mijn gevareh is dit  
 is ten minsten het meest aanneembare feit, intussen was de vloot al met ver-  
 schillende schepen vermeerderd en begonnen wij terug op Ijsland te varen onze  
 sch epen 0.92 en 0.83 zouden verlengd worden ze kregen een MAYER steven en een  
 rond gat dit had voor gevolg dat de schepen 20 voet uitgelangd werden maar dat  
 er niets van lijf bijkwam, een stuk voren die geen dracht had in het water en  
 een stuk achter die geen dracht had in het water zoodoende had men van een  
 schip waarmede ik overal geweest was, IJSLAND? BEARISLE, SPITSBERGEN, en  
 noem maar op, een wrack gemaakt die niet meer bestand was tegen een storm van  
 zoodra het slecht weder werd moest je al je zeemans kennis bij elkaar rapen om  
 geen ongelukken tegen te komen, eens waren wij op het onverwachts verast er  
 stak een storm op en wij moesten nog winden, ik had de stuurman gewaarschuwd  
 goed op te passen daar ik reeds de kuren van het schip kende, wij gingen aan  
 het winden wij lagen op de lij wij kregen een zee het schip haalde over en  
 met de kracht van het winden erbij bleef hij maar gaan de stuurman was kunnen  
 wegelopen maar de winch stond open en er kon niemand bij geraken ik riep de  
 machinist de steam af te sluiten op de ketel wat hij dadelijk deed en daar  
 er nog maar alleen op het voorste touw gewonden was trok het schip voor de  
 wind om dank god of het was met ons gedaan, terwijl wij op de lij lagen was  
 het water komen binnen lopen langs het openstaande venster met voor de wind  
 om te gaan lagen wij met de touwen in de loefzijde en na wat gewacht te heb-  
~~ben~~ tot het meeste water weg was konden wij terug beginnen winden.  
 Die grap was zo erg geweest dat bij het binnen varen de ganse bemanning af-  
 mansterde; Eens waren wij op weg voor de maandag markt het was slecht weder  
 van t'nw dus voor de wind wij kwamen nogal redelijk goed den alantic over  
 maar ik moest nog door de Pentland Firth wij zouden wachten en voor anker  
 gaan in TURSO, wat brood en vlees A.B. gedaan en na 36u kwam de BREUGEL door  
 de PENTLAND ik sprak met de schipper en hij zei het gaat redelijk maar hij



kwam erdoor op de wind en ik moest erdoor voor de wind, wij zouden het maar riskeren wij moesten zien binnen te geraken voor woensdag want na woensdag was er geen markt meer voor ijslandse vks alles in gereedheid gebracht voren hadden wij een W.C. die buiten boord liep deze opgevuld met katoen en gevuld met olie die druppels gewijze zou uitlopen achter de achterste galg hadden wij ook een W.C. waar wij hetzelfde deden en op de buiten brug stond aan de eene zijde de stuurman en aan de andere zijde een matroos met een emmer vuile olie die zij ook druppels gewijze zouden laten lopen of naarmate het zou nodig blijken en bij god onze voorzorgen waren zeker niet overbodig geweest want wat wij in het volgende half uur zouden beleven had nog niemand van ons mede gemaakt. Pentland Firth is gelegen tussen SCHOTLAND en de SH ETLAND EILANDEN de tijd is er zeer sterk met zeer vele overfalls, voorzichtigheid is er altijd geboden de beste uren om erdoor te lopen is, als er een paar uur vloed loopt en de wind van het noorden is, of als er een paar uur ebb loopt en de wind van de zuid is t'is namelijk zoo de vloed loopt er zuid over en de ebb loopt er noord over, de beste methode om erdoor te lopen is als je de wind en de tijd van de zelfde richting krijgt nu wij hadden de wind en de tijd uit dezelfde richting maar het weder was van dien aard dat wij beter nog een uur zouden gewacht hebben, dan word gewoonlijk door de sterkte van de stroom en de wind de zee plat gelegd maar nu was dat nog het geval niet en heb ik in al de tijd dat ik door de Pentland gevaren heb nooit zulke geweldige zeeën gezien nu eind goed alles goed, onze olie verichte goed werk en eens Stroma voorbij ging alles veel beter, Stroma is een eiland dat in het midden van de Pentland ligt je kan er eens en anders van varen maar de west kant is zeer nauw en t'is niet gelijk van welke wind gij daar langs gaat b.v. voor ons nu zooals de wind was zouden wij nog slechter gevaren hebben, w of zw winden zijn zeer goede winden om door het zoogenaamde kleine gat te gaan.

Mijn collega die op het andere schip was die ook zoo veranderd was had het ook hard te verduren gehad, hij was uitgevaren en moest zoowat rond de doggerbank geweest zijn toen hij ook in de miserie geraakte. H IJ lag al 48u op de zee en had gedurig van zijn lading kolen moeten wegwerpen om zijn schip veilig te houden, daar hij reeds zoomeel tijd verloren had en geen kolen meer genoeg had om door te zetten naar ijsland zou hij zijn reis maken in de Maryfirth, reis die op een fiasco zou uitdraaien, toen ik in oostende aankwam had dereder reeds bericht gekregen van mijn collega, en ik moest ook wederom een ganse bemanning hebben, toen werd de ingenieur die het plan van deze schepen gemaakt had opgeroepen, hij hield natuurlijk voet bij stuk dat deze schepen goed waren, maar zelf wou hij een reis naar ijsland niet mede maken het is toen dat ze zijn beginnen rekenen en dat zij tot de conclusie gekomen zijn moesten zij een motor in deze schepen steken dat de stabiliteit dermate zou verhogen dat wij ten minsten een zeeschip zouden hebben, er moest iets gebeuren, daar werd dan ook niet lang mede getalmd ik deed nog een reis met de stoom, en met de O.83 werd er dadelijk begonnen als hij binnen kwam de schepen en gingen naar EMIXHEM en daar zouden ze omgebouwd worden tot motorschepen en zouden wij nadien ondervinden dat het werkelijk zoo was en dat wij nu en dat wij nu een schip hadden waarmede wij nu ons werk behoorlijk konden doen zonder gedurig onder spanning te staan, t'is ook van dan af dat wij met ons makkers mede konden voor wat het vissen van slecht weder betreft, maar dat komt wel verder eerst zien hoe ik de duur van de herbouw heb doorgebracht ik moest namelijk over stappen op de O.86 EDISON die toen intussen nieuwgebouwd was motorschip van 450 P.K Karels het ging niet naar wens met de toenmalige schipper en ik moest het maar eens beter doen, het was juist haring seizoen ik ging om haring en dat ging goed maar mijns inzien kon dat veel betrer onze netten die toen nog allemaal veel te zwaar waren wij visten toen nog al tijd met mlllla netten en ik was goed bevriend met de hollanders zoekwam het dat ik te weten kwam dat zij allemaal met veel lichtere netten visten en met veel grotere mazen in het voornet, zoodra ik binnen kwam bracht ik de rede daarvan op de hoogte en hij was dadelijk met mij akkoord, en wij gingen dadelijk per auto met de walkapitein en Mr Devestele die zoogezegd onze techniss raadgever was naar IJMUIDEN wij brachten twee van die lichte netten mede en toe ik uitvaarde ging ik recht naar IJMUIDEN en deed daar ook twee van die netten A.B. het was direct een succes het ving haring als geen enkele andere belg en kwam zoo op dezelfde voet te staan als de hollanders die vroeger altijd veel meer vingen dan wij, zoodoende waren die onkosten rap gedekt



Nu was het zoo dat er voor den oorlog veel haring gevangen werd aan de Smalls en ik ziende dat de haring in de Noordzee aan het minderen was vroeg aan de baas of ik niet eens naar de Smalls zou gaan, hij zei mij eerst inlichtingen tenemen in Frankrijk of zij s oms schepen daar varen hadden maar mijn tijd was om en ik moest varen en er was nog geen nieuws, zoo zei de walkapitein ga maar naar zee en stuurt West aan en voor U aan de Sandettie bent roep nog eens op, sandettie is een lichtschip dat U moet passeren op weg naar het kanaal waar de Smalls gelegen is, Wij mieken akkoord om niet meteen te veraden dat ik daar naartoe was, dat hij als er nieuws was mij zou zeggen blijft maar doorlopen en als ik niet mocht gaan zou hij zeggen stuurt maar Noord over dus toen ik hem opriep zei hij tegen mij zet maar door ik natuurlijk wetende dat hij wel wist dat wij West over lagen bleef zoo doorlopen zodoende in het kanaal terecht komende, was alles nu goed afgelopen er zou natuurlijk geen vuiltje aan de lucht geweest zijn, maar er was sedert den oorlog nog niemand op de Smalls gronden geweest ik had nu het avontuurtje op mij genomen en dit zou zooals het er nu aan toe ging een fiasco zijn op grote schaal, het was namelijk zoo wij hadden al 3 dagen overal rond gekord en nergens was er een haring te bespeuren zodoende dacht ik ik heb voor den oorlog nog haring gevangen aan Kinsale, SW kust Ierland ik zal maar eens daar naartoe lopen t'is niet te ver en je weet nooit, maar daar was het al even slecht dus maar terug naar de Smalls ik had nu zoowat al de visgronden afgedaan in die omgeving, SMALLS, KINSALE? BALLICOTIN, LABADIE BANK? en nergens een haring te bespeuren, nu was ik verplicht de rederij op de hoogte te stellen van mijn mislukking, hen tevens te vragen wat er verder te doen stond ik riep de rederij op en kreeg verbinding met de walkapitein maar nu kwam ik voor de verassing van mijn leven te staan, toen ik hem zei nog geen kop van een haring gezien te hebben vroeg hij mij gewoon wat er haperde dat de andere schepen hoe slecht het ook ging toch aan een 150 bennen in de 24u kwamen ik zei hem dat hij toch wel wist dat ik niet bij die andere schepen was maar toen zei hij dood eenvoudig waar zit U dan wel, ik dacht door de grond te zakken ik kon niet meer spreken van aandoening ik smet de telefoon toe en wilde niet meer antwoorden, wij waren aan het stomen en ik riep de machinist naar de brug en zei hem dat wij zouden blijven doorstomen en de reis zouden uitmaken. Al stomende begon mijn koleire wat af te koelen en begon ik wat redelijker te denken, en kwam tot het idee dat de zaak toch verloren was en dat ik het nu maar tot het uiterste moest door drijven en dat zou ik doen ook, tot overmaat van ramp in een uur tijd was het vliegende storm dat nog erbij, enfin ik hield voet bij stuk en bleef terplaats bijliggen, mijn laatste hoop was het is te lang mooi weder geweest en de haring kan niet aan de grond geraken en mijn vermoeden zou nog juist zijn ook, ik was al verscheidene malen opgeroepen door oostende radio maar ik wilde niet antwoorden de walkapitein had alles op mijn rug willen leggen en nu zou ik maar de volle verantwoordelijkheid op mij nemen wij lagen zoo een 24u bij en dan zouden wij maar hals over kraag beginnen vissen het was nog slecht weder maar ja ik was gejogen om te zien hoe het verder zou verlopen en bij godha ik nog maar wat gewacht, want toen wij aan den haal gingen sprong ons net boven hij zat bom vol haring maarer stond nog te veel zwel na dat slechte weder alles duurde veel te lang ze sloegen in de grond en wij konden ze niet meer krijgen het eene brak en het andere brak en ik was nog kontent ook dat alles weg ging anders hadden wij meschien nog o n gelukken gehad, nu wisten wij dat ze er waren en met volle moed een nieuw net aan geslagen intussen was het weder altijd maar gebeterd en zouden wij nu op ons gemak kunnen werken als wij klaar waren gingen wij korre weg aan na een half uurtje gingen wij aan den haal en hetz lde spel net vol maar nu ging alles veel beter het was schoon weder de haring was veel levnder en bleef langer drijven wij legden ons dek vol en derest stopten wij bij langs de zijde wij moesten ze eerst weg werken dan de rest a.b. zetten en terug korre weg wij moesten gedurig stil leggen om ze weg te werken nu de mannen waren goed uitgerust en het zou niet lang duren dus werd er gewerkt zoo hard als ze maar konden des anderdaags s'morgens gingen wij om 11u onder zeil met ons dek vol en toen wij bijna aan LANDS END gelopen waren moesten wij de rest nog laten lopen wij konden ze niet meer bergen dus hier was het spreekwoord wederom tot zijn recht gekomen zooals wij zeggen een haring vaarder is in een nacht getroost

Ik wachte om met de rederij te spreken totdat ik aan de West Hinder gelopen was, je kan gaan denken hoe verast zij waren te horen dat wij reeds daar gelopen waren en dan nog met een velle lading, onze haring was haring dat ze reeds van voor de oorlog niet gezien hadden van die grote brede haringen wij kregen een hoge prijs en mieken 580.000Fr een zeer mooie reis na al die ontgoogelingen, er lag een schip klaar van M.V. de BREUGEL die direct orders kreeg daar naartoe te gaan, tegen dat ik moest varen lagen er ook al een paar Hollandse vrienden op mij te wachten die daar ook nog nooit geweest waren, en die met mij mede zouden gaan tegen dat wij nog een reisje gedaan hadden was bijna gans de hollandse vloot daar, alsook enkele Duitsers na het haringseizoen zou de zelfde schipper zijn schip terug nemen en moest ik voor een tijdje met de O.85 PASTEUR mede gaan Pasteur was hetzelfde schip als de EDISON maar die scheepjes hadden nog geen andere visserij gedaan dan de NOORDZEE nu zei ik tegen de baas ik ga a.b. van de PASTEUR maar ik ga naar IJsland hij was dadelijk akkoord, wij vertrokken naar IJsland alles ging zeer goed wij vingen veel vis, ik had namelijk gans dat net veranderd waar zij vroeger met 10 voet ophangers visten, viste ik nu met 40 voet en waar zij vroeger 5 voet kaake hadden viste ik nu met 14 voet kaake die schipper was zelf A.B. gebleven als stuurman en hij was niet van mijn gedacht maar het duurde niet lang voor ik hem overtuigde nu die man was zeer tevred en hij heeft veel van mij geleerd hij was ook nog weinig op IJsland geweest hij was gedurende den oorlog bij mij A.B. geweest toen wij de O. 88 JOHN

verloren hebben nadien is hij moeten in de navy gaan en is terug A.B. bij ons gekomen als kanonier dus hij was geen vreemde meer voor mij en hij was zeer blij dat ik bij hem aan boord was, want eens zei ik tegen hem deze reis zal ik thuis blijven, binnen kort zal mijn schip klaar zijn en ik zal nog geen verlof gehad hebben toen zei hij tegen mij och kom nog een paar reisjes en ik ben helemaal op de hoogte, en zoo is het gegaan hij is wel een zeer goed schipper geworden, die scheepjes mieken gewoonlijk uit de Noordzee 150 tot 200.000Fr ik miek mijn eerste reis van IJsland 540.000Fr en zoo is het blijven voortgaan tot ik weg gegaan ben 480 000• 450.000 500.000Fr mooie reizen in verhouding van hun vroegere opbrengst.

