

# EEN OPEX-BEWONER VERTELT OVER ZIJN JONGE JAREN: ROGER VERLEENE

*Jeannine Laplasse*



In de stadskern van Oostende staat de oude Sint Pieterstoren, beter bekend als de Peperbusse er was verweesd bij. In de schaduw van deze toren, liet ik op 20 augustus 1930, mijn

eerste schreeuw horen.

Mijn vader Kamiel verdiende zijn kost als visser en moeder Mathilde Vandeberghe zorgde voor het huishouden en stond vader bij waar ze kon. Ze waren allebei afkomstig uit Adinkerke. Ze huwden in 1920. Zoals het met veel vissers uit de westhoek gebeurde die vooruit wilden in hun beroep, zochten zij een woonst niet ver van de vissershaven van Oostende. Hun eerste stek vonden zij in de Aartshertoginnenstraat, wat later in de St.-Sebastiaanstraat. Na enkele goede haringvangsten konden zij zich een eigen woning kopen. Dit was in de St.-Pietersstraat nr 7, op dit adres werd ik geboren. Samen kregen zij vier kinderen, drie jongens en in volle oorlog kwam er nog een meisje bij. Mijn speelterrein was rond de St.-Pieterstoren en het Vagevuur. In gedachte zie ik nog de vele kleine winkeltjes en cafeetjes in de buurt. Het merendeel van de Oostendenaars was in die tijd aangesloten bij de S.E.O. Iedereen kende de broodkar met paard van de 'Coo' waar je met 'stongs' brood kon kopen. Mijn moeder deed haar inkopen in de 'Coo', gelegen in de Ooststraat. Het was niet ongewoon dat men een rieten wasmand gebruikte om zijn gekochte waar in te doen. Het interessante van deze Coöperatieve was, dat op het einde van het boekjaar nog winst werd verdeeld onder de leden in de vorm van aankoopbons.

Een verdwenen beeld zijn de visleursters met hun groene steekkarren die al roepend door de straten trokken. "Vèrsche garnoas sèè..., vèrsche ploaten sèè..." Van het vele roepen kregen zij dorst. Het einde van hun ronde was niet verwonderlijk: in de buurt van het café van de 'Coo'. De 'Bier-Coo' in de volksmond genoemd, was gelegen op de hoek van de Alfons Pieterslaan en de Ieperstraat. Het was er op elk uur van de dag druk. Voor de gehaaste werkmensen en de postboden was er achteraan aan de zijkant van de bar een houten loket waar ze inderhaast een glaasje konden drinken, ongezien door de mensen in de zaal...

Deze brasserie had een mooi interieur, afgewerkt met houten lambriseringen en met stucwerk versierde plafonds. Veel vrouwen namen er in de namiddag een rustpunt na het boodschappen doen. Er werd koffie geserveerd in een hoog glas met zilveren houder.

## W.O. II

Toen de wereldbrand in mei 1940 uitbrak was ik 10 jaar oud. Met ons gezin, bemanning en familieleden, (19 mensen en één hond) zijn wij gevlucht. Dit geschiedde met vaders schip de O.217 "André-Marcel". Andere Belgische schepen volgden ons richting Frankrijk. In Port Louis (Lorient) kregen wij toelating om daar 24 uur te verblijven (oorlogshaven). Daarna zijn wij doorgevaren richting La Rochelle. Oorspronkelijk was het de bedoeling proviand en brandstof op te slaan en de oceaan over te steken richting USA, maar het draaide anders uit. Na een omzwerving van enkele dagen kwamen wij aan in de handelshaven La Pallice (La Rochelle). Daar moest behalve de bemanning iedereen ontschepen. Dit bevel werd door ons Belgische reders geweigerd. In de namiddag kregen wij toelating om ons van voedsel te bevoorraden. Twee bemanningsleden van

elk schip mochten onder bewaking van een Franse begeleider inkopen doen. Er volgde een onduidelijke heen- en weer communicatie tussen de Franse en de Belgische reders. Na 3 dagen onderhandelen werden de vrouwen en kinderen ontscheept. Elke avond moest het schip de haven verlaten en op de rede voor anker liggen. Wij waren met een honderdtal Belgische vluchtelingen die werden ondergebracht in een schuur op een grote boerderij in het dorpje Marsilly. Dit dorp met 700 inwoners was zowat 10 km van La Rochelle gelegen. Gelukkig was het mooi weer, want door de spleten van het dak was de hemel zichtbaar. Na enkele weken kregen wij een betere behuizing. In het begin van ons verblijf daar, hadden wij recht op een kleine vergoeding als vluchteling. De Franse overheid wilde ons doorsturen om van deze verplichting af te zijn. Wij hebben deze vergoeding geweigerd en mochten dan blijven.

