

NAKLANK VAN “DE WONDERBARE VISVANGST”

door Roger JANSOONE

“History and story is about taking the chaotic jigsaw of life, making it into a picture and putting a frame around it, so that we can look at it and have control over it.”

Emma Thompson in “Time”

Een laatste ooggetuige ?

Bovenstaand citaat omvat in een notendop waar het in lokale geschiedschrijving *ten gronde* om gaat. Het komt er inderdaad op aan, zoveel mogelijk stukken en stukjes van de *puzzel* te doen samenvallen in een samenhangend en treffend *geheel*, dat vervolgens moet geplaatst worden in een passend historisch *kader*. Die “stukken en stukjes” moeten dan wel doorgaans gevonden of aangereikt worden via verslagen of mededelingen van ooggetuigen, ...inzake plaatselijke geschiedschrijving vaak vrijwel de enige “leveranciers” van bronnenmateriaal, en dat heel zeker in de maritieme sector.

Die ooggetuigen hebben echter fataal de neiging om voortijdig te verdwijnen van dit aards toneel, zodat lokale geschiedschrijving steeds veelal een kwestie wordt van “vijf voor twaalf”. Dus geen onthaasting maar, integendeel, “haast en spoed je *vooraleer het te laat is!*”. Met daarbij dan ook altijd de problematische vraag “als ik of jij het niet doet, *wie* zal het dan *wél* doen??”. Ja, indien men nog wat wil bewaren voor het nageslacht, dan hangt het meestal ergens te bengelen aan een zijden draadje ... Who cares ?

Tot mijn niet geringe verbazing is er nu “te elfder ure” nog een wellicht laatste ooggetuige opgedoken van die merkwaardige kustvisserij tijdens de bezetting. Wanneer, na publicatie van het relaas, toch nog een laatste ooggetuige opduikt, dan is dat steeds mooi meegenomen. Verbazingwekkend is overigens ook het feit dat, in de loop van deze vervolgserie, *uit de actualiteit* vrij regelmatig verrassende zaken opduiken als opvallende *aanknopingspunten* tussen verleden en heden. Zoals - toevallig gelijktijdig met het publiceren van “Structuur van het verzet” (met o.m. het verhaal van Breendonk) - een hoofdartikel in “Knack” (19.02.2014) over het opzienbarend proces van 13 politie-inspecteurs (waaronder 6 vrouwen!), aangaande allerlei mishandelingen die een recent verleden weer in herinnering brengen. De voorzitter van de correctionele rechtbank vroeg zich hierbij af “Hoe is dit allemaal zo ver kunnen komen?”. Tja, als men echt geen lessen wil trekken uit de geschiedenis (althans voor zover nog aangeleerd en gekend!), dan zal men nooit de ware aard van het beestje leren kennen, die ergens diep *in ieder van ons* verscholen zit! Zo wordt het recent verleden helaas nog steeds “geactualiseerd”. Maar laten wij het nu hebben over een verrassing van een heel andere aard, ...en thans eens een bijzonder aangename verrassing!

Een echo vanuit een ver verleden

Zoals mocht verwacht worden, zijn er in deze vervolgserie “Oostende tijdens de bezetting” nogal wat reacties losgekomen op hoofdstuk 17 “De wonderbare visvangst”. Het gaat hier om een aspect van de bezettingsperiode dat blijkbaar velen nog nauw aan het hart ligt, niet alleen vanuit de visserij maar ook heel eenvoudig *als consument*. Want alles draaide toen vooral om ETEN !! Ogenscheinlijk klinkt dit erg banaal, maar in extreme noodsituaties wordt dat plots van het allerhoogste belang ...en een dag vullende bezigheid. Trouwens, in dit herdenkingsjaar 1914/2014

merk ik dat mijn studie over de voedselvoorziening vanuit de zeevisserij tijdens de vorige bezetting (destijds gepubliceerd in "De Plate") thans weer in de belangstelling komt.

Zo o.m. ontving ik vanwege Ignace Camerlinck (85), gewezen kapitein ter lange omvaart en lid van "De Plate" en van het "Koninklijk Belgisch Zeemanscollege", een brief die begint als volgt : " Uw geschiedenis van "Oostende tijdens de bezetting" in "De Plate" vind ik altijd zeer interessant. Ik heb de bezetting meegemaakt als student (van 12 tot 16) in het middelbaar onderwijs van het O.L.V. College in Oostende. Gedurende de zomervakantie van 1943 heb ik twee maanden als scheepsjongen gevaren vanuit Zeebrugge aan boord van de Z.109 "Albatros II". Ik heb Oberleutnant O. Kann *persoonlijk ontmoet* in Zeebrugge en in Oostende. Ik herinner mij nog veel kleine oorlogservaringen. Het zou misschien nuttig zijn, elkaar eens te ontmoeten om erover te spreken. Ik heb een paar foto's uit de bezettingsperiode. Hetgeen ik mij nog herinner zijn geen grote historische feiten maar, zoals u zelf wel weet, "vele kleintjes maken een groot geheel".