Wij hebben ook veel narigheden beleefd maar het verschil was die scheepjes pakten veel water van slecht weder maar er zat veel lijf in en er was geen voortdurendgevaar van te blijven rijden of zelfs te capseizen en fin de tijd was daar ik bleef thuis en die schipper heeft nadien altijd goed zijn brood verdiend, ik bleef nog een 14 tal dagen aan land en dan was het terug op de Graaf van Vlaanderen O.92 waar er nu een motor was in gezet 500P.K Karels opgedreven met turbo tot 750 P.K.

die waren omgebouwd van stamschip tot motorschepen nu hadden wij tenminsten een schip en van slecht weder moesten wij niet meer voortdurend met de schrik op je lijf staan, ze konden goed een zware storm aan, mij eerste reis zou toch veel narigheden mede brengen, wij waren nog op weg naar de visserij en de motorist die nog niet gewoon was traan te smelten in speciale ketels zou eens nagaan hoe dit eigenlijk moest gaan meegaande zouden die ketels die al een ganse tijd niet meer gebruikt waren eens goed uit kuis en wat er eigenlijk gebeurd is zullen wij wel nooit te weten komen maar een ding is zeker zij moeten de deksels van die ketels geopend hebben terwijl ze nog onder druk stonden, je kan gaan denken die stoom ontsnapte op een geweldige manier en beide motoristen werden zwaar verbrand de tweede motorist was nog niet zoo erg maar de eerste motorist was er zeer erg aan toe hij was verbrand tot in de derde graad, gans zijn bovenlijf armen benen tot onder de knie zijn gezicht was nog niet te erg maar over het geheel was hij er erg aan toe, wij moesten nog 140 mijl maken vooraleer wij ergens konden binnen lopen om hem te laten verzorgen, dus hebben wij nog een goeie 12u met die man a.b; gelegen, hij lag daar natuurlijk almaar te kermen, wij hebben hem gans overgoten met MAIS olie dit was het eenige waarvan wij genoeg A.B. hadden om hem over gans het lijf in te smeren en zodoende de pijn wat af te remmen. de enkele pijnstillende middelen dewelke wij A. B. hadden waren rap op, nu het was mooi weder en het schip lag nogal stil en gans het machien werd open gezet om zoo vlug mogelijk binnen te geraken in (VESTMANAYER)

Wij kwamen daar in de nammiddag binnen het weder was nog goed maar gedurende de nacht was er storm opgestoken van het SW ik had het schip laten verzekeren door ons korretouwen aan land te brengen en ook de landvasten lagen aan land ik zou voor een half uurtje weg gaan om te horen hoe het zat met mijn machinist, waarop ik geen de minste hoop meer had toen ik daar kwam werd mij gezegd dat hij een rustige nacht had gehad, en ik mocht hem in de late nammiddag eens bezoeken, zoodoende ging ik terug a/b intussen was het weder verandert tot orkaan, toen ik voor mijn schip kwam lag hij te rijen op zijn beide achter einden de kopeinden waren allen gebroken maar ik kon nóg niet direct a/b geraken, daarom riep ik van op de wal naar de stuurman dat hij het anker moest laten vallen wat hij dan ook deed, dan wat gevierd van de achter einden en het schip draaide met zij kop in de wind en zookon ik a/b geraken met een motorboot en een loods, deze zei dat wij daar niet mochten blijven liggen daar lagen in VESTMANAYER van die grote boeien met van die grote meer ringen aan wij moesten ons daar gaan leggen, de tweede motorist was na verzorging mogen terug a/b komen zoodoende kon hij zo goed en zoo kwaad als het ging de manoeuvres uitvoeren, wij legden ons dus vast aan deze boei goed verzekerd en ons eigen anker recht op en neer gevierd, aan de zuidelijke pier lagen er twee Duitsers, een ervan was de (WIESBADEN) die had een andere Duitse trawler binnen getuid met zijn korretouw in de schroef, zij lagen alle beiden langs zij van elkaar de (WIESBADEN) was de buitenste, ik stond er zoo op te kijken zeggende tege n mijn stuurman zoo kunnen die toch ook niet blijven liggen toen almeteens ook hun lijnen braken en bij het manoevreren kreeg ook de WIESBADEN zijn lijnen in de schroef, de andere bleef nog op een vooreinde rijen en had zijn anker laten vallen de (Wiesbaden) had geen anker klaar en geluk van god voor hem kwam hij recht op ons af gedreven ik riep alle hands aan dek en zoo konden wij hem langszij van ons houden, het weder was van dien aard dat wij alles wat wij maar konden bemachtigen tussen de twee schepen moesten steken, zooals rubber banden, loodzeilen, manden met stukken garen erin enfin alles wat wij maar konden bemachtigen om de geweldige stoten die de schepen tegen elkaar gaven wat te milderen, toch heb ik en die Duitse kapitein gans de nacht de wacht gedaan allebeiden met een halve bemanning zoodat wij paraat waren voor gebeurlijke narigheden, gans de nacht heeft onze motor gedraaien en waren wij stand by niets is er gebeurd na middernacht begon het weder af te nemen en s'anderen daags kon men beginnen werken aan die Duitser om zijn korre touw uit de schroef te halen, die man was mij geweldig dankbaar voor wat ik die nacht voor hem gedaan had, en ik kreeg van hem alle geheimen nopens het haring vissen zooals ze in zijn eigen boek stonden, alsook de code welke de Duitse schepen onderling gebruikten die man wist niet wat gedaan om mij te danken hij had mij zelfs uitgenodigd bij hem thuis in (CUXHAVEN) lange jaren heb ik dat adres bijgehouden wij kwamen nadien nog veel in betrekking met elkaar tot ik op zekere dag vernam van een collega van hem dat hij overleden was hij was namelijk 18 jaar ouder dan ik.

Om nu terug te komen op ons eigen wedervaren wij hebben nog 6 dagen in (VESTMANAYER) gelegen te wachten achter een motorist, door het geweldig slechte weder kon er geen vliegtuig landen en dan moest hij nog per boot afkomen van (RIKJAVIC) nu voor de eerste reis met mijn schip had ik zeker geen geluk na al ons verlet toen wij konden uitvaren met een motorist die van oostende gekomen was (POL JOLIET) als wij op de visserij kwamen waren ze juist allemaal aan het winden om bij te liggen, storm van t'noord oosten ik wou toch eens zien hoe het zou gaan aan de korre met mijn zo gezegde nieuwe boot en ik ging toch korre weg t'was wel een hopeloos geval maar toch hebben wij nog een paar uren gekord intussen kon ik al zien wat mijn schip zou waard zijn aan de korre en dat viel mede wij moesten welzooals trouwens al de anderen bijliggen maar ik had toch in de gaten dat wij heel wat meer zouden kunnen doen dan vroeger met de stoom, want dan hadden wij reeds lang voor de anderen moeten bijliggen ik wist nu wat mijn schip kon van dan af was ik altijd op mijn gemak en kon ik met een gerust hart aan alle weder zooals de anderen het hoofd bieden zoo is dat dan blijven voortgaan tot ik over gegaan ben op de JOH N dat heeft wel nog een tijdje geduurd. Intussen heb ik met de (0.92) alle visserijen gedaan vanaf de (NOORD KAAP) tot aan (ENGOLFS HOFDE) enfin ijsland rond wat ik vroeger niet durfde doen deed ik nu wel



wij gingen met die schepen ook veel op haring vissen ik zeer veel haring gevangen, ik ben dan nog over gegaan van (092) naar (0.83) t'is ook met 083 dat ik eens een gans jaar om haring geweest ben van juni tot juni wij waren in mei gaan opliggen en in juni waren wij klaar om te varen, en ik ging om haring in de FLADDEN de eerste reis was niet zoo rooskleurig maar daar wij nogal wat vis erbij hadden mieken wij toch nog een mooie reis, en dan zijn wij begonnen wij vingen haring als niet een wij verkochten veel in (GRIMSBY eens zijn wij uitgevaren uit Grimsby om 7u p.m en s'ander daags waren wij terug binnen om 10u A.M met 1150 kit een kit is 63 kilo wij hadden een sleep ge gedaan van anderhalf uur en een van 2u het is zoogegaan wij waren afgelopen van Flmboroughaed ik ging te bed de stuurman kreeg de wacht ik zegde hem goed op de diepte meter te letten om te zien of hij geen haring s meet na een uur kwam hij mij roepen dat hij haring smeeet en veel ik zeg ja dan gaan wij visse korre weg en alles aan dek in greedheid gehracht en dan zouden wij gaan e ten ik kom naar achteren omte eten en ik kijk eerst nog eens naar de lijnen en ik zie dat de lijnen abnormaal staan ik zeg roept maar om te winden ik dacht dat er iets haperde aan de boel maar als hij boven kwam ons net zat vol haring ons dek vol gelegd en beginnen weg werken na 1u wegeworkt te hebbenterug der rest aan dek gelegd nog een half uurtje wegeworkt en dan terug korre weg alles wegeworkt en terug gewonden er zat nog een mand of dertig in en wij zijn direct terug gelopen naar Grimsby alwaar wij 1150 kit elost hebben dat was wel een van de kortste reizen die ik gemaakt heb ik heb dat nog eens voorgeha dat was aan de Sandettie wij waren s'middags gevaren en s'nachts om 1u waren wij binnen met 1000 bennen haring ook in een trek gevangen dat jaar konden wi niets misdoen wij vingen overal waar wij naartoe gingen hering, Sandettie, Gris nez, Colbart, Vergoyer, Djeppe, t'vuurschip Le Havre, Kinsale, Edystone, St Marcouf, en dan zoo terug de noordzee in ik zeg wij vaarden om haring van juni tot juni, en wij hadden een formidabel jaar van opbrengst, na nog een paar jaar op de 0.83 geweest te zijn ben ik overgegaan op 0.81 de JOHN met dat schip konden wij ons man staan tegen de concurrentie, en van dan af heeft de concurrentie ook met ons moeten rekening houden Steenkiste op 0.80 ik op 0.81 vroeger hadden zij het op hun gemak er was geen concurrentie nu zojdatxxx veranderen in de besommingen was weinig of geen verschil meer nu eens mieken zij wat meer dan mieken wij wat meer er was meer gelijke strijd toen na eenige tijd de limiten uitgebracht werden en wij allemaal naar andere oorden moesten zoeken waren ook wij paraat om gelijk welke visserij te doen ik ben zelfs de eerste geweest die in 1958 naar de Witte Zee getrokken ben en van dan af tot in 1963 jaar dat ik gestopt ben van varen ben ik bijna altijd op de w Witte zee blijven varen. doch eerst moet ik nog even vertellen wat ik met de JOHN zooal mede gemaakt heb van narigheden wat het weder betreft hadden wij zeker geen last de JOHN was een zeer goed zeeschip en nooit zoolang ik A.B. geweest ben heb ik moeten het machien verminderen ingevolge slecht weder wel hebben wij eens moeten verminderen voor het te veel aanvrozen wij waren zoo geweldig aangevrozen dat wij geen stabiliteit meer hadden maar van slecht weder hebben wij nooit moeten verminderen. Eens waren wij gevaren uit Oostend en toen wij zoowat ter hoogte van Aberdeen waren kregen wij machiene pech wat het juist was kan ik niet meer zeggen maar ik geloof dat het bouten waren van de battie die afgebroken waren binnen gelopen in Aberdeen daar 48u verlet gemaakt en terug uitgevaren ter hoogte van de Faroé Eilanden hadden wij nogmaals dezelfde pech, toen zijn wij binnen gelopen in Torshaven en daar hebben ze dan de job gedaan zooals het hoorde, intussen had ik zoo een 4 dagen verle gemaakt en kon ik nog moeilijk op de voor mij vastgestelde marktdag zijn nu na uitvaren gesproken met de walkapitein de zaak uitgelegd doch deze zei och kom gij zult wel weten hoe het te klaren maar gij moet absolut die markt halen ik zeg ja maar dan moet ik erg veel riskeren en zijn antwoord was ik kan dat hier toch niet blootleggen ik wist wel wat hij bedoelde maar ja wij waren al niet vies van eens te missen van 1 of 2 mijl zoodat wij bijna altijd in verboden waters zaten maar nu hij zelf gezinspeeld had op wat wij toch al deden en ik zooveel op mijn colegas moest inhalen moest ik ook meer doen dan hen wij komen op de visserij aan Engolfs Hofdewij lopen recht door de binnenste van allemaal en korre weg een uur en half getrokken voor 6 zakken totten en schelvis in 36u hadden wij 7 bakken vis wegestoken en lag er nog wel een paar honderd bennen aan dek, doorgezet naar het Lage Land op het gemak geopen



zoodat ze klaar waren met de vis tegen dat wij daar kwamen kwamreweg op een  
 en een halve mijl éént Half uur getrokken 4 zakken kabeljauw de tweede trek  
 2 zakken maar er was iets onklaar geweest en ik was aandeck gegaan om alles  
 te helpen klaren, nu waren wij met 4 vaartuigen 2 Duitsers 0.303 en wijzelf  
 het was dikke mist, en toen ik van de brug ging zeg ik tegen de marconist  
 zie daar zijn op het radar scherm 3 objectieven moest er een bij komen gij m  
 moet mij direct roepen zij zaten alle drie zoodat een paar mijl buiten ons  
 nu moest hij ook wel eens de radar verlaten hebben en niet gezien dat er een  
 van die Duitsers was weg gegaan en dat er een ander objectief was bijgekomen  
 die andere kwam maar altijd op zijn gemak naar ons toe, ik kom op de brug en  
 vraag aan de marconist of alles in orde is en hij zegt ja alles in orde zoo  
 ik ga direct korre weg recht in, wij liggen juist aan de korre en de mar-  
 conist zegt er is hier een van die Duitsers helemaal tegen ons, ik geef nog  
 mist seinen almeteen een knal het was de Yslandse wachtboot (THOR) hij liet  
 direct een boei vallen en zette zijn boot uit wij hadden geen verweer hij  
 lag tenslotte langs zij wegllopen had geen zin dat was ten eersten mij boel  
 kappen en het zou toch tot niets geholpen hebben want de (THOR) liep 20 mijl  
 dan maar getracht een trucje te spelen, en ik denk dat het nog gedeeltelijk  
 gelukt is ook, het was namelijk zoo, ik riep de stuurman op de brug en zei  
 tegen hem als ze aan boord komen gij moet mij roepen ik ga in mijn bed wij  
 waren akkoord gekomen dat ik alles op hem zou steken om zodoende de straf  
 wat te milderen, en dat is dan ook gedeeltelijk gelukt het verliep namelijk  
 zoo, zooals gezegd kroop ik in mijn bed en toen ze A.B. kwamen kwam die Luit  
 enant van de THOR op de brug en vroeg naar de schipper toen mijn stuurman zo  
 als afgesproken mij kwam roepen, deed ik natuurlijk heel verwoerd en vroeg  
 al vagende in mijn oogen wie dat was en wat hij bij ons kwam doen, toen de  
 stuurman mij zo gezegd alles uitlegde smee ik mijn armen in de lucht en  
 begon natuurlijk tegen hem te schelden, of ik nu gezegd heb moet je een  
 poes cafe hebben of wat ik ook gezegd heb de andere verstond ons toch niet  
 nu er werd over en weer gesproken en hij kreeg orders mij A/B van de THOR  
 te brengen Toen ik A/B kwam bracht de Cmdt mij bij de radar en toonde mij de  
 positie hij vroeg mij of ik akkoord was dat ik binnen de limieten was Afvliegen  
 was al te dom wij waren op nog geen mijl af van de wal zoo ik gaf dadelijk  
 toe maar zei dat het mijn schuld niet was, dat de stuurman orders had gekreg  
 en om over de OOST te draaien met de lijnen mede en dat hij over de West  
 gedraaien was tegen de lijnen in en dat dit de reden was dat hij zoonaar in  
 gekomen was daar hij moeilijk dat schip kon gedraait krijgen tegen de lijnen  
 in en met een stroomtij op zijn zijde en zodoende altijd maar ingeschoten w  
 was die cmt begon eenig begrip voor mij te tonen daar ik hem uitlegde dat  
 ik al zooveel verlet had gemaakt en om mijn verlet goed te maken altijd nog  
 al naar van de boord had gevist doch goed oppasend om niet in de limieten te  
 geraten, dat ik daarom altijd zelf in de brug had gestaan en nu doodvermoei  
 t te bed was gegaan en dat de stuurman de orders verkeerd had begrepen en  
 een verkeerde visserij had gedaan, ik werd meteen gewaar dat hij voor mij zo  
 zou spreken, daar hij de positie waar hij ons had opgepakt niet juist aangaf  
 f maar zeker een en een alve mijl verder af dan waar hij ons had opgepakt  
 hij zei mij ook daar het dikke mist is bent U niet verplicht om mede te gaar  
 gij moogt wachten tot de mist opklaart, maar ik zei direct dat ik met hem  
 akkoord ging, hij vroeg ook waar ik naartoe wilde RIKJAVIK of VESTMANAYER  
 ik vroeg natuurlijk de dichtst bijgelegen haven en om zoo rap mogelijk alles  
 te regelen, ik mocht terug A/B gaan zoodra ik A/B kwam liet ik de bem-  
 maning de vis die wij A/B hadden afdekken met vis planken en een dikke  
 laag ijs erop. OM 11u s'morgens liepen wij binnen en om 12u was er al een  
 (deurwaarder) A/B met twee mannen om alles op te schrijven toen wij gepakt  
 werden hadden wij zoo met klikjes en beetjes een 13 bakken vis A/B aan de  
 deurwaarder die er zelf niet veel van aantrok gaf ik drie bakken vis over  
 en een paar klikken en dat werd aanvaard wij hadden 4 luiken aan dek de  
 voorlaatste naar voren was nog van de ijspit ik liet ze direct openslaan  
 en toonde hem het ijs de laatste is dezelfde zeker zei hij en ik zei van  
 ja zodoende moesten wij hem niet meer open doen, dit was echter ons mag-  
 gazine waar al ons reserve tuig in opgeborgen zat moest hij daarin gekeken  
 hebben t'zou een ramp geweest zijn wij hadden namelijk altijd veel  
 reserve tuig A/B en als je gepakt word, word alles aangeslagen

