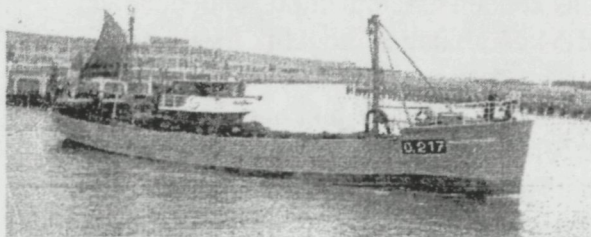


# GESCHIEDENIS VAN EEN STALEN MOTORTRAILER O.217 ANDRE-MARCEL (1)

Daniel Verleene

Mijn grootvader Karel-Louis Verleene (geb. te Adinkerke op 26-09-1897) gaf in 1935 opdracht aan de scheepswerf N.V. Jos Boel & Zoon te Temse om een nieuwe stalen treiler te bouwen. Het schip kreeg hetzelfde nummer en naam als zijn eerste houten vaartuig dat in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Denye te Oostende, nl. de 0.217 "André — Marcel". Deze werd door bemiddeling van de firma N.V. Valcke frères verkocht aan de heren Le Bourre en Souzineau te Villemonbille (Seine) om dan onder Franse vlag te varen op Dieppe.

Het schip, de nieuwe 0.217, kwam in de vaart op 19 november 1936. Het mat 124,75 bruto ton en had een lengte van 31,21m, een breedte van 6,50m en een diepgang van 11 voet ( $\pm$  3,30 m). Het schip was voorzien van een Deutz-Diesel motor (4 cilinders) van 240 pk en was gebouwd voor plankenvisserij.



De eerste zevenkoppige bemanning van de 0.217 bestond uit:

Karel Verleene: schipper eigenaar

Delbol Charles: motorist

Van den Kerckhove August: stuurman

Dewaele Eugeen: matroos

Pincquet Camille: matroos

Baert Maurice: matroos

Vermeulen André: licht matroos

Oorspronkelijk zocht de 0.217, zoals meerdere Oostendse stalen treilers, de Portugese kust op. Het waren reizen van 18 tot 23 dagen. De afstand tot de visserijgronden was minstens 820 zeemijlen en werd afgelegd in

min. 3,5 dagen aan een snelheid van 9,25 zeemijlen per uur (bij mooi weer). Daar werd vooral op tong, rog, roodbaars, mooie meid gevestigd. Tijdens de derde reis werd er 4312 kg tong gevangen en nog 200 bennen andere vis. Er werd zelfs een tong gevangen van 62cm lang en deze woog niet minder dan 2,40 kg (een record voor die tijd). Na anderhalf jaar varen gaf mijn grootvader het bevel over aan schipper Nieuwenhuyze Arthur, die tot op dit ogenblik meevoer als stuurman. Door de goede verdiensten was trouwens het schip praktisch volledig afbetaald en besloot hij aan wal te blijven. Ondertussen werd mijn vader op 15-07-1937 aan boord van de 0.217 aangemonsterd en kon hij zo gedurende een vol jaar met zijn vader meevaren, wat zeker voor mijn vader geen lachertje was. Daar de verdiensten met schipper Nieuwenhuyze A. geen voldoening gaven werd hij vervangen door Louis Viaene (Mestkarre genaamd). Louis Viaene was zeker geen onbekende want hij had vroeger als jongen en dan als matroos op de houten 0.217 gevaren en kreeg er een goede opleiding door mijn grootvader.

