

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

*Daniel Verleene*

Na ongeveer 12 dagen in La Rochelle werd het terug tijd om naar België te keren. 's Avonds werd er tot op de rede uitgevaren om dan de volgende morgen te vertrekken richting Brest. Het konvooi bestond uit: de 0.285 die de 0.163 op sleeptouw nam, de 0.217 met de 0.317, de 0.396 en de N.62. Na zijn materiaal opgehaald te hebben in Bordeaux kwam de 0.326 zich in Brest bij het konvooi voegen. Na een verblijf van 2 dagen op de rede in Brest vertrok de groep richting Cherbourg. Daar vervoegden zich enkele Nieuwpoortse en Zeebrugse vissersschepen bij het konvooi, waaronder 2 schepen van Raphaël Vercoutter van Nieuwpoort. Dan ging het langs Dover richting Oostende. Enkele dagen later (begin oktober) werd er naar de Boelwerf in Temse gevaren met nog steeds de 0.317 op sleeptouw. Daar werd het schip terug visklaar gemaakt en op 12 jan. 1946 kon de 0.217 opnieuw op visvangst. De eerste 2 reizen voerde mijn grootvader het schip maar gaf dan definitief het roer aan mijn vader. De bemanningsleden waren toen: Marcel Verleene: schipper  
Oscar Huys: motorist  
Armand Tanghe: stuurman  
Maurice Verleene: matroos  
Henri Huys: matroos  
Frans Legein: licht matroos  
Jozef Lambrecht: scheepsjongen  
Er werd gevestigd in de Noordzee (Inner Shoal) op vooral kabeljauw, schelvis en wijting. Van mei tot september 1946 kreeg de motor (240 pk) een grondige onderhoudsbeurt. In begin 1947 brak ter hoogte van Cornwall de ondercarter van de compressor en werd de 0.217 van Newlyn naar Oostende gesleept door de 0.224 gevoerd door schipper Honoré Carbon. Duur van de reparatie: 14 weken. Vanaf 1951-1952 vaarde de 0.217 naar de Witte Bank op tong en platvis. Mijn grootvader hoopte op betere verdien-

sten door de IJslandse wateren op te zoeken. Daarom werd de 0.217 op de Boelwerf gedurende de periode van 10 mei 1952 tot 15 juli 1952 verlengd met 2,81 m ter hoogte van het visruim en waardoor de totale lengte 34,02 m bedroeg. In november 1952 werd een nieuwe motor (Industrie van 360 pk) ingebouwd door de Antwerpse firma Lever in het Zuiderdok. Omwille van het groter brandstofverbruik werden ook de mazouttanks vergroot en moest daardoor de binneninrichting wat aangepast worden. Het schip was terug vertrekkens klaar uit Oostende op 5 februari 1953. De eerste reis met de nieuwe motor ging naar het Kanaal maar de reis werd onderbroken wegens winch defect. Toen bleek ook dat de visplanken te klein waren. De volgende reis ging naar de Moray Firth en werd opnieuw onderbroken, na 5 dagen vissen met 200 bennen vis, door winchdefect. Uiteindelijk werd er in maart 1953 gestart richting IJsland met reizen van 18 à 20 dagen. Voor mijn vader was dit alles nieuw en onbekend: volledig andere navigatie gedurende de 4 dagen durende oversteek, andere visserij op diepere visgronden op kabeljauw, schelvis, rode poot, koolvis, langoustine, heilbot, staartvis, leng, enz. Maar dank zij de hulp en raad van de schippers Robert Ryckx en Oscar Vandekerckhove had hij alles vlug onder de knie. De visserij werd meestal bedreven aan het Ingolshofdi en in de put van Tvisker. Er werd ook een paar keren aan 't Laagland gevestigd en 3 reizen bewesten de Westmannyear-Eilanden (IJsland). In 1954 werd een nieuw stuurhuis geplaatst en het jaar daarop werd de kombuis volledig vernieuwd. De 0.217 verdiende volgens zijn capaciteiten naar behoren maar bleef zeker niet gespaard van allerlei ongelukken. Gedurende een visvangst brak het roer en de 0.217 en werd opgesleept richting Oostende door de 0.331, gevoerd door Charles Pincket.