dan vroeg hij waar mijn reserve was ik bracht hem onder de Wale Back en toonde hem daar al ons reserve tuig dat in gebruik was, wij visten toen maar met een net op de zijde, maar er lag altijd een net volledig klaar onder de wale back die ook in gebruik was een paar buiken en een paar wingsen wat loodzeilen en nog wat andere rommel dat was zo gezegd al ons reserve de eigenlijke reserve was goed opgeborgen en werd dus niet opgeschreven wat op onze straf een groot verschil meek, want als je gepakt bent word alles wat je A/B hebt aangeslagen het word geschat en gij moet het terug inkopen dit is part van de straf, voor ons was het tribunaal dats'nachts om 11u begon om 1u30 afgelopen, ik tekende voor akkoord en ik mocht direct uitvaren, ik had veel hulp gekregen van de CMDT die op de kaart mijn verklaring uitlegde men was wel moeilijk te overtuigen maar toch haalde het respect voor de bekwaamheid van die man de bovenhand, en werd ik bestraft met d minimum straf met alles te samen kwam het op iets van 400.000Fr 5 maanden voordien was de (EDISON) van onze rederij gepakt samen met de 0.294 van de motor visserij en beiden waren voor een millioen gestraft dus was ik er tamelijk goed vanaf gekomen en ik had nog bijna al mijn vis waar ik niet had moeten op betalen zoodra wij uitvaarden stuurden wij terug naar dezelfde plaats ik had uit een gesprek tussen de CMDT en de LUITENANT kunnen opmaken dat hij naar Rikjaviik zou gaan en van daaruit rond de kaap langs de oostkust zijn toer zou doen, ik zei bij mijn zelve waag je kans en dat deed ik ook en t'is ook daar door dat ik 3 dagen later naaroostende konden gaan met een zeer mooie vangst A/B wij hadden dus in al ons miserie nog geluk gehad en wij brachten het in de markt tot een zeer mooie reis en al ons miserie was achter de rug onder het thuisvaren was ik in gesprek gekomen met een van mijn Engelse vrienden die ook thuisstomende was van de witte zee hij had een zeer mooie vangst A/B en hij legde mij uit dat de visserij aldaar zeer goed was ik meek akkoord met hem en ik zou mijn baas vragen om ook naar de witte zee te gaan maar ja ik meek ook een mooie reis van ijsland en ik moest terug naarijsland maar van dan af liet de gedachte mij niet meer los dat ik toch naar de witte zee zou gaan na nog een paar reizen op ijsland gedaan te hebben ik zou nu toch naar de witte zee gaan dit was in juni van het jaar 1958 de reis op ijsland was wel goed geweest maar wederom was ik door het oog van een naald gekropen, het was namelijk zo erwas niet veel te vangen en zocals het gewoonlijk ging voetje voor voetje wat naarder in tot de 0.316 FRANS ALLEMEESCH het waagde op een paar mijl hij had een mooie trek vis en natuurlijk nog een stepje nader en met z'en allen binnen de limieten, nu moest de 0.316 van de wal gerapoteerd zijn dat hij ermede begonnen was want toen de THOR kwam was ik de binnenste van allemaal en hij liep mij voorbij en liep recht op de 0.316 af die op dat oogenblik wel een van de buitenste was 0.316 die ook een nieuw schip was en hard liep, liep weg dit moet omtrent 14u geweest zijn en de THOR erachter al schietend maar de 0.316 wilde niet stoppen en de THOR maar Altijd schieten doch ziende dat 0.316 toch niet wilde stoppen gaf hij hem een voltreffer op de brug, dan heeft de schipper geoordeeld maar liever te stoppen want het was menens s'anderdaagss'morgens zagen wij wij de THOR afkomen met achter hem aan de 0.316 een van de bemanning had de kans gezien om ons vlug weg langs de radio in te lichten van het gebeurde, want de schipper was mede gedaan op de THOR daar ze verboden waren aan de radio te komen had die wachtsman vlug iets laten weten dat ze een voltreffer op de brug gekregen hadden, meer details kon hij niet geven, ik had dat natuurlijk opgevangen en was nu nog meer ongerust. want mijn zoon MILO vaarde op dit schip als matroos, rond den avond had die man nogmaals de kans gezien aan de radio te komen en nu gaf hij meer uit:leg, onder anderen dat er niemand gewond was wat voor mij een gerust stelling was naderhand wa neer zij losgelaten werden vernam ik van mijn zoon zelf dat het wel juist hij was ~~was~~ die roerganger was op het moment dat ze die voltreffer kregen die achter de brug ingekomen was doch weinig schade had aangericht hij was rakelings langs hem gepaseerd dit was een ganse opluchting voor mij en meteen wou het er niet meer uit ik zou naar de witte zee gaan ik had die reis veel te veel geleden van de zenuwen nog maar kort geleden zelf gepakt geweest en nu nogmaals

dat mede gemaakt, en alles goed overwogen er konden daar dloeden gevallen zijn en dan die verantwoordelijkheid kortom ik zou de witte zee doen en dacht nu m maar dat alles daar ook op wiel'tjes zou lopen, nu zou ik al rap beseffen dat het nog niet alles zeggen ik ga naar de witte zee, ik had afgesproken met de schipper van de (PRINCES ELISABETH) Johnny Ferrings dat ik zou binnen door gaa t'is te zeggen dat ik in Lodingen op de LOFOTEN eilanden een Loods zou nemen die mij door de Noord Fiorden zou brengen en Johnny zou aan die mannen inlichtingen geven waar ik moest beginnen. Nu door hier in Oostende te lang te blijven liggen waren de inlichtingen die ik kreeg verleden tijd en zou Johnny tegedat ik daar aankwam naar huis toegaan met een mooie vangst ons achterlatend in de grootste miserie alle schepen die in den omtrek visten zetten door naa

(BEAR ISLAND) de berichten waren goed daar ik wou niet mede gaan ik had vroeger al eens gezegd dat ik nooit meer BEAR ISLAND zou zien dit was in 1938 en toch was ik die beruchte reis niet vergeten dus ik zou maar nemen wat er kwam en hier blijven, er was geen enkel schip meer te zien ik liep wat oost uit, en zag een schip die later de (StCHRISTOFFEL) bleek te zijn Schipper (BERNARD WARHEM) toen ik nader bij kwam zag ik dat hij lag te drijven met alles binnen boord gereed om te stomen, ik ging hem praaen dit was aan (NOORD KYN) ik praate met die man en legde mijn geval uit en vernam dat ookxxx hij ten einde raad wachte om zich nog eens goed te over denken alvorens door te zetten naar (BEAR ISLAND) dit was immers een traverse van 380 mijl hij zei mij nog eens rustig alles te overdenken, enzou mij binnen een uurtje laten weten wat hij beslist had dus een mens die zijn tijd na:m om een dergelijke beslissing te nemen wat in mijn oogen wel een zeer goed idee is die al veel narigheden bespaart heeft als men niet al te vlug een beslissing neemt dit zou nu ook weer eens bewaarheid worden, want na een uurtje kwam hij langs zij van ons en liet mij weten wat hij beslist had, en zijn beslissing was hij zou nu oost uit lopen tot aan (VARDO) daar zou hij vissen en als er daar niet was zou hij s'anderdaags ook doorzetten naar (BEARISLAND) maar hij had zeer goed geredeneerd, vanaf dat wij begonnen te vissen aan (VARDO) is alles mede gegaan maar ik moet hier zeggen dat ook BERNARD niet bang was om eens binnen de schreef te gaan, enfin nood breekt wetten zooredeneerde ik tenminsten ook en ik deed zooals hij tegen de morgen moes ten wij stil leggen met ons dek ~~ve~~ vol, gans de reis kreeg ik zeer veel hulp van BERNARD en onze reis was zoo wat dezelfde, en wij gingen na een dag of 3 samen stomen over de west route korten, wij stopten aan (NOORD KYN) de visserij was daar verbeterd wij visten daar de dag op en liepen verder west aan tot (FRUH. OLMEN) daar meest je goed bekend zijn, zookwam het dat ik daar moest weglopen terwijl hij daar een goed bestaan had, nu hi gaf mij een visserij op met alle nodige merken dit was de (WESTBANK) aan den noord kant van (MALLANGEN) het was ook een zeer delicate visserij want hij had er bij gezegd loopt tot in positie zoo en zoo en zet meteen een boei weg, anders zal u veel tijd verliezen voor niets dat heb ik gedaan ik heb mijn boei weg gezet in de opgegeven positie de visserij was goed zeer schone vis maar toen hij bij ons kwam viste hij meer dan het dubbel vanons voor wat betreft platvis en heilbot wij vingen zoo 50 a60 bennen vis met 2 tot 4 bennen platvis en heilbot hij ving ook 50 a60 bennen vis maar hij had regelmatig 10 a12 bennen platvis en heilbot herbij, ons tuig was niet aangepast voor deze visserij en om nu nog alles te veranderen was niet meer verantwoord wij konden geen profijt meer doen daar onze reis toch af was toen wij doorgezset zijn heb ik nog 12u gevist aan (MALLANGEN) daar vinge n wij nog een 300 bennen kleine koolvis, wij verkochten in (GRIMSBY) den dinsdag voor 7500 pond BERNARD verkocht de maandag in H. ULL voor 10.000 pond wij waren zeer tevreden met ons reisje wij hadden een schone reis gemaakt veel gezien veel geleerd en alles was goed afgelopen wij hadden zeer veel hulp gekregen van (BERNARD WARHEM) die mij om zoote zeggen bij mijn hand had rondgeleid ik heb in een reis bijna alle visserijen gedaan vanaf (FRUHOLMEN) tot (SKOLPEN BANKEN) en dan nog twee visserijen langs de (LOFOTEN) nu dit zou zoo verder gaan ik was zeer goed bevriend geraakt met BERNARD ik had hem naar Oostende gevraagd hij kwam met zijn vriend CH. ARLIE DREEVERS waar ik later ook zeer goed bevriend mede werd, zij hadden een hotel geboekt in England



het was het TERMEN HOTEL ik wilde natuurlijk dattzij bij ons thuis zouden lo-  
geren, en zoo gebeurde het ook wij hadden een paar prettige dagen ,en dan gin-  
gen ik en mijn vrouw mede naar H ULL wij bleven ook maar een paar dagen in  
HULL daar bernard geboekt had voor MALLORCA, teen ik in oostende terug kwam  
waren wij klaar om te varen, en de reis ging terug naar de WITTE zee en dit  
zou ik blijven doen gedurende 3 jaar waar de WITTE ZEE voor mij geen geheimen  
meer had . Ik ben in ieder geval de eerste Belg geweest die zoolang op de  
WITTE ZEE gevaren heeft, men is er wel geweest lang zeer lang voor mijn tijd  
maar dat was alHij maar voor 1 of 2 reisjes en afgelopen met de witte zee  
maar ik heb gedurende 3 jaar de WITTEZEE bevist van hoog in t'noorden tot aan  
de LOFOTEN t'is te zeggen vanaf (NOVA ZEMBLA GROND) in t'noorden tot aan de  
oost kust van (NOORWEGEN) HAMMERFEST) MALLANGEN) ANDENNES) ROST) HALTEN BANK  
enz..enfin ik heb daar alle mogelijke visserijen bedreven zelfs ook op de  
RUSISCHE kust ik deed het graag en wat je met je gedacht doet mag nog zoo  
moeilijk zij het gaat goed wij hebben er altijd veel geld verdiend spijtig  
dat er na mij zoo weinig liefhebbers geweest zijn om daar naartoe te gaan bij  
zoover dat je er nu zelfs nooit meer over hoort spreken, veel narigheden heb  
ik er niet mede gemaakt bij zoover ik mij herinner hebben wij maar eens goed  
in de BLACK FROST en in het IJS gezeten, maar ja dat is (PARTof THEJOB)op  
ijsland hebben wij dat ook wel mede gemaakt, eens heb ik wel een kwaad mom-  
ment beleefd, toen wij door de FIORDEN liepen had ik van een van de loodsen  
de laatste berichten gekregen met de positie waar de RUSSEN manoeuvres deden  
en dat wij daar niet mochten komen, maar wij hadden een boel verloren en  
terwijl zij een andere boel klaar mieken zouden wij stomen naar de (TIDLY)  
bank dit lag omtrent in de verboden zone maar wij zagen niets en altijd maar  
ee stapje verder en naar mate wij verder kwamen verbetrde de visserij tot wij  
zoo omtrent tussen de (TIDLY) bank en (IVERSONN BANK) waren dit was absolut v  
verboden zone tegen de morgen om zoowat 5u almeteen op een goeie halve mijl  
van ons komt er een duikboot boven, ik schrok me bijna een bult hij kwam recht  
naar ons hij stond er meschien zelf verستeld van daar een Belg te zien hij  
kwam ons praaien en zei dat wij daar weg moesten dat zij daar manoeuvres aan  
het doen waren en in de verte zagen wij dan een ganse vloot en aan de andere  
kant een rookgordijn rap had ik hem begrepen wij gingen aan het winden en s  
stoomden direct S over naar (VARDO) de visserij was niet zo goed aan VARDO en  
wij lipen naar('tSYRNAVALOK) russische kust, daar was de vissrerij goed maar  
ons net moesten wij aanpassen met de doef trap, want het was verschrikkelijk  
hoeveel doef je er ving soms in 10 minuten 5a 6 zakkendoef nu wij zijn daar  
niet lang gebleven wij kregen pech met de winch en wij mæsten naar binnen in  
FINMARCK alles verliep goed en de reis was een succes 8.800 pond.  
DE volgende reis kreeg ik een Dokter mede t'is te zeggen hij was afgestudeerd  
als dokter maar had nog geen pracktijk, wat ik daar mede beleefd heb is genoeg  
om nooit meer een passagier te willen mede nemen, dat meneertje kwam A/B 2  
valiezen, en wij zooals altijd stegenover zulke mannen een beetje gevoel van  
minder waarde, altijd bereid zich te vernederen wat zeker een van de grootste  
fouten is die bijna alle vissers maken, wij zijn een volk die onze eigen  
bevoegdheden te veel onderschatten de tijd en de prestaties door ons vissers  
verwezenlijkt heeft bewezen dat de belgische vissers zeker moeten gerekehd  
worden op het hoogste niveau, op alle gebieden op gebied van navigatie moeten  
wij zeker niet onder doen voor gelijk welke natie, en op gebied van vissrerij  
is er geen enkele natie waar de schippers zoo veelzijdig bedreven zijn  
want wij waren niet enkel schippers van een en de zelfde visserij maar wij  
waren schippers van alle visserijs ndem maar eens op de visserijs waar ons  
schippers niet geweest zijnvanaf /LABRADOR. MAURITANIE.MARROKO.SPANJE.  
IJsland.BEAR ISLAND.WITTE ZEE. SPITSBERBEN. en noem maar op k'zal maar niet  
verder gaan ik kan mij soms nog kwaad maken als ik er aan denk hoe wij als vol  
waardige personen ons soms vernederden voor zekere personen die zelfs nooit  
dooreigen initiatief ergens komen maar de hulp van ons en van anderen nodig h  
hebben, in ieder geval het ware te hopen dat de volgende generatie wat meer  
gevoel van eigenwaarde toonen, zij moeten hun rechtmatige plaats krijgen in  
de maatsc hapij, geen ondergeschiktheid waar zij uitblinken t'gevoel van eig-  
enwaardexikheb ik pas begrepen na verschillende belevenissen met personen  
waarvan je zou opkijken, nu wij zullen ze ma ar laten voor wat ze zijn, maar  
ik persoonlijk ben zeker niet als vroeger ik blijf niet meer zitten luisteren

