

SCHIPPER

Pieter P I N C K E T

- 1878 - 1966 -

Isidoor PINCKET

Isidoor PINCKET is zoon van Gustaaf Pincket en van Anna Pots
Gustaaf is broeder van Pieter Pincket

(medegedeeld door Mw. BLOMME - Oostkamp)

de zoon van Pieter die het boek over zijn vader geschreven heeft is
Pierre PINCKET, gewezen loods: Vlissingen, Gent, Terneuzen. Hij woonde
in 1987 in de Rogierlaan, 21, te Oostende. Telefoon: 80.32.56

Artikels over Pieter PINCKET zijn verschenen in:

- Nieuwsblad van de Kust (21/6/1966)
- Wandelaer - sur l'Eau: jaar ??? getekend SCARCERIAUX

V O O R W O O R D

Dit zijn enige belevenissen uit het leven van mijn vader Pieter PINCKET, schipper ter visserij.

Deze belevenissen zouden we kunnen indelen in drie tijdperken, nl. van vóór de oorlog 1914-18 en die ik maar ken van horen vertellen van hemzelf.

Dan gedurende de oorlog.

Deze zijn ook van horen vertellen van hem, maar met dit verschil, dat ik de eerste maar gehoord heb, jaren nadat het gebeurde, de tweede zeer kort na het gebeuren.

De derde, deze tussen de twee oorlogen.

Deze gevallen heb ik zelf meegemaakt als, laat ons zeggen, toeschouwer in een groot theater, waarvan ik er persoonlijk heb meegemaakt, en de bijzonderheden hoorde van de verscheidene medespelers.

Mogelijk zal de volgorde van deze gebeurtenissen niet volledig kloppen, maar ik schrijf deze feiten nu, jaren nadat ik ze voor het laatst heb gehoord.

Wat ik er ook nog zou willen aan toevoegen, dat wanneer hij over die zaken sprak, dat dan meestal gebeurde als gevolg op een gesprek dat daarop van toepassing was, met een of ander persoon, ook dat die vertellingen altijd dezelfde waren, juist zoals ze waren gebeurd, nooit iets erbij of er af.

Dit schrijven zal wellicht niet klinken zoals het hoort, maar een schrijver ben ik niet, verre van dat. Een gewone brief schrijven is voor mij al een hele karwei, die ik pas uitvoer als het volstrekt nodig is.

Wat het hiernavolgende relaas betreft, ik schreef dit tijdens een periode waar ik mij verveelde en zomaar ineens op het idee kwam deze herinneringen op papier te zetten.

Dus zal ik maar het gezegde van de pianospelende cow-boy aanhalen en zeggen : "schiet niet op de pianist, hij doet zijn best" !

Het is ook niet de bedoeling dit schrijven geheel noch gedeeltelijk te publiceren, daarom is het ook verboden aan eender wie, afschriften van dit werk, of gedeelten ervan over te nemen.

HOE JE VLUG VAN STRAATBENGEL, VISSER WORDT

Daags van zijn plechtige communie, ging hij spelen met de anderwat en kallewat "pinkelen".

De anderwat, een stuk van een bezemsteel van + 10 cm lang, en aan beide uiteinden in punten gescherpt. Dat moest men wegslaan, door met de kallewat, of slaghout op een van de toppen te slaan, die draaiend wegvloog.

De tegenspelers moesten trachten de anderwat op te vangen. Dat deed mijn vader met behulp van zijn bolhoedje, onderdeel van zijn communiepak. Het lukte hem de anderwat op te vangen in zijn hoed, maar helaas, het ding ging erdoor.

Bij zijn thuiskomst was de reactie van zijn vader, die visser was : "Wat spelen met de anderwat, gedaan met spelen, van nu af aan werken, morgen mee naar zee."

Dat was het begin van zijn loopbaan als visser.

Het begon met de zogenaamde bootjessjouwerij, garnaalvisserij. Hij was toen 10 à 11 jaar oud.

Hij bleef erbij tot na zijn huwelijk, tot hij uit armoede is overgestapt op de grote visserij of diepzeervisserij, t.t.z. met de visbakken.

Aangezien hij geen geld had om degelijke laarzen en oliegoed te kopen, is hij begonnen als stoker, waar hij aan een blauw pak genoeg had. Dat gedurende een periode van + 2 jaar, dan is hij overgestapt naar dek, dus matroos geworden, daarna stuurman en op zijn 28 jaar kapitein.

DE REDDING

Mijn vader had verscheidene eretekens, trouwens zoals bijna iedereen, maar wat daar zo bijzonder aan was voor hem, dat was de eerste in de rij.

De reden, zo zei hij, waarvoor ik deze heb gekregen, doet mij veel genoegen, omdat ik met deze daad iemand gelukkig heb gemaakt.

De woorden waren wel niet zoals ik het hier beschrijf, maar ze waren wel zo bedoeld.

Het gebeurde toen hij nog jong was, misschien al getrouwd. De plaats van het gebeuren weet ik ook niet zeker meer, maar het was wel hier in Oostende of omgeving.

Hij was op weg ergens naar toe, toen hij een kleine samenschooling van mensen zag staan die naar het water keken en iets aanwezen.

Hij ging ook zien wat er aan de hand was.

Hij ontdekte daar een pak haar die op het water dreef. Aangezien alleman daar maar bij stond zonder iets te zeggen of doen, dacht hij dat het een hond was, maar bij nader toezien bleek het een meisje te zijn.

Onmiddellijk sprong hij in het water en haalde het meisje eruit.

Vandaar zijn grote tevredenheid met het bezit van dit ereteken, want deze was voor hem zoveel waard als alle anderen te samen.

EEN BEETJE SCHEEPSHERSTELLING UITGEVOERD OP ZEE,
DOOR NIET GESCHOOLED E VISSERS

Ik weet niet met welk schip het volgende is gebeurd, maar het was wel met een schip van de Pêcheriez à Vapeur (P.V.). Ze visten op Spanje, met- nog een schip van dezelfde rederij. Hoe het ongeval zich juist heeft voorgedaan, kan ik niet meer zeggen. Wat ik nog weet is dat het ongeval zich voordeed door omstandigheden met een Spaanse vissersboot, die de kleine vis, welke weggesmeten werd, verzamelde met vergoeding van geschenken.

Dat was verboden door de reder, maar ja, wie niet weet, niet deert.

Wie nu in dit geval verkeerd deed, het schip van mijn vader of het andere schip, weet ik ook niet, maar beide treilers kwamen in aanraking met elkaar, zodat de verschansing van mijn vaders schip gans ingedeukt werd.

Ja, wat nu gedaan, beide schippers zaten in moeilijkheden, ze hadden iets gedaan wat niet toegelaten was, dus stond beider schipperschap op het spel.

Toen deed vader een van zijn merkwaardige daden, waarvan er in zijn leven, vele zijn gebeurd.

Hij liet door toedoen van de Spaanse vissers, sparren en klinknagels medebrengen.

De verbogen spanten binnenscheeps, die vastgeklonken zaten, boven aan de verschansing en onder aan de dekbalken werden weggenomen door de klinknagels stuk te kappen.

De spanten werden gerecht op het stookhoel.

Om de verschansing te rechten, werden de sparren op maat gezaagd, tussen de verschansing en de zogenaamde enveloppe (1) geklopt waarna de gerechte ijzers terug op hun plaats werden gezet met de medegebrachte klinknagels en alles werd overschilderd.

Hier moet ik aan toevoegen dat het schip juist kwam van op te liggen, dus vers geschilderd was zodat er geen verschil kon gezien worden tussen de oude en de nieuwe verflaag.

Dit moet vermeld worden voor het volgende.

Het lag in de bedoeling alles geheim te houden, maar terug te Oostende, kwam mijn vader een lid van de bemanning tegen die hem zei :

"Schipper we zijn door de een of ander verraden, Mr. Bauwens en de walmachinist zijn aan boord en bezig de verschansing te onderzoeken".

Verder heeft mijn vader over dit geval niets meer gehoord tot na de oorlog, toen hij wal kapitein en walmachinist samen was.

Op een dag moest hij bij Mr Bauwens komen en deze zei hem :
"Pincket ik moet je eens wat vragen, maar niet lachen met mij, indien ik de bal mis sla. Hetgeen ik je wilde vragen ligt mij al lang een beetje dwars, dus wil ik zekerheid."

Hij vroeg of het bovenstaande geval zich wel degelijk had voorgedaan.

Gezien er toen voor mijn vader noch voor de andere schipper geen reden meer was om het nog geheim te houden, bevestigde hij het gebeurde waarop Mr Bauwens zei :

"iemand heeft het ons indertijd verteld, we zijn op onderzoek uitgegaan, maar vonden niets abnormaals, dus geloofden we het niet. Nu ik je beter ken en weet tot wat je in staat bent te doen, heb ik het maar gewaagd het je te vragen."

- (1) Enveloppe - Het gedeelte van het schip boven het machien en de ketel en waar de schouw op staat.

DE VOORLOPIGE HERSTELLING VAN DE GROTE WINDAS

Op een andere keer waren ze aan het vissen in het Engels Kanaal, toen de tussenas van de stoomwindas brak.

De machinist werd erbij geroepen, deze meldde dat hij er niets aan kon doen, het was niet te herstellen zonder de hulp van de mensen aan wal en zonder nieuwe as ; dus binnenlopen in Engeland om te laten herstellen.

Mijn vader antwoordde :

"Meester, wij hebben nog tijd genoeg om binnen te lopen, laat ons eerst eens de zaak goed bekijken, of er geen andere oplossing is."

Na alles nogmaals goed bekeken te hebben zei de meester weer :
"Niets aan te doen schipper we moeten naar binnen."

Ten titel van inlichting moet ik een beetje uitleg geven over het soort van windas waarover sprake.

De gebroken as was deze tussen de as die rechtstreeks aangedreven en bevestigd is op de drijfstangen van de stoommachine en de as met de grote trommels op.

Mijn vader vroeg de machinist om het nodige materiaal te laten halen en onder leiding van mijn vader hebben ze de tussenas totaal uitgeschakeld, door de tandraderen die de onderscheiden assen doen draaien te verzetten, zodat de as met de trommels op, nu rechtstreeks aangedreven werd door de as die de eigenlijke aandrijving doet, zo de tussenas uitschakelend.

Zo konden ze de reis uitmaken zonder kosten en weinig verlet.

Het enige verschil was, dat de korretouwen nu in plaats van langs onder op de trommels werden gewonden, nu langs boven oprolden, want de trommels draaiden nu in tegenovergestelde richting.

Toen mijn vader terug thuis bij de kapper kwam, hoorde hij van deze dat zijn machinist zo een mooi werk had opgeknapt. Mijn vader zei gewoon ja, alhoewel het ganse geval op zijn aanraden en onder zijn leiding was uitgevoerd.

Nog een paar maal moest hij deze vertellingen aanhoren, tot hij in het Café bij Henri Lauwereins kwam en de machinist die daar aan een tafeltje zat met een paar vrienden, het ganse relaas weder bezig was te vertellen, natuurlijk met zichzelf als initiatiefnemer van het ganse werk.

Dat was teveel voor mijn vader.

Hij is naar hem toegegaan en heeft gezegd :

"Ik weet dat gij die praatjes over-al rondvertelt en daar trek ik me niet veel van aan, maar dat je het aandruft dat in mijn tegenwoordigheid te vertellen, dat gaat te ver."

Later is de waarheid aan de oren van Mr. Bauwens gekomen, mensen die uit de school klappen heb je overal. Mr Bauwens zei tegen mijn vader : "ge moest dat gezegd hebben" waarop mijn vader antwoordde: "mijnheer had ik de eer van dat werk moeten opeisen, welke blaam zou dat niet geweest zijn voor de machinist".

Daarop antwoordde de baas :

"ja maar nu kreeg hij een vermelding op zijn papieren, en dit onverdiend, terwijl deze jou toekwam"

Zoals het toen ging, was het niet de diploma's die telden want zover ik weet bestonden die voor de visserij niet, maar wel de prestaties die geleverd werden en vermeld werden op de persoonlijke papieren van betrokkenen.

Terwijl ik zat te kijken naar de T.V. naar een documentaire over walvissen, viel mij nog een gevalletje te binnen, dat zich heeft afgespeeld met een dolfijn en zijn jong.

