

door François COOPMAN

Toen na de val van Antwerpen op 10 oktober 1914 het duidelijk werd dat er geen houden was aan de opmars van het Duitse leger naar de Belgische kust begon een ware volksverhuizing van onze vissersbevolking. Een gedeelte van de Oostendse sloepen zochten de Noord-Franse havens op, een tweede groep sloepen vaarde in konvooi en onder begeleiding van een Staatsvaartuig naar Lowestoft terwijl de stoomtreilers via Folkestone terecht kwamen aan de westkust van Groot Brittanië.

De stoomtreilers O.170 "Delta A" en O.171 "Delta B" van de rederij N.V. Delta lagen, volgens sommige bronnen, aan de ketting te Oostende, t.t.z. wegens financiële moeilijkheden was het de rederij verboden haar vaartuigen te laten uitvaren op visvangst. Doch op de vooravond (14 okt.) van de bezetting van Oostende verlieten ze beide de haven van Oostende, waarschijnlijk op bevel van de Zeevaartautoriteiten. In Folkestone werden 71 vluchtelingen aan wal gezet en de O.171 legde op 19 oktober aan in de haven van Milford Haven terwijl de O.170 eerst nog Plymouth aandeed waar ook de O.202 gemeerd lag.

Het duurde nog enkele maanden, wegens moeilijkheden met de bemanning, vooraleer de O.171 kon uitvaren op visvangst. Doch eens alles geregeld met de Belgische Waterschout en de plaatselijke maritieme autoriteiten trok de O.171 op visvangst. Gezien de Vice-Admiraal H. DARE, maritiem bevelhebber van het District Milford Haven nog op 23 februari 1915 verklaard had dat de vissersvaartuigen nooit zouden aangevallen worden door U-boten was de bemanning er op gesteld een mooie stuiver te verdienen in hun nieuwe omgeving en visgronden. De Vice-Admiraal had echter zonder de waard gerekend. Honderden Britse vaartuigen waren reeds door de Britse Admiraliteit opgeëist om dienst te doen als mijnenveger, patroeljevaartuig en hulpvaartuig. De weinige resterende vissersvaartuigen speelden nu een belangrijke rol in de bevoorrading van vis voor de bevolking. En dat fenomeen was ook de Duitse Admiraliteit niet ontgaan.

Het zeeverslag van zijn laatste reis, opgesteld door de kapitein van de O.171, Pierre PITELJON, werd waarschijnlijk met veel aandacht gelezen door Vice-Admiraal DARE !

"Woensdag 2 juni 1915 om 14 ure bevond ik mij aan de korre op 18 engelsche mijlen Z.W. bij W. van het lichthuis "Bishop Rock" (1) toen er in het W.Z.W. op omtrent 900 meters de duitse U34 (2) te voorschijn kwam en op ons begon te schieten. Ik riep de mannen aan dek smet de korretouw las en draaide mijn schip met de kop weg om vol spit (3) te vluchten.

De mannen van de sousmarin schoten zodanig voort naar ons dat de ballen tegen op ons schip vlogen en dat de hulpstoker Frans DEWITTE, reeds aan het been getroffen was door een bal of stuk ijzer. Ons leven in gevaar ziende deed ik 't schip stoppen en haalde onze Belgische vlag, die bijstond, eenige keeren op en neer.

De sousmarin naderde gedurig al schietende en deed teken dat wij van 't schip weg moesten. Wij hebben dan de boot (4) uitgezet en zijn er in gegaan. Hij is dan rondgedraaid langs bakboordzijde voortgaande met ons te beschieten. Vervolgens deed hij ons aan boord van de sousmarin komen en vroeg de reden waarom ik niet onmiddellijk gestopt had. Ik antwoordde dat ik stil voort gemalen (5)

had om mijn korreboel te winden (6) ondanks ik vol spit willen weglopen had.

Hij is dan, onze boot op sleeptouw nemende, tot tegen ons schip gegaan, heeft ons terug in de boot gezonden met bevel eene bom (7) over te brengen en terzelvertijd ons goed (8) uit te halen. Wij kregen daarvoor een half uur.

Daar onze boot in slechte staat was van tegen de sousmarin te stooten en dat de "Delta B" reeds aan het zinken was hebben wij geweigerd want vijf minuten nadien zagen wij reeds ons schip zinken. De sousmarin heeft ook nog tweemaal naar de drifter GT 594 geschoten die kunnen vluchten heeft.

Om 17 ure werden wij opgenomen door de patrolboot "Devonland" M220 van Milford Haven die eerst op ons geschoten had zonder ons te treffen daar hij ons voor een sousmarin genomen had.

Na ons de eerste zorgen toegediend te hebben aan boord heeft hij ons te St. Marys (Scilly eilanden) ontscheept. Wij hebben daar gelogeerd en kleederen ontvangen van "The shipwrecked fishermen and mariners royal benevolent society" die ook onze kosten van terugreis betaald heeft.

De hulpstoker Frans DEWITTE is naar het hospitaal van Penzance overgebracht en zal aldaar enkele dagen moeten blijven om zijne wonde te laten verzorgen".