Ik durf het hen nu met overtuiging zeggen wat ik te zeggen heb, dit alles brengt me wel wat af van onze belevenissen met die mr doctoer, maar die mr heeft er toch wat aan geholpen dat ik een afkeer gekregen heb van de mentaliteit die wij tot dan toe gevolgd hadden, om te beginnen wij kwamen in zee en alles was goed hij was niet ziek, liep tussen de gasten op dek en alles kon maar zoo goed gaan maar na twee dagen vissen had hij er genoeg van zooals wij dat al zoo dikwijls hebben mede gemaakt maar ja je laat ze zagen en de reis gaat verder maar Mr doctoer dacht slimmer te zijn dan die domme vissers schipper, hij zou eens zien of die domme schipper zou doen met hem wat hij wilde, en inderdaad die man heeft in mij een gevoel van opstand gewekt die niet meer kon geblust worden, hij had mij gekrenkt en dat zou hij nu wel ondevinden dat wij niet alleen lamme goedzakken kunnen zijn maar ook wel eens ons tanden kunnen tonen, achter twee dagen komt hij naar de brug, en zegt mij schipper die lichtmatroos is ziek, ik zeg ja dat komt wel meer voor ik zal straks eens gaan zien jamaar zegt hij het is ernstig, ik zeg ja is dat nu al meteen zoo ernstig hij zegt ja in dat geval kan dat, ik zeg kunt U hem misschien eens onderzoeken hij zegt ja dat heb ik reeds gedaan, maar nu ga ik hem eens zeer ernstig onderzoeken na een kwartier komt hij terug en zegt hij heeft stenen aan de nieren, en schipper ik zou u aanraden met die man ergens binnen te lopen, wij zaten volop in de vis de dichts bijzijnde haven was 120 mijl ik zeg tegen hem ik moet hier blijven vissen zoolang als ik kan want ik moet 240 mijl maken om hier terug te komen, en dan kan allescreeds voorbij zijn gezien het aantal schepen die daar waren, zoo zegt hij tegen mij schipper gij hebt niet te kiezen die man kan ieder oogzenblik sterven en dan zijn de gevolgen voor U ik als docter heb U gewaarschuwd, voor mij is dat nu een grote verantwoordelijkheid gezien hij als docter mij gewaarschuwd heeft, moest er nu toch iets voorvallen, na een paar uur denken moest er nu eens dat of moest er nu eens dat bij zooverre dat ik het niet meer uithield van de zenuwen en ik riep wind maar de boel op wij gaan naar binnen.,

Als wij nu zoo een uur of vier stoomden werd het vliegende storm van het NW wij bleven doorlopen naar VARD0 en zouden daar binnen lopen toen wij daar aankwamen was het weder van dien aard dat het zeer gevaarlijk was om op eigen krachten binnen te lopen de loods dienst was gestaakt wegens het slechte weder, de wind woei recht op de wal enfin ik moest iets riskeren daar ik met die man aan boord stond ik zou maar de kaks wagen en binnen lopen, maar ik draai mij om en ik zie Mr doctoer staan met zijn twee valiezen ik zeg tegen hem waar gaat U naartoe wel zegt hij terwijl U de lichtmatroos aan wal zet kunt U even goed ook mij aanwal zetten, ik roep naar de man aan het wiel hard over dat wiel en zoo draaiden wij van de wal weg ik had meteen door dat dit een doorgestoken kaart was en ik zei tegen hem Mr bent U niet beschaamd U laat mij een risico nemen van het verlies van schip en bemanning om aan uw grillen te voldoen bent U die intellectueel die zoo maar iets uitzoekt zonder te denken wat dit al voor narigheid kan teweeg brengen, in ieder geval wij gingen niet naar binnen en legden het aan anker achter den hoek van VARD0 toen wij aan anker lagen ging ik ter kooi, daar ik zeer vermoeid was ik was nog maar pas ter kooi of Mr doctoer trachte de Bootsman die van wacht was om te kopen met geld om de boot uit te zetten en hem aan wal te brengen toen ik opstond kwam de bootsman mij dat zeggen mij waarschuwend voor de andere wachten die misschien voor de aanbod van geld zouden toegeven, nu het duurde niet lang of ik had de bemanning op de hoogte gebracht van wat Mr doctoer in het schild voerde en rap hadden ze allemaal genoeg van die zwatelaar zooals ze hem allemaal begonnen et noemen, na zoowat een 36u aan anker gelegen te hebben werd het weder beter en wij gingen vissen onder de kant aan VARD0, toen vroeg die man aan de stuurman hoever zou dat zijn om naar het land te zwemmen ik heb hem geroepen en gezegd Mr ik heb geen volk om U te bewaken, als U iets wilt uithalen dan moet U dat weten maar ik zeg U dit wanneer U 3a4 Minuten in het water bent dan bent U er geweest, nu moet U weten wat U te doen staat wij hebben geen tijd om ons verder met U te bemoeien.

Nu liet die man mij geen oogenblik meer met rust bij zoover dat hij voor mij op de knieën kwam zitten mij smekend toch met hem binnen te lopen toen ik weigerde zei hij men doet nog niet met een hond wat U met mij doet toen zei ik ziet U daar die mensen aan het werk, die mensen zijn in zee gekomen om

Hun brood te verdienen, ieder verlet die onodig gemaakt word is een verlies op hun loon denkt daar eens goed over na U bent hier uit uw vrije wil gekomen en ik neem nu na al uw leugens de volle verantwoordelijkheid op mij en reken er nu maar op ik ga niet met U naar binnen, toen begon hij het versje om te draaien en hij zei schipper ik heb dat niet durven zeggen, het is niet die lichtmatroos die ziek is het is ik zelf, toen zei ik mr U doet mij lachen en wilt U mij nu A.U .B. met rust laten of ik verzoek U de brug te verlaten en U komt er niet meer op, toen vroeg hij mij om een telegram te verzenden aan zijn familie en dat stond ik toe het telegram luide als volgt.  
SI le famille est en SUISSE voulez vous dire au armement pecherie a vapeur  
jeu j'ai des fistules dans la vesticule,.

Dit was om zijn leugens te staven wat later nog zal uitkomen, nu de familie had in betrekking geweest met de rederij, en zooals gewoonlijk de paraplu ging open en er werd mij gezegd U bent de schipper U moet zelf zien wat U te doen hebt, dat deed ik dan ook en ik bleef doorvissen, tot op een gegeven oogenblik wij vast sloegen en een ganse boel verloren je kan gaan denken hoe ik reageerde op hetzelfde oogenblik kreeg die mr de schuld ik zei dat hij met zijn gezaag mijn aandacht had afgeleid , dat was nu wel gedeeltelijk zoo maar ja ik kon het niet meer hebben , en daar wij toch maar een 6a7 mijl moesten stomen naar VARD0 had ik besloten terwijl zij een andere boel klaar mieken ik naar binnen zou lopen en die twee gasten aande wal zou zetten daarmede was ik al dat gezaag en mede de verantwoordelijkheid kwij t doch vooraleer ik hen aan wal zette liet ik hun beiden een briefje tekenen door mij opgemaakt Ziehier de inhoud van dat briefje

xx@x816x 0.81- JOHN OP datum 21-8-59

Ik ondergeteekende verklaar hierbij alles te verstaan wat ik onderteken t'is te zeggen dat ik bereid ben alle kosten en alle verantwoordelijkheid te dragen die voortspruiten uit hetgeen ik de schipper opdring'tas te zeggen mij gelijk waar in een hospitaal te brengen

R. LECOC zijn aanteken

Voor de andere was het briefje hetzelfde ik voeg hier de beide originele briefjes bij nu wij liepen binnen ik zette die twee zwatelaars aan de wal en wij gingen terug visse n na drie of vier dagen vissen was onze reis af ik kreeg bericht dat ik hen moest gaan halen, dit was wederom verlet voor ons die niets opbracght, maar ja orders zijn orders ik ging dus terug naar VARD0 nam die gasten A/Ben weg waren wij ik kreeg twee brieven van de man die hen aan boord bracht, de eene was het resultaat van het onderzoek van mr doctoer waarin de Noorse docter liet weten dat hij absolut niets mankeerde en kerngezond was de andere brief was over de lichtmatroos die wel degelijk heel lichtjes dan aangetast was aan de nieren toen Mr doctoer A/B kwam riep hij naar de matrozer draag eens mijn valiezen naar de brug toen riep ik mr U hebt hier geen knechten meer en met uw valiezen komt U zeker niet meer op de brug U kunt het bed delen met de persoon waarmede U dat trucje gespeeld hebt voor ons bent U nog juist een lastpost waarvan wij zoorap mogelijk willen verlost zijn, ik wist dat hij gaarne vis at zoo ik zegde tegen hem MR U kunt hier alles eten en drinken wat er A/B is maar ik mag niet weten dat u ook maar proeft aan ons vis U hebt ons voor de aap gehouden maar van ons zweet zult U zeker niet proeven nu zooals dat de mode is kwam er iedere avond eenxrdxrdxvolle plaa gebakken vis op tafel ik bleef er altijd bij tot iedereen gedaan had en nam de rest mede die er nadien nog luste moest maar bij mij komen, hij zou dit later als argument tegen mij gebruiken zeggendedat hij geen eten meer kreeg dit was een grove leugen hij kreeg alleenlijk geen vis, toen wij om éu s'morgens binnen kwa:men stond de waterschout voor het schip en kwamen dadelijk A/B van zoo wij aanlegden om een raport op te maken toen had Mr doctoer nog de lef om tegen de luitenant te zeggen ik heb dat briefje geteekend maar ik weet niet wat er opstond, nu was het toch wat te erg ik kon mezelf niet meer bedwingen en ik gaf hem een finke mep in zijn gezicht, ik wist wel dat dit niet mocht maar ik



kon er niets aan doen zulke huichelaarij kon bij mij niet meer door de beugel ook gans de familie van mr stond voor het schap, ik heb ze nooit willen bezie: zulke minachting had ik voor die mensen te meer daar ik reeds te weten gekom en was dat zij geprobeerd hadden de walkapitein om te kopen met enkele kistje wijn des anderen daags werd er nog wat over gesproken op de bureau men zou hem betrekken en schade vergoeding vragen voor het verlet dat wij door hem hadden opgelopen, maar daar hebben wij verder niets meer van gehoord en t'is te hopen dat ik nooit meer deze mr moet ontmoeten.

De volgende reis zouden wij terug gaan naar de witte zee en kwam men mijzeggen dat er drie pasagiers zouden mede gaan van de televiside ik dacht dat ik zou omver vallen twee mannen en een vrouw, bij hoog en bij laag ik wilde er niet meer van weten, en ik kwam uit met de wet die sprak dat wij geen pasagiers mo gen mede nemen, maar rap waren zij daar met een document ondertekend door d directeur generaal Bertrand, en alles was in orde, ik had wel gezegd op de rederijik zal twee dagen uitkijken en zoodra ik gewaar zou worde n dat zij z zouden last veroorzaken ik hen dadelijk aan wal zou zetten zelfs voor ik zou gevist hebben, na enkele dagen moest ik vast stellen dat mijn vrees ongegrond was, en was ik bi zonder tevreden vast te stellen dat /Mme zelfs de beste zeeman was van de drie, zij is tenminst ten nooit zeeziek geweest en moest zel fs haar man helpen als deze te ziek was, aan deze drie mensen hebben wij gans de bemanning nog veel plezier beleefd, last hebben wij met hen nooit gehad het waren zeer vriendelijke mensen ze hebben ons nadien nog verschillende fot os op gezonden, en de film die ze over onze reis gemaakt hebben was zeer goed geslaagd, en had de naam een reis naar de BARENDZEE, zooals gewoonlijk waren wij ook nu langs binnen door gegaan dit deed ik meest al om dat ertoch altijd d iets te weten te komen was, en dat je bijna altijd wist waar ze vandaan kwamen :met mooie vangsten dit werd tegen de loodsen verteld en deze waren preuts het u te kunnen vertellen, zodoende won ik dikwijls wel veel tijd uit daar ik bijna altijd rechtstreeks wist waar naartoe, nu op een morgen was Mr Vancoppenolle nogal vroeg opgestaan en liep zoowat de brug rond met zijn foto apparaat op zeker oogenblik moet hij een zeker landschap ontwaard hebben dat hem interesseerde, en onbewust van wat het was had hij een foto getrokken opeens vliegt die loods naar buiten en neemt hem zijn foto apara at af ik vroeg wat er gaande was en niet tegenstaande ik met die loodsen reeds op zeer goede voet stond was hij niet al te vriendelijk tegen mij, mij zeggende dat hij verplicht was ons in hunningsvaag aan te geven dat er een militaire basis door ons gefotografeerd werd, ik trachte hem te ov ertuigen dat dit onbewust gebeurd was en dat was ook zoo want ik kan nu nog niet denken wat er mr Van coppenolle op het gedacht bracht deze lompe rotsen te fotograferen er was absolut niets bijzonders te zien maar de lo ods zei dat erachter deze rotsen een militaire basis verscholen lag en hoe mooi ik ook praatte hij gevoelde het zijn plicht ons aan te gev en en dat zou hij ook doen, het heeft ons toch een paar uur verlet gekost in HUNNIN gsvaag, zijn apparaat werd aangeslagen en wij zouden het na onderzoek ter- ug krijgen maar ik kon daar niet op wachten Mr Vancoppenolle had er ook niets tegen gezien er nog twee aparaten A/B waren, en wij zouden ze terug krijgen bij onze terug keer dit is dan ook naderhand geschied toen wij mochten uitvaren zijn wij meteen doorgelopen naar Vardo het was zeer mooi weder maar weinig te vangen er waren geen schepen aan Vardo ik kwam in verbinding met de MARBELLA schipper CHARLES DREEVERS hij was van KAAPCANIN af gekomen en had nergens iets tegengekomen en viste nu op het oogenblik aan KILDIN voor een 50 manden per trek, ik liep naar hem toe en onze eerste trek was een 80 manden daar ik nog niet veel aan KILDIN gevist had smet ik meteen de boei weg, de volgende trek hadden wij een 100 manden maar een uurtje later kregen wij een code bericht van BERNARD WARHEM die aan IVER- SON BANK zat en die had 8 zakken binnen gezet allemaal grote kabeljauw en grote schelvis, maar van waar wij zaten moesten wij 220 mijl maken naar IVERSON BANK nu CHARLIE die zijn reis ver uit was bedacht zich geen oogen- blik en zette direct door ik was een beetje bang 220 mijl maken en als je daar komt het kan gedaan zijn, en wij hadden tenslotte ook een goed besta de vis was wel niet dezelfde kwaliteit maar ja ik zou maar blijven maardat zou ook niet lang meer zijn, want al die zakken die ze aan IVERSON binnen zetten werkten op de ze nuwen en tegen den avond paktten wij de boei op en zetten wij ook door naar IVERSON waar wij des anderendaags in de nam-mity