De visserij op de Portugese kust was niet lonend meer en daarom werden andere visgronden opgezocht, nl. het Kanaal, de zuidkust van Ierland en de Labadiebank en in de zomer en een paar reizen in februari de Firth of Clyde. Daar werd er tijdens de zomer slechts bij dag gevestigd, vooral op mooie meid, Noorse kreeftjes, vlaswijting en rog. De heen- en terugreis duurde telkens 3 dagen en de visserij 8 tot 10 dagen. Er werd regelmatig na een visvangst in Newlyn (Penzance) binnengevaren om wat ijs bij te bunkeren. De vangsten in de Clyde waren wel zeer lonend, ook omdat de zeereizen maar 12 tot 15 dagen duurden en men weinig verlies aan vistuig kende. In september 1939 werden er 2 reizen gedaan in de Noordzee ter hoogte van de Gut op volle haring waarvan een reis

met een volle lading ( 840 bennen van ± 55 a 60 kg) haring in ijs geborgen. Daar de 2de wereldoorlog was uitgebroken en er gevaar bestond voor drijvende mijnen werd er slechts overdag naar de haringgronden gevaren waar ook bij dag werd gevestigd ('s nachts werd er niets gevangen). Na deze 2 reizen op haring ging men terug vissen in het Kanaal, de Labadie Bank, Kinsale Head, Mme Head en de Smails. De Clyde en de Moray Firth waren verboden visgronden voor de Engelse vissers. De Engelse autoriteiten beschouwden deze visgronden als viskwekerijen. Onze Belgische vissers mochten er wel vissen maar konden hun vangst gedurende een periode van 6 maanden in geen enkele Engelse haven verkopen, wat men aan boord van de 0.217 blijkbaar niet wist. Nadat de 0.217 zijn vis had gelost in de haven van Milford werd prompt de totale vangst in beslag genomen. Het was een vangst ter waarde van 345 pond aan 170 Fr/pond: een visreis voor niets.

Omwille van het steeds toenemend oorlogsgevaar werden de zeereizen vanaf februari 1940 tot 6 weken verlengd. Gedurende zo'n reis werd er 2 maal in Milford verkocht om dan na 6 weken in de thuishaven van Oostende te markten. Tijdens deze periode werd wel eens 4 x 600 l en eens 2 x 200 l wijn opgevestigd, ook eens 54 sinaasappelkisten en 1 keer 4 kisten gevuld met appels. De appelsienen en appels kon men niet bewaren omwille van het zeewater maar de Algerijnse wijn werd verkocht en verdeeld onder de bemanning als drinkgeld.

Daar de 0.345 met als schipper Charles Pincket een eerste reis naar IJsland met succes had volbracht besloot mijn grootvader om eveneens dit avontuur te ondernemen met schipper Louis Viaene. De reis zou minstens 20 dagen duren omdat er langs het Kanaal, het kanaal van Bristol, de Minch richting IJsland moest gevaren worden. Via de Noordzee was dit niet mogelijk omwille van het mijnnegevaar.

Maar toen kwam 10 mei 1940, de dag dat de 0.217 voor het eerst de reis naar IJsland zou ondernemen. Het was 6 uur in de morgen en het schip lag reeds buiten de sluisen aangemeerd toen het bericht kwam dat het

Duitse leger België was binnengevallen. Mijn grootvader gaf dan onmiddellijk bevel het schip terug in het visserijdok aan te meren. Omdat de Duitsers overal winst boekten werd er toch besloten om met het schip de haven te verlaten richting Frankrijk. Onmiddellijk daarop werd de volledige lading ijs (30T) over boord geworpen. Al het reservemateriaal uit het pakhuis van de 0.217 werd aan boord gebracht evenals het materiaal van de 0.223, de 0.128 en van de 0.176. Ook werd zoveel mogelijk het huishouden van het redersgezin Verleene, van zijn schoonbroer Engel Calcoen, van Raymond Duyck en van de motorist Jules Jansens (de roaren genaamd) aan boord gebracht. Ondertussen mocht van de plaatselijke overheid nog steeds geen enkel schip de thuishaven verlaten. Pas na 8 dagen, dus op 18 mei 1940, kreeg men de toelating de haven te verlaten. Vanaf 's morgens werd er standvastig gesluit maar nog niet uitgevaren. Het was pas om 14 uur dat de waterschout het sein gaf om uit te varen onder begeleiding van de Engelse Navy. De eerste die de haven van Oostende verliet was de 0.108 "Adriatic" van rederij Achiel en Albert Christiaens, gevolgd door de 0.217. Waren dan aan boord:

- de familie Karel Verleene en 3 zonen + de hond Riki
- de familie Engel Calcoen met 1 dochter en 2 zonen
- de familie Raymond Duyck (stuurman) met een kindje van 3 maanden
- de familie Jules Jansens ( motorist) met 1 dochter en 2 zonen waarvan een van 20 maanden en z'n schoonmoeder.