Het was vóór de eerste oorlog.

ZE waren aan het vissen op Spanje, toen een school dolfijnen rond het schip kwam zwemmen.

Vroeger had de bemanning éénmaal dolfijnenvlees geëten, en hadden dat zeer lekker gevonden. Daarom vroegen ze aan mijn vader, die schipper was, om nogmaals eens te proberen één te vangen.

Eerst wilde mijn vader er niet van weten, maar onder aandringen van sommigen van zijn bemanning, gaf hij tenslotte toe.

Ze hadden een Spaanse vissersboot langsrij, die de kleine vis kwam verzamelen, en deze mensen hadden altijd harpoenen aan boord.

Mijn vader vroeg een harpoen aan de Spanjaarden en ging naar vóór, waar de dolfijnen spelend over en weer van de voorsteven zwommen. Er was een heel kleintje tussen.

Deze zal ik trachten te harpoeneren, zei hij.

De worp was onmiddellijk raak. Het diertje werd aan boord gehaald en schoongemaakt.

Terwijl ze daarmee bezig waren hoorden ze gedurig een soort gepiep, dat ergens uit het water scheen te komen.

Toen ze buitenboord keken, zagen ze een grote dolfijn die gedurig het schip vergezelde in zijn vaart.

Ze vermoedden dat het de moeder was van het kleintje en probeerden het beest weg te jagen met al wat in hun bereik lag. Niets hielp, de dolfijn bleef maar terugkomen, tot mijn vader de knock nam en trachtte het dier aan de haak te slaan, waarin hij lukte. Het- dier liet zich vrijwillig vangen om bij zijn jong te zijn.

Deze opoffering van een dier voor zijn jong, heeft mijn vader dan zo aangegrepen dat het besluit nam nooit meer een jong dier van zijn moeder weg te nemen.

De knock is een lange stok met een haak aan die altijd klaar lag in geval een grote vis uit het net zwom, of gelijk wat er eventueel overboord zou gaan, om het met deze knock te trachten te recupereren.

Ik moet-hier nog bijvoegen en dit wat de dolfijn betreft, je niet mag vergeten dat in die tijd, en heel zeker voor deze mensen, een dolfijn maar een gewone vis was, net zoals alle andere.

De grote dolfijn heeft mijn vader dan aan de Spaanse vissers gegeven.

DE EVACUATIE VAN DE O.131 JOHN NAAR ENGELAND IN 1914

Geruchten liepen, dat de schepen zouden moeten uitwijken naar Engeland, gezien de inval en opmarsch der Duitsers in België.

Zoals het zo dikwijls gebeurt, bijna geen enkel der schippers kon of wilde uitwijken, ofwel hadden ze geen bemanning.

De volgende dag moesten alle schippers op kantoor bij Mr Bauwens komen, ieder werd om beurt gevraagd of ze klaar waren om naar Engeland te varen.

Het antwoord was : JA Mijnheer.

Toen hij bij mijn vader kwam zei deze : "Neen, Mijnheer, ik heb geen volle bemanning."

De baas antwoordde :

"Het zou weer geen wonder zijn Pincket dat gij het niet zou zijn die opmerkingen te maken heeft".

Daarop antwoordde mijn vader :

"Natuurlijk is het wederom ik die durf de waarheid te zeggen, nogmaals ik heb geen volle bemanning en dat is niet mijn schuld. Gisteren in de kroeg hadden ze allemaal een grote mond, de een zou niet vertrekken, de andere kon niet, maar hier durft er geen een zijn mond opendoen."

Daarop nam hij zijn hoofddeksel en zonder nog een woord te zeggen tegen Mr Bauwens of de anderen, is hij weggegaan.

Dat was nu eenmaal zijn aard. Geen gedraai rond de pot, zijn mening en daarmee uit en het was hem onverschillig tegen wie hij het had, maar was hij fout dan kwam hij daar ook voor uit.

De dag daarop kwam hij Mr. Bauwens tegen die hij groette, want die was nog steeds zijn baas. Hij was toen schipper op de O131 JOHN, die hij later verloor.

Toen ze elkaar enige stappen- gepasseerd waren, werd mijn vader door Mr. Bauwens teruggeroepen en deze zei hem :

"Pincket ge moet zorgen dat je schip klaar is om te vertrekken naar Engeland, morgen, en zie dat alles goed proper is en in orde want ik en mijn familie gaan mee met jouw schip."

Mijn vader antwoordde :

"Mijnheer ik heb geen machinist, en een stoker tekort."

Waarop de baas replikeerde :

"Daar zorg ik voor"

Dan vroeg mijn vader :

"Hoe staat het met mijn vrouw en kinderen, want die laat ik niet achter".

Mijnheer zei dan :

"Die gaan als eerste mee met de 0130, schipper A. BLONDE en die vertrekt een dag later."

Zo gebeurde het !

Het begin van de reis met de 0131 verliep goed.

Zij hadden de walmachinist mee voor het machien en een werktuigkundige van de werkplaats voor stoker, beide mensen hadden nog nooit gevaren.

Het weer was zeer mooi en alles verliep normaal, tot de lichtmatroos Ed. Meyers, die later zal blijven met het schip, de aandacht trok van Mevr. Bauwens.

Hij was namelijk de reis stil, kalm en terughoudend begonnen tegenover de passagiers, en onverwacht begon hij wat gekke streken uit te halen en heel familiair te doen met de familie Bauwens.

Toen Mevrouw inlichtingen vroeg aan mijn vader over deze opmerkelijke gedragsverandering, antwoordde hij :

"Dat is niets bijzonders, Mevrouw, dat zijn wij van hem gewoon."

Dat is een teken dat we slecht weer krijgen, dat is onze barometer, en deze barometer had het weer goed voorspeld.

Het gevolg was dat de walmensen het flink te pakken hadden, zeeziek.

Mijn vader die schipper was, is toen moeten inspringen voor stoker, een werk dat hij aankon, gezien hij daarvoor had gevaren, zoals hierudor al vermeld, dus van de brug naar het stookhol en terug.

Toen ze nog ongeveer een viertal uren van Milford-Haven waren moesten ze stoppen omdat de lenspomp verstopt was.

Het schip lag natuurlijk dwarszee te slingeren en te röllen door de zware zeevang, wat niet erg bevordelijk was voor de passagiers, die dat niet gewoon waren.

Daar het te lang duurde, volgens mijn vader, vroeg hij aan Mr Bauwens de toelating de machinist aan de kant te zetten, want hij was van geen nut in zijn toestand, en of hij het machien weder op gang kon brengen, zeggende dat het geen kwaad kon dat de krukas gedeeltelijk in het water draaide en dat ze na een uur of vier in Milford de pomp dan op hun gemak weder in orde konden brengen.

Daarmee ging Mr Bauwens akkoord.

Na een viertal uren lagen ze gerust ten anker op de rede van Milford-Haven, hun bestemming, zonder dat er iets verkeerd is gegaan.

Sedert die reis, zei mijn vader, kon ik zogezegd geen kwaad meer doen voor Mr. Bauwens.

Dat was wel een beetje tegenovergesteld van vroeger, wanneer hij er niet zo goed bij stond.

Dit alles was het gevolg van zijn vrij uitkomen voor wat hij dacht en wat de waarheid was.

Als hij met de baas of de hoofdklerk een meningsverschil had, onverschillig wat het was, dan zegde hij dat.

Daarvoor is Mr. Bauwens hem later nog meer gaan waarderen.

DUEL MET EEN DUITSE DUIKBOOT

Na een tijdje in Engeland te hebben doorgebracht, werden er enkele Belgische treilers uitgerust met een zesponds kanon, waarbij de 0131, dit ter verdediging tegen vijandelijke duikboten.

Op een dag waren ze aan het vissen met de bakboordboel, toen er onverwacht een Duitse duikboot bovenkwam, dwars aan bakboord en hen begon te beschieten.

Mijn vader die toevallig op de brug was, gaf onmiddellijk alarm en bevel de boel, t.t.z. de staaldraden waar het vistuig aan bevestigd was, te kappen, waarvoor alles altijd klaar lag, een ijzeren blok onder de korretouwen, een tranch "groot beitel met steel" en een zware hamer.

Daar de mensen beneden waren, is hij van de brug gesprongen en heeft zelf met een man die de tranch vasthield, de boel gekapt, waarna hij weder naar de brug is gelopen, het roer hard bakboord gelegd, tot het schip met de voorsteven recht naar de duikboot lag, om alzo de kans om getroffen te worden, zo klein mogelijk te maken. Terzelfdertijd met volle kracht varend naar het vijandelijk vaartuig, met de bedoeling het te rammen.

Intussen was hun kanon bemand en klaar om het vuur te openen.

Hun eerste salvo ging samen af met de derde van de Duitsers en toen de vijand zijn 6de schot loste zonder hen te treffen, ging ook hun 6de af, en dat waren geen soldaten maar gewone Oostendse vissers. De Duitse kommandant vond het dan ook gezonder zo snel mogelijk te duiken en te verdwijnen.

Verder hebben ze deze duikboot niet meer gezien, wat ze wél zagen, was dat hun laatste salvo juist terecht kwam op de plaats waar de Duitser was ondergedoken.

AANVAL OP EEN BRITSE DUIKBOOT

Op een andere keer waren ze weer aan het vissen toen er nogmaals een duikboot in hun nabijheid boven kwam, zonder hen echter aan te vallen.

Onmiddellijk werd er alarm gegeven en werden de vlaggen bijgezet die voor die dag door de Britse admiraliteit waren voorgeschreven als erkenning.

Het sein kon ook gewoon gegeven zijn geweest door middel van de Britse marinevlag (white ensign) die, indien ik me nog goed herinner, moest bijgezet worden wanneer ze in aktie gingen. Ook hadden de bemanningen van de schepen die bewapend waren een officiëel marinepak, daarvan moesten ze, in geval van gevecht, ten minste een deel van aan hebben, bij voorkeur de marinepots.

Ook het kanon, werd als gevolg van alarm, onmiddellijk bemand en klaargemaakt.

In dit geval nu, kregen ze van de duikboot geen antwoord, wat wilde zeggen dat hij zich niet kenbaar wilde maken.

Mijn vader gaf bevel het sein neer te halen en terug bij te zetten.

Wederom geen antwoord. Toen zei mijn vader tegen de Engelse luitenant, die elk schip uitgerust met een kanon, aan boord had, (alsmede een kanonier), dat hij nog éénmaal het sein zou laten neerhalen en weder bijzetten en als ze dan geen antwoord kregen, zouden aanvallen.

Dit werd hem afgeraden door de luitenant, maar vader stoorde zich daar niet aan.

Het sein ging weder omlaag om voor de derde maal bijgezet te worden. Wederom geen antwoord of teken van nationaliteit. Hierop gaf mijn vader order het vuur te openen, als verwittigingschot.

Na het geloste schot wachtte de kommandant van de duikboot geen ogenblik meer om zich kenbaar te maken en het goede sein bij te zetten.

Het was een Britse duikboot !

Toen mijn vader terug in de haven was kreeg hij bevel zich te melden op de Britse admiraliteit, waar hij naartoe ging vergezeld van Mr. Bauwens.

Na de nodige ondervraging door de aldaar dienstdoende officier en de uitleg van mijn vader, werd hem gezegd dat dit niet meer mocht gebeuren, dat het hem alleen toegelaten was zich te verdedigen, maar niet om aan te vallen, dus mocht hij in geen geval als eerste het vuur openen.

Daarop antwoordde mijn vader :

"Als ik me eerst in de grond moet laten schieten vóór ik me mag verdedigen, wel dan mag u dat kanon van mijn schip wegnemen, dan kan ik daar niets mee aanvangen, maar zolang dat geschut er staat zal ik het gebruiken als ik denk dat het nodig is.

De Engelse officier zei dan :

"You Belgians hot blood".

Daarmee was de zaak afgelopen.

Bij het buitenkomen was de kritiek van Mr. Bauwens, die zich met de zaak niet had bemoeid :

"Pincket gij durft nogal."

HET EINDE VAN DE 0131 JOHN

De maand Januari 1918 was voor mijn vader de zwaarste en droevigste die hij ooit heeft beleefd.

Het was avond, ongeveer 21uur.

Ze waren met de 0131 John, aan het vissen.

De zee was rustig, weinig wind.