Het was onmogelijk om naar de Far-Oër eilanden te slepen wegens te slechte weersomstandigheden. Tijdens het schuilen voor het slecht weer van de 0.331 met de 0.217 in de Moray-Firth ging de 0.315 met schipper HÉlaire Dergeloo op de klippen waarbij 3 van de 7-koppige bemanning het leven verloren. Dit kwam voor de bemanning van de 0.331 en de 0.217 zeer hard aan omdat ze, zelf in moeilijkheden, onmogelijk hulp konden bieden aan hun collega-vissers. De sleep duurde bijna 6 dagen. Wat later kreeg de 0.217 motordefect aan de keerkoppeling "Kuypers" en moest op sleeptouw door de 0.282 met schipper Roger Verleene (mijn oom) richting Aberdeen (Schotland). Vanuit Aberdeen werd het schip naar Oostende verder gesleept door de 0.335 "Charvic" met schipper André Viaene. Daardoor kon de 0.282 zijn reis naar IJsland verder zetten. In juli 1962 kreeg de 0.217 op IJsland een onherstelbare motordefect. In opdracht van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood moest de Z.212 "Blanche-Marguerite" van rederij Demeester, gevoerd door schipper Robert Cattoor, de 0.217 op sleeptouw trekken vanaf de visserij op IJsland tot in Oostende. Dit was zeker geen gemakkelijke klus voor beide schippers. De reis duurde niet minder dan 8 dagen en 12 uren. Een gewone oversteek duurde bij normale weersomstandigheden nog geen volle 4 dagen. Op 16 augustus 1962 wordt de 0.217 naar Breskens gesleept door de staatssleepboot de "Zeetijger" waar een nieuwe motor "Industrie van 425 pk" en een Brévo-keerkoppeling werd ingebouwd door de firma Van den Sande. Op 22 dec.1962 kwam het schip terug naar Oostende van waaruit het op 02 jan.1963 terug naar IJsland kon varen. In '64 of '65 brak de top van de houten bezaanmast tijdens een storm. Deze werd dan vervangen door een ijzeren mast. Het jaar daarop moest ook de houten voormast vernieuwd worden. De beide klussen werden uitgevoerd door de gebr. Schockaert (scheepssmederij). De masten waren van pitchpinehout gemaakt en hadden minimum 28 jaar zware stormen doorstaan.

Zonder verder noemenswaardige moeilijk-

heden werd op IJsland gevaren tot begin december 1971. Door bemanningsproblemen was de rederij Verleene - Vandenberghe verplicht om op 06 dec.1971 de 0.217 "André-Marcel" te verkopen aan rederij Vanlul -Ghijs. De 0.217 vaarde verder op de West onder het bevel van schip mede-eigenaar August Ghijs, die na enige tijd het roer overgaf aan schipper Roger Coulier. Met hem werd de visserij bedreven in de Noordzee en ten noorden van Schotland, nl Noup Head. Mede-eigenaar Ghijs gaf het op om deelgenoot te blijven met Vanlul en na 6 maanden werd de 0.217 stilgelegd. De motor die intussen tot 510 pk opgedreven was, werd verkocht aan de Zeebrugse reder Emiel Dobbelaere en moest dienen als reservemateriaal omdat de motorenfabriek "Industrie" in Alphen aan de Rijn verbeurd verklaard was. Even later werd de 0.217 na 38 jaar dienst gesloopt en naar de smeltovens gevoerd.

#### ENKELE GEGEVENS OVER DE VISSERIJ OP IJSLAND

De vangsten op IJsland waren soms zeer lonend. De grootste vangst bedroeg 1229 bennen aan 50 kg per ben en waarvan 80 bennen kreeftjes aan 30 kg per ben. De slechtste vangst was 363 bennen in 4 dagen vissen en 6 dagen storm waarbij niet kon gevist worden. Vanaf de jaren 65-70 verminderden de vangsten tot 400 à 700 bennen. Tijdens de eerste jaren op IJsland bracht de 0.217 eens 1150 bennen en 2 x 1050 bennen mee naar Oostende. De 0.217 kon ongeveer 1300 bennen vis in het visruim laden.

