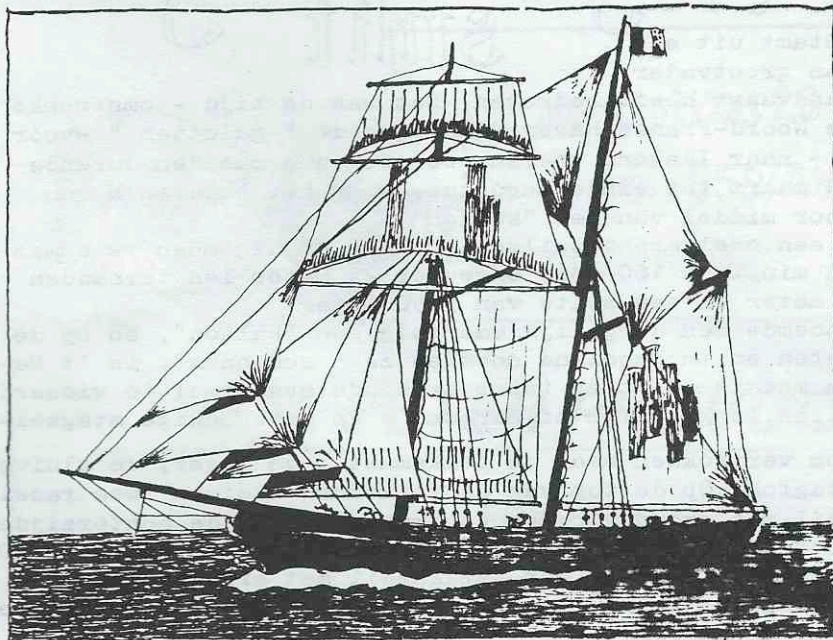


kaar geknoopt. Het uiteinde van de lijn werd belast met een 7 pond's stuk lood. Juist boven het stuk lood stak een ijzeren lat van 30 cm uit, aan wier uiteinde een 8-meterlang keistertouw was geknoopt, met aan het onder-einde een vishaak. Aan de haak een stuk aas b.v.b. varkensvel, haring. Als de eerste kabeljauw gevangen was werden de maag, de puddock, de lippen, de keeltjes van de kabeljauw of het wit vel van de heilbot als lokaas gebezigd. De vangst begon op een met het dieplood gezichte plaats. De matrozen stonden op een rij naast elkaar tegen de verschansing aan een zijde van het schip, de kollijn in de hand; Deze lijn werd regelmatig op- en neer gehaald.

Natuurlijk bleef men geen 5 maanden op dezelfde plaats, wanneer de vangst het liet afweten werd een nieuwe plaats opgezocht.

Het was zwaar werk, dag in dag uit, in alle weer en wind, langs de verschansing te staan, gehuld in oliegoed en zuidwester.

Grootvader Goutsmit stierf in 1911, zijn weduwe bleef achter met drie kinderen, waaronder de zonen Henri en Albert. Henri, geboren in 1902, werd leerling aan boord van het Kwekelingschip COMMANDANT BULTINCK van het K.W. Ibis, gemeerd aan het sluizencomplex te Sas-Slykens, Bredene, waar



Goëlette

hij 2 à 3 jaar verbleef. Van uit Oostende zeilde hij als jongen, en later matroos, op de smack's. Hij huwde in 1924 en kreeg 4 kinderen, twee zonen Karen en Roger en twee dochters die op zeer jeugdige leeftijd stierven.

Hij vaarde jaren op de vaartuigen van de reders Lambrecht A. en "Kos" Petois, als metroos-machinist. In de tijd dat de motor voor de scheepsvorstuwing in opgang was, werden de ingebouwde motoren nog bescouwd als "hulpmotoren", daar

de zeilen nog tot de normale scheepsuitrusting behoorden.

In 1931 liet vader Henri een nieuw houten vaartuig bouwen op de "Chantiers Navals de Normandie, Chantelet & Lamaitre", te fécamp, Frankrijk. De 0.301-MARIS STELLA mat 25,83 ton netto en 79,26 ton bruto. Ze werd bewogen door een Deutz-motor van 180 pk. Ze werd "dandy-kotter" genoemd en had "1 dek en 2 masten", zoals het destijds op de schepenlijst stond.

Reder Henri had reeds zijn schipper 2e klasse-brevet verworven en in 1938 verwierf hij het 1e klasse. In 1939 stopte hij het varen wegens een maagkwaal.