Aan hun stuurboord viste een andere Belgische treiler.

Op de visgronden was het zo geregeld dat een zeker aantal schepen, die niet bewapend waren, moesten in de nabijheid van een bewapend schip blijven vissen.

Wat er juist is gebeurd, kan ik niet meer met zekerheid zeggen maar het kwam ongeveer hierop neer, ofwel was het de 0131 die bewapend was die moest gaan markten, waardoor de schepen onder zijn hoede, in de nabijheid moesten komen van een ander bewapende treiler, ofwel was het tegenovergestelde het geval. Het schip aan zijn stuurboord, het nummer van het schip doet hier niets terzake, moest aan bakboord komen.

Beide treilers visten met hun stuurboordboel.

De 0131 bleef rechtdoor korren, het ander gaf bakboord roer, wat in normale visserstermen uitgedrukt wil zeggen, tegen zijn touw.

Het schip ging overstuur van de 0131 varen, t.t.z. dat was de bedoeling.

Het vaartuig was vrij en kon zo rechtdoor blijven korren zonder dat er iets zou gebeurd zijn, dus alles veilig, toen almeteen het schip onverwacht terugkwam naar stuurboord en alzo recht naar de 0131 toevaarde.

De afstand van beide schepen was intussen zo klein geworden dat een aanvaring onvermijdelijk werd.

De matroos van wacht, die dat zag, riep onmiddellijk mijn vader op de brug. Toen hij zag wat er gaande was gaf hij onmiddellijk noodseinen met de scheepsfluit, dit tot alarm voor de bemanning die zich beneden had begeven.

Kort daarop drong het andere schip met kracht in de 0131 ter hoogte van de brug.

Alles is dan zo vlug gegaan dat het meer tijd vraagt om het te beschrijven, dan het gebeuren zelf.

Mijn vader die vermoedde dat het andere vaartuig achteruit zou gaan riep zo hard hij kon om te blijven vooruit draaien om alzo het binnenstromen van het water zoveel mogelijk te beperken, maar beide schepen kwamen vrij van elkaar.

Mijn vader is dan naar de reddingsboot gelopen, na eerst zijn reddingsgordel en zijn zakchronometer te hebben genomen, om deze klaar te maken, die bij uitzondering tot andere treilers, niet op het achterdek stond, maar boven de machinekap, t.t.z. net vóór de achter- of bezaanmast en achter de schouw.

Terwijl hij met nog iemand van de bemanning bezig was, ontplofte er iets in de machinekamer, vermoedelijk de karbuurbak waar water in liep, waardoor ze niet meer konden voortdoen.

Er was dan maar één kans op redding meer over, en dat was springen of verdrinken, en dat was ook de raad die hij gaf aan ieder in zijn nabijheid, want het schip zonk razendsnel.

Hijzelf werd opgepakt door de boot van het andere schip, na eerst nog hulp te hebben geboden aan een van zijn bemanningsleden, terwijl ze samen in het water lagen, en die hij hoorde roepen om hulp.

Onder zijn leiding hebben -ze dan nog mensen opgevoerd en waaronder zijn stuurman Louis Dedrie, die niet kon zwemmen, maar de raad van mijn vader om te springen, had gevolgd, en die ze hoorden roepen.

Toen ze niets meer hoorden of zagen, zijn ze naar het andere schip gevaren, dat hen aan boord nam.

Op het ogenblik dat mijn vader in het water sprong is zijn chronometer blijven staan, als ik me niet bedrieg stond hij op 3 minuten over 9.

In die nacht is bijna al zijn haar grijs geworden.

Toen hij bij Mr. Bauwens kwam, was dit het eerste wat hij opmerkte, waardoor zijn vraag was :

"Schipper wat is er gebeurd ?"

Toen meldde mijn vader het verlies van zijn schip.

En de bemanning ? vroeg Mijnheer, waarop vader moest antwoorden met het slechte nieuws dat zes mensen vermist waren, zonder twijfel verdonken.

Dit verbijsterde Mr. Bauwens.

Na de oorlog heeft mijn vader een schilderijtje laten maken door L. Joye, deze aanvaring voorstellende.

Volgens mijn vader was de weergave van de ramp, prima geslaagd.



WERDEN VERMIST.

Andre Deman	machinist	rij 2 midden
August Calcoen	matroos	rij 1 links
Leon Allary	matroos	rij 1 tweede van links
Eduard Meyers	lichtmatroos	rij 3 midden
Arthur Degruyter	hulpstoker	rij 3 links
Francis Van Houcke	jongen	rij 3 rechts

Ongeveer een tiental dagen later werd het lichaam van matroos Calcoen opgevist en aan wal gebracht. Mijn vader moest gaan om het lijk te identificeren, daar poogde hij de trouwing van het slachtoffer te schuiven, maar dat ging niet, dan heeft hij met zijn mesje waar een nagelvijseltje aan was de ring doorgevijseld en aan de weduwe gegeven. Toen hij het goudvijsel bemerkte die in het vijseltje zat, legde hij het mesje weg, en heeft het nooit meer gebruikt.

SCHIPPER PINCKET FOTOGRAAF

Gedurende de grootste tijd van bovenvermelde periode, was hij begonnen met fotograferen, waarvan de meeste beelden genomen werden op zee.

Deze foto's trok en ontwikkelde hij allemaal zelf. Dat waren geen films zoals heden ten dage, maar glazen platen die bewerkt waren, alles maat postkaart.

Ieder plaat moest afzonderlijk ontwikkeld worden.

Hij ontwikkelde de platen in zijn hut. Als verlichting gebruikte hij de bakboordlichten.

Kort vóór het overlijden van pastoor PYPE, waarmee hij zeer goed bevriend was, heeft hij bijna al deze foto's aan hem ter inzage gegeven.

Toen mijn vader na de dood van pastoor PYPE zijn foto's ging terug vragen, zegden ze hem dat ze daar van geen foto's wisten.

Hij is nog een paar maal geweest, maar telkens zonder gevolg, dus was hij bijna alles kwijt.

Van hem verschenen ook de foto's in "Het Nieuwblad van de Kust" van 21 juli 1966.

Ook in het boek "Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen" van G. en R. DESNERCK verschenen foto's door mijn vader gemaakt.

In die tijd was de liefhebber-fotograaf eerder zeldzaam, en zeker onder de gewone man.

Er was bijna geen treiler die hij niet gefotografeerd had.

HOE EEN VISSER IVOORBEWERKER WORDT

Na de ramp met de 0131, is hij dan aan boord van de 087 EMANUEL gegaan als schipper.

Zoals het zijn gewoonte was wanneer hij het bevel over een ander schip kreeg, was zijn eerste werk, gans het schip nazien, wat betreft het dek, inzonderheid de boot, de reddingsgordels, kortom alles wat met de veiligheid van het schip te maken heeft, inbegrepen anker en keten.

Het was bij dit nazicht dat hij in de ankerketentak een olifantstand ter grootte van een flinke man, zag liggen.

Hij vroeg wat dit was, t.t.z. vanwaar deze tand kwam en wie hij toebehoorde. Er werd hem gezegd dat ze die tand hadden opgevist en gezien ze niet wisten wat ermede gedaan, ze hem dan maar voorlopig daar hadden gelegd.

Hij vroeg hen of die tand aan hem kon verkocht worden. Daar wilden ze niets van weten. Hij mocht hem hebben. Hij drong nog aan om hem te kopen, maar het baatte niet.

Hij aanvaardde de tand, maar beloofde voor ieder iets uit die tand te maken, en dat deed hij dan ook.

Wat hij al heeft gemaakt uit die tand is teveel om hier te vermelden. Ook herinner ik het me niet meer. Het vermelden waard, is een stuurrad, kompas, sextant, enz.

Alle delen zoals aan een normale sextant, kompas, vouwbenen of passers die beweegbaar zijn, zijn daar ook beweegbaar. Het kijker-tje aan het sextant kan er uitgevezen worden, zoals in werkelijkheid, de kap van het kompas kan afgenomen worden en is hol van binnen, de rookkapjes van de kompaslampjes kunnen worden afgevezen en het kompasje hangt in beweegbare beugels.

Het kompas, nl. het gedeelte waar het kompas in hangt, is aan de buitenkant versierd met gravuurwerk, ook staat zijn naam erop evenals deze van mijn moeder.

Het stuurrad is gemaakt uit juist evenveel delen als een echte en daar is niets aan wat gedraaid is. Alles is gemaakt met vijl en zaag. Hij had zijn werkbankje met bankschroef in een hoekje van de brug staan en dat was zijn knutseltafel, of bank, en dat ging allemaal zingend. Eender welk liedje dat uitkwam kon hij na zeer korte tijd.

Wat ook nog bij dat knutselwerkje staat is het volgende : links van de passers een pleischaak voorhangend aan een soort rek, links een klipankertje, midden de slēche van een log en rechts een dieplood.

EEN ONTPLOFBARE STEEN IN DE KOR

Op een dag waren ze met de O.87 aan het vissen.

De sleep verliep normaal, maar bij het inhalen van het net was deze zo zwaar dat ze tot het beseft kwamen dat er een grote steen in zat.

Almeteens kwam het net veel beter binnen. Besluit : het net is gescheurd en de steen is erdoor gevallen.

Dat het net gescheurd was, dat was juist geraden, maar wat de steen betreft, dat was iets anders, want toen het ding vermoedelijk op de zeebodem terecht kwam, gebeurde er een zware ontploffing, die het schip vierkant uit het water lichtte, de bunkerdeksels die met een halve draai in de gaten waren gedraaid, eruit sloegen, de ruiten van het stuurhuis kapot vlogen en de stoomketel gans ontzette, waardoor alle pijpen of tuben zoals ze zegden, in de ketel, lekten.

Onmiddellijk werd de boot klaargemaakt en gedeeltelijk op de verschansing gezet.

Het schip werd onderzocht op eventuele lekken.

Dit bleek gelukkig niet het geval te zijn. Verder vissen ging echter niet meer, dus terug naar binnen.

Met man en macht werd er hard gewerkt om zoveel stoom te maken als enigszins mogelijk was, want het merendeel van de stoom ging verloren door de lekke pijpen.

Ook werden alle stukken zeildoek die ze aan boord hadden, inbegrepen het zeil van de boot, bijgezet om alzo nog wat hulp te krijgen van de beschikbare wind.

Zo zijn ze tot op de rede van Milford-Haven gesukkeld, alwaar de ketel haar laatste adem uitblies en de machine stil viel.

Wat ze in het net hadden gehad, was vermoedelijk een verloren gelopen torpedo of een gezonken mijn.

Zeker wisten ze het niet, maar wat ze wél wisten was dat ze veel geluk hadden gehad, dat het voorwerp door het net is gevallen en niet is ontploft tegen het schip, want dan had niemand meer kunnen navertellen wat er gebeurd was.

HET BINNENSLEPEN VAN EEN ENGELS VLIEGTUIG

Op een andere keer waren ze weer ter visserij toen ze een watervliegtuig opmerkten, die alsmaar rondcirkelde rond hen, waarna het neerstreek op het water en noodseinen- uitzond.

Op de 087 werd de boel gewonden om te gaan zien wat er gaande was, waarna ze de piloot en zijn maat aan boord namen, het vliegtuig op sleep namen en er mede naar Milford-Haven zijn gevaren.

Ik moet hier nog iets bijvoegen, wat de bewapening van de 087 betreft. Dit schip was uitgerust met een 12 ponds kanon.

Eerst kregen de treilers een zesponder zoals op de 0131, indien ze een bijzondere daad deden, een twaalf ponder.

Het was tengevolge van het gevecht tussen de 0131 en de Duitse duikboot dat mijn vader die twaalf ponder kreeg op de 087, die hij normaal had moeten krijgen op de 0131.

Ook kon hij goed uit de voeten of armen, zoals je wilt, met de semafoon en ook met de morse.

Dat is dan wat de oorlogstijd betreft en wat ik mij er nog van herinner.

SCHIPPER PINCKET RAAKT VERZEILD IN DE POLITIEK

Wat nu komt heeft met politiek te maken.

Alhoewel hij zelf zich met geen politiek bemoeide, is hij er door omstandigheden toe betrokken geweest.

Het was ten tijde van de opkomst van de syndikaten voor de vissers, een zaak die hem wel aantrok, als het maar ging om de verbetering van de vissers.

Hij had op hun vraag om toetreding geantwoord dat hij er niets op tegen had om zich ook te laten syndikeren, zonder dat hij echter een leidende functie wilde spelen, dus als gewoon lid.

Mijn vader vaarde niet op dit ogenblik. Wat de reden hiervan was kan ik niet met zekerheid zeggen.

Mijn oom van moederskant, was kapper van- stiel. Hij was mank en getrouwd.

De kapperszaak floreerde echter niet meer en daarom had hij het eens geprobeerd met varen, nl; als kok.

Er moet hier bijgevoegd worden dat hij niettegenstaande zijn gebrek, goed uit de voeten kon en voor niemand moest onderdoen.

Later is hij schilder geworden en hij zat zo vlug boven op de ladder als een normaal mens. Het was niets voor hem om even in de mast te klimmen.

Hij had een reisje meegemaakt als kok en dat was hem goed bevallen, niettegenstaande hij dit deed als inspringer voor een ander die door een of ander reden niet mee kon op zee.

Hij besloot dan ook te blijven varen, en deze beslissing is het begin geweest van een hele boel verwikkelingen.

Mijn vader zat thuis toen mijn oom bij hem kwam en hem vroeg of hij hem een zeker bedrag wilde lenen. Hij zei dat hij beslist had om te blijven varen, maar dat hij vóór hij kon aanmonsteren op een schip, gesyndikeerd moest zijn.

Hij wilde zich laten syndikeren, daarom vroegen ze hem eerst het inkomgeld te betalen, en dat had hij niet.

Hij had gevraagd of hij dat kon betalen na één of twee reizen, van zijn kordeelgeld "drinkgeld", maar dit werd hem geweigerd. Onmiddellijk betalen of geen werk ! Dat was de tijd van rood of geen brood !

Toen mijn vader dit hoorde, was dat natuurlijk niet naar zijn zin.

Dat maakt, zei hij, omdat ge geen beetje geld hebt om uw inkom te betalen, dat ge geen werk krijgt, dat ge moet kreperen van de honger. Is dat zo, dat ze de vissers zullen helpen ? Goed zei hij, ge gaat niet meer terug naar de bond. We zullen eens zien wat ze mij zullen doen.

De volgende dag is hij bij de oude Heer Bauwens gegaan om te vragen of hij een schip kon krijgen om te varen.

Deze vroeg natuurlijk niet beter, want er lagen veel schepen stil wegens de staking.

Hij vroeg dan of het gelijk was waar hij zijn bemanning vandaan haalde, t.t.z. of hij kon varen met een bemanning die aangesloten was bij het Kristen syndikaat.

Daar had Mr Bauwens niets tegen. Voor hem was het natuurlijk hoofdzaak dat de schepen vaarden.

De reder zei hem :

"Ge kunt de O.75 IBIS die in Gent ligt krijgen."

Daarop is vader naar het Kristen syndikaat gegaan en heeft daar een bemanning samengebracht met mijn oom als kok.

Dan is het spel begonnen. Ze zouden hem afranselen en in het water gooien en meerdere dingen meer in dien aard, ze hebben ze betoogd voor ons huis, we woonden toen in de Amsterdamstraat 10. Dat liet hem allemaal Siberisch koud, zoals men zegt.

Ook dat de Gentenaren het schip niet zouden klaarmaken.

Zelfs de café's waar hij ging zouden het moeten ontgelden, door inwerping der ruiten en zelfs in brand steken.

De dag brak aan dat de 075 klaar was en dat ze naar Gent moesten om het schip naar Oostende te brengen.

Alles verliep normaal tot ze in Gent aankwamen, en een gedeelte van zijn bemanning de schrik te pakken kreeg. Ze zeiden :

"Schipper, ze hebben in Oostende gezegd dat de Gentenaren ons zullen een rammeling geven en in het dok gooien" Waarop mijn vader zonder veel kommentaar hun zei :

"Hier is er geld voor de trein om terug naar Oostende te gaan, met broekschijters kan ik niets aanvangen."

Zo zijn ze aangekomen op de scheepswerven van Beauval, waar het schip in herstelling lag.

Het eerste wat deze mensen zeiden was :

"Wel schipper, u hebt zo weinig volk mee".

Mijn vader vertelde hun dan wat er was gebeurd en wat er gezegd werd.

Daarop vroegen die mensen :

"Die bemanning van u zijn ze gesyndikeerd ?"

Hij zei :

"Ja, maar bij de katolieken"

Deze mensen antwoordden dan met :

"Dat is voor ons voldoende, wij ook willen niet werken met mensen die niet gesyndikeerd zijn. Wij werken hier met uitsluitend gesyndikeerden, het grootste gedeelte van ons is aangesloten bij de socialisten, maar wij hebben er ook die aangesloten zijn bij de katolieken en liberalen, en dat is voor ons voldoende.

De mensen in Oostende die weten niet waarvoor zij staken.

Als wij staken is dat voor hoger loon of betere werkvoorwaarden en dergelijke, maar in Oostende is dat niet het geval."

Waarop mijn vader vroeg :

"Hoe staat het met het schip, is het klaar ?"

Waarop ze antwoordden :

"Schipper uw schip ligt klaar om te varen, en van onze kant, goede reis !"

Des s'anderendaags lag het schip te Oostende.

Toen mijn vader op de kade kwam, stond er daar vóór zijn schip een grote groep mensen.

Hij ging er naar toe en zag dat- er daar een soort heer was die een redevoering gaf, waarin mijn vader de hoofdfiguur was. Hij heeft de mensen die in zijn weg stonden opzij geduwd en is naar dit heerschappij gegaan en heeft hem gevraagd wie hij was.

Hij maakte zich bekend als Mr. zus of zo, afgevaardigde van de socialistische bond te Antwerpen.

Daarop zei mijn vader :

"Wel ik ben Pincket, schipper van dat schip ginder, en dat er maar één eens het lef heeft mij te hinderen om te varen, en u Mr wat komt u hier doen, zijn ze hier geen mans genoeg om hun vuile zaakjes te klaren, zonder dat ze u er bij moeten halen ? U, die betaald wordt met het geld van de vissers, die leeft van hun zweet en bloed ?

Kortom, de man is weggevlucht, zonder nog boe noch ba te zeggen, zijn grootspraak was al met eens gedaan.

Mijn vader zette dan kalm zijn weg voort.

De dag dat het schip moest varen, zal ik nooit vergeten, het zag zwart van het volk, geroep, getier en alle soorten dreigementen en verwensingen, zelfs dat het schip op een mijn moest lopen. Zo is hij uitgevaren, eerst van zijn ligplaats aan de kade, naar de sassen dan door de sluizen, dit alles terwijl hij op de buitenbrug stond, met een flinke sigaar in zijn mond.

Wat die sigaar betreft, dat was ook een van zijn eigenaardigheden. Zolang hij aan de wal was, kon je hem nooit zien of tegenkomen zonder zijn sigaar, maar eens in zee, was dat afgelopen voor gans de reis.

Een zeeman of visser, zei hij, heeft altijd beide handen nodig op zee om zijn werk te doen en voor zijn leven te zorgen, als hij rookt, heeft hij er maar één meer.

Toen de reis ten einde liep wakkerde het vuur weer aan.

Het schip zou niet gelost worden, de vis niet verkocht, en zoals bij de eerste maal, zou het schip niet worden voorzien van kolen en ijs.

Maar alles bleef bij dreigementen.

Hoeveel reizen hij heeft gedaan, weet ik niet, maar geleidelijk is de een na de andere boot weer beginnen varen.

Of daarna alle vissers gesyndikeerd waren, weet ik niet.

Daarna is de Oostendse Rederij of de rode vloot opgericht.

Later vroegen ze vanwege de katolieke partij of hij zich zou willen kandidaat stellen op hun lijst bij de eerstvolgende verkiezingen. Hij aanvaardde, in de hoop om alzo iets te kunnen doen in het belang van de vissers.

Hij werd verkozen als 1ste plaatsvervanger.

Als gevolg van het uitvallen van een der kandidaten, kwam hij in de raad te zitten. De eerste zitting die hij mocht bijwonen was ook zijn laatste.

Gedurende de zitting maakte hij een opmerking, of iets in dien aard, en dat was niet naar de zin van zijn partijgenoten.

Op de volgende vergadering van de partij werd hem gezegd dat hij maar kon spreken als hij voordien de toelating had van de partij, en wat zij beslist hadden.

Zijn antwoord was :

"Als ik mijn gedacht niet mag zeggen, dan heb ik hier geen zaken, en kan ik hier niets verrichten".

Toen hij thuis kwam was het eerste wat hij deed, zijn ontslagbrief schrijven en opsturen.

Dat was het einde van zijn politieke loopbaan.

Hier moet ik nog aan toevoegen, dat wat hij deed in de staking, geenszins bedoeld was tegen het socialisme, daarvoor was hij veel te vrijzinnig en te sociaal, maar tegen het systeem, dat iemand die geen klein beetje geld heeft, geen werk kan krijgen, of zijn brood verdienen.

Was het geel of geen eten geweest, dan had hij juist eender gehandeld.

Ik heb hem dikwijls horen zeggen tegen mijn moeder, die zeer gelovig was :

"Christus was de grootste socialist die er ooit bestaan heeft" !

Ik herinner me nog het volgende :

Ik vaarde toen met mijn vader.

Op de visserijgronden aangekomen, zagen we een andere Oostendse treiler, die daar aan de korre lag.

Het was een van de rode vloot.

Toen we dichterbij kwamen, gaf mijn vader drie aangehouden stoten op de stoomfluit, sein dat gegeven werd als groet.

Van het andere schip kregen we geen antwoord, niettegenstaande er mensen op dek stonden en naar ons keken. Toen vroeg mijn vader aan iemand van zijn bemanning, wie daar kapitein op was. Ze zeiden hem, Zonnekeyn.

Toen wist hij genoeg, ook heeft hij die man dat kwalijk genomen. Had hij nog een kort seintje terug gegeven, dan had ik dat- nog begrepen, zei hij, maar totaal negeren, en dat van vissers tot vissers op zee, dat was hem te bar.

Deze goeden dag of groet werd niet gegeven alleen van kapitein tot kapitein, maar van bemanning tot bemanning.

Zo was het ook als de schepen elkaar gingen praaien. Het eerste wat geroepen werd, was een goeien dag, wat normaal is, maar dat was niet gewoon goeien dag Frans of Louis, maar goeien dag Frans of Louis en "oltegoare" of en "ollemoale".

Dat hij hem negeerde, tot daar, maar dat hij zijn bemanning geen antwoord waardig achtte, en dat van de ene Oostendse vissersbemanning tegenover een andere, en op zee, waar geen enkel ander schip te zien was, dat begreep hij niet !

Vele jaren later toen de vete tussen schipper Blondé, die hem deze daad erg kwalijk had genomen, en mijn vader, was bijgelegd, hadden ze het eens over dit geval, en toen moest schipper Blondé bekennen en toegeven dat mijn vader in die omstandigheden, het bij het rechte eind had, dus dat hij gehandeld had volgens de democratische stelregels, tegen zogezegde dwangmaatregelen.

Iets waarmede hij moeilijk of niet overweg kon, was overdreven onderdanigheid of kruiperigheid, zoals je het wilt noemen. Wel beleefdheid en respekt voor ieder en hun prestaties, op gelijk welk gebied.

Ik heb hem dikwijls horen zeggen, in gesprekken waar 't ging over dankbaarheid tegenover de persoon of personen waarvoor ze werkten, in die tijd gebeurde dat veel : "dankbaar ?, waarvoor ?. Ik heb loon ontvangen van mijn baas, dat is waar, maar daarvoor heb ik hem mijn werk geleverd. Had ik dat niet of maar half gedaan, dan was ik bij hem buitengevloegen."

Hier volgen nog een paar herinneringen over hem, die ik hier tussenwerp, om te proberen aan te tonen hoe hij was met zijn volk op zee.

Bij hem bestond er geen verschil tussen de een of de andere ; allen waren voor hem gelijk, wat waardering betreft en dat was zowel voor de laagste als voor de hoogste in rang.

Het was op de ADY 086, waar ik met hem vaarde als jongen- we hadden juist gewonden, t.t.z. het net ingehaald, en de vis lag op dek, waartussen een grote tarbot.

De kok kwam naar vóór om vis uit te zoeken om 's avonds te eten. Terwijl hij bezig was, riep mijn vader van de brug naar hem : "kok, neem die tarbot maar voor het avondeten".

's Avonds toen hij naar achter ging om te gaan schaften, zag hij de gebakken tarbot op tafel staan. Dat was dan het eten voor de mensen die achter aten, nl. de schipper, machinist, stuurman, marconist, kok en jongen, de rest van de bemanning at vóór.

Toen hij de schaal met vis zag staan, riep hij de kok en vroeg hem of dat gans de tarbot was, waarop deze antwoordde : "ja, schipper".

Daarop zei hij : "Wel kok, hebben de mensen vóór geen mond, die mogen dat ook, draag maar een gedeelte van die tarbot naar vóór en in 't vervolg er rekening mee houden, dat er bij mij, zolang ik schipper ben, vóren hetzelfde wordt geëten als achter, dus geen onderscheid."

Hij was ook geen van het soort schippers dat dacht dat ze vis van de minste waarde, zoals knorhaantjes of kleine wijting moesten eten om geen slechte besomming te maken bij het einde van de reis. Deze soort vis werd ook bij hem verbruikt, maar er was afwisseling. Zijn motief was : wij gaan er op uit om ze te vangen, dus mogen we ze ook wel proeven en weten hoe die smaken.

Zo heb ik ook meegemaakt, dat er voor het avondeten een flinke tong voor ieder van de bemanning werd uitgelegd.

Ieder reis had hij 5 à 6 flessen brandewijn mee. Daarvan dronk hij er gewoonlijk een tweetal zelf uit, dat was 'smorgens één koffje met brandewijn en 's avonds één brandewijn met water, juist vóór de maaltijd, zelden meer. De rest was om uit te delen aan de ganse bemanning, terwijl ze aan het werk waren op dek. Dan riep hij gewoonlijk de jongen of licht matroos, ook wel eens de kok als deze in de omtrek was, en zei dan : "trakteer eens aan de mensen - dan kreeg deze een fles en een borrelglaasje en moest aan ieder van de bemanning een borrel schenken.

SCHIPPER PINCKET, WALKAPITEIN, WALMACHINIST EN
MEESTERKNECHT VAN HET WERKHUIS

Nadien is hij walkapitein geworden bij de P.V. en terzelfdertijd walmachinist en meesterknecht van het werkhuis van deze rederij.

U zult misschien zeggen, drie afzonderlijke werken door één enkel man uitgevoerd, is ook niet, wat men tegenwoordig zou zeggen erg sociaal, maar men mag niet- vergeten dat we toen in een heel andere tijd leefden.

Bij nadere bedenkingen moet ik waarnemen dat het nu ook nog zo gaat, maar dat het nu alleen maar de groten zijn die verscheidene ambten mogen waarnemen en dat zijn er meer dan drie.

Ook is hij door toedoen van Mr. Bauwens kompaszetter geworden, natuurlijk moest hij zich de nodige instrumenten daarvoor aanschaffen, maar deze waren hem te duur, dus heeft hij ze zelf gemaakt.

Waar dit apparaat naartoe is gegaan kan ik niet met- zekerheid zeggen. Volgens mijn zuster zou hij dit in bruikleen hebben gegeven aan zijn opvolger. In elk geval, toen hij stierf was dit niet bij hem thuis, en niemand van ons drie heeft daaraan gedacht, tot nu kortelings, dat mij weer te binnen viel en ik daar inlichtingen over vroeg aan mijn zuster, waar hij zijn appartement had, want totdat hij stierf, heeft hij zijn eigen potje gekookt.

Het lag in mijn bedoeling, indien één van ons dat apparaat bezit, om te vragen het af te staan om bij te zetten in het Heemkundig museum hier te Oostende.

Hier volgen een paar voorvalletjes die je meer als, hoe zou ik het zeggen, als anekdoten zou mogen beschouwen, maar die weer eens zijn aard en manier van handelen aantoont.

Zoals ik vroeger zei, was hij ook meesterknecht van het werkhuis.

Dit was gelegen in de Stockholmstraat ongeveer halfweg tussen de Amsterdam- en de Cairostraat.

Wanneer hij naar zijn bureeltje aldaar ging, moest hij eerst de smidse voorbij die aan de straat lag en waarvan de poort altijd open stond.

Nu had hij opgemerkt dat telkens wanneer hij voorbij kwam, de smid een klopje of vier-vijf of zes op het aambeeld gaf, en dat dit telkens hetzelfde ritme had, dat kwam hem een beetje verdacht voor.

Op een dag, inplaats van voorbij te gaan, stapte hij recht de smederij binnen, en zei tegen de smid :

"Gij niets doen, geen klopjes geven ?"

Toen hij verder het werkhuis binnenkwam zag hij dat er verscheidene mannen bezig waren werkjes uit te voeren die niet tot hun normale taak behoorden.

Daarop heeft hij allen samen geroepen en zegde :

"Ik kan wel verdragen dat jullie iets doen of maken voor jullie zelf, maar niet gedurende de uren van het werk."

"Gedurende schaftijd of andere vrije tijd kan je zoveel werkjes voor jezelf opknappen, zelfs met materiaal van het werkhuis, als je wilt, maar de eerste die ik nog te pakken krijg die dit doet gedurende het werk, vliegt er uit."

En tot de smid : "Geen seintjes meer !"

Op een andere keer moesten er visplanken die voorzien waren van ijzer, alsook herstelde planken, van het werkhuis naar het, wat men zei "gallent", die schuin aan de overkant van de straat lag, gebracht worden.

Dat was een afgesloten, onoverdekte plaats waar die planken lagen in reserve, tegen dat er schepen waren die er nodig hadden.

Gezien dat heel zware en onhandige stukken waren, besliste hij om gans het werkhuis stil te leggen, om zo alle beschikbare mannen te hebben om dat werkje op te knappen.

Toen het werk klaar was, tot tevredenheid van mijn vader, want het was vlug gegaan, zei hij :

"Gauw, we gaan nu maar een pint pakken, jullie hebben het verdiend, en ik trakteer op de hoek."

Het toeval wilde nu dat, terwijl ze allen in het café zaten, Mr. Bauwens voorbijging op weg naar de werkplaats.

Iemand van de mensen- zei hem : "Pier, verkorting van Peter of Pierre, zoals hij meestal werd aangesproken, Mr. Bauwens gaat daar."

Waarop hij antwoordde :

"Laat hem maar gaan".

Toen hun glas leeg was, zijn ze samen teruggegaan, alwaar ze de baas aantroffen, die natuurlijk heel verwonderd was niemand aan te treffen in de werkplaats waar alles stil lag.

Op de vraag van Mr. Bauwens, wat dat betekende, legde mijn vader de zaak uiteen, waarop de baas antwoordde :

"Wel Pincket, ik weet wel dat gij geen gans werkhuis zult stilleggen zonder reden".

Op een dag moest hij aan boord van een van de schepen van de PV zijn. Ze waren toevallig bezig met het schip te provianderen, toen zijn aandacht werd getrokken op de zakken aardappelen.

Dat moesten zakken van 50 kg zijn, hoeveel zakken weet ik niet.

Hij ging er naartoe en pakte er een van op, die hij met- zijn ene hand oplichtte.

Hij vroeg de leverancier :

"Hoeveel kgr zitten er in ieder zak ?"

Deze antwoordde : 50 kgr schipper, zoals normaal.

Daarmee was mijn vader niet tevreden. Hij gaf order aan iemand om een zak te laten wegen.

De leverancier verzette zich daar met klem tegen, daarna smeekte hij bijna dit niet te doen, hier in tegenwoordigheid van verscheidene omstaanders, die er altijd als de kippen bij zijn als er iets abnormaals gebeurt.

Daar trok mijn vader zich niets van aan. De zakken moesten gewogen worden en daarmee uit.

Uitslag : 35 - 38 kg.

Dat was natuurlijk niet naar zijn zin. Onmiddellijk moesten de tekorten bijgehaald worden, met verwittiging :

Ik zal dat nu zo laten, maar indien ik u nog éénmaal betrap, dan hebt u gedaan met leveren aan onze schepen, en dit zolang ik er iets aan te zeggen heb, en denk er aan ik zal het persoonlijk in de gaten houden. Je bedriegt niet alleen de reder, maar hoofdzakelijk de mensen die met een minder hoeveelheid voedsel naar zee moeten, dan wat verondersteld wordt aan boord te zijn, en dat is slechter. Is het niet genoeg dat ze hard moeten werken, dat ze ook nog een tekort aan eten moeten krijgen ?

Toen mijn vader op kantoor kwam, moest hij bij Mr. Bauwens komen, want deze was al op de hoogte gebracht van wat er was voorgevallen, door de leverancier zelf, die als ik me niet vergis, een soort aanverwante was van de familie Bauwens.

De leverancier had zich beklaagd over wat mijn vader had gedaan in tegenwoordigheid van verscheidene mensen, zo maar op de kaai. Natuurlijk gaf de reder mijn vader gelijk met wat hij had gedaan. Hij had gezegd aan de handelaar : ik kan mij daar niet mee bemoeien, dat is schipper Pincket zijn zaak.

In die tijd zat mijn vader geplaagd met een paar flinke eksterogen, één op de zijkant van beide kleine tenen.

Op een dag had hij zoveel last van die likdoorns, dat hij geen schoenen kon aanverdragen, maar thuis blijven zitten als er werk te doen valt, was voor hem nog veel erger.

Hoe de zaak opgelost ?

Heel eenvoudig, hij nam zijn schoenen en sneed in ieder schoen een rond stukje uit zodat zijn eksterogen erdoor staken.

Hij droeg altijd getten in leder, van het soort dat ze toen bij het paardevolk droegen, dit ter bescherming van de scheentenen, die hij al dikwijls kapot had gestoten op de schepen.

Hij was niet iemand die orders gaf en verder bleef toezien, neen, hij moest er daadwerkelijk bij zijn.

Zo ging hij op stap, gans in het leder, van onder- de knie tot aan de zolen, met twee hobbels in wol die door zijn schoenen staken.

Na enige jaren, hoeveel weet ik niet, vroeg hij opslag aan zijn baas, maar dat kon niet. Mijn vader zei dat hij dan weder zou moeten gaan varen, want hij had een vrouw en zes kinderen te onderhouden.

Mijnheer zei dat hij zelf moest zorgen voor een bijverdiensite, op een andere manier, maar dat de rederij hem onmogelijk mēer kon betalen.

Mijn vader zei :

"Fooien trachten te krijgen, Mijnheer, neen daar begin ik niet aan. Ik wil zō betaald worden voor wat ik doe, zoniet dan ga ik weer varen".

Zijn opvolgers waren schipper Henri Beuren als wal kapitein en L. Dedrie als walmachinist.

Wat het werkhuis betreft, dit was intussen gestopt. Alle werk voor de P.V. schepen werd gedaan door de P.N.

De reden waarom hij geen opslag kon krijgen, naar mijn persoonlijk idee, is dat ze hem niet mēer konden betalen dan sommige bureelklerken, die zogezegd hoger stonden dan hij op de maatschappelijke ladder.

Wat dat fooien betreft, daar ben ik ook zō in, maar toch denk ik dat hij daarin gemist heeft, want had hij dit gedaan dan was hij heel waarschijnlijk wal kapitein gebleven tot op zijn oppensioenstelling.

SCHIPPER PINCKET WORDT ZELFSTANDIG

Mijn vader heeft tweemaal geprobeerd zijn weg te maken aan land als zelfstandige, nl. in de handel.

Eerst als smid, slot- en stovenmaker, ook verkoop van stoven en bijbehoorten.

Nadien als handelaar in touwwerk, visserij- en navigatiebenodigheden, maar voor handel was hij niet in de wieg gelegd.

Wat de reden was, weet ik niet, maar ik denk dat hij op dat gebied en eigenlijk in alles tē rechtvaardig was.

Gedurende de tijd dat hij handel dreef in navigatiebenodigheden, heeft hij getracht of hij de kompassen die hij verkocht, niet goedkoper kon leveren als hij ze zelf maakte.

Dat waren kompassen om op te hangen boven in het- dak van het stuurhuis t.t.z. glas boven en onder.

Hij liet- de ringen gieten in een gieterij op het Sas.

De gaten voor de vijzen in de ringen, draad erin trekken, de plaat aan de ringen bevestigen, kortom al de rest deed hij zelf.

De kompasroos met magneten liet hij van Engeland komen.

Maar dit kwam duurder uit, dan deze die hij compleet liet komen van de fabriek.

VADER ALS REDEER

Na deze twee mislukkingen is hij weder gaan varen.

Hij moest maar naar Mr. Bauwens gaan en zeggen dat hij wilde varen, en het eerste schip dat vrij kwam was voor hem.

Na een tijdje terug te hebben gevaren bij de P.V., kocht hij een tweedehands motortreiler, de 0.62 MATHILDE, naam die hij later veranderde in NEPTUNUS.

Met dat schip heeft hij enorm veel tegenslag gekend. Eerst met de oude motor, dan liet hij er een nieuwe inzetten, maar deze was niet veel beter.

Ook alle ander soorten ondenkbare kleine en grote ongelukken, met grote gevolgen, waarbij het ongeval met mijn jongste broer.

Ik was toen schipper en stond in de brug toen het gebeurde.

We waren bezig met winden.

Mijn schoonbroer die meevaardde voor motorist stond samen met mijn jongste broer aan de windas toen hij gevat werd met zijn oliejekker door de as die de windas verbond met de hoofdmotor en die heel snel draaide.

Hij was bijna gewurgd door het dichthalen van de kraag van zijn oliejekker, waarvan de onderkant verscheidene toeren rond de as was gedraaid.

Dat dit niet is gebeurd, was te danken aan mijn schoonbroeder, de echtgenoot van mijn oudste zuster, die onmiddellijk zijn mes greep en de oliejekker vrij sneed van de as.

Gevolg, twee grote sneden in het hoofd. Hij was nl. achterover getrokken geweest en alzo met zijn hoofd vermoedelijk op de motor-kap gevallen, en met zijn rug op de grond gesmakt, waardoor een ruggegraatwervel erg beschadigd was en acht waarvan de kantjes af waren.

Gelukkig is dit nog redelijk goed afgelopen voor mijn broer, aangezien de omstandigheden, maar niet- te danken aan de dokter.

Toen mijn vader mijn broer aan land droeg, hoorden we hem zeggen :
"Zie dat alles in orde is om uit te varen, ik ga zelf mee en ik zal
het schip in de grond kappen".

Verder werd daarover nooit meer iets gezegd of gedaan.

Een zaak moet ik er hier nog aan toevoegen, en dat is waar ik zeg :
Niet te danken aan de dokter, - zijn naam doet hier niets ter zake,
maar alles is te danken aan het initiatief van mijn vader.

Na het eerste onderzoek van de dokter, was zijn diagnose niets bij-
zonder mits de kwetsuren aan zijn hoofd.

Later toen mijn vader zag dat hij een misvorming- kreeg aan de rug-
gegraat, heeft hij, zonder de dokter in te lichten, een radiografie
laten maken.

Met de foto's ging hij voor de tweede maal met mijn broer naar die
dokter.

Na de foto's te hebben bekeken, zei hij : "dat op deze foto's is
niet het gevolg van zijn ongeval, die jongen is geboren met een
kiekenborst," Ja dat was zijn reactie !

Het klint wel erg ongelovig, maar zo is het gegaan.

Hij schreef of stelde twee behandelingen voor.

De eerste was voor twee jaar in het gips.

Dat wilde mijn vader niet, hij zei : "die jongen is nog zeer klein,
dat lichaam moet zich nog ontwikkelen, en in de plaaster gaat dat
niet.

Dan stelde de dokter een chirurgische behandeling voor, nl. het
beentje achter het scheenbeen er uithalen en langs de ruggegraat
leggen, een heel simpele operatie zei hij.

Voor mijn vader was het te simpel, dus ook afgekeurd.

Wat hij deed was het volgende :

Eerst liet hij een keurslijf maken met een- kussen erin die de
ruggegraat terug op zijn plaats duwde.

Nadien liet hij mijn broer een tijd masseren.

Natuurlijk was dat allemaal op eigen kosten, want de kas kwam daar
niet tussen, daar hij de raad van de dokter niet- opvolgde. Ook
was het volgens de dokter geen gevolg van het ongeval.

Na een jaar is mijn vader naar een andere dokter met mijn broer gegaan, nl. Dr DEGHELDER of VAN GHELDER, ik ben het niet zeker wat de naam betreft. Deze dokter was intussen ook aangenomen door de zieken- of ongevallenkas.

Toen mijn vader hem de foto's toonde en hem uitleg gaf over het ongeval, was het eerste wat hij vroeg :

"Zijn dat de foto's van die jongen die daar staat, wel ik zie hem daar staan, dus moet ik mijn ogen geloven, maar had je moeten komen met die foto's zonder hem, dan had ik niet geloofd dat hij nog in leven was.

De dokter vroeg of hij geen verlamming had gehad. Mijn vader dacht dat hij bedoelde een verlamming op armen of benen. Dus zei hij "neen". Dan begon de dokter mijn broer af te tasten op zijn lichaam met een speld. Toen mijn vader dit zag, zegde hij :

"Hij heeft wel een plaats op zijn lichaam waar hij totaal geen gevoel meer in heeft, maar het is niet meer zo groot als kort na het ongeval". Waarop de dokter zei : "het is dat dat ik wilde bedoelen".

Deze dokter heeft de handeling van mijn vader dan goedgekeurd en zelfs nog een ander keurslijf voorgeschreven, gans in leder, waar de vorige alleen gemaakt was uit- stof met elastiek in.

Dank zij het besluit van mijn vader is mijn broer erdoor gekomen ! Na een jaar of twee is hij wederom beginnen varen en zelf ook schipper geworden. Hij heeft nu de ouderdom van zestig jaar bereikt zonder nog last te hebben van zijn ruggegraat. Maar de verlamming op het lichaam heeft hij nog altijd.

Had mijn vader de raad van de eerste dokter moeten volgen, dan was mijn broer voor de rest van zijn leven gehandikapt geweest.

Mijn vader heeft gewerkt en gewroet met dit schip om er door te komen. Zijn laatste frank heeft hij erin gestoken, niet zoals velen, die eerst zorgden dat ze hun geld die ze erin hadden gestoken veilig terug hadden.

Ik herinner me nog, dat hij op een dag toen het zeer slecht ging en er niemand begreep hoe hij het nog uithouden kon, het bezoek kreeg van iemand van de rijderij P.V. die hem kwam vragen of hij even bij Mr. Bauwens' vader wilde komen.

Deze wilde weten hoe hij het aan boord legde om het na zoveel tegenslagen nog te kunnen volhouden en liet hem bedekt voelen, dat hij indien hij wilde, hem wilde helpen.

Maar mijn vader wilde zijn zaken zelf beredderen, niet nog meer plichten op hem laden dan hij reeds had.

Dat begreep mijnheer zeer goed, daarvoor kende hij hem te lang en te goed.

Ook vroeg Mr. Bauwens :

Pincket, geraakt ge soms aan geld op een manier die ik hier niet graag uitspreek ?

Mijn vader vroeg :

"smokkelen mijnheer, neen een smokkelaar ben ik nog niet en zal het nooit worden, want met smokkelen weet je nooit waar je terecht komt."

De tijd kwam dat hij aan zijn plichten niet meer kon voldoen, dit niettegenstaande hard werken. Er werd beslag op het schip gelegd en hij werd bankroet verklaard.

Dat moet ongeveer rond de jaren 1935-36 zijn gebeurd, een harde klap voor hem, bijzonderlijk dat hij nog met schulden stond bij gewone mensen, die voor hem werken hadden uitgevoerd en materiaal hadden geleverd, zoals smid, timmerman en andere.

Verder verdiende hij zijn brood als kompaszetter, dit tot het uitbreken van de tweede oorlog.

Gedurende de tijd dat hij eigenaar was van bovenvermeld schip, is hij de aanstoker en stuwkracht geweest voor de stichting van een vereniging van kleine reders.

Toen het zover was, dat alles in kannen en kruiken was, wilden de reders dat hij het voorzitterschap waarnam, maar hij weigerde dit en zei : "dat komt de oudste reder toe"

Dit niettegenstaande hij al het werk en het geloof had gedaan.

Hij zei verder : "deze is Henri Lambrecht, beter bekend onder de naam Henri Witte." En zo gebeurde het.

Zo is hij altijd geweest, onverschillig wat hij deed of gedaan had, dat deed hij altijd zonder daar veel ruchtbaarheid of bekendheid aan te geven of zichzelf daarop te beroemen.

Tot het uitbreken van de tweede oorlog is hij dan kompaszetter gebleven.

Bij de evacuatie der vissersvloot, zijn mijn ouders sloop gegaan met mijn jongste broer, deze van het ongeluk, die toen nog ongehuwd was en schipper op de 0112 BEPTHA-LINA.

Na even te zijn binnengelopen in Brixham voor proviand, hebben ze koers gezet naar Milford-Haven, waar alle niet aangemonsterde mensen werden geland, inbegrepen mijn vader.

Vandaar, en ook van andere aanleghavens, werden alle, of bijna alle Belgische schepen naar Dartmouth gestuurd, ze moesten daar ten anker op de rivier de Dart, tot nader orders.

Na een tijdje, werden de schepen verdeeld over verscheidene vissershavens. Wij werden naar Cardiff gestuurd waar ook mijn ouders terecht waren gekomen. Daar was hij een soort bemiddelingspersoon, ook tolk, tussen de Britse admiraliteit en de Britse rederij Neal en West enerzijds en de Belgische reders en vissers die daar hun voorlopige thuishaven hadden, anderzijds.

Toen werden er schepen ongeëist door de Britse admiraliteit om dienst te doen voor hen, om met versperringsballons op de bijzonderste vaarwaters te liggen, anderen voor iets anders in dien aard. Er kwamen toen een paar schepen binnen in Cardiff, en ook in andere havens, die beschoten waren geworden door vijandelijke vliegtuigen.

Gevolg, verscheidene reders boden dan vrijwillig hun schip aan om dienst te doen voor de Britten en vroegen mijn vader om zijn bemiddeling.

Ze vonden dat beter en veiliger voor hun schip.

Hij deed wat hij kon om aan hun verzoek te voldoen.

Later toen de andere treilers regelmatig begonnen te varen en de aanvallen van Duitse vliegtuigen verminderden en deze schepen meer geld verdienden dan de vergoeding die zij ontvingen van de Britten, kreeg mijn vader er de schuld van dat hun schip werd opgeëist.

Sommigen zeiden dat hij dat op eigen houtje had gedaan en dat hij hen had bedrogen.

Ongeveer hetzelfde gebeurde met mensen wie gevraagd werd dienst te nemen bij de ROYAL NAVY.

Hij kreeg ook de naam dat hij vissers had "verkocht", dat is letterlijk wat er gezegd werd. In feite had hij daar niets mee te maken. Was er iemand betrokken in een geval van inlijving bij de ROYAL NAVY, dan was het wél ikzelf. daarom moet ik hier een beetje uitleg geven over wat er werkelijk gebeurd is, waar vader totaal niet bij betrokken is geweest.

Er waren ongeveer een tiental schepen die dienst deden bij de versperringsballons op de Bristol Channel, met Barry als aanleghaven.

Het schip waar ik op gemonsterd was, was ook opgeëist zonder bemanning. Er waren ook schepen opgeëist met bemanning.

Ik had dus geen werk en we leefden, mijn vrouw en zoontje en ikzelf van wat men daar noemde het "thank you Missis", tzt. vluchtelingensteun.

Aan mijn vader werd gevraagd of hij van een schipper wist die een beetje het engels machtig was, om dienst te doen bij de versperringballonschepen, als wal- en reservekapitein en tolk.

Vader vroeg mij of ik daar iets voor voelde. Ik nam onmiddellijk aan.

Op een morgen kwam ik op het kantoor bij Luitenant R.N.R. VAUGHAN, die belast was met de organisatie van deze schepen. Hij zei mij : "Ik heb een nota ontvangen van de Admiraliteit, waarop gevraagd werd dat twintig man dienst zouden nemen bij de R.N.B.S."

Na samen overlegd te hebben hebben we de twintig jongste en niet gehuwde mensen gevraagd op het kantoor te komen. Daar werd hen de vraag gesteld of ze er iets voor voelden. Niemand antwoordde.

Toen vroeg ik de Luitenant, natuurlijk in het Engels : het is wel zo dat ze niet verplicht zijn en indien ze wel aannemen, dit wel is als vrijwilliger?

De Luitenant zegde dat dit zo was. Ik vertaalde hun dat, alhoewel er verschillende onder hen waren die al wat engels konden begrijpen.

Toen de Luitenant hen dan ieder afzonderlijk vroeg wat hun antwoord was, zegden ze allen, de een na de ander dat ze akkoord waren.

Wat mijn vader dan heeft kunnen bekomen, was het volgende. Gezien er toen een tekort was van twintig man bij de B.E. moesten dezen terug aangevuld worden. Hij wist dat er een zeker aantal mensen waren vermoedelijk van de dienst der pakket- en loodsbotten, die geweigerd hadden te varen en daarvoor opgesloten zaten. Waarom en waarvoor ze geweigerd hadden, kan ik niet zeggen.

Vader kreeg toestemming om een twintigtal van hen vrij te krijgen op voorwaarde dat ze moesten aanmonsteren in de plaats van dezen die in dienst gingen bij de ROYAL NAVY B.S. Dat is dan ook alles wat hij in deze zaak heeft gedaan.

Ik weet dat er veel mensen aangelokt zijn geworden met valse beloften, anderen werden verplicht, daar ze zonder werk werden gezet, om dienst te nemen bij de Britse Strijdkrachten, maar ik geloof nooit dat dit rechtstreeks afkomstig was van de Britse Overheid.

Het was dan later toen ze hoorden, net zoals de reders, dat hun vrienden in de visserij goed geld verdienden, dat ze volgens hen, zich vergist hadden met dienst te nemen bij de R.N.B.S. maar bekennen dat ze zelf verkeerd hadden gedaan, dat niet, dan maar zeggen dat ze bedrogen zijn geworden, wat voor sommigen waar was, door iemand van hun eigen mensen.

Met mij verging het evenzo.

Ik had ook dienst genomen bij de R.N.B.S. Er was gevraagd om vier schippers voor de rang van warrant officier. Mijn vader die van de Admiraliteit kwam, meldde mij dit. Ik ging navraag doen op het Belgisch Consulaat in CARDIFF bij Kommandant G. TIMMERMAN, die op dat tijdstip ook een aanvraag had ingediend.

We gingen samen naar de Admiraliteit bij Commander LIMBERY om bevestiging te bekomen van de voorgeschreven voorwaarden. Dezen waren : aanwerving als able-bodied seaman (AB) matroos, na twee dagen leading seaman en na een week petty officier, waarna een cursus van 6 weken zou volgen.

Indien geslaagd in het examen, bevordering tot warrant officier.

Ik aanvaardde na eerst nogmaals te hebben gevraagd of de bevordering wel degelijk zou doorgaan. Er werd mij bevestigend geantwoord.

Om het kort te maken, het volgende :

Ik had aan alle voorwaarden voldaan, maar er kwam geen bevordering. Gevolg : ik wilde geen dienst doen onder de rang waarvoor ik was binnengekomen, dus weigerde ik dienst en ben gedegradeerd geworden, terug tot matroos.

Dat was op de H.M.S. GODETIA.

Ik ben terug naar Davenport gezonden waar ik zeven maanden verbleef.

Na deze zeven maanden van indienen van rekwisten en bij de Commodore komen, bevelvoerder van H.M.S. DRAKE, is mijn straf vernietigd geworden, ik kreeg ook de aanvullende soldij van petty officer voor die zeven maanden en ben bevorderd tot warrant officer.

Het is nooit bij mij opgekomen Commandant TIMMERMAN of gelijk wie de schuld te geven van deze zaak. Zij volgden alleen de orders op die ze van hogerhand hadden gekregen en dat was ergens in London.

Nu wat mijn vader betreft, hij is er nooit op uit geweest zichzelf op de één noch op de andere manier te begunstigen of nut te trekken ten nadele van anderen, integendeel.

Ik wil hier nog een gevalletje aanhalen dat me juist te binnen schiet.

Het was in de tijd dat hij walckapitein was.

Hij was bij één van de kapiteins van de P.V., deze stak hem geld in handen als fooi.

Mijn vader gaf dat onmiddellijk terug met de woorden :

"hier is je geld terug, ik wil geen fooien, zolang u geld verdient als schipper blijft u dat, maar indien u niets meer verdient, dan moet u vervangen worden, dat weet ge zelf ook zeer goed. Drinkgeld geven verandert daar niets aan, dus laat ons daar geen gewoonte van maken."

Hijzelf was wél gul met een fooitje, maar altijd aan personen of iemand waar hij geen nut van kon hebben.

Om voort te gaan over de tijd in Engeland.

Toen alles in CARDIFF geregeld was is vader vandaar weggegaan. Ik weet niet zeker meer waar naartoe, maar ik denk dat het SWANSEA was.

Een tijdje nadien hoorde hij van mijn jongste broer dat hij een paar man nodig had als vervangers voor twee die zich hadden aangegeven om bij de R.N.B.S. te dienen.

Mijn vader tekende onmiddellijk als bemanningslid voor dat schip, nl. de 0112 BERTHA-LINA.

Zij deden dienst in Schotland, aanleghaven OBAN, waar ze kleine versperringballons moesten brengen naar de koopvaardij schepen die ten anker lagen tot een konvooi gevormd was.

Deze koopvaardij schepen hadden de ballons vast aan de achtermast, zo vaarden ze allen samen.

Later zijn ze naar Portsmouth gezonden waar ze torpedo's naar de oorlogsschepen moesten brengen.

De torpedo's lagen opgestapeld in binnenschepen die verder buiten de haven op het rivier lagen.

Dit verhaal, de losse nota's en aantekeningen werden samengebracht, opgesteld en verteld door PIERRE PINCKET, zoon van de hoofdfiguur uit het verhaal.

Ze vormen samen een streven naar uitdrukking van bewondering voor de kunde, de kennis, het karakter en de aard van de "MAN" die zijn vader was.!

EEN WENS GAAT IN VERVULLING

Terug in België, heeft mijn vader zich weer aan het kompaszetten gezet.

Volgens ik heb vernomen was het door de bezetters verboden aan de vissers, een kompas aan boord te hebben. Zij moesten vissen en varen onder toezicht van een Duits marinevaartuig.

Na de bevrijding was er bijgevolg een groot tekort aan kompassen. Iedereen wilde er natuurlijk zo spoedig mogelijk over beschikken, maar er waren geen voorhanden.

Gezien, dit groot tekort aan kompassen, had hij enorm veel werk met het herstellen van kompassen, die de reders hier of daar nog liggen hadden, ook van totaal onbruikbare maakte hij opnieuw bruikbare. Kortom alles wat enigszins kon gebruikt worden werd met dit doel gebezigd.

Hetzelfde met scheepsloggen.

In deze periode verdiende hij veel geld.

Na een tijdje ging hij de mensen opzoeken aan wie hij nog geld schuldig was tengevolge van het bankroet gaan van zijn schip, in de jaren 1935-36.

Gezien hij geen papieren meer had, vroeg hij die mensen hoeveel hij hen nog schuldig was, hij moest dan ook volledig vertrouwen op hetgeen zij hem zeiden.

Zo werd hij in de gelegenheid gesteld een van zijn grootste wenssen ten uitvoer te brengen, nl. de schulden die hij nog had te vereffenen. Nu, zei hij, kan ik gerust sterven, ik heb ieder gegeven wat hem toekwam en ben vrij van schulden.

Toen hij een zekere ouderdom had, liet hij weten dat hij het kompaszetten zou stopzetten, maar dat baatte niet, hij werd gedurig door de reders lastig gevallen.

Dan nog maar wat voortgewerkt tot hij ± 80 jaar werd en een bericht liet zetten in de krant dat het nu welletjes geweest was en hij ermee ophield.

Dat was het einde van zijn loopbaan in en met de visserij !

SCHIPPER PINCKET KNUTSELAAR

Mijn vader was zeer vrijgevig, en dat was in zekere zin jammer, jammer in die zin dat alles wat hij heeft gemaakt niet is kunnen samenblijven.

Hij was niet iemand die zich bezighield met het maken van één soort onderwerp, zoals miniatuur scheepjes of dergelijke, neen, dat was erg verscheiden, zowel wat de aard als de grondstoffen betrof, van het te maken onderwerp, dat was meestal volgens het materiaal dat hij toevallig in handen kreeg.

Iemand zei eens over hem :

"Steek hem een lucifersdoosje in zijn hand en hij maakt er iets van".

Daarom zal ik hier enkele van zijn knutselstukjes proberen te beschrijven.

Om te beginnen allerhande scheepjes, dit zoals trouwens ten dien tijde veel vissers en andere zeelieden deden.

Ik zal beginnen met het oudste die ik me nog herinner.

Dat was een hoorn van een koe, waar vet in zat om zeilnaalden in te steken. De ruimten tussen de verschillende versieringen waren weggekerfd, zodat het leek alsof de figuren er op waren gebracht. De afbeeldingen waren, een treiler, de initialen van vader en van mijn moeder, en van de toen alreeds geboren kinderen van hen, verder dan nog een drietal symbolen, ik kan ze me niet zo goed meer herinneren, maar als ik het nog goed voor heb, was er een kruis, een anker en een hart.

Vervolgens maakte hij een raam van houten latten van \pm 6 cm breed. Het raam zelf was ongeveer 1,5 m x 1 m. Daaraan heeft hij een stuk zeildoek bevestigd. Op dit zeildoek had hij de afbeelding van de 0131 JOHN gemaakt, in de kleuren van het schip, op een blauwe achtergrond.

Het schip had ook de volgende vlaggen bijstaan, goed te onderscheiden : de rederijvlag, nl. de rood-gele vlag met de letters P.V., de wimpel met de naam van het schip, de nationale vlag en het viervlaggensein, de letters van het schip.

Van het zeildoek was er niets te zien, alles was bedekt met gewone breiwoel, die hij draadje naast draadje had bevestigd met de wol er door te steken en dat in de verschillende kleuren die hij nodig had.

Hoe hij het juist heeft gedaan, kan ik niet zeggen.

Verder nogmaals zoals met de koehoorn, de initialen van in de linkerbovenhoek van hem en mijn moeder, in de rechterbovenhoek van mijn oudste broer en zuster, linksonder van mij en mijn jongste zuster en rechts onder was er nog plaats voor de twee volgende, die zijn er wel gekomen, nl. nog twee broers, maar die zijn niet meer op het tapijt bijgezet.

Dit wandtapijt, want zo kon het genoemd worden, heeft lange tijd in onze voorplaats gehangen, tot hij het wegdeed. Aan wie hij het weggaaf weet ik niet, maar ik weet wel dat het nog gehangen heeft in het museum in het Fort Napoleon.

Die dingen maakte hij vóór de oorlog 1914-18, maar ik herinner me ze maar van na de oorlog.

Eens had hij een droom, en dat was over een reddingsboot, uitgerust met een schroef, die door middel van assen en tandwielen verbinding gaf met twee wielen in het midden van de boot, een aan elke kant van het apparaat. Deze wielen moesten met de hand aangedreven worden, en deden alzo de schroef draaien.

Dit mekaniem maakte hij van koper en was bevestigd op twee plankjes. Na de oorlog heeft hij een boot gemaakt in koper, alleen bestaande uit de kiel, ribben en banken, niet dicht gemaakt, van ongeveer 50 cm lang.

Daar heeft hij dan dit mekaniem ingezet.

Dat was het einde van deze droom.

Daarbij een crucifix in ivoor van ongeveer 40 cm hoog, dan een kleinere om op te hangen met onderaan een vat gemaakt in de vorm van een St. Jacobschelp om gewijd water in te doen, dit gemaakt uit één stuk, rozenkransen, sigaar- en cigarettenhouders en dies meer, alles in ivoor.

Ik herinner mij nog dat mijn vader op een dag thuiskwam en tegen moeder zei : "ik heb in een openbare verkoping een gasvuur gekocht voor verwarming in de voorplaats. "

Dit was goed, maar toen het vuur thuis bezorgd werd, bleek er op dit vuur geen deksel te zijn.

Het was een witgelakt vuur, maar de bovenkant was open en gewoon onbehandeld gietijzer.

Toen mijn moeder inlichtingen vroeg aan mijn vader zei hij : "ik weet het, maar dat geeft niet, dat komt wel in orde".

Hij is naar de ijzerhandel Valcke gegaan en heeft daar een stuk koperplaat gekocht.

Terug thuis heeft hij die plaat gebogen en er twee zijstukjes aan gezet, met in het midden een soort knop als handvat.

Er was nu een deksel op maar dat was maar een gewone plaat. Bij hem echter waren er nooit problemen, voor alles was er een oplossing. Hij is een stel graveerbeitels gaan kopen, misschien had hij die al, ik weet het niet.

Op het deksel heeft hij aan beide kanten een boom gegraveerd en rond het handvat stond er "WELKOM BIJ HET VUUR".

Wat het resultaat betreft, wel volgens mij prima geslaagd !

Ik heb wel niet veel verstand van zulke zaken, maar in mijn ogen en voor mijn begrip, veel beter dan vele tegenwoordige tekeningen en schetsen.

Op een dag ging ik mijn ouders bezoeken met mijn zoon.

Deze had van mijn schoonvader een zakuurwerk gekregen, die niet meer werkte.

Toen we bij mijn ouders kwamen toonde hij fier zijn bezit, waarop mijn vader vroeg of hij er eens mocht naar kijken.

Toen wij de volgende maal bij mijn ouders kwamen zei hij tegen mijn zoontje :

"luister eens"

Hij drukte het uurwerk tegen zijn oor en jawel het tikte weer normaal. Hij had het hersteld.

Zo ging het ook met een uurwerk dat hij had gekocht, ook in een openbare verkoping.

Het was eigenlijk een marmeren schouwgarnituur, al van een zekere ouderdom.

Het spiraal en het wielkje dat over en weer ging met het spiraal was er niet binnenin zoals de tegenwoordige uurwerken, maar zat er buiten, zodat je het kon zien werken, wanneer je keek om te zien hoe laat het was. Daar was iets aan gebroken.

Hij ging naar verscheidene uurwerkmakers om het te laten herstellen, maar geen enkele kon of wilde het vermaken. Er was iets aan gebroken dat niet meer te verkrijgen was ; het uurwerk was te oud en de ontbrekende stukken waren niet meer verkrijgbaar.

Maar zoals ik al zegde, hij had met niets problemen en zegde : "als zij het niet kunnen of willen, dan zal ik maar zelf proberen." Hij zette zich aan het werk en maakte zelf het gebroken stukje zodat het uurwerk weer normaal werkte.

Het volgende was een koffertje in ivoor van ongeveer 8 cm lang, 4 cm breed en 5 cm hoog, met een deksel erop die aan de bovenkant rond was zoals de geldkoffers die men soms ziet in films of strips over zeerovers. Eerst maakte hij de vier verticale hoekstukken, daarna kleine latjes, lange voor de voor- en achterkant en het deksel, korte voor de zijkanten.

In die latjes boorde hij op de twee uiteinden een gaatje en trok er schroefdraad in.

Deze latjes werden dan de één boven de ander, ongeveer een zestal, bevestigd aan de hoekstukken, waar hij ook gaatjes had ingeboord, door middel van kleine schroefboutjes.

Eens deze vijsjes of schroefboutjes erin, konden ze vergeleken worden met van die grote bouten of klinknagels met grote koppen aan; waaruit deze oude geldkoffers waren gemaakt.

Zo ging hij ook tewerk met het deksel.

Het deksel kon door middel van scharnientjes open en dicht gedaan worden en aan de voorkant gesloten door middel van een hangslotje met een afzonderlijk sleutelkje.

Binnen in het koffertje zat een compleet dominospel.

Alles wat er aan of in het koffertje was of zat, bestond uitsluitend uit ivoor, hangslot en sleutel inbegrepen, en dit slotje werkte zoals een echt.

Hij had eens een reis meegemaakt als schipper op een jacht, toebehorend aan een zeker Mijnheer FRANKI of iets dergelijks, zoon van de toentijdse goeverneur van de schatkist, of iets in dien aard, ik ben het niet helemaal zeker, maar ik weet dat zijn handtekening op de bankbiljetten stond.

Bij hun terugkomst te Oostende, waren ze zo tevreden over hem, dat hij een bijzondere beloning kreeg.

Maar zoals het in zijn aard lag, liefde wederom liefde, dus schonk hij hierboven aangehaald koffertje aan die personen.

Na de oorlog kwam hij toevallig deze Mijnheer weer tegen.

Die vertelde aan vader dat ze bij de inval der Duitsers in België, uitgeweken waren naar Frankrijk, voor hoe lang weet ik niet.

Bij hun terugkeer was er van hun bezittingen niets weg, buiten dit koffertje, dat alleen verdwenen was.

Op een dag kwam er een heer bij vader op bezoek, zijn naam ken ik niet maar ik weet dat hij ofwel de eigenaar of de beheerder van een groot hotel op de zeedijk was.

Deze zegde hem dat hij gehoord had dat vader wegkon met het bewerken van ivoor. Hij had namelijk een schaakspel waarvan de stukken gemaakt waren in elpheen. Sommige van deze stukken waren beschadigd. Hij vroeg mijn vader of hij ze kon herstellen. Mijn vader antwoordde : "Ik wil het wel proberen indien het goed is voor u maar ik kan niets beloven."

Ik heb hem er weten aan werken maar de afwerking van de stukken als ze klaar waren heb ik niet gezien, dus kan ik moeilijk zeggen als het gelukt was of niet, in ieder geval, de heer was zeer tevreden met het resultaat.

Toen hij vroeg wat zijn schuld was, was het antwoord : niets ! Dat begreep deze persoon niet. Vader had er immers tijd en werk aan besteed en het nodige ivoor geleverd.

Eerlijkheidshalve moet ik hier bijvoegen dat deze heer misschien wel zelf het ivoor leverde, dat schiet mij nu juist te binnen na het schrijven van voorgaande.

Wel zei mijn vader :

"Dat is mijn beroep niet, mijn werk is kompassen en bijhorende, indien ik voor u een werk had gedaan waar het kompassen betrof, dan kreeg u onmiddellijk de rekening erbij. Dat werkje heb ik opgeknapt gedurende mijn vrije tijd met restjes van ivoor die ikzelf heb gekregen."

Deze heer vroeg hem dan, indien ge geen geld wilt mag ik u vragen of ge graag een borrel lust en indien ja, kan ik u dan plezier doen met een fles fijne cognac ?

Dat aanvaardde mijn vader.

Zo is hij altijd geweest, als hij iemand kon helpen of een plezier doen dan kwam je altijd bij hem goed terecht zonder een tegenprestatie te verwachten of te verlangen. Maar daartegenover mocht je hem niets in de weg leggen, ik bedoel bijzondere zaken, geen kleinigheden, daarvoor trok hij eens zijn schouders op en daarmee gedaan.

Als het iets bijzonders was, dan vond je in hem een harde tegenstander, maar toch altijd op een eerlijke manier.

Hij was ook geen kniezer, ver vandaar, voor een grap of om een pleziertje te maken was hij altijd te vinden, zolang het binnen de perken bleef.

Op feestjes was hij altijd de eerste om een liedje te zingen of om er de pret in te brengen en thuis was hij ook zo.

Ik herinner mij nog het volgende.

Het was in de Amsterdamstraat. Wij hadden daar een groot stuk grond waar hij bloemen en wat groente op kweekte.

Hij was de hof aan het besproeien, toen hij een paar van ons gewaar werd. Dit was hem te machtig, misschien dacht hij dat wij ook nog moesten groeien, dus ook maar de kinders besproeid. Het gevolg was, dat buiten mijn moeder, gans de familie betrokken werd in het watergevecht, hij met de tuinslang en wij vanuit de annexen met schotels water naar hem.

Gedurende de 2e oorlog was hij eens op wandel in SWANSEA. Op een soort afvalbak zag hij stukken plaat van een soort bruine materie liggen. Volgens mij een soort eboniet. Hij dacht dat kan ik gebruiken, dus maar meegenomen. Hij maakte van deze stukken dominospelen voor zijn kleinkinders, één per gezin, dus in totaal zes. Of hij er nog meer heeft gemaakt of nog iets anders, weet ik niet, want ik zag hem niet veel, hij was zoals voordien vermeld, op de 0112 en ik deed dienst bij de ROYAL NAVY. Ik bezit nog altijd dit dominospel.

Een loodgieter kwam bij hem niet aan huis, lekken dichtten of stukken buizen vervangen, dat deed hij allemaal zelf. Hij was een echte doe-het-zelver, en in die tijd, dat denk ik tenminste, was dat een zeldzaamheid.

Nog andere stukken door hem gemaakt : een metalen doos waar op de uiterste rand hij een gradenverdeling had ingekapt of ingeprent. Van het noorden en zuiden zijn ze naar het oosten en westen genummerd om de 10 graden tot 360°. Meer in het midden heeft hij hetzelfde gedaan, maar dan, minuten van een uurwerk en de uren boven de twaalf, t.t.z. 13 tot 24 uur. Alle stukjes, van de hoofdwindstreken t.e.m. de kwartstreken + de uurwerkcijfers, zijn vervaardigd in ivoor en bevestigd op de plaat met ivooren vijsjes die door de plaat gestoken of gevijsd zijn. Er is niets aan dat gelijmd of geplakt is.

Een ander verwezenlijking is een stuk kunstglas met de vier hoofdwindstreken erop. De spreuk is niet bedoeld zoals het gewoonlijk gebruikt wordt van "Oost, West, thuis best", zijn bedoeling was : in de Noord, Oost, zuid of west, thuis is het best !

Na de oorlog, hij woonde toen op de Opex, kwam hij eens van stad.

Hij ging overal te voet naartoe.

Op de brug van het springsas was er kort tevoren een ongeluk gebeurd met een auto, merk Peugeot.

De wagen was al weg toen hij daar toekwam maar er lagen nog wrakstukken verspreid op de straat, waarbij de leeuw die vóór op de motorkap van deze wagens als versiering zijn aangebracht. Hij raapte dat op met nog een paar andere stukken versiering. Thuis nam hij een overschot van de hiervoorvermelde bruine plaat, zaagde die op maat en bevestigde er de leeuw op, of een gedeelte ervan met andere stukken er rond.

Op een dag, kort na de oorlog, ik woonde toen in Wondelgem bij Gent, waar ik loods was op het traject Gent-Vlissingen, kreeg ik een brief van hem, daar was niets abnormaals aan maar wat me ten zeerste verwonderde was dat die brief volledig in versvorm was geschreven, alle regels rijmden.

Zo kreeg ik er nadien nog, die hij op dezelfde manier had opgesteld en die ging over zijn familie, tzt. van mijn ouders tot en met zijn laatste kleinkind.

Ik zou het eerder een gedicht noemen dan een brief.

Toen ik daarover met mijn zusters of broers sprak zeiden ze me dat dat een gewoonte geworden was van hem en dat op het einde van de oorlog bijna al zijn brieven op deze manier waren opgesteld.

Hierna volgen een paar van zijn pennevruchten.

WAT IS EEN VISSER ?

Hij vaart uit met goede moed en welgezind
 Voor onderhoud van vrouw en kind
 Dat is een visser
 De reis gaat door naar de visgronden
 Beleeft veel goede en slechte stonden
 Dat is een visser
 Het werk gaat door aan vis en netten
 En zingt een lied al op zijn werk te letten
 Dat is een visser
 De vangst is goed hij is welgezind
 Hij vaart terug naar vrouw en kind
 Dat is een visser
 De vangst is thuis en wel verkocht
 Dan maar een paar cafés bezocht
 Dat is een visser
 Dat is hetgeen ik heb gedaan
 Mijn vistijd is nu gedaan
 Want ik was ook een visser.

13-4-61

Lang leef onze Belgische visserij
 Marine en koopvaardij
 Garnaal en palingvisserij
 Loods- en maaldienst niet vergeten
 Want al wie op het water
 zwalpt zijn onze vrienden.

10-10-62

Wees tevreden en welgezind
 Trek van leer mijn beste kind
 Daarom moet gij u niet schamen
 Daarom bent u te zamen
 Met veel geluk en vol vertrouwen
 Om een huisgezin te bouwen.