De heenreis vanuit Oostende in zeemijlen uitgedrukt: Oostende-Noord.Hinder 27' - Smits Knol 93' - Buchan Ness 420' - Kinhard Hd 440' -Ducansby Hd 500' -door de Orkney Eilanden en Swona Eilanden Tor Ness 517' - Faroë Bk 700' en dan de visserij 1000 zeemijlen in 4 dagen en 2 à 3 uren bij mooi weer wel te verstaan. De terugreis verliep in omgekeerde richting tot Buchan Ness om dan langs de Engelse kust te varen langs Dowsing lichtschip -Haisbro lichtschip -Cross Lands lichtschip en dan naar Noord Hinder lichtschip en Oostende.

De duur van de oversteek hing ook veel af van de stromingen: bv. varende met de stroming mee duurde de vaart tussen Ducansby Head tot Tor Ness (17 zeemijlen) ongeveer 50 minuten, terwijl tegen stroom in ong. 3,5 uren. De doorvaart was wel gevaarlijk met NW- of ZO -lijke storm en stroom tegen of wind tegen. Dit werd " het Gat " genoemd. De vangst was soms lonend bij dag aan Ingoishofdi voor kabeljauwen schelvis. De 0.217 haalde eens in 20 uren 28 zakken vis boven ( $\pm$  1000kg), zijn record en één maal 13 zakken leng in de SW richting van Ingoishofdi (de Charel straat genoemd naar de vinder schipper Charles Nassel van de 0.269). Ook werd eens in 3 slepen 105 benen rode poon gevangen bij nacht in de put van Tvisker.

Normaal duurden de reizen 16 à 19 dagen. In de zomer ging de zon onder in de maand juni - juli om 01.30 u om terug op te komen om 4 u 's morgens, dus bijna geen nacht. In de winter, kwam de zon maar om 12.30 u op en ging ze terug onder om 16.00 u. 's Winters kon de thermometer tot 19° onder nul dalen. Dan is het niet meer mogelijk om de visserij te bedrijven. Wanneer de vis op dek viel was hij dadelijk bevroren en was het onmogelijk om de vis nog te gутten

( verwijderen van ingewanden ) en te reinigen.

De grenswateren op IJsland bedroegen oorspronkelijk 3 zeemijlen, later 4' dan 6' dan 12' daarna 50' en op het laatst 200 zeemijlen. Vanaf deze afstand werd het vissen verboden voor Engelse en Duitse vissersschepen. De enkele Belgische schepen moesten een speciale vergunning krijgen van de IJslandse regering.

#### DE VISSERIJ IN BELGIE TIJDENS DE OORLOG

De visvangst in België gebeurde uitsluitend bij dag.

Het was trouwens verboden om een kompas aan boord te hebben. De Nieuwpoortse vissersvloot werd in 8 ploegen verdeeld, van 1 tot 4 voor de kleinste schepen, ploeg 5 tot 7 voor de middelgrote schepen en ploeg 8 voor de grootste schepen. Bij iedere afvaart was er om beurt één schip per ploeg die dienst deed als wachtboot waarop 2 à 3 Duitsers meevaarden. Die gaven dan het sein om de visserij te staken en terug naar Nieuwpoort te varen. De visserij werd bedreven in 't Westdiep, Binnen-Kwinte en de Slijkgeul. Men viste er vooral op platvis en in de winter soms wat kabeljauw. Het ijle