Aankwamen ik kon natuurlijk niet meer wachten tot wij bij hen waren en dit liep nog goed af ook want zij waren al met een schoon groepje schepen en vis begon al te minderen wij hadden geluk de vis was aan het verplaatsen en wel in onze richting de eerste trek legden wij ons dek vol ik denk wel een 500 manden wij moesten eerst wat opbergen voordat wij terug konden vissen van zodra wij werkruimte hadden gingen wij direct korre weg en tegelijk dat wij s'anderdaags moesten stil leggen om ons dek te klaren hadden wij om en bij de 1800 bennen vis gevangen in 20u dus een reuze dag eerst ons dek geklaard en dan ons mannen een uur of "3 laten slapen en dan terug aan de slag intussen was de wind wat opgekomen en wij hadden nu al een é'24 TOT 2500 bennen vis A/B dit begon al wat te duwen in het schip en met de wind die maar altijd aanwakkerde begon het schip al goed water te pakken onze pasagiers hadden nu al de reis gezien van de goede kant nu zouden zij ook eens de andere kant zien van ons harde beroep, gezien wij geen tijd te verliezen hadden werd er nog niet te rap gestopt anders ben ik er nogal rap bij wanneer de bemanning begint te sploelen aandeek om te stoppen, maar ja er was veel vis te vangen en wij zouden maar weer eens op ons tanden bijten, en wat te voorzien was gebeurde, almeteens kregen wij een zee in de bak waar zij aan het werken waren de man die in de achterste bak stond werd samen met de vis die er lag omhoog geslingerd en kwam teraght gelukkiglijk in de andere bak op de vis en het water dat er stond Mme die bij mij in de brug stond riep almeteens que ce que ca en nadat de man een blik naar de brug sloeg en Mme zag staan lachte hij het was wel maar groen maar toch had zij het gezien en sprak (mais enfin et encore ill rire ik dacht bij mijn zelve moest U hier niet staan hij zou niet lachen maar enkele schone woordjes die aan mijn adres zouden gericht zijn geuit hebben, dat is part of the job in onze tijd toen wij m matroos waren ging dat ook zoo en toch weten zij als je iets wilt verdienen dat het zoo hoort, niet tegenstaande ik toch altijd wat aan de voorzichtige kant geweest ben, ik heb in mijn 30 jarige loopbaan als schipper nooit geen manschappen verloren ik heb er wel eens twee gehad die over boord gegaan zijn, en een tijdje nadien nog eens een maar gelukkiglijk heb ik ze alle drie terug gekregen een wel met het risico van mijn eigen leven en waar ik nu nog steeds de gevolgen van draag en wel onder de vorm van BRONCHIT CRONIQUE, het zat namelijk zoo. het was zeer slecht weder geweest en alle schepen waren gestopt met vissen, tegen de middag word het weder betert en iedereen is er als de kippen bij om te vissen maar er is nog steeds hoogwagende zee nu gaan wij aan het winden en er zit een zak of 4 vis in, ik stond in de brug met 39° koorts ik had namelijk griep, ik zag wat er ging gebeuren ik roep nog naar de stuurman slaat er het einde rond U zult dat met de zee die er staat niet kunnen houden, hij roept terug het zal wel gaan, en ziedaarc de eerste zak word binnen gezet en met zen tweeen trachten zij het ovrije net binnen te houden het schip haalt over en met het gewicht van de nog resterende 3 zakken die nog in het net zitt en rukt het net buiten en allebei die getracht hadden het net tegen te houden over boord den eenen hadden wij rap terug a/b. maar de andere zat onder het net en konden wij maar niet krijgen ik dacht zoo dat mag hier niet lang meer duren of hij is weg het was namelijk in maart en op ijsland, ik heb mij niet lang bedacht ik heb een eind rond mijn lenden geslagen en ben overboord gegaan t'heeft al te samen geen twee minuten gedurd maar ja het feit dat ik daar stond met 39° koorts was voor mij fataal ik ben voor de rest van de reis ziek geweest bij het binnen komen voledig o onderzoek wat uitwees pneumonie van dan af krijg ik ieder jaar rond hetzelfde tijdstip een zware Bronchitis dat is nu reeds meer dan 20 jaar geleden maar toch heb ik het nog ieder jaar, nu met daarover te vertellen geraken wij de draad kwijt van onze reis aan IVERSON bank, nadat wij gewonnen hadden en nog een zak of 4 binnen gezet zouden wij stoppen het weder was intussen veel verslechterd en iedereen moest stoppen van vissen, daar wij daar nu toch moesten blijven liggen en wij nu reeds rond de 3000 bennen vis aan boord hadden beslootik door te zetten daar wij toch in england moesten markten en ik kon nog de vrijdag markt halen anders moest ik meschien wachten tot de dinsdag of de woensdag daar al die schepen die daar visten voor maandag of dinsdag waren en dat wij in england geen beurt

kregen voor dat alle Engelse schepen relost waren dus als wij konden de vrijdag markten zouden wij toch weder een dag of 3 inwinnen op ons engelse vrienden, maar het weder was van dien aard dat wij het nooit zouden gehaald hebben moesten wij langs buiten om gegaan zijn, de wind was van recht voor uit en wij verleren rap een mijl of 3 per uur zoodoende heb ik de weg door de fiorden genomen en ben in plaats van uit de fiorden te komen zooals gewoonlijk aan Lodingen op de Lofoten eilanden, zijn wij blijven lopen in de Fiorden tot aan CHRISTIASAND in de Noordzee van daaruit hadden wij nog 36u te stomen tot Grimsby en was de wind niet meer recht op de kop zoodat wij nog in tijds in GRIMSBY kwamen voor de vrijdag markt wij mieken een zeer mooie reis maar wij hadden ook een zeer mooie vangst, allemaal schone grote schelvis en grote kabeljauw wij mieken van 3.300 bennen vis 8.980 p pond in 17 dagen van de Witte zee dat was zeer kort en zeker daar er door gans weinig te vangen was apart van ons groepje aan IVERSON ba nk onze reis met deze pasagiers A/B was dus ditmaal zeer goed verlopen en wat ik er wel moet bivoegen een vrouw A/B van het schip schijnt het werk veel lichter te maken, van gans die reis heb ik geen enkel gevrom gehoord bij eender welke comande wat anders wel eens aanleiding gaf tot discussie bleek nu almeteens geen bezwaar meer te zijn op de brug was er altijd een aangename geur van reukwater waar het anders wel eens rook naar de vis wat onvermijdelijk is gezien ze altijd in de vis werken, maar nu met Mme A/B mieken ze wel tijd om zich iedere dag te wassen, en wat in te smeren met reukwater, wat een vrouw allemaal kan verwezenlijken, toen wij binnen waren in Grimsby gingen wij allemaal naar een dancing Mme was natuurlijk ook van de partij en ik denk dat zij zeker wel zal content geweest zijn als het time please was want allen wilden zij graag met Mme dansen nu aan alles komt een einde ook aan ons gezellig samen zijn toen wij in Oostende aankwamen hebben zij vriendelijk van ons afscheid genomen nadien hebben alle bemanningsleden mooie fotos gekregen en heeft Mr Vancoppenolle mij laten weten dat zijn film (Een reis naar de barend zee) ter beschikking lag op het ministerie ik heb sedert dien die film al een paar maal laten afdraaien eerst voor de visserij school van Paster -Y-E en nadien op de vergadering van de federatie van de Belgische Zeelieden en steeds met veel succes, na nog enkele reizen zonder noemens waardigheden op de Witte zee gedaan te hebben werd het wat slack en zou ik terug naar IJsland varen dit is dan ook zoo gebeurd en gezien iedere reis op de andere geleek zonder noemenswaardigheden zullen wij maar rap een jaar of drie laten voorbij lopen en beginnen denken aan onze laatste gerechten, t'is te zeggen ik begon wat te vermoeit, zo zei de docter dat ik moest thuis blijven, dat was een ander paar mouwen ik was nog maar 55 jaar en dat wilde er niet in dat ik oud was en dat ik de plaats moest ruimen voor jongere elementen, maar ja wat moest en in December 1963 zou ik mijn laatste reis maken, en wederom kreeg ik twee pasagiers mede de schoonzoon van mijn baas Mr J.P. DUQUEUNE en een directeur van een fabriek van artic zekere Mr WILLYCK die een grote fabriek had in LOT in de omgeving van Brussel, zooals gewoonlijk met pasagiers ging alles zeer goed in de beginne, maar eens het avontuur ervan af willen ze allemaal zo rap mogelijk van het schip en dat eentonig bestaan af op weg naar IJsland had Mr WILLYCK mij verteld hij was nu schatrijk maar was niet beschaamd te vertellen hoe hij begonnen was ijscreem te maken in zijn keuken in een grote soepketel en zoogaande weg het gebracht had tot grote directeur van een der grootste ijscreem fabrieken ter wereld want hij had uitvoer over gans de wereld zelfs naar de states enfin een zelf made man waarvoor ik zeer veel respect voelde, het wedrer werd slecht en zelfs van dien aard dat alle schepen gingen schuilen ik dacht bij mijn zelven onze reis is nog maar begonnen als ik nu hier ga schuilen en het weder beterd en er is hier geen vis dan moet ik toch verderop en dit zal ik nu maar meteen doen, zoodoende gingen wij nog niet schuilen en zouden wij doorlopen naar de (NOORD KAAP) het weder werd zeer slecht en ik geloof dat wij nog de eenige waren op de West die nog in zee waren nu ik legde weg af die ik nadien toch zou moeten maken, maar het lot beschikte er anders over wij w ren dus nog altijd aan het stomen NOORD over naar de (NOORD KAAP) en wij moeten zoowat dwars geweest zijn van (UNNUNDER FIORD) kregen wij almeteens een zware zee die een paar ruiten insloeg van de brug en nogal



Veel schade aanrichte voor ons die dat natuurlijk al meer tegen gekomen hadden was dat natuurlijk niet zoo erg als voor ons pasagiers en zeker voor Mr WILLY CK die op dat oogenblik zeker gedacht heeft t'is hier met mij gedaan, en daar had hij zeker alle reden voor, want toen ik hem zag op de brug komen kon ik niet meer zien van het lachen hij stond daar namelijk met een zoo een beteuterd gezicht alsof hij in zen broek gedaan had hij was klets nat van onder tot boven hij was uit zijn kooi gesmeten het zat namelijk zoo in elkaar wij hadden onder de brug een kamer die zoogezgd voorbehouden was voor eventuele pasagiers die was gelegen aan St. zijde onder de brug, en het was juist daar dat wij die zware zee gekregen hadden die zelfs een ferme deuk in de platen nagelaten had maar het ergste was voor Mr Willyck hij lag in zijn kooi en recht voor zijn kooi was er een nogal grote patrijs poort en die was stuk geslagen met het gevolg dat Mr Willyck gans die golf water over zijn lichaam kreeg dit ging gepaard met een geweldige rolling die het schip miek die voor gevolg had dat Mr Willyck met al zijn hebben en zen houden uit zijn kooi gesmeten was stel je voor je liet daar rustig te slapen ofwel te denken wat zal er hier gebeuren en almet eens krijg je daar een koud bad, t'is wel iets om niet te vergeten nu ik beloof wel dat het hem wreed moet gepakt hebben want toen ik zei trekt U maar rap droge klederen aan wij zullen hier maar binnen lopen in (ISA FIORD) en ankeren was hij in tien minuten terug bij mij met een fles whisky het deed ons allemaal goed een borreltje toen wij een uur of '4 later in de baai van (ISA FIORD) kwamen lagen daar zeker 100 schepen Duitsers en Engelsen er lagen ook een paar Belgen die hun reis uit was enfin na ons zijn er geen meer binnen gekomen toen wij daar reeds een paar dagen aan het anker lagen hadden zij allebeiden al een paar maal gevraagd of ik hen niet beter zou laten naar huis gaan, in de beginne wou ik daar niet van weten t'was wederom verlet om de haven aan te doen en kosten van havenrechten enz... maar toen ik zag dat, dat slechte weder bleef aanhouden en dat ik mijn normale reis niet meer zou kunnen halen toen dacht ik bij mijn zelve ik zal hier weder om gans die reis die zagerij hebben, wanneer kunnen we naar huis enz;... ik zal hen maar allebei aan de wal zetten, zoo gezeid zoo gedaan wij wonden het anker op en vaarden naar binnen in (ISA FIORD) dat is de Noordelijkste fiord aan de west kust van Island op een 15 mijl vande (noord kaap) we vaarden dus binnen en je zag de vreugde op hun gezicht liggen het was zelfs zoo dat Mr Lowijck de ganse bemanning uitnodigde om samen met hem te gaan eten in een hotel, allen gingen wij natuurlijk mede deden ons te goed aan de verschillende gerechten en toen ging ik ~~ken~~ methun kijken hoe ze best zouden thuis geraken zij moesten wachten tot het mooi weder werd en dan met de boot naar (RIJ VIK) varen en dan het vliegtuig nemen voor Oostende. Alvorens ik van hen afscheid nam zei Mr Willyck mij schipper als U in Oostende komt zal ik mij door uw baas laten verwittigen en ik stuur een bus om U en uw bemanning te laten halen om met mij te dineren in het Metropole hotel te Brussel, ik bedankte hem en ging terug naar mijn schip ik was moe en ging te bed ik had geen gedacht gehad om de mannen een uur te geven om A/B te komen zelfs niet denkende dat het weder zoo rap zou veranderen, dus toen ik wakker werd kwam ik een kijkje nemen in de brug en zag dat het weder gans gekalmeerd was ik wou natuurlijk direct weg maar toen ik ging kijken was meer dan de helft van de bemanning niet A/B dan maar blazen op de fluit en seinen geven maar ja waar zaten zij en ik was nog wel gerust ook want Island is tenslotte droog t'is te zeggen geen alcoholische dranken maar een Belg is geen Belg als hij niet zijn plan trekt dit hadden zij dus gedaan ook en zij hadden wel drank gekregen en dan nog gratis ook en als zij s'avonds om 10u A/B kwamen waren zij nog juist goed voor hun bed, zoo u ziet dit was al ons eerste verlet de anderen waren al 6u uitgevaren voor ik kon aanleggen enfin de voorzienigheid was nog met mij te mede toen de bemanning A/B was gingen wij direct weg ik liet hen in bed gaan en wij stoomden voor 3u en dan gingen wij aan het vissen de anderen waren veel verder afgelopen maar ik was te veel gejogen om nog verder te lopen zoodoende was ik veel naarder van het land aan het net gekomen en toen

en toen wij een uurtje aan het net lagen waren wij verplicht van te winde n de diepte meter toonde zwart aan en ik durf niet langer te vissen dus gingen wij aan het winden , en van zodra de planken tegen de zijde kwamen sprong het net boven en tegen dat alles A/B gezet was lag er wel een 400 bennen vis aan dek, dus een zeer mooie trek maar nu stonden zij daar nog half suf en daar zoo een zootje aan dek het was zeker hun beste dag niet maar ja eind ~~xxx~~ resultaat was dat ik mijn schip moest stil leggen om hen rust te geven maar ja wij hadden dan al zoowat een 1200 bennen A/B dus niet slecht na nog een dag of 3 vissen stoomden wij huiswaarts met zoowat 2800 bennen vis A/B en waren wij toch nog in oostende op de vastgestelde tijd dus alles was goed verlopen maar de markt was een geweldige tegenvaller de markt was inelkaar gestort en het resultaat was bedroevend nu dat zijn dingen die wel meer voorkomen dan maar weer gezegd morgen gaat het beter maar voor mij was dat zoogezegd het einde van mijn loopbaan ik was beginnen varen op de 7-11-22 dit officieel dan want ik vaarde eigenlijk al van in 21 en ik ben afgemonstert op 5-12-63 dus bijna 42 jaar had ik op zee gevaren en dit dan gevaren want van die 42 jaar heb ik zeker 35 jaar IJsland , BEARISLAND, BARENDZEE, enkele tijd MAROKKO? SPANJE. en ook wel wat in de noordzee en het kanaal enfin hier werd nu zoogezegd mijn loopbaan afgesloten en zou ik van een welverdiende rust genieten, maar lang zouden ze mij niet gerust laten maar eerst moet ik nog eens Mr WILLYCK op het appel brengen zooals hij beloofd had had hij mijn baas gevraagd hem te laten weten wanneer wij zouden binnen komen, en hij had woord gehouden hij had in Oostende een bus besteld die ons naar Brussel zou brengen, maar dat was een tegenvaller wij moesten om 9u aan de bus zijn, en toen ik daar kwam stonden wij daar mrt z'en vieren de rest was niet afgekomen nu dadelijk hebben wij getelefoneerd naar Mr WILLYCK om alles af te lassen die man was zeer spijtig en vroeg mij als ik eens goed uitgerust was ik eens wou af komen met mijn familie dat heb ik dan ook gedaan en de ontvangst was iets onvoorstelbaar, eerst hebben wij gans het fabriek rondgezien iets wonderbaars hoe eenstukje frisco of een ijstaart vervaardigd word met de meest moderne aparaten terwijl wij daar waren , waren zij juist bezig een machien binnen te brengen die volgens Mr WILLYCK 17.000.000 gekost had volgens zijn zeggen werd er maar van s'morgens 8u gewerkt tot s'middags de rest van de dag werd gebruikt om alles te kuisen en terug klaar te maken voor s'anderdaags