In dit ooggetuigenverslag en het nadien gevoerd gesprek (alles samen een echo uit een intussen reeds ver verleden) vinden wij vooreerst de bevestiging dat de Duitse havenkapitein Kann inderdaad een vrij sympathieke man was die heel goed kon opschieten met de vissers (en zij met hem). Er zijn in deze vervolgserie nog niet zo bijster veel sympathieke Duitsers de revue gepasseerd (en dat ligt zeker niet aan de auteur, die - anders dan de meeste lokale geschiedschrijvers - reeds in een vroeg stadium zijn uiterste best heeft gedaan om *ook Duitse* ooggetuigen op te sporen en aan het woord te laten). Maar alleen al die éne "good German" kan al heel wat goed maken, tevens in die zin dat er naast hem ongetwijfeld nog heel wat andere Duitsers waren die het niet zo goed zagen zitten met Hitler en het nazi-regime, zij het dan wel dat er velen slechts tot "inkeer" zijn gekomen na "Stalingrad" in 1943.

Kanns activiteiten beperkten zich niet tot zijn administratieve standplaats Oostende, maar hij was overal aan de kust aanwezig, meer bepaald in Zeebrugge en in Nieuwpoort. Hij had er alle belang bij om de drijvende kracht te zijn achter die hoogst belangrijke haringvisserij. Alzo is hij meteen ook in zekere mate een historische figuur geworden die onbetwistbaar een plaats heeft ingenomen in onze plaatselijke en regionale geschiedenis, ook al was dat allicht tot dusver voor velen totaal onbekend of vergeten (...en ook al zal dat in zijn eigen vaderland waarschijnlijk nooit bekend raken). Want men is nooit "sant in eigen land", zeker niet wanneer je tijdens de oorlog als Duitser je best deed om ook nog een "good German" te zijn.

Een "collegegast" werd scheepsjongen

Interessant is dat in volle oorlog een "collegegast" koos voor een vakantiejob in de *zeevisserij* (veel keus was er toen overigens niet, zeker niet naar de Horeca!). Zelf voel ik mij daarmee ergens verwant, omdat ik tijdens mijn collegetijd in de jaren vijftig eveneens een "maritieme" vakantiejob had, op de lijn Oostende/Dover, als "commis" (hulpkelner) in het restaurant van de "maole". In die sobere naoorlogse tijd van schaarste-economie, lage lonen, structurele werkloosheid en weinig sociale doorstroming, waren vakantiejobs erg in trek bij studenten uit de arbeidersklasse, gewoon uit noodzaak. Want de meeste ouders hadden het niet breed (wel integendeel!) maar - anders dan nu - waren er toen vrijwel geen onbetaalde schoolrekeningen, mede dankzij die vakantiejobs. Ik kreeg aan boord wel nooit dezelfde "zeebenen" als in de visserij, maar het was er evengoed hard werken geblazen, non-stop, zeven dagen op zeven, en dit in heel andere omstandigheden en voorwaarden dan aan wal, terwijl zelfs in de zomer een fikse storm niet uitgesloten was. Het was een harde en goede leerschool voor het latere leven, zelfs al kwam ik in september na deze "vakantie" iets minder kwiek en fit weer naar school als mijn ontspannen en flink uitgeruste klasmakkers uit het toenmalig burgermilieu. En het was telkens ook een vreemd ontwaken op de Elyseese Velden van de Grieks-Latijnse humaniora ...na twee maanden heen en weer te zijn geslingerd op zee, in een

nogal ruw en “prozaïsch” zeemansmidden. Maar toch, “heureux qui comme Ulysse a fait un long voyage ...”.

Ik kan mij dan ook goed in de tijd terugplaatsen naar Ignace Camerlinck, wanneer hij in september 1943 terug plaats nam op de schoolbanken. Wat jobstudenten allemaal gemeen hebben, is dat zij voldoende geld willen verdienen om hun schoolboeken en andere studiekosten te kunnen betalen. Destijds niet alleen qua universitaire studies maar ook wat betreft het college of atheneum, want in de jaren vijftig was het middelbaar onderwijs zeker niet gratis (allerm minst in het “vrij onderwijs”!), en precies daarom ook bestond er toen een “Fonds voor Meestbegaafden”. En voor zichzelf als opgroeiende tiener ook nog wat opzij leggen voor een nieuwe fiets, eigen hobby's en “hebbedingen”, was uiteraard een bijkomende beweegreden, en daarin is er intussen nog niet veel verandering gekomen, tenzij dat het nu gaat om totaal andere “hebbedingen” dan in de jaren vijftig!