Ondertussen werd er druk onderhandeld met de Franse overheid om opnieuw op visvangst te mogen. Dit resulteerde erin dat we 4 à 5 dagen per maand met een beperkt aantal schepen mochten gaan vissen. Deze maatregel werd genomen om brandstof te besparen. Verplicht werd bij iedere zeereis één of twee Fransen extra mee te nemen aan boord.

Het schip van mijn vader O.217 werd in beslag genomen om dienst te doen als kustwachter en mijnneveger. Voor deze nieuwe functie onderging het schip een hele verbouwing.

Noodgedwongen zijn mijn vader en mijn twee oudere broers met een ander schip gaan varen. Voor de rest van de tijd gingen zij met hun drietjes bij de boeren werken. Ik mocht koewachter zijn. De paarden werden opgeëist door de Duitse bezetter. Dan maar ossen voor de ploeg spannen om het werk op het veld te klaren. In de omgeving bevonden zich uitgestrekte druivenvelden. Tijdens de druivenpluk kon je dronken worden van de geur die verspreid werd tijdens het persen en malen van die druiven. Ik heb in de dorpschool les gevolgd en had er Franse vrienden. Met mijn boezemvriend Jean-Giraud ging ik tussen de druivenstokken konijnenvoer gaan zoeken. Een spannende bezigheid was het uitzetten van stroppen om konijnen te van-

gen. Die Franse boerenjongens gingen in de winter naar school, maar naar de zomers toe was het de handen uit de mouwen steken op de boerderij en het land.

Het moet rond de zomer 1943 geweest zijn dat mijn vader vernam dat er onder de Belgische kust veel haring te vangen was. De visvangst hier op vreemde visgrond viel tegen. Hij dacht even na en zijn besluit was vlug genomen, wij gaan terug naar België, al moet het zonder eigen schip.

### Terug in België

De Panne werd onze eerste verblijfplaats op eigen bodem. Als ervaren visser vond vader vlug werk op een ander schip. Op 7 september 1944 kon Oostende bevrijd ademen. In oktober zijn wij met ons hele gezin in het vertrouwde huis in de Sint-Pietersstraat beland. Eerst de opgelopen schade aan ons huis herstellen en wij konden een nieuwe start nemen.

Voor mij werd het tijd om naar de Visserijschool Paster Pype te gaan en mij voor te bereiden op mijn later beroep. Op 15 jarige leeftijd, amper 1,53 meter groot werd ik aangemonsterd op de O.223 als scheepsjongen. Ondertussen was het bang afwachten of vader zijn schip terug zou krijgen. Na een tip werd het in de haven van St.-Nazaire teruggevonden en naar Oostende overgebracht. Er was veel ombouwwerk aan maar het gaf weer moed. In 1947 monsterde ik aan op mijn vaders schip O.217, eerst als matroos en later als stuurman.

### Op eigen vleugels

Maar de tijd staat niet stil. Ik begon mijn ogen naar het schone vrouwvolk te richten. Dit deed ik op mijn gemak van aan de toog. Die bewuste dag was er een klein orkestje in het café en werd er gedanst. Ik verzamelde al mijn moed en vroeg de blonde graag dansende Suzanne Christiaen of ze met mij een dansje wilde wagen. Het werd een 'frotter' op vier tegels, maar ik had beet. Ik mocht haar een eindje vergezellen naar huis.

Wij hebben drie jaar deftig gevrijd. We zijn in 1953 om 10 uur in de H.Hartkerk van Oostende getrouwd. Het feestmaal met nodige animatie werd in Suzanne haar ouderlijk huis, Zwaluwstraat 184, gevierd. Wij gingen



wonen aan de Visserskaai nr 18, boven café "De Ferryboot" op de derde verdieping, 64 trappen hoog. Water kon je op de tweede verdieping met een emmer halen. Er was één WC voor twee gezinnen, de afwas werd in een teil op tafel geklaard, de grote was in een tobbe met een schuurplank in een annex keukentje. Electriciteit was er gelukkig wel. Bij de mondelinge huurovereenkomst had de huisbaas ons allerlei verbeteringen beloofd, er is niets van in huis gekomen.

In 1956 hebben wij in de Sint-Antoniusstraat 32 op de Opex een nieuw huis laten bouwen, net niet in de schaduw van de kerktoren... Een straat? Nou ja, die heeft pas op het einde van de jaren '60 een deftige afwerking gekregen. Onze verhuis gebeurde in 't putje van de winter bij vriesweer. Niet leuk, maar de grond was hard, zo kon je niet in het slijk uitglijden. Ons gezinnetje breidde stilaan uit met twee jongens en twee meisjes.

Op beroepsvlak had ik ondertussen niet stil gezeten. Ik verzamelde de nodige vaardagen bij elkaar en had mij regelmatig bijgeschoold. Zo heb ik mijn diploma's Schipper 2de klas ('53) en 1ste klas ('57) verzilverd. In 1957 waagde ik mijn kans als schipper op de O.282 "Adronie-Camiel" waarvan mijn schoonvader Charles Christiaen mede-eigenaar was.

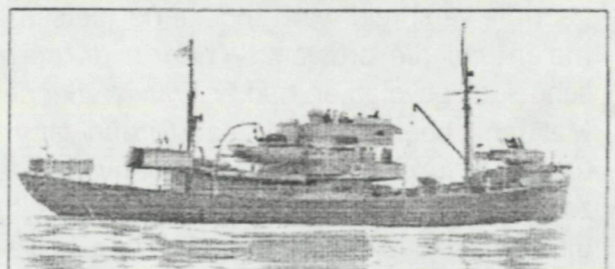
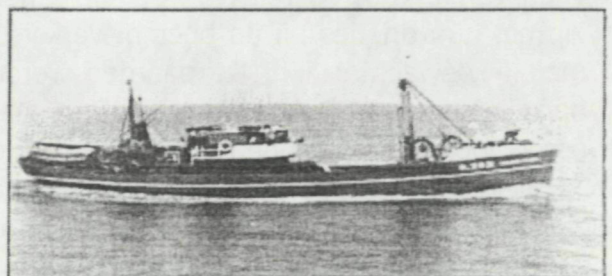
### De O.282 "Adronie-Camiel"

#### Korte geschiedenis

Deze stalen middenslagtreiler werd in 1936 gebouwd op de scheepswerf Béliard & Crighton met een motor van 240 PK voor rekening van de reders Edmond (Cos) & Charles Christiaen. Dit type schip werd speciaal ontworpen om op de westelijke visgron-

den te gaan vissen. Dit was vooral op de Spaanse en Portugese kusten. Toen in 1940 de oorlog uitbrak werden in der haast de reders en de bemanning met hun familie aan boord gebracht. De vaarroute werd uitgestippeld richting Dieppe. Maar daar dreigde al het Duitse oorlogsgeweld en zo werd er besloten naar het zuiden van Engeland af te stevenen.

De thuishaven voor de familie van Edmond Christiaen werd Newlyn. De O.282 werd opgeëist door de Engelsen om dienst te doen bij de A.P. (Auxiliary Patrol). Het schip werd omgebouwd en kreeg een functie bij de Balloon barrage, de reders kregen hiervoor een kleine vergoeding. In 1945 werd alles in gereedheid gebracht om met de familie de overtocht naar Oostende te maken. Dit gebeurde met de mailboot. Het werd een blij weerzien met de achtergebleven familieleden. Dan was het bang afwachten in welke staat zij hun schip zouden terugkrijgen. Na het voorleggen van de eigendomsakte konden zij terug over hun schip beschikken. Er was veel werk aan om het terug als vissersvaartuig in de vaart te brengen, maar ze waren zeer gelukkig met de nieuw geboden kans. Eenmaal terug bedrijfsklaar kon het schip in deze naoorlogse periode een nieuw vangstgebied uitproberen dichterbij: namelijk de Noordzee. Maar deze voorraadschuur raakte door overbevissing rond 1950 uitgeput. Veel van de grote motortreilers gingen de rijke visgronden rond IJsland opzoeken. De grote verdiensten van deze schepen waren de reders van de O.282 niet ontgaan.



Om zelf hun kans te wagen en betere verdiensten te maken werd in 1957 het schip verlengd met 5 meter. Zo werd de totale lengte 35,50 meter met een nieuwe motor Deutz 500 PK. Dit verbouwwerk werd uitgevoerd op de scheepswerf St.-Pieters te Hemiksem.

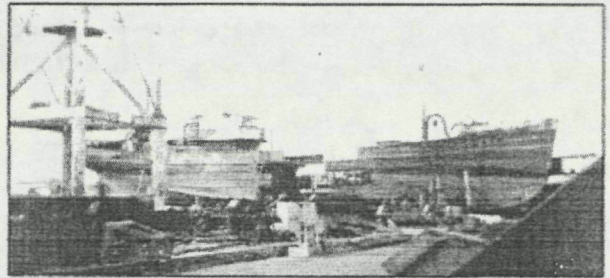
### Naar IJsland

Met de O.282 ging ik als jonge schipper in 1957 (na de verlenging) naar de visrijke IJslandse wateren. Nood-Noorwest 4 dagen vaarroute. Mijn bemanning bestond uit 7 personen en mijn trouwe scheepshond 'Zoete'. Het was hard maar lonend werk. Een dergelijke reis duurde gemiddeld 18 zeedagen. De vissoorten die wij uit deze diepzeevisgronden boven haalden waren kabeljauw,



schelvis, koolvis, zeeduivel, leng, heilbot, rode poon, kreeftjes, enz. Met ons schip hebben wij de gevaarlijke 'Black Frost' meegeemaakt. Dit is de mist die door het plots dalen van de temperatuur aan alles wat metaal is aanvriest. Bij een dergelijke toestand is het alle hens aan dek en kappen geblazen. Het schip wordt topzwaar en zou zinken. De O.282 was een zeer stabiel schip en tot ieders voldoening verdienden we er goed ons brood mee.

In 1962 brak ik tijdens het vissen mijn roer. Via Oostende Radio bracht ik de rederij op de hoogte en vroeg om bijstand. In afwachting van hulp trof ik aan boord de nodige schikkingen om een noodroer te maken. Na een paar pogingen lukte het ons om door middel van twee touwen, een bezaanzeil en



visplanken buiten boord een roer te maken. Zo kon ik onder moeilijke omstandigheden mijn terugreis aanvagen. De sleepboot "De Zeetijger" kwam ons tegemoet, maar ik was al een heel eind dichterbij de haven gekomen en kon alleen de tocht afmaken. Achteraf kreeg ik van de Waterschout felicitaties voor mijn zeemanschap.

In 1975 werden de IJslandse territoriale wateren uitgebreid tot 200 zeemijl. De Belgen hebben door onderhandelingen verkregen dat alleen zij op 7 verschillende plaatsen de visserij verder mochten uitoefenen. Een andere voorwaarde was dat er bij het uit de vaart nemen of vergaan van een schip, geen nieuw meer in de plaats mocht komen. Dit betekende een natuurlijke afbouw van de vloot. Wegens de ouderdom van de O.282 (39 jaar) oordeelden de eigenaars om dichterbij huis te vissen. Hierdoor werd ik verplicht nieuwe visgronden op te zoeken, wat op zich niet zo simpel was. Het visnet dient aangepast om op andere dieptes en soorten te vissen. In een dergelijke omstandigheid leer je je echte vrienden kennen. Ik had aan de schipper van de O.275 "Deo Volente", Henri Laplasse een ware steun, hij gaf me de nodige informatie. Zo had ik de laatste twee jaar dat het schip nog in de vaart was behoorlijke verdiensten. In 1977 werd alle bedrijvigheid met de O.282 gestopt en werd het schip ge-sloopt. Ik was dit schip 20 jaar ononderbroken trouw.

De werkjaren die ik nog tekort had om op pensioen te gaan heb ik aangevuld met een job bij de R.M.T.

Mijn vrouw en ik hebben onlangs nog Marsilly bezocht. De druiventeelt was er totaal verdwenen. Uitgestrekte graanvelden zijn er in de plaats gekomen. In het dorp zelf is alles nog goed herkenbaar, de school, het gemeentehuis, de kleine winkeltjes op het dorpsplein, de sfeer van weleer. De tijd gaat vlug!