**ING** 

**Rudi Rega**

Kantoordirecteur

Kantoor Middelkerke: Oudstrijdersplein 15, 8430 Middelkerke

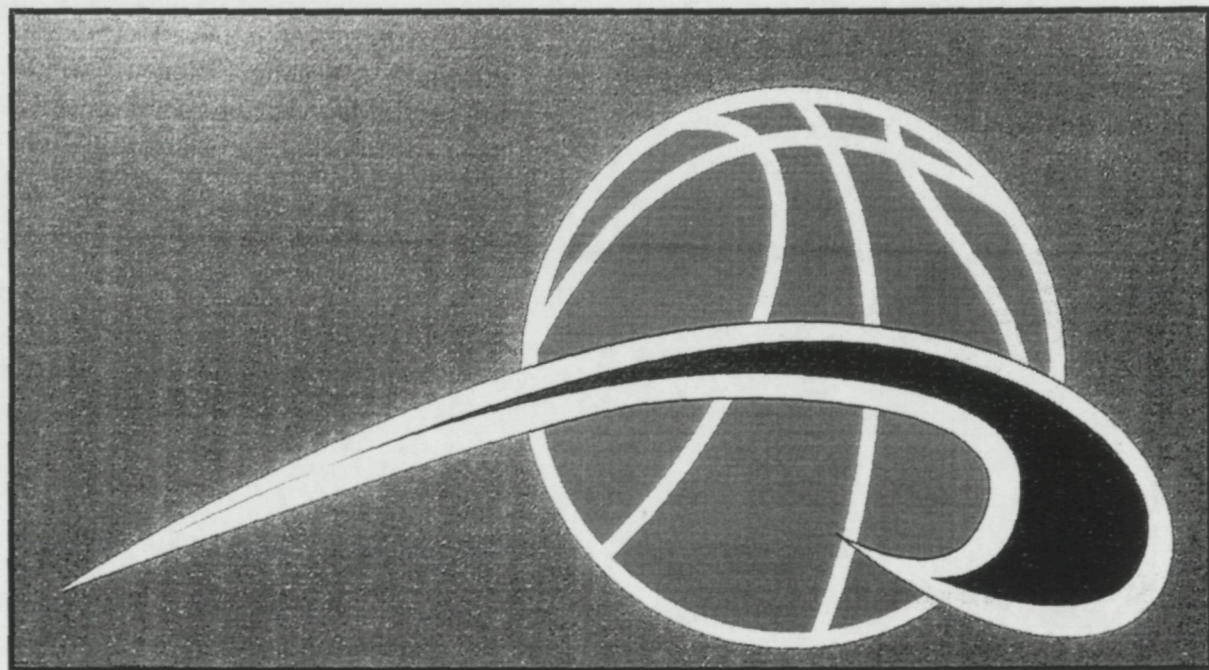
T 059 31 95 40 F 059 31 95 48

Kantoor Westende: Meeuwenlaan 24b, 8434 Westende

T 059 31 95 60 F 059 31 95 68

haringseizoen van 1943-1944 begon op 4 december '43 en duurde tot 24 februari '44. Wel mocht er niet uitgevaren worden op zondag en donderdag wegens schietoefeningen vanuit de bunkers tussen Westende en Oostende. Ook bij slecht weer en uiteraard ook bij mist werd er niet uitgevaren. Ter hoogte van het staketsel van Nieuwpoort-Bad was er een havenversper-ring die 's nachts gesloten was. De visserij werd bedreven naargelang het getij. Bij lange tij werd er 10 a 12 uren gevist en bij korte tij van 3 u. voor H.W. tot 2,5 u. na H.W. Bij lange tij van 2 u. voor H.W. tot 2 u. na H.W. De haringvisserij overweldigde alle andere visserij en was een zegen voor de bevolking in oorlogstijd. Zo bracht tijdens die periode de N.86 "De Hoop" 750.000 kg ijle haring binnen en kreeg voor zijn vangst een coöperatieve prijs van 5,25 Fr de kilo, de pladijs bracht 14 Fr de kilo op.

Nieuwpoort had tijdens de oorlog de grootste vissersvloot en kende de bestgelegen visgronden. De N.86 was een houten vaartuig gebouwd in Oostende op werf van Hillebrandt. De lengte bedroeg 16 m, had een Industriemotor van 60 pk. Een volle lading haring op de N.86 was  $\pm$  30 ton waarvan de helft in het visruim kon en de andere helft op dek moest blijven liggen. Vanaf de landing van de geallieerden mocht er niet meer uitgevaren worden en werd de vloot in kanalen en rivieren gemeerd tot januari 1945. In het voorjaar van 1945 werd er ook bij dagvisserij veel platvis gevangen ter hoogte van Oostende rond de "Gold Shell", een tanker die gekelderd werd door een éénmansonderzeëer. Het schip stond gedurende 8 dagen in brand. De Gold Shell was op weg naar Antwerpen met benzine voor de troepen.



**UIT SYMPATHIE**