Maar voor scheepsjongen Ignace was een dergelijke vakantiejob geen geldkwestie. Als wakkere en vooruitziende knaap had hij via aanmonstering vooral op het oog het bekomen van “vaartijd”, d.i. “aangemonsterde tijd” aan boord van een schip. Van de reële betekenis van die “vaartijd” was hij op de hoogte gebracht door twee kadetten van de Zeevaatschool van Oostende, namelijk Vandepitte uit Heist en Noël uit Knokke. Om het examen af te leggen van luitenant (kustvaart of ter lange omvaart) moest men resp. 24 of 30 maanden vaartijd hebben, en voor het examen van kapitein dubbel zoveel. Reeds gedurende de bezetting wisten de kadetten dat visserijvaart zou meetellen als koopvaardijvaart, maar dan wel beperkt tot 12 maanden. In ieder geval, scheepsjongen Ignace wou gaan varen, en eerst dacht hij te gaan studeren voor de kustvaart aan de Zeevaatschool in Oostende, maar zijn ouders stonden erop dat hij eerst “zijn middelbaar zou uitdoen”. En in 1947 lag de weg dan open naar de Hogere Zeevaatschool in Antwerpen, voor de lange omvaart.

Ook speelde in zijn specifiek geval nog iets anders een rol, namelijk het feit dat een oudere broer en zuster beiden bediende waren op de scheepswerf van Jules Denys aan de “bassing” (het 3^e Handelsdok). Het een bracht het andere met zich mede, en toen daar in mei 1943 het kustvissersvaartuig Z.109 “Albatros II” te water werd gelaten (zie foto 1), ging Ignace als tweede scheepsjongen mee aan boord, voor een proefreis van Oostende naar de thuishaven Zeebrugge. Het beviel hem daar zodanig goed dat hij gedurende gans de vakantie is blijven varen aan boord van de Z.109, meteen een verklaring hoe het komt dat een jongen uit Oostende zich aanmonsterde op een schip uit Zeebrugge. Maar voor Ignace was dat van minder belang, want hij voelde zich echt thuis in zijn “werkkring”, een sympathieke en goed op elkaar ingespeelde bemanning (zie foto 2), met als gezagvoerder schipper Gaston Tahon (uit De Panne) en als motorist Robert Deruyter (uit Gistel), beiden ook al niet van Zeebrugge. Oostende was immers in 1943 al zodanig een “magneet” geworden voor al wie het wou gaan beproeven in die bijzonder winstgevende haringvisserij, dat Zeebrugge en Nieuwpoort zich mochten verheugen op een zekere mate van “inwijking” uit andere kustgemeenten en zelfs uit het hinterland.

Op de scheepswerven werd er intussen gebouwd dat het een lieve lust was, in oorlogstijd wel alleszins een bijzonder *paradoxe* ontwikkeling van de vissersvloot! Die opvallend gunstige evolutie ging ook niet onopgemerkt voorbij in het binnenland, meer bepaald bij nogal wat kapitaalkrachtige investeerders. Zo was bijvoorbeeld wat betreft de Z.109, een mede-financier (en bijgevolg mede-eigenaar) een Baron de Brouwer uit Pommeroeul, niet zo direct een oord dat de lokroep van de zee normaliter had kunnen bereiken! Wie zong er ook weer “La mer”?

Varen onder Belgische vlag ?

Tijdens de bezetting was de Belgische vlag uitdrukkelijk verboden (dit gold niet voor de leeuwenvlag ...maar dat is een totaal ander verhaal!). Trouwens, in alle bezette landen zag je enkel nog de hakenkruisvlag, en dan nog meer dan menigeen wel lief was. Maar wat betreft onze

visserstvootten zaten de Duitsers hieromtrent wel met een probleem. In geen geval mochten Belgische schepen nog onder Belgische vlag varen, doch anderzijds moest “de vlag de lading dekken”, in die zin dat Belgische vissersvaartuigen (koopvaardijschepen kwamen uiteraard niet meer ter sprake) *op zee* toch op een of andere manier als dusdanig moesten “herkenbaar” zijn, en dit om zeer evidente redenen. Er werd dan maar gekozen voor een tussenoplossing: onze schepen mochten *niet onder* maar *met* een Belgische vlag varen (en zelfs met drie vlaggen), en dit als *signaal* voor herkenning en vooral voor *beveiliging* tegen een geallieerde aanval (te vergelijken met de Rode Kruis-vlag bij het transport van gewonden). Concreet betekende dit dat de Belgische vlag was *geschilderd* op de voorplecht, zowel aan bakboord als aan stuurboord, naast het registratienummer, terwijl tussen beide masten in het midden via een metalen plaat een Belgische driekleur werd gehesen onder een verwijzing naar de thuishaven (O, Z of N). In de haven waren deze Belgische kleuren dan ook voor iedereen goed zichtbaar, ...en dit was dan ook de enige plaats in België waar dit het geval was! Anderzijds hadden de Franse vissersschepen bovenop de stuurhut een geschilderde “cocarde tricolore”, dus goed zichtbaar en herkenbaar door een overvliegend vliegtuig.

Die “tussenoplossing”, noodgedwongen ingevoerd, was iets waaraan de Duitsers zeker geen ruchtbaarheid wilden geven. Het was dan ook streng verboden hiervan foto's te nemen. En de kans daartoe was ook zeer gering, om de eenvoudige reden dat toen (en nog lang daarna) een visser geen fototoestel aan boord had (en er meestal ook niet mee overweg kon). Vandaar dan ook het *uitzonderlijk* historisch en iconografisch belang van een desbetreffende foto die Ignace Camerlinck mij uit zijn waardevolle collectie heeft kunnen voorleggen (zie foto 3). Als stiekem en in volle zee op een stampend en slingerend schip genomen foto, is de kwaliteit niet zo best, doch men kan toch duidelijk het registratienummer Z.109 van de “Albatros II” onderscheiden, evenals de Belgische vlag op de voorplecht én tussen de twee masten. Dit is ongetwijfeld een foto die thuishoort in een maritiem museum over de Tweede Wereldoorlog!

Engelandvaarders?

Die Z.109, met een motor van 80 PK en een lengte “over alles” van 17,5 meter, was zeker geen klein “geirnaosbootje” maar toch ook niet veel meer dan dat. Doch groter dan dat mocht er niet gebouwd worden. Het motorvermogen was beperkt tot maximum 120 PK. Dit had alles te maken met de obsessie van de Duitsers omtrent “Engelandvaarders”, opvarenden die van een korte zeereis langsheen de kust zouden kunnen misbruik maken om aan topsnelheid de kust van Engeland te bereiken. In Nederland is dat inderdaad soms wel eens gebeurd. En op de ver afgelegen Shetland eilanden was er zelfs een soort van nachtelijk “pendelverkeer” van de SOE tussen Lerwick en de streek van Bergen in het bezet Noorwegen.

Maar in onze zeevisserij was iets dergelijks vrij denkbeeldig. Vooreerst hadden onze vissers geen reden om de wijk te nemen naar Engeland (zij die dat wilden, hadden dit al eerder kunnen doen in mei 1940). Bij een visser gaat het (zoals bij iedereen) “om den broode”, om een broodwinning, liefst zo lucratief mogelijk. En de kassa rinkelde vrolijk, zelfs zoals nooit voordien, zeker in de “bootjessjowerie”! Waarom dan vrouw en kinderen achterlaten, voor een gevaarlijke overtocht en, indien dit slaagde, voor een onzekere toekomst in Engeland? En zij die nog vrijgezel waren, zaten toch altijd samen aan boord met gehuwde mannen met een gezinsverantwoordelijkheid. Bovendien hadden onze vissers ook op niet-geldelijk vlak geen reden tot klagen, want de Duitsers lieten hen met rust, uiteraard voor zover je de Duitsers zelf met rust liet. Het was een kwestie van “leven en laten leven”. Voor de Duitsers telde enkel “de plaatselijke bijdrage tot de oorlogsinspanning van het Grootduitse Rijk”.

In verband hiermede wijst Ignace Camerlinck ook nog op een paar “maatregelen” die deze “Engeland”-obsessie van de Duitsers extra onderstreepten. Zo moest aan boord van ieder schip, na het binnenvaren de hefboom voor het starten van de motor worden weggenomen en binnengeleverd

bij de "*Hafenüberwachungsstelle*", waarna 's morgens dit "vitaal" onderdeel terug kon opgehaald worden. Dit was meestal de taak van de scheepsjongen, vandaar dan ook nog levendige herinneringen die hij hieraan bewaard heeft. Nochtans was het voor iedere motorist een koud kunstje om ook zonder die "manivelle" de motor aan de praat te krijgen, eenvoudig met behulp van een schroevendraaier! Dit dagelijks wegnemen en terugplaatsen was voor de vissers dan ook een echte "farce", een "objet de dérision" zouden de Fransen gezegd hebben. Een andere "spitsvondige" maatregel bestond in het nachtelijk afsluiten van de toegang tot de haven door middel van een boeienkabel. Maar niemand zou eraan gedacht hebben om op een middernachtelijk uur de doodse stilte te verbreken door een dieselmotor in gang te zetten! Want "Feind hört mit!". Er was ook nog het verbod op een *kompas* aan boord, nochtans al sinds de late middeleeuwen een elementair instrument aan boord van ieder schip. Maar ook zonder kompas zouden onze vissers allicht vlot de weg naar Engeland hebben gevonden! Toch had vrijwel ieder schip stiekem wel ergens een kompas aan boord, al dan niet in zakformaat. Met hun typische en onovertroffen "Gründlichkeit" konden de Duitsers zich echt belachelijk aanstellen. Omdat zij dat allicht wel inzagen, konden zij er zelf ook soms om lachen, al dan niet in het bijzijn van onze vissers. Niettemin, "le ridicule tue ..."

Inzake historische iconografie is het van belang hierbij ook te doen opmerken dat de Duitsers insgelijks geobsedeerd waren omtrent het *nemen van foto's*, niet alleen in een havengebied, een station of omheen "strategische" installaties, maar zelfs gewoon op straat (want er was wel altijd ergens een gebouw dat "taboe" was). De hierbij afgedrukte foto's zijn dan ook niet vanzelfsprekend ...en niet genomen zonder enig risico. Vandaar dan ook dat foto's over de haringvisserij zeldzaam zijn en nog enkel terug te vinden in exclusieve collecties. Wellicht zijn er destijds wel wat meer geweest, maar zoals met zoveel andere historisch waardevolle documenten, is er ongetwijfeld een en ander intussen verdwenen richting "containerpark"...

Quid Oberleutnant Kann?

In zijn onsterfelijke "Metamorfosen"(voor latinisten nog steeds lectuur van de bovenste plank) schrijft Ovidius "Video meliora proboque, deteriora sequor" (Ik zie wel wat goed en beter is, en ik kan het goedkeuren, maar ik ga toch de verkeerde richting uit). Zo kan men het stellen, wat er in historisch opzicht met de Duitse havenkapitein Oberleutnant Kann ("de Witten") gebeurd is. In Oostende was hij in korte tijd quasi uitgegroeid tot een *legendarische* figuur, ...maar om dat te bevestigen en voor het nageslacht te bewaren, heb je historici nodig. Quod non. In eigen land, "in der Heimat", meer bepaald in Hamburg, is er insgelijks geen enkele historicus die tot dusver de voor Duitsland nochtans belangrijke taak op zich heeft genomen om nu eens een echte "good German" aan een nauwgezet historisch onderzoek te onderwerpen. Nee, zo ver zijn ze daar nog niet. Ze zijn wel al gekomen tot in het stadium van de "Verarbeitung" van het eigen (niet zo lofwaardig) oorlogsverleden, en dat is al heel wat! Maar die stille helden, die - elk wat hem of zichzelf betreft - in uiterst moeilijke omstandigheden en voorwaarden steeds nog een stuk Duitse "Anständigkeit" hebben weten hoog te houden, nee, zo ver zijn ze nog lang niet "opgeschoven" in hun historisch onderzoek. Die "stille helden" mogen overigens niet verward worden met de meer opvallende "helden" (opperofficieren, diplomaten en politici) die enkel na "Stalingrad" het geweer van schouder hebben veranderd, doch voordien "begeistert" hebben meegehuild met de wolven.

Voor Ignace Camerlinck, die hem persoonlijk heeft ontmoet zowel in Zeebrugge als in Oostende, was Kann een vriendelijke en sympathieke figuur, tegenover wie de vissers zich zelfs nogal eens kritisch mochten uitlaten over "der Krieg", waarop hij dan diplomatisch en uiteraard voorzichtig reageerde door een en ander te minimaliseren of er een "bon mot" aan toe te voegen. Vanzelfsprekend moest hij zelf goed opletten, want ook hij werd in de gaten gehouden door de Gestapo. Wat niet wegneemt dat hij bij de "Hafenüberwachungsstelle" (volgens Ignace eerst in Zeebrugge als "Oberleutnant zur See") al vlug werd bevorderd tot de graad van "Kapitän-Leutnant", bevoegd voor heel de Belgische kust (en tot in Duinkerke), met standplaats in Oostende.

Vermoedelijk had hij die snelle promotie te danken niet zozeer aan de Kriegsmarine waartoe hij behoorde, dan wel aan de *Militärverwaltung* in Brussel, die in hem een nuttige en betrouwbare bondgenoot meende ontdekt te hebben. Die hoge heren in Brussel hadden immers vooral doelstellingen en prioriteiten van *niet-militaire* aard.

Voor de vissers waren al die graden bij de Kriegsmarine een echte warboel waaruit geen kat wijs raakte, en sindsdien is het er voor de hedendaagse lezer zeker niet beter op geworden. Vandaar hier als bijlage een (mij door Ignace Camerlinck verstrekte) "Dienstgradabzeichen der deutschen Kriegsmarine" (1943). Opvallend hierbij: hierin zijn tevens ... "Musikmeister" opgenomen, wat bijvoorbeeld in een Belgisch militair organigram weinig denkbeeldig zou geweest zijn! "Ja, mit Musik durch das Leben!". Ignace herinnert zich nog de naam van twee andere officieren van de Kriegsmarine, Barowsky en Kauly, doch hieraan heeft hij geen zo'n goede herinneringen. Maar Kann was bovenal een echte *zeeman* gebleven en als dusdanig had hij geen moeite om ontspannen en gemoedelijk om te gaan met andere zeelieden.

Wat de vissers niet gezegd werd ... maar wat zij wel konden vermoeden, was het cruciaal feit dat Kann tevens, vanuit de *Hafenüberwachungsstelle*, een coördinatie-opdracht had t.o.v. de "Stützpunktgruppe Ostende" (onder leiding van Kapitän-zur-See Schneider), als onderdeel van de *Küstensicherungsverbände* (onder bevel van Vice-Admiraal Ruge). Het spreekt vanzelf dat de Kriegsmarine vanuit Oostende af en toe militaire operaties wou ondernemen, ... doch dit mocht het toch al problematisch visserijgebeuren niet doorkruisen. Alzo, wanneer Kann aan de vissers het bevel gaf "binnen te blijven", dan wisten zij dat er "dicke Luft" op til was, of, met andere woorden, "een sortietje" van de Kriegsmarine. Maar indien informatie hierover de I.S. in Londen tijdig kon bereiken, dan was dat daar altijd mooi meegenomen! Zoals gedetailleerd beschreven door Rudolf Weise in "De Plate" 1/2009, zijn nogal wat van die "sortietjes" voor de Kriegsmarine dramatisch verlopen, met telkens doelgerichte aanvallen van de Royal Navy en van de R.A.F. Ter bevoorrading van het in Duinkerke ingesloten Duits garnizoen deed de Kriegsmarine op 12 augustus 1944 nog een allerlaatste uitval, een moedige "baroud d'honneur", maar al dadelijk en compleet gekelderd door de immer waakzame Navy.

Werken en eten op zee

Op zee moest er hard gewerkt worden, want de vangsten waren overvloedig! Schipper Tahon was niet alleen een goede navigator (eigenlijk niet zo relevant bij korte zeereizen) maar hij was vooral een goede leider en begeleider, organisator en taakverdelers. Dat was wel nodig, anders werd het aan boord al vlug een warboel. Zonder dat woord te kennen, deed hij feitelijk voortdurend aan "team building". Het recept hiervoor was goed humeur en een goede geest onder de bemanning. De hierbij afgedrukte foto is op dat stuk zeer duidelijk: een bemanning die als "een kliete mussels" werkelijk aan elkaar hangt! Geen wonder dat scheepsjongen Ignace zich al dadelijk opgenomen voelde in deze ploeg ... en dat hij maar bleef varen en voortvaren tot hij ten slotte weer naar school moest. Op bedoelde foto is hij trouwens als het ware de centrale figuur, zo wat "de mascotte van het regiment"! Voor een kind waren er toen zelfs in oorlogstijd beslist veel goede momenten in het leven.

In tegenstelling tot Oostende (zie hoofdstuk "De wonderbare visvangst") was er in Zeebrugge wel degelijk direct (*en niet indirect*) bewaking op zee door de Kriegsmarine zelf, via Duitse militairen of via Vlaamse Wachten, om de eenvoudige reden dat er in Zeebrugge weinig of geen "technisch werkloos" personeel van het Zeewezen voorhanden was. Maar ook zij onttrokken zich van geweer en uniform zodra het schip buitengaats was, om niet op te vallen bij het eventueel overvliegen van een Spitfire. En ook zij maakten zich nuttig aan boord, al was het maar om bij hun terugkeer aan wal eveneens te worden bedacht met een "zootje vis".

Wat het eten betreft, was er aan boord een “middagmaal” bestaande uit brood en “kookvis”. Wanneer wij het hebben over “gekookte vis” dan denken wij aan kabeljauw of schelvis, maar in de kustvisserij vist men enkel in het najaar op “gullen” (jonge onvolwassen kabeljauw). De rest van het jaar moest men zich dan maar behelpen met het koken van platvis, niet zo voor de hand liggend, maar vis bakken aan boord was niet mogelijk. Er was enkel de kookhaard voor het koken van garnaal op zee. Scheepsjongen Ignace had maar weinig trek in dergelijke “kookvis”. Bovendien was hij nogal vaak zeeziek. Spijts het tonicum van de zilte zeelucht bleef het voor hem doorgaans bij het kauwen van wat brood, met uiteraard bij iedere thuiskomst een uitgebreid avondmaal voor een hongerige jonge leeuw!

Mijnalarm!

Merkwaardig is ook zijn getuigenis aangaande het bestendig gevaar van mijnen op zee. Op 12 augustus 1943, toen hij nog maar een maand op zee was, verdwenen na een mijnontploffing twee Oostendse vissersvaartuigen met man en muis. Het ging om de O.29 “André-Adrienne” (schipper Charles Germonpré) en de O.33 “Ecovis 1” (schipper Amedé Vanbesien). Deze ramp verwekte in Oostende veel beroering, en veiligheidshalve bleef de dag nadien heel de Oostendse vissersvloot in de haven. Doch de Kriegsmarine zag dat niet zo goed zitten en besloot “bij wijze van proef” vissersschepen van Zeebrugge uitzonderlijk te laten vissen voor de rede van Oostende, gelukkig met goed gevolg. Er gebeurde niets en de visserij kon hervat worden. Maar op 2 september 1943, dus al drie weken later, was opnieuw een Oostends schip het slachtoffer van een mijnontploffing, de O.99 die weliswaar niet zonk maar waarbij toch een matroos is omgekomen. Daarna was het een tijdje rustig tot op 5 november 1943 door een mijnontploffing vier vissers werden gedood aan boord van de N.141 “De Zee”.

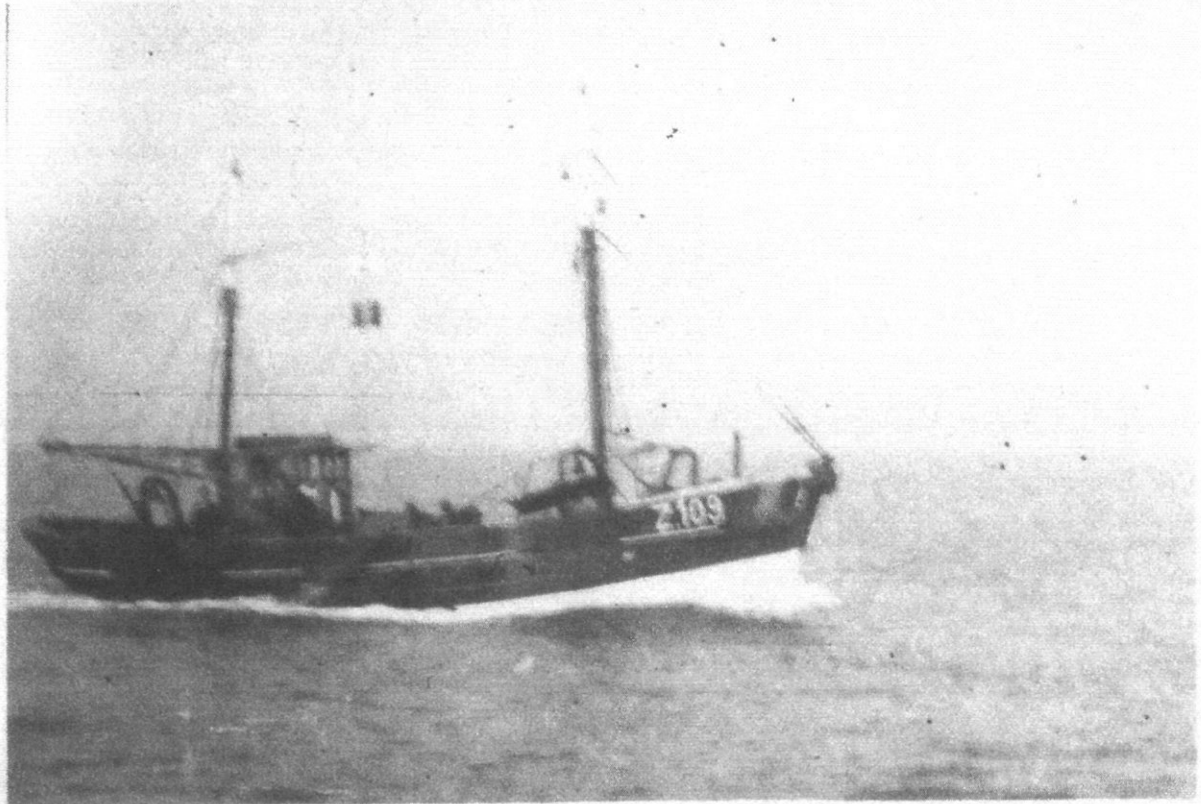
Niet voor niets zong men toen “Want de zee ligt vol met mijnen, en wie weet? Zie ik je nog weer?”. De vissers verdienden weliswaar een mooie cent ...maar het was hun gegund want het was “bibbergeld”! Door die problematiek begon voor onze vissers de oorlog eigenlijk al in september 1939, dus *vooraleer* de oorlog ook voor het neutrale België begon op 10 mei 1940, en die oorlog bleef zo maar voortduren, *nog lang nadat* de oorlog officieel beëindigd was op 8 mei 1945. Dat is iets dat vaak wordt vergeten of uit het oog verloren. In zekere zin zijn ook onze vissers “oudstrijders”, maar dan wel van de *oorlog 1939/1949*!!

Koninkrijk België?

Als scheepsjongen, officieel aangemonsterd aan boord van een Belgisch vissersvaartuig, kreeg Ignace Camerlinck een “Zeemansboekje”, met bovenaan de vermelding “Koninkrijk België”. Het kan verbazing wekken dat dit in 1943 nog steeds het geval was, want sinds 28 mei 1940 had (althans voor de Duitsers) het “Koninkrijk België” opgehouden te bestaan en was het nu een “*Militärverwaltungsgebiet Belgien und Nord-Frankreich*” geworden, zonder koning, zonder regering en zonder parlement (en zelfs zonder vlag). Maar net zoals die kwestie van de bevlagging, was dit blijkbaar een *tussenoplossing* om de schijn hoog te houden van een ogenschijnlijk “neutrale” koers van de Belgische vissersvloot. Ook hierin wou de veelal *pragmatisch* ingestelde Militärverwaltung de zaken niet op de spits drijven. Dat een Belgische visser een zeemansboekje “van het Koninkrijk België” op zak had, ...so what?

Sub “persoonsbeschrijving” omvat zo’n zeemansboekje wel enkele grappige “kentekens”, zoals de rubriek “huidbeprikking of andere bijzondere teekens” (bedoeld wordt: tatoeage) en “handteekening van den zeeman” (bedoeld wordt: handtekening) en “vingerdruk” (in plaats van vingerafdruk). Het was nog een tijd van gebrekkig Nederlands, met tegelijk toch ook een drang naar “taalpurisme” (het zoveel mogelijk vermijden van “bastaardwoorden”).





Dienstgradabzeichen der deutschen Kriegsmarine												
Großadmiral	Generaladmiral	Admiral	Vizeadmiral	Konteradmiral	Kapitän z. See u. Kommandore	Kapitän z. See	Fregattenkapitän	Korvettenkapitän	Kapitänleutnant	Oberleutnant z. See	Leutnant z. See	
Admirale					Stabsoffiziere					Leutnante		
Obermusikinspizient	Musikinspizient	Stabsmusikmeister	Obermusikmeister	Musikmeister	Stabsoberfeldwebel	Oberfeldwebel	Oberfähnrich z. See	Stabsfeldwebel	Feldwebel	Fähnrich z. See	Kragenpatten	Ärmelabzeichen
Musikmeister					Keine Ärmelabzeichen Fähnrich Laufbahnabzeichen					Ärmelabzeichen Obermaat Maat		
					Unteroffiziere mit Portepee					Unt. Off. ohne Portepee		
Oberstabsgefreiter	Stabsgefreiter	Hauptgefreiter	Obergefreiter	Gefreiter	Matrose	Seekadetten	Kadetten des Marinebauwesens					
Mannschaften												

Al met al een uitzonderlijk getuigenis van wellicht de laatste nog in leven zijnde ooggetuige van/ en deelnemer aan deze historische scharnierperiode, niet alleen wat betreft de bezetting als dusdanig maar ook in het ruimer geheel van onze visserijgeschiedenis, met daarbij dan nog de late ontdekking van foto's die belangrijk en uniek zijn als tijdsdocument. Voor "De Plate" is dit beslist een aanwinst in een al lange reeks van historische getuigenissen.

ILLUSTRATIES:

- tewaterlating van de Z.109 "Albatros II" in Oostende (mei 1943)
- bemanning van de Z.109 (in het midden: scheepsjongen Ignace)
- de Z.109 op zee (met Belgische bevestiging)
- tabel "Dienstgradabzeichen der deutschen Kriegsmarine"