Ik ben wat vooruit gelopen op de gang van zaken t'is te zeggen zooals wij gezegd hadden zou dit mijn laatste reis zijn maar gezien wij voortijdig binnen waren was mijn gedacht nog een reis te doen, toen ik dit aan mijn baas zegde was hij natuurlijk verwonderd en zegde hij mij gij hebt toch gezegd dat het uw laatste reis was ik zeg ja dat heb ik gezegd maar ik zou nog een reis willen doen dan is juist het jaar uit, nu kwam de verassing van mijn leven, ja zei

hij wij hebben al een andere kapitein besteld en dat gaat nu niet meer ik zeg ja die kapitein kan toch nog een reis doen met zijn schip, dan zijn wij volgen de reis toch samen binnen hij zei doodeenvoudig al die ambras het is nu zoo beslist en het zal zoo blijven, dat was dus de beloning om 38 jaar voor de maatschapij te hebben gevaren waarvan 30 jaar in de hoedanigheid van kapitein altijd op alle gronden de maatschapij te hebben verdedigd met minderwaardig materiaal en waneer ik de kans kreeg om op een ultra modern schip te varen en meteen op dezelfde voet geplaatst te worden als hun eigen kapiteins die

reeds jaren in dienst waren heb ik geweigerd, omdat ik zei ik verdedig nu al zooveel jaren de maatschapij, als nu ik en mijn collega wegaan dan is de maatschapij verloren want het was natuurlijk de concurrentie die ons allebei gevraagd had, nu wij bleven allebeiden, toen hebben wij zelf modern materiaal gekregen en de andere maatschapij heeft er het eerst het bijltje moeten bij nee leggen, onze maatschapij heeft het nog jaren volgehouden ons moderna schepen waren veel economischer en zodoende hebben wij het veel langer uitgehouden dit alles om aan te tonen hoe ik en mijn collega ons voor de maatschapij hebbe ingezet, en hoe ik beloond geweest ben na 38 jaar dienst is er zelfs nooit een afscheids glas geschonken geweest of niet de minste eerbetuiging ja wel de vernedering dat ik zelfs de reis die ik nog wilde doen niet meer heb mogen doen. Nu kan men wel zeggen heb gij hen gediend zij hebben u betaald dat is wel waar maar voor iemand als ik die gediend heeft voor de maatschapij zooals

het voor mijn zelve zou geweest zijn en die voor de maatschapij alles zou gedaan hebben, ik durf zelfs zeggen wat niemand zou gedaan hebben, om hier alle uit te leggen zou te veel tijd vragen maar ik kan je wel dit zeggen, dat zij nooit te vergeefs beroep op mij gedaan hebben, en dat ik dikwijls toeren heb uitrehaald waarvoor velen zouden bedankt hebben en waarover ik zelf op sommige momenten kon zitten piekeren en zeggen nu is het gedaan met al die avontuurtjes, enfin alles is verleden tijd en altijd goed afgelopen nu kan je er nog wel eens over napraten, t'is ook daarom dat het mij zoo diep heeft getroffen en je kan wel zeggen vergeet dat maar, maar innerlijk vergeet je dat niet dat is een stuk van je zelf dat je gegeven hebt en er nooit iets voor terug gekregen nu ik hoop maar dat ons nakomelingen wat meer eerbied voor hun zelve zullen hebben t'is daarom dat ik mij sindsdien ~~tot~~ totaal heb ingezet om voor ons vissers de verdiende erkentelijkheid te bekomen dit zal u verder in mijn schrijven nog wel kunnen lezen, er hoeft voor ons geen standbeeld gezet te worden maar wat ons vissers gepresteert hebben moet erkend worden want vergeet maar niet dat wij in england aanzien waren als de beste vissers en met recht en reden ons preuen hebben wij getoond, ons vissers kunnen gerust gerekend worden ~~met de besten~~ met de besten van gans Europa onze vissers zijn niet zooals, de Hollanders, Fransen, Engelsen, die zich op een visserij specialiseren, maar ons vissers moeten op alle gronden thuis zijn, daarom is het des te pijnlijker als je ziet hoe, Hollanders, Fransen, Engelsen, Duitsers, door hun reders gerespecteerd worden dan roept het toch om wraak hoe men ons al die tijd behandeld heeft, nu is dit hier ook al wat gebeterd de grote rederijen zijn verdwenen nu zij het meest allemaal familie bedrijven en daar deze ook meest allemaal gewezen vissers zijn hebben zij ook veel meer respect voor hun bemanningen, de grote rederijen zijn weg zij hebben geoogst wat ze gezaaid hebben daar heb ik meermaals mijn baas op atent gemaakt dat het niet kon blijven duren t'resultaat is er.

Toen ik nu dacht van een welverdiende rust te genieten zou het niet lang duren of men kwam mij vragen om voor een vriend van mij die absolut moest thuis blijven een paar reizen te doen dit deed ik dan maar ik heb een paar mooie reizen gemaakt en men vroeg mij om nog een paar reizen te doen maar ik heb dat geweigerd, een goeie 6 maand later kwam men mij terug vragen om met de 0202 een reis te doen dit ging om haring, ik had in mijn loopbaan altijd een

primus geweest en ik zou die reis nog doen wat een tegenvaller die schipper had de vorige reis veel haring gevangen en ik wou aan zijn tuig niets veran-

deren



57  
Temeer daar hij bij het thuisstomen alles vernieuwd had en zooals hij mij zegde alles op dezelfde maat nauwkeurig had gemeten, ik ging van het standpunt uit wat goed was voor hem moest ook goed zijn voor mij, maar dat was mijn vergissing, iedere trek waren de jaaglijnen gebroken in de beginne dacht ik, ik heb het verleerd en moet beter oppassen bij het uitzetten maar wat ik ook trachte te doen en hoe goed ik het ook trachte te doen met al mijn onder-vinding op dat gebied het ging niet, nu begon ik te twijfelen aan de maten en ik legde stil van vissen om alles na te meten, en kwam tot de bevinding dat de jagers 18 voet te kort waren, ik had dus al die tijd met 18 voet jager te kort gevist vandaar dat iedere trek alles kapot was, ik paste dus het systeem toe zooals ik het altijd al had gedaan en alles was veilig maar geen haring wel veel weggooi, ik viste zoo 24u veilig maar daar ik geen haring ving begon ik aan mijn eigen te twijfelen hoe dom ik had inxxx mijn loopbaan altijd een van de beste haringvangers geweest, nu zou ik nog maar eens proberen met het zelfde systeem van die andere schipper, maar niets te doen mijn afmetingen waren juist, en zijn jagers waren zooals ik ondervonden had 18 voet te kort ik was het van eerst af aan al zeker maar ja nu had ik toch mijn eigen bedrogen Daar ik nu al te veel tijd verloren had wilde ik niet meer voort sukkelen en ik zette door voor vis naar NOUP-HAED en langs de RISING-GROUND daar vingen wij nog rap een 400 bennen vis, maar als wij binnen kwamen was de markt zeer slecht en de reis was een fiasco.

Toen heb ik gezegd het is gedaan maar ja ik was ook een mens die nooit neen kon zeggen en nu was het toch een speciale vriend, Henri Devriend die mij kwam vragen een paar reizen te doen, en hij had ook een speciale reden zij waren reeds vele jaren getrouwd en zij hadden nog geen kinderen nu had zijn vrouw een heelkundige bewerking ondergaan en was zwanger geworden en moest nu bevallenje kan denken achter zooveel jaren dat zij niet gerust waren en dat hij zelf ook wilde thius zijn bij de bevilling, dus wederom was ik de apostel en trok ik wederom op avontuur, wij vertrokken in januari en toen wij zoowat rond FAROE-BANK gelopen waren hoorde ik die mannen die aan ENGOLFS HOFDE visten, spreken over een vuurspuwende berg eerst dacht ik dat ze het over de EKL hadden maar naderhand hoorde ik dat er aan VESTMANAYER een vuurberg ont-sprongen was en de rookzuil was op 100mijl zichtbaar, en dit was op de weg die ik moest passeren, ik trachte met hen in verbinding te komen om te weten hoer ik er vandaan moest passeren maar geen mens kon mij inlichten ik riep Oostende Radio OP ook zij konden mij niets vertellen RIKJAVIK was zoo druk bezet dat ik wel 12u moest wachten voor ik verbinding kreeg en ik kreeg beric ht dat ik gerust binnen door de VESTMANAYER mocht varen het was nacht toen wij daar aankwamen wat een vuurgloed spoot daar naar omhoog dat is iets wonderbaars dat er daar op een plaats waar wij in het voorjaar altijd visten nu zoo een vuurgloed ontstaan was die wel 70a 80 meter hoog spoot echt ongelooflijk toen wij er goed voorbij waren heb ik het schip stil gelegd om dit wonder eens dan zijn wij verder doorgezet naar SNOWFOJOKEL daar hebben wij gans de reis gevist met goed resultaat en als de reis uit was zijn wij nogmaals langs dat wonder gepaseerd maar nu langs de buiten kant van VESTMANAYER, intussen had-den wij al bericht gekregen dat de IJSLANDSE kustwachter op de boord lag van waar men mocht passeren je kan denken dat wij zoo naar mogelijk gegaan zijn om dit wonder nog eens goed te bekijken om dit verder te beschrijven isxxxmoeilijk al wat je kan zeggen is t'is wonderbaar, toen wij binnen kwamen meken wij een zeer mooie reis en ik zoumaars nogmaals een reis doen met de 0317 BELGIAN LADY dit zou een reis met indernissen zijn en tevens mijn laatste reis op ijsland, wij waren dus recht naar de zelfde visserij gelopen maar er was niets te vangen toen zijn wij naar de blinders gelopen dit is een ganse RIFF met half onder water zittende rotsen zeer gevaarlijk wij hebben daar een paar dagen gevist er was zeer weinig te vangen en wij zij teruggelopen naar de snowjokel, er was nog altijd zeer weinig te vangen, maar ik reskeerde zeer veel en ik had telkens een mooie trek, nu zou ik nog wat meer riskeren en ik had geluk een reuze trek 450 bennen maar ik had wat te veel geriskeerd als die vis al aan boord was zetten wij terug uit, en als wij zoo een 1/2u aan de korre lagen sloegen wij vast meteen was het achterste korretouw gebroken en wij wilden winden op het voorste touw en krak de klokkerol tegen dek en het voorste korretouw snijdt af op de zijde, de klokkerol is waar je korretouw doorlooptdaar lagen wij nu een ganse boel verloren met 180 X2= 360 vadem korre touw dit alles was nu nog het ergste niet maar er was geen reserve klokke A/B en dit zou voor ons op een drama uitlopen, wij moesten dus naar binnen voor

Een nieuwe klokkerol, als wij zoo een uur onder zeil zijn word het almeteen van zeer schoon weder vliegende stormik kom in verbinding met RIKJAVIK en verneem daar dat de loodsdienst gestaakt is ik mag dus niet binnenvaren en moet wachten hoe lang? ik dacht bij mijn zelven wachten je weet niet voor hoelang en dan kan de visserij die toch ook veel van het weder afhangtgedaan zijn en dan heb je daar liggen wachten, ik dacht dus wij zetten maar door oost over t'is al route gekort en wij laten ons werk doen in VESTMANAYER niet wetende dat er daar een feestdag was en dat er niet gewerkt werd nu wij lagen nu binnen, en moesten nu maar wachten, intussen was het slechte wedr ook deze kanten opgekomen en tegen dat wij klaar wren hoorde ik de gasten aan ENGOLFS HOFDE spreken van bijliggen ik zat nu tussen twee vuren wat moest ik doen terug lopen west over en als ik daar kwam niets te vangen of oost over lopen op hoop van zegen dan maar het laatste proberen toen wij aan ENGOLFS HOFDE kwamenxxx lagen de schepen bij wij natuurlijk ook na de storm was er totaal niets te vangen nog een uur of 12 rondgezocht niets en doorgezot naar de KIDNEY BANK E over voor 100 mijl nog steeds route kortend, aan de korre gekomen aan de KIDNEY niets te vangen nu begon ik dat toch wat verdacht te vinden en ik liet gans de boel aan dek leggen en begon alles na te meten, het net was in orde alles was in orde nogmaals uitgezet en dezelfde weg afgelegd als de 0286 die een veel mindere klasse schip was dan wij zelf wij gingen samen aan het winden en hij had het dubbele van ons dat kon niet dat mocht niet er moest iets happen, en ja bij nazicht van de planken zag ik dat wij met twee ongelijke planken visten t'verschil was niet zoo groot maar de planken zijn nu juist datgene die zoo precies moet zijn en er waren geen andere a/b dus gezocht en gerammeld met de eene wat te verzwaren de brackecisewat te verzetten maar al wat wij deden was niets gekort, in 3 dagen hadden wij 800 bennen vis gevangen en dit zou ons eindresultaat zijn daar ik het nutteloze van langer uitblijven inszag en er geen tijd meer was om ergens binnen te lopen miek ik de reis maar uit, en daarmede was ook mijn loopbaan ten einde spijtig dat dit op zulk een manier moest eindigen naar omstandigheden was de reis niet slecht maar volgens de kans die ik gehad had was dat zeer biskant d ar alles nu toch de fout was van die stomme klokkerol die zij niet aan boord hadden wat toch op ieder ander A/B was nu t'was voorbijen ADIEU dit is wel degelijk mijn laatste reis geweest Nu moest ik leren wennen aan een leven van zalig niets doen dat was niets voor mij om zoo ineens van zeer agresief naar dat dareljkse nietsdoen, maar lang zou het niet duren of het bestuur van de Fedratie van de belgische zeelieden vroeg mij eens bij hen te komen wat ik dan ook deed, na ons onderhoud was ik al geleverd en verkocht, men had mij gevraagd omin het bestuur te komen wat ik dan ook gretig aanvaarde, dat was nu juist iets voor mij mijn leven had ik tenslotte al altijd ten dienste gesteld van mijn mede mensen ik had al altijd en overal iedereen geholpen wat ik kon of waar ik kon en zekerlijk in ons beroep velen heb ik geholpen ik ben nooit geweest zooals velen die alles voor zich zelf hielden en er maar op los logen als ze iets vingen, in tegendeel als ik meer ving als anderen was ik altijd bereid uitleg te geven hoe ik gewerkt had wat er van de meeste colegas niet kan gezegd worden, sommigen dierven zelfs zeggen ik heb niets gevangen terwijl ze meer vingen als een ander nu zij waren wel gekend maar toch kon ik zelf niet nalaten de waarheid te zeggen ik zei altijd bij mijn zelven diegenen die voor mij wegliggen zal een ander toch niet vangen en ik was altijd gelukkig met een opgewekt gerust geweten en te weten dat ik iemand geholpen had of kon helpen was voor mij altijd een waar genoegen en ik was voldaan op mijn manier en nooit heb ik er ooit maar een oogenblik spijt van gehad, want ik heb altijd veel plezier beleefd als ik een van mijn stuurmannen kon voorstellen aan mijn baas als bekwaam om hem een schip te geven als schipper dat was voor de man in kwestie een waar genoegen te zien hoe zijn schipper het met hem meende en voor mij het grootste plezier als je dan mocht horen uw kandidaat doet het zeer goed, en zonder dat ik het zelf zeg bij mij kregen zij zeker een goede opleiding ik was niet zooals velen die alles voor zich zelf hielden alles wat ik wist of kende leerde ik hen aan en in mijn loopbaan heb ik zeven schippers gemaakt dus ook zeven nieuwe stuurmannen, dit zou later de doorslag geven als wij moesten ons rapport opmaken om als eeredeken aanvaard te worden van de visserij, uit de verschillende schippers werd ik uitgekozen als eeredeken en later ook als Emeritus eeredeken dit heeft wel eenige afgunst vervekt en zeker bij een schipper die altijd zichzelf veel te hoogwaande waar hijnog veel te kort kwam tegenover de persoon die hijxxxxxxx te zien maar tegenover wie hij zeker