Al te samen 19 mensen en een hond. Ter hoogte van Nieuwpoort lag een fregat van de Engelse Navy die 's avonds zou aangevallen worden door Duitse stuka's en voor Koksijde tot zinken werd gebracht. Ter hoogte van Duinkerke kreeg de Belgische vissersvloot van de Franse marine de toelating om door te varen. Bij Grevelingen kwam de 0.217 de 0.223 "Roger-Jeannine" van reder Engel Calcoen tegen die zijn visserij had verlaten om naar Oostende terug te keren. Reder Calcoen (toen aan boord van de 0.217) gaf de bemanning

van de 0.223 orders om naar Oostende door te varen, de families van de bemanning uit Oostende en Nieuwpoort op te halen om zich dan in Dieppe of Le Havre bij de 0.217 te voegen. Daarop zette de 0.217 verder koers richting Dieppe. De volgende morgen kwam de 0.217 ter hoogte van Dieppe maar kreeg van de Franse marine geen toelating om in de haven aan te meren. Toen was men druk bezig met het werpen van magnetische mijnen in de haven. Dan maar koers gezet naar Le Havre waar de 0.217 in de loop van de namiddag aankwam. Daar bevonden zich reeds verschillende Belgische vissersvaartuigen waaronder: de 0.122 - 0.345 - 0.163 en de 0.158. Gedurende de volgende nacht werd Le Havre gebombardeerd. Gelukkig werden onze schepen gespaard, enkel een klein marinescheepje werd in het dok tot zinken gebracht. Na enkele dagen kwam ook de 0.223 in Le Havre aan. Onmiddellijk verliet het gezin Calcoen de 0.217 om zich bij de bemanning en hun gezin van de 0.223 te voegen.

Dadelijk zette de 0.223 koers naar Honfleur

om er vluchtelingen op te halen en die dan naar Engeland over te brengen. Intussen beraadslaagden de reders van de 0.122, 0.345 en de 0.217 om samen te vertrekken en verder te varen naar Lorient. Daar aangekomen in Le Port Louis (vissershaven van Lorient) werd toelating gegeven om voor slechts 24 uur in Lorient te verblijven. Lorient was trouwens een oorlogshaven en men kreeg daarom geen langere verblijfsduur. In Lorient kregen Mr. Spinguel en zoon van mijn grootvader de toelating om aan boord van de 0.217 te komen. Ook zij hadden Oostende verlaten maar waren per fiets in Lorient aangekomen. Daarna werd besloten verder zuidwaarts te varen naar de haven van La Rochelle waar opnieuw proviand en brandstof zou opgeslagen worden, met de bedoeling om de oceaan over te steken richting Boston (USA). Dit zou geschieden onder leiding van reder Henri Ghys (vader van de huidige havenkapitein) en mede eigenaar van de 0.345 "Irena-Raphaël"

( wordt vervolgd)

## **PETIT NICE**

**Restaurant**  
**Albert 1 Promenade 62b**  
**8400 Oostende**  
**Tel; 059/ 80.39.28**  
**Fax; 059/ 80.96.44**  
**Email; info@petitnice.be**



**Kom genieten van de ondergaande zon op het mooiste en meest zonnige plekje van de zeedijk " petit nice ".**

**Een overheerlijke lunch met marktverse producten of een diner bij kaarslicht, pureverwennerij.**

**Meesterkok Jacques Ghaye voert je mee op de golven van hoogstaand culinair genot met zijn menu van kreeft.**

**Diederik en Sabine heten u welkom in hun restaurant met vernieuwd kader en laten u graag mee genieten van hun grote passie.**