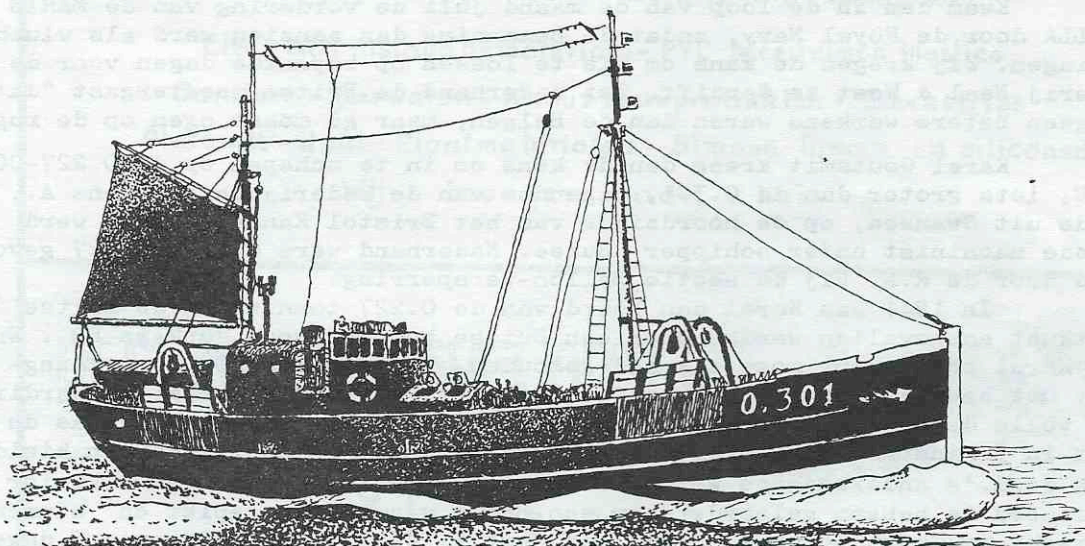
Zoon Karel begon het lager onderwijs in 1930 op de St.-Andreas-parochieschool, St.-Petrus & St.-Paulusplein, onder de Broeders van Liefde. Na het 6e leerjaar ging Karel over naar de Visserijschool Paster Pype om de hoek in de St.-Franciscusstraat in de jaren 1936-'37-'38, het eerste jaar bij Br. Ezeheël en het 2e bij Br. Annobert. Einde studie verwierf hij het diploma van leerling-schipper + scheepsjongen samen. De schaal tijd amper voetbij werd hij aangemonsterd op vaser's schip.

De eerste reis verliep op Het Kanaal. Er werd veel "gescheurt" en toch behoorlijk gevangen. Er was geen spraak van veel rusten want het beschadigde net diende hersteld. Karel's taak was naalden vullen. Het herstelwerk bleef maar duren en hij werd uiteraard moe. De "grote boodschap" werd dringend en Karel, overmand door vermoeidheid, viel in slaap. Na ver-

loop van tijd viel zijn afwezigheid op en vader Goutsmit, zich opwindend, ging op onderzoek uit. Uiteindelijk werd Karel gevonden en als zoon van de schipper kon dit gedrag niet door de beugel. Een puts zeewater werd over hel uitgegoten en het incident was gesloten.

De visserij in Het Kanaal gaf veel mogelijkheden voor het aanlopen van de zuidwestelijke Engelse havens Brixham, Newlyn en het noordelijker Milford Haven? Daarnaast werd ook op gezette tijden in de zuidelijke Noord-zee de kost verdiend.

Ook de 0.301 maakte het drama van 10 mei 1940 en later mee. Nonkel Albert was dan schipper en de MARIS STELLA was andermaal bedrijvig in Het Kanaal. Lijk velen dacht de bemanning om nog naar Oostende te varen om het gezin niet in onrust te laten. De vangst werd te Brixham verkocht en men bleef nog een paar dagen uitkijken naar de toestand via de verwarde berichten uit de radio. Uiteindelijk werd besloten naar huis terug te keren en werd te Dieppe binnengelopen in de gedachte dat de familie daar zou kunnen zijn aangekomen in de vlucht naar het westen. De 0.301 was daar evenwel niet alleen. Collega's met door vluchtelingen afgeladen schepen lagen er reeds gemeerd, o.a. de 0.302-SUZANNE-ADRIENNE, rederij Hennaert J., de 0.208-FEMINA, rederij Salliau P., de 0.308-JAN DENYE, rederij Denye J., de 0.309-INDEPENDANCE, rederij Seghers A., de 0.54-RENAISSANCE, van dezelfde rederij, de 0.288-DE NORMANDIE, rederij Lenaers M.



0.301- MARIS STELLE -rederij Goutsmit H.

Bij een Duits luchtbombardement op 21 mei 1940 werd de 0.309 tot zinken gebracht met 40 slachtoffers en de