54

54

Zijn colegas hij had wel veel geluk gehad en verdiende wel geld maar op het bureel waar je moet je raport indienen als Laureaat van den arbeid en ook als eeredeken, werd niet naar de verdienste gevraagd maar wel wat hebt gij verwezenlijkt in het voordeel van uw beroep, wat hebt gij verwezenlijkt op syndicaal of wat hebt gij verwezenlijkt op sociaal gebied, hier had ik een hele lijst waar de persoon die mij het meest bekritiseerd had, tegenover mijn rapporten een grote zero was, ten eersten ik had op alle gronden geexploiteert geen grond kon men opsommen waar ik niet geweest was, die persoon had altijd de kat uit de boom geloerd en dan wou hij zeggen het eeredekenschap komt mij in den beginne kreeg hij nog wel van velen gelijk maar toen wisten de meesten nog niet hoe men zulk eereteken kon verwerven, maar nadien toen ze op de hoogte gebracht werden dat niet het meeste geld verdienen telde maar wel wat U in het voordeel van het beroep gedaan had en ik kan zeggen ik heb zeer veel en als ieder die mij gekend heeft eens diep in zijn geheugen terugblijkt dan dan zullen zij allemaal eerlijkheidshalve moeten zeggen moeten zeggen Berten Rycx heeft veel uitleg gegeven over verschillende en op verschillende aan- gelegenheden en ook veel colegas geholpen die in een slechte periode waren en niet in het minst de middenslag visserij in den beginne dat ze naar ijs- land kwamen als die mannen willen spreken moeten ze zeker bekennen wat ze van mij geleerd hebben, ik was altijd berijdt uitleg te geven wat ik wel dik- wijls heb moeten horen van mijn colegas, die mij dikwijls zegden gij zult nog stank voor dank krijgen, wat ik dan ook wel degelijk van sommigen heb ondervonden maar men mag de gemeenschap niet laten vallen voor enkelingen en dat was ook mijn principie, maar ik zeg voor die kleine reders heb ik zeker veel geld gespaart, want als je op ijsland niet gekend zijt zouden ze je in een paar reizen plat leggen dat heb ik hen bespaart door de goede uitleg die ik hen kon geven, velen hebben dit openlijk durven erkennen, anderen dierven wel eens zeggen zonder die inlichtingen zou het ook wel gegaan hebben en ik zeg zeker zou dat gegaan hebben, wij hebben het tenslotte ook moeten zoeken, maar het heeft ons veel geld, tijd, en bijzonder veel werk gekost. Want in de beginne dat wij IJsland deden was korre verlies en boel verlies schering en inslag, en t'is meer dan eens gebeurd dat wij voor twee of drie boeien visten om de vuile gronden af te boeien, tot wij de merken op de wal gevonden hadden, dan later met de diepte meter ging dat veel beter, en nog later met de radar ging het nog beter, en dan nog later op het laatste van mijn loopbaan hebben wij ook nog een (LAURENT) gekregen ik zeg wel (LAURENT) dit was wel een hulpmiddel op de traversen, op de visserij konden wij dit instrument niet voor 100% gebruiken, nu dat is allemaal verleden tijd men kan er wel een s over praten maar over doen gaat niet meer, nu ik heb er altijd met hart en ziel voor geleefd en nooit heb ik een gevoel van minderwaarde te had integendeel ik ben altijd fier geweest Zeeman visser te zijn geweest en dit is nog altijd zoo, want nu moet ik terug komen op het feit dat men mij gevraagd had om in het bestuur te komen van de Fedratie der Belgische Zeelieden van beide wereld oorlogen wat ik gretig heb aangenomen dit was in 1963 dat ik in het bestuur gekomen ben, dit was juist iets voor mij hier kreeg ik de gelegenheid mijn ervaringen en mijn kennis terzake, behulpzaamheid en noem maar opuit te spelen, wat ik dan ook in al de jaren dat ik het tot nu doe, met allesrevende macht heb gedaan. Ik heb maar korte tijd gelegenheid gehad van de ervaring en kennis ter zake van de beide voorzitters voor mij te genieten dit waren GUSTAAF LAUVEREINS en ARTHUR ZONNEBEYN rap hadden zij in de gaten wat ze aan mij hadden en s stelden zij voor mij als Voorzitter te kiezen, wat ik in de beginne weigerde, zeggende ik ben nog niet genoeg op de hoogte om hier de leiding te nemen maar zij zegden dat ik dat wel was, en dat zij mij verder zouden bijstaan en gezin hun hoge ouderdom beiden waren om en rond de tachtig jaar nam ik de job maar aan. En ik mag tot nu toe zeggen dat ik onze zaak met hand en tand verdedigd heb



En dat ik voor gelijk wie op mij beroep gedaan heeft, altijd mijn best gedaan om hun aangelegenheden tot een goed einde te brengen, ik heb mij zeer veel werk op de schouders gehaald, maar als ik nu achteruit kijk en zie wat ik tot nog toe verwezenlijkt heb dan voel ik mij gelukkig, en te zien hoe ons mensen dit appreciëren draagt er zeer veel toe bij mij de moed te geven de zaak steeds verder door te, ik heb zeer veel gedaan om ons beroep te laten kennen en waarderen, in Brussel ben ik geweest op de verschillende ministeriën ben ik geweest om onze zaak te laten erkennen, met veel personaliteiten heb ik gesprekken gevoerd, op verschillende grote vergaderingen hebben wij ons stem laten horen, zoals in de SESAO, dit is zoogezegd een militair orgaan van Generaals, Kolonels en noem maar op, om kort te gaan wij hebben hen in Brussel in kennis gesteld met wat ons mannen in de oorlog beteekent hebben. Hoe heldahtich onze ganse vissers vloot zich gedragen heeft op alle gebieden velen hebben hun naam in het gulden boek geschreven, met onvergetelijke daden zoals de evacuatie van Duinkerke, Cherbourg, St Vallery EN CAUX enz....; waar 48 Belgische ~~Schepen~~ Vissers schepen tot het uiterste gegaan zijn om te helpen geallieerde troepen die ingesloten zaten en hun eenigste weg de zee was te ontkomen. Bij hun aankomst in Engeland werden allen bewapend en mochten de visserij voortzetten, wat zeker niet altijd van een leien d kje gelopen is. Nu vroeger heb ik daar reeds veel over uitgelegd maar nu moet ik dat in Brussel gebruiken om onze erkentelijkheid af te dwingen, tot nu toe zijn wij nog niet erkend en wij zijn nu reeds 1979 ik geef hier de datum omdat ik toch wel denk dat wij binnen kort deze erkenning zullen bekomen wel heeft men ons nu reeds een rente toegekend dit vanaf 1970 die tenslotte nog niet overeen stemt met andere categorieën van oudstrijders, wij krijgen namelijk 70fr Per Voor iedere maand effectieve vaarten dit vanaf 15 juni 1940 tot 15 augustus 1945 met een minimum van 6 maanden vaart als basis voor de man zelf en voor de weduwe moet het minimum 24 maanden effectieve vaart zijn als basis de weduwen krijgen bovendien nog maar 2/5 van die 70fr dus helemaal een almoees ik moet zeggen die 70fr moeten aangepast worden aan de endix en worden van kracht Van af 60 jaar. Nu hebben wij in 1978 een verbetering bekomen voor ons weduwen in plaats van 2/5 zullen zij met terugwerkende kracht tot 1976 in plaats van 2/5 50% krijgen de basis word gelegd in plaats van 24 maanden op 12 maanden en dit vanaf 55 jaar in plaats van 60 jaar dat is wedrom al iets dat wij bekomen hebben, maar ons eind doel is nog niet bereikt, nog hebben wij geen erkentelijkheid bekomen t'zij als zeestrijder t'zij als gewapende weerstanders nietegenstaande al ons protesten en de goede hulp die wij krijgen en hier moet ik speciaal vermelden de mensen die mij geholpen hebben van het eerste uur dat ik voorzitter was en dat waren, speciaal Minister Major, ROBERT Decoë Secretaris Generaal van het A.O.V. en Henri DUMARAY Secretaris A.B.B.V. en Zeer in het bijzonder Kolonel PAUL EYGENRAAM, voorzitter van de Officieren bond van Antwerpen die zeker voor mij hemel en aarde bewogen heeft en mij met alles wat je maar kan denken in de hoge wereld in contact gebracht heeft vanaf Luitenant Generaal CRICKILLIE hoogste bevelhebber in het belgisch leger tot bijna alle ministers cabinet chefs enz.... en nog steeds bezig is onze zaak te verdedigen ook mag ik hier zeker niet vergeten Mr JEAN VERLEYEN Docter in de rechten op het ministerie van Justitie die ons ook nooit in de steek laat en zeker ook zijn stem en zijn pen niet gespaart heeft om in ons voordeel te pleiten.

En wie ons vanaf het eerste uur altijd verdedigd heeft is Senator HILAIRE LAHAYE aan deze mens hebben wij het te danken dat ook wij het niet opgegeven hebben want er zijn voor ons zeer veel kritieke momenten geweest momenten waar wij zelfs alleen maar HILAIRE LAHAYE hadden die zich van ons aantrok verder hadden wij van niets of niemand iets te verwachten, dat was voor dat ik in contact kwam met KOLONEL EYGENRAAM, En Mr VERLEYEN nu krijgen wij meer hulp en wat er meer voor ons rechten opgekomen, men begint meer te begrijpen wat de visserij betekent heeft gedurende de oorlog, ik heb hen zeer duidelijk bevestigd dat wij wel degelijk gewapende weerstanders waren, en dit met allerhande bewijzen gestaafd en die mannen uitgelegd hoe wij vooraleer wij mochten aanmonsteren wij een bewijs van gunner moesten hebben, en dit gelde voor de ganse bemanning van jongen tot kapitein, wij waren bewapend met 4 anti aircraft machien geweren 2 LEWIS GUNS en 20ERLIKUNS deze laatste schoten met kleine shells, ook hadden wij boven op de brug twee bakken staan met lichte wijers waaraan twee parachuten verbonden waren als men aan de handels trok gingen die parachuten delucht in en bleven zoo boven het schip hangen dit was gemeend om vliegers die boven het schip vloegen te laten vernestellen.

Dit alles hadden wij zeker niet gekregen om vogels te vangen, vele van ons schepen hebben speciale kanoniers mede gekregen dit waren soms Belgische mariniers, wel engelse soldaten, t'is niet te begrijpen hoe men tegenover ons zoo onverschillig is om onze diensten te erkennen nochtans hebben wij bewijzen genoeg geleverd van moed en zelfopoffering en dit in vele gevallen waarvan ikzelf bijna aan ieder ministerie de des betreffende documentatie overgemaakt heb.

In Engeland waren wij voor ons werk en ons gedrag gerekend als de beste en waren wij zeker de meeste geachte natie van alle in Engeland verblijvende vreemde naties hier in België schijnt men dat niet te weten en als men het toch weet houdt men er zeker geen rekening mede want tot nu toe strijden wij nog altijd voor ons rechten, er schijnt eenige deining te komen Volks vertegenwoordiger Dries Clays heeft nu een wetsvoorstel ingediend die door de verschillende politieke partij en gesteund word hopen wij nu maar dat men tenminsten ook eens aan ons vissers denkt, want de tot nu toe stiefmoederlijke behandeling roept om wraak, en als het nu niet gaat schrijf ik een open brief aan de bevoegde instanties, hen zeggende dat wij zullen afzien nog aan gelijk welke vaderlandse plechtigheid deel te nemen, en dat zij dan ook mogen stoppen met hun schijn heilige lofuitgingen waaronder wij gebukt gaan en al deze mooie eerbetuigingen zoals Zeelieden monumenten Zeeheldenplein en nog meer van die schijnheilige doenwijzen terwijl zij die aan de voet van deze pleinen of monumenten liggen hun toeroepen geef recht aan onze weduwen en aan onze makkers die de verschrikkingen overleefd hebben zij en wij allen hebben onze plicht gedaan naast ieder andere wel erkende oudstrijder, en dat kunnen zij wier leven door ons vissers gered werd slechts beamen en dat zijn er velen zie maar eens ons documentatie in.

Wij zijn nu reeds oktober 1980 nog hebben wij niets bekomen de onrusten in de politiek zijn wel de oorzaak dat de commissie die zo gezegd onze zaak moet onderzoeken nog steeds niet samen gekomen is, wel heb ik gehoord dat er iets op komst is maar wanneer, zullen zij misschien wachten tot ze allemaal dood zijn de helden van 1914- 1918 en dat er maar enkelingen van 1940 1945 zullen over zijn, men zou bijna moeten zeggen t'is zeker zoo, want alles wat hier zou moeten gebeuren kan met een enkele pennetrek van de bevoegde persoon gedaan worden, maar waarom het gemakkelijk maken als het moeilijk ook gaat dit zeg ik omdat bij geen enkele zeeman twijfel kan bestaan nopens zijn pres-tatie de monster boeken en de officiële monsterrollen kunnen er niet om liegen alles staat er wit op zwart wat van geen enkele andere groepering kan gezegd waar er zelfs velen zijn die onrechtmatig aanzien worden als politieke gevangenen hetzelfde geld voor weerstanders en witte brigaden enz...die slechts als de balans was over geslagen en de oorlog bijna gewonnen was almeteens tot een van die groepen behoorden, ik spreek ik zeker niet over iedereen daarom zullen zij die de echte zijn mij dit zeker niet kwalijk nemen want deze mensen weten het ook wel dat het zoo gegaan is na al de ervaringen die wij opgedaan hebben moest het er eens eruit, dit is feitelijk onze zaak niet maar als je ziet hoe zulke mannen paraderen en wij die de verschrikkingen van een oorlog op zee hebben overleefd altijd maar van het lachje naar de muur gezonden worden dan begint er zoo iets als wrok in uw binnenste te ontstaan en daar kan je tenslotte niets aan doen, tot nu toe gaan wij nog altijd gebukt onder allerhande lofuitgingen maar nationale erkentelijkheid voor de vissers zeelieden daar staat niet in hun woorden boek.

Bewijzen moeten ze ons niet meer vragen bijna op ieder ministerie ligt een berg documentatie die moest dienen om onze eisen te staven misschien weten ze nu al niet meer waar al deze papieren zich bevinden, maar weest gerust heren wij zullen er U nog wel aan herinneren nooit zullen wij het op geven tot ons recht zal geschieden, en aan onze opkomende generatie zullen wij zeker goede uitleg geven hoe men ons bedrogen heeft, met al hun schone beloften ons in het vuur jagende om zelf hun mooie job te kunnen houden nu komen ze overal voor de dag met de militaire wet die men ons niet voorgelezen heeft dit is zeker onze fout niet, maar nu gebruikt men dat als wapen tegen onze eisen alle soorten onzinnige redens zoeken ze uit om ons van alle erkentelijkheid te kunnen afhouden, maar moesten zij die er iets kunnen aan doen et hun hand op het hart de zaak der zeelieden eens goed overdenken dan zouden zij zichzelf voelen rood worden van schaamte bij de gedachte dat zij de schuld dragen van deze discriminatie voorlopig zal ik dit hoofdstuk afsluiten doch niet alvorens onze opkomende generatie te zeggen;

62  
Tongens wanneer U ooit in een dergelijke positie terecht komt begaat niet dezelfde fouten als wij vertrouwt geen enkel van die grote mooipraters die je met hun schone woorden en mooie beloften in het vuur jagen om hun eigen job te vrijwaren julie moeten niet zoals al dat andere ongedierte vechten en slaan en allerhande vandalen streken uithalen dat is niet mijn bedoeling maar weest niet de lamme goedzakken wat wij geweest zijn luister niet naar mooi gepraat maar laat alles vastleggen op papier en gehandtakend alvorens hier te stoppen wil ik nog h u lde brengen aan de onbastzuchtige die wij mogen ontvangen in de eerste plaats van Kolonel Paul Eygenraam voorzitter van de officieren bond van antwerpen en Mr Jean Verleyen Docter in de rechten op het ministerie van justitie en beiden oorlogsgeschied schrijvers.

Nu zijn wij reeds oktober 1982 dus meer dan 37 jaar na het einde van de oorlog en nog steeds vechten wij voor onze erkenning wel zijn wij een stepje genaderd maar voor ons is nog altijd opassen geblazen, nationale erkenning is nu toch in t'zicht naar zeker kunnen wij geen financiële voordelen verwachten voor 1985 en dit omdat wij niet in het protocol van 1975 opgenomen werden en dit word hernieuwd in 1985 dus leven wij terug in hoop dat wij er ditmaal zullen bij zijn doch daar zijn wij nogmaals aangewezen op de welwillendheid van de nationale voorzitters van alle oudstrijders maatschappijen en de sociale overkoepelend orgaan van alle oudstrijders maatschappijen van belgie, onze nationale erkenning ligt nu op de raad van state ter ondertekening dan moet het nog naar de koning dus voor ons is nog altijd opassen geblazen.

Wij zijn nu April 1983 ik heb mij voorgenomen ontslag te nemen als voorzitter van de federatie wat ik reeds sedert 1970 ben reden daartoe ik word 75 jaar de natuur vordert zijn rechten ook ik blijf daar niet van gespaard en mede daar ik een meer goede opvolger heb laat ik de federatie niet in de steek want ik zou zeker niet wegegaan zijn noest ik niet zeker weten dat onze zaak in zeer goede handen is met den Heer Frans Lauwereins die toch al overal met mij mede geweest is en ook met alle instanties kennis heeft gemaakt van hoog tot laag ik zeg Frans is een zeer goed element en is reeds sedert verschillende jaren secretaris bij ons dus t'is geen vreemde ook niet voor ons leden waar hij ook zeer goed aangeschreven staat dus op 26-6-83 is het de dag der zeelieden daar zal ik voor het laatste bloemen leggen aan het monument der zeelieden als voorzitter en dat zal het einde zijn van mijn voorzitterschap intussen heeft ons bestuur er voor gezorgd om mijn afscheid op te luisteren met een mooi feest tot mijn grote verrassing heb ik zeer veel geschenken gekregen zelfs van buiten onze lining ik ben zeer veel eer aangedaan de speechen die er gegeven zijn hebben mij dermate aangegrepen dat ik er helemaal doorzat en zelfs geen woord kon uithbrengen ik was te veel gepakt van al de lof en toen Mr Lauwereins een punt aanhaalde waarvan ik soms nog nacht merries heb was het helemaal met mij gedaan dan vloeg alles in een flits terug door mijn hoofd en ik wist zelfs niet meer dat ik een speech in mijn zak had zitten waarin ik eens mijn bestuur wou danken voor de toegewijde hulp die ik altijd van hen heb mogen ervaren en zeer int'bijzonder florimond zonnehoyn die gezegd alles met mij heeft mede gemaakt en die zo lang wij zonder secretaris stonden steeds in de bres gesprongen is waarvoor ik florimond speciaal wilde dan alken maar ik zeg ik zat er helemaal door en kon geen woord meer uithbrengen.

De reden die mij zo geweldig had gepakt was als Frans sprak over het schip dat ik in den oorlog verloren had mij visie is altijd geweest als men zulke dingen mede maakt dat je dat nooit meer kan vergeten en dat er altijd wat van ach ter blijft al is het nog zo lang geleden, poletieke gevangenen en krijgsgevangenen en nog andere groepen oudstrijders krijgen zo veel jaren voor eventuele late zielten of dergelijke die zij nog altijd als gevolg van hun gevangenschap of ongevallen kunnen aanrekenen alleen bij de zeelieden worden onze tegenkomsten luch taanvallen mijn onploffing schip verliezen alleen aanzien als werkhongevallen van oorlogschade geen sprake hier stop ik voorlopig mijn geklaag en wacht verdere gebeurtenissen af.

Na mijn ontslag als voorzitter van de federatie mag ik mij gerust gevoelen er is niets veranderd mijn opvolger doet dit zoals ik van hem verwachtte zeer goed hij blijft zeker ook niet bij de paliken zitten en ik moet zeggen hij houdt mij steeds op de hoogte van zijn werkzaamheden waarvoor ik hem steeds dankbaar ben want al ben ik voorzitter uit al mijn gedachten zijn nog steeds bij de werking van de federatie enzullen dat steeds blijven zo lang ik mij daar eenigzins toe instaat voel was ik niet zeker geweest van de waarde van Mr Lauwereins zou ik zeker gebleven zijn zo lang als het ging maar gezien ik een waardige opvolger had heb ik met een gerust geweten afscheid genomen zonder woordbreuk van



In mijn afscheidsrede op de begrafenisplechtigheid van onze vroegere voorzitter Ir Gustaaf Lauwereins had ik gezegd zijn werk voort te zetten en mij tot het uiterste in te zetten om dit tot een goed einde te brengen ik geloof te kunnen zeggen dat ik mijn belofte nagekomen ben.

Ik ben ook nog voorzitter van de oudleerlingen bond van paster Pype als dusdanig zetel ik ook in de inrichtende macht van de paster pype school en ben ik bovendien nog lid van de jurie in de onderzoeksraad voor zeevaart ook naar deze drie taken ben ik aan het zoeken of er voor mij een goede vervanger is want van nu af wil ik ook wel wat minder verantwoordelijkheid en niet tegenaastande ik reeds verscheidene malen op mijn ontslag heb gezinspeeld blijft men in de vriendenkring mij overhalen voorzitter te blijven ik heb een zeer goed bestuur en int'bijzonder een zeer goed secretaris Ir Roger Declerq gepensioneerd leeraar van de paster pype school die mij steeds zegt voorzitter U blijft U moet zich niet te veel meer aantrekken maar U blijft en zoo is het tot nu toe ook gebleven maar zodra de kans zich voordoet neem ik ook daar ontslag als voorzitter.

Wij zijn nu 24 februari 1984 vandaag krijg ik van mijn opvolger Frans Lauwereins een brief ik bevind mij namelijk op een driemaandelijkse vacantie in Benidorm Spanje die heuglijke brief zal ik zeker niet rap vergeten het bevestigt de zoelang verhoefte uitslag van een strijd die begonnen is in 1934 In september en die onder verschillende voorzitters steeds voortgezet is en waar enkel mijn voorganger Arthur Zonnehoyn en ik zelf de rechte weg hebben gevonden niet tegenaastande Ir Gustaaf Lauwereins hemel en aarde bewogen heeft om de vorzuchtingen van de federatie te laten erkennen is hij volgens mij noodig op het goede spoor geweest wat zijn voorgangers mogen gedaan hebben kan ik niet veel over zeggen ik was nog actief zeemen en kon mij niet veroorloven mij met dergelijke zaken bezig te houden maar van op mijn oprust stelling heb ik mij des te meer ingezet met al wat in mijn vermogen was ik heb documentatie verzameld speech en die ik in mijn bezit had enfin alles wat kon leiden naar een dialoog met de verantwoordelijke personen zoodoende niet ik langs de pers propaganda voor ons vissers en kwam ik in betrekking met personen die zich verwaardigden die vissers te verdedigen zooda als kolonel Paul Sygnaers voorzitter van de officieren bond van Antwerpen waarmede ik overal geweest ben op ministeries, in militaire middelen enfin wat die men gedaan heeft valt niet te beschrijven en zeker heeft hij de waardering van die vissers waarvoor hij zo veel gedaan heeft meer dan verdiend ook Ir Jean Verleyen waarmede ik in contact kwam en die docter in de rechten was op het ministerie van justitie deze beide personen hebben mij steeds de beste inlichtingen bezorgd en mij met alle verantwoordelijke personen in contact gebracht en zooda als ik hierboven zei kreeg ik vandaag van mijn opvolger een brief die gedateerd is 19-2-84 en die spreek als volgt waarde voorzitter en vriend de kerk is door de kerk het statut van nationale erkenning is bij de koning ter ondertekening daar er nog veel meer nieuws was in deze brief over zijn werkzaamheden verleden en toekomst heb ik die brief wel 4 a 5 maal gelzen het statut ordoer niet te geloven en toch staat het er wit op zwart mij ideaal is bereikt ik heb voor ons vissers verkregen wat ik beloofd had zonder natuurlijk te weten waar of wanneer er iets uit de bus zou komen maar toch had ik altijd in mijn kunnen geloofd ik hield mij a altijd voor onze zaak is rechtvaardig onze vissers verdienen alle lof en erkentelijkheid zij hebben zich op alle fronten ten volle ingezet wat niet van iedereen kan gezegd dat heeft mij altijd gesteund in mijn streven en als ik soms meesals het meermals gebeurd is een desillusie opliep dan was ik er rap over heen wanneer ik dacht dat ik het deed voor ons vissersberoep wat ikzelf gedurende 45 jaar met liefde en zeker met grote fierheid heb bedreven dan begon ik zeker dadelijk naar andere mogelijkheden te zoeken om terug de strijd aan te binden met alle middelen die ik ook maar in mijn gedachten kreeg veel nachten heb ik liggen denken hoe zou ik dit of hoe zou ik dat en nu dat mijn doel bereikt is ben ik fier over wat ik gedaan heb ik heb het zeker niet gemakkelijk gehad maar ik beklaag niets van al wat ik gedaan heb ik heb het steeds met volle inzet gedaan mijn beloning is dat ik bereikt heb dat ons vissers de nationale erkentenis gekregen hebben en dat de vissersrij die steeds door zoo weinigen gekend of geoorbidigd word nu in alle lagen van de bevolking gekend en geoorbidigd worden nooit heb ik van iemand kunnen verdragen dat men over ons vissers sprak als overschot van de maatschappij voor mij hebben zij het volste respect te prijzen op de voerster rijen van de maatschappij ik denk dat ik hier nu mijn

plicht gedaan heb ik blijf natuurlijk mijn opvolger nog altijd steunen op alle gebieden hem wacht ten oek nog zware problemen nu wij het statut van nationale erkentelijkheid eid bekomen hebben wacht Mr Lauwereins de zware taak dit statut ten geite te maken t'is te zeggen ons te laten opnemen in het protocol die zoogezegd in 1925 moet vernieuwt worden en waar wij on ons statut in financieel te laten omzetten moeten in opgenomen worden voorwaar geen gemakkelijke taak voor Frans maar h en kennende weet ik dat hij de zaak met dezelfde hardnekkigheid als ik zelf zal doordrijven ik wens hem zeer veel succes en nogmaals op nikan h ij rekenen laat ons hopen dat hij ook de steun mag verwerven van gans ons bestuur en van al ons leden en zeker van alle personen die mij geholpen hebben Frans weet nu al wel wie dat zijn en waar en wanneer zij te vinden zijn.

Vandaag 10 mei 34 moet ik op het stadhuis zijn om een vergadering bij te wonen in verband met de dag der zeelieden die zou moeten plaats vinden op 24-6-34 wat er zal besproken worden weet ik nog niet zeker maar wederom zullen wij ook daar ons beste beentje moeten voor zetten want t'is al een jaar of 3 dat er wat meer luister aan de dag der zeelieden gegeven werd daar men gevraagd heeft de zeewijding te laten geschieden op de dag der zeelieden wat bij zekere personen niet in goede aarde gevallen is, zoo heeft Minister van state Louis Major mij op mijn vergadering het woord gevraagd en niet tegenstaande er in onze statuten staat dat er geen politiekers mogen spreken op onze vergadering was ik verplicht t Louis te laten spreken, als wees van een op zee gebleven visser en dit in de oorlog 14-18 is Louis bij ons een volwaardig lid en in die zin was ik verplicht t Louis het woord te geven ook hadden wij tegenover Louis zekere verplichtingen Louis heeft tenslotte zeer veel gedaan voor de federatie en zeker toen wij h elmaal alleen stonden t'is dan ook in die zin dat ik toen Louis ons zei dat men bezig was de dag der zeelieden van ons af te nemen ik hem mijn woord gegeven heb dat ik nooit zou toelaten dat men onze dag zou afnemen h eelals na afloop van deze hoger vernoemde vergadering wisten wij al dat wij inderdaad niets meer in de pap te brokken hadden niettegenstaande ik zoolang mogelijk getracht heb de dag der zeelieden te behouden in zijn oorspronkelijke sereniteit toch zijn wij moeten wijken voor de luister die men zoogezegd aan de dag der zeelieden gaf maar dit alles is slecht met bijbedoelingen gebeurd, de dag der zeelieden had veel succes en dat succes zoudeh de gieren uitbuiten om de horeca nieuw leven in te blazen in datgene wat zij hadden laten leren gaan nu is h et zoever dat er zelfs voor ons niets meer te zeggen valt op de dag der zeelieden een diep verwaande schepen heeft ons zelfs verbod te groeten voor het nationaal volkslied maar dank erom heit schepen de zeelieden en hun sympathisanten zullen U gedenken bij een volgende verkiezing en zeker de gepaste propaganda maken voor U de vernedering die gij ons hebt aangedaan onze soldaten die gevallen zijn onder de belgische vlag met dezelfde gedurende de plochtich eid niet te mogen groeten is voor ons een ware kachslag geweest de verderedag der zeelieden zal door ons vastgesteld worden en niet zooals U ons aan het stadhuis zegde dat U zult zeggen wat er zal gedaan worden U kunt onze dag afnemen of te minsten U hebt het al gedaan wanneer het in uw kraan past launt U nog verdere narigheden besorgen aan de zeelieden maar denkt erom U de schepen de zeelieden hebben geleerd veel geduld te hebben maar er komt wel een dag dat U hen zal herinneren n eeniet zullen wij U helpen uw geh euren op te frissen 50 jaren hebben wij gestreden om onze nationale herkenning af te dwingen en juist daar hebt gij ons zoo diep getroffen de dag dat wij de nationale herkenning verworven hebben verbied U ons te groeten voor het nationale volkslied naar degenen die wel tegen uw bevel zijn beginnen zingen implants van te groeten die hebt U ongemoeit gelaten wij danken U