Tijdens de ondervraging door de Belgische zee-commissaris (9) Adolf CLAESSENS, verklaarde de schipper nog het volgende : "Het was schoon weder met lichte bries van 't Z.Z.W.. Wij zijn ongeveer een half uur aan boord van de sousmarin gebleven. Ik vroeg een glas water aan een der duitse matrozen doch dit werd geweigerd. De machinist vroeg aan een matroos, waarom doet ge dit aan kleine visschers, waarop hij antwoordde - dat is oorlog !".

Hieronder volgt de samenstelling van de bemanning van de O.171 op 2 juni 1915.

NAAM	FUNCTIE	VADER	MOEDER	OUDERDOM	ADRES
PITELJON Pierre	schipper	François	FLORISOONE Sophie	Wulpen 48 jaar	Priory Rd. 28
PITELJON Gerard	stuurman	Pierre	DEMESMAEKER Hélène	Oostende 20 jaar	Slarbuck Rd. 9
DEMESMAEKER Alfred	Visscher	Gerard	VAN WULPEN Léonie	Oostende 24 jaar	Slarbuck Rd. 9
REMAUT Leopold	visscher	Benjamin	BRUNEEL Céline	Oostende 24 jaar	Warwick Rd. 14
MESSING Albert	machinist	Albert	POUCK Catharine	Oostende 54 jaar	Upper hill street
CORNU Gustaaf	stoker	Laurent	ZURRAENS (?) Sophie	Oostende 40 jaar	Priory Rd. 9
ALLARY (x) Léonce	visscher	Eduard	DEWAELE Charlotte	Oostende 34 jaar	Greville Rd. 8
LABEKE Jean	hulp- stoker	Pierre	LAMBRECHTS Léonie	Oostende 16 jaar	Warwick Rd. 25
TERPOORTER Adolf	stoker	Louis	DECOSTER Mathilde	Oostende 20 jaar	Robert street 52

DEWITTE Frans	hulp- stoker	David	TIMMERMANS Pauline	Vlissingen 16 jaar	Charles street 123
GONZALES Achilles	visscher	Charles	ZOETE Justine	Adinkerke 21 jaar	Slarback Rd. 70

(X) ALLARY Léonce verloor zijn leven op 3 januari 1918 toen de 0.131 aangevaren werd door de 0.55 (zie De Plate 89/174).

Alle opvarenden van de 0.171 die na hun schipbreuk aanmonsterden op een ander vissersvaartuig werden door het "Comité Refugiés Belges" van Milford Haven vergoed voor het verlies van hun uitrusting. De rederij had immers verklaard dat ze nog in financiële moeilijkheden verkeerde en geen vergoeding kon uitbetalen....

- (1) Vuurtoren, 143 voet hoog (in volle zee) ten Z.W. van de Scilly eilanden - 49°52' N - 6°27' W.
- (2) Behoorde tot de beruchte "dertiger U-boot klasse" die allen op het einde 1914, begin 1915 van stapel liepen. Was gewapend met 4 torpedobuizen en een kanon van 10.5 cm. Werde bovenwater voortgedreven door 2 Diesels van 925 PK, onderwater door twee elektrisch aangedreven motoren van 550 PK. De bemanning bestond uit 4 officieren en 35 manschappen. Gedurende de maand mei 1915 was de U34 zeer actief in het westelijk gedeelte van het Kanaal en zink in 3 dagen tijd zes stoomschepen. Op 1 juni werden er in het St. Georges Kanaal enkele vissersvaartuigen gekelderd. Één ervan, de Victoria (155 T) probeerde te ontsnappen, doch werd doorzeefd door granaten, de bemanning sneuvelde of werd zwaar gekwetst. Voor deze onverantwoorde aanval werd de bevelhebber van de U34, Kpt. Lt. RUCHER opgenomen op de lijst van de oorlogsmisdadigers. De U34 werd in de loop van de nacht van 8-9 november 1918 in de grond geboord door twee Britse oorlogschepen toen ze vanuit de Middellandse Zee (in de omgeving van Ceuta, Straat van Gibraltar) op weg was naar haar thuishaven in Duitsland. De U34 was de laatste U-boot die gekelderd werd gedurende de eerste wereldoorlog.
- (3) Full speed !
- (4) Reddingsboot.
- (5) Gevaren.
- (6) Het ophalen van het vistuig en net.
- (7) Vissersvaartuigen werden gezonken door het plaatsen van enkele explosieven in het ruim.
- (8) Vissers verhuizen niet van het ene schip naar het andere doch halen hun "goed" (uitrusting en beddezak) uit.
- (9) De benaming zeecommissaris werd ingesteld door Besluit van 27 september 1842, in vervanging van "waterschout", benaming ingesteld onder het Nederlands regime. De benaming zeecommissaris kwam er niet toe burgerrecht te verwerven in de scheepvaart-middens en de benaming "waterschout" werd opnieuw gebruikt om de zeecommissaris aan te duiden.

BRONNEN

- Wandelaer sur l'Eau 1931.
- Monsterrol 0.171.
- Rijksarchief Brugge.
- Belgisch-Nederlands Visserij Almanak 1953.
- GIBSON : "The German submarine war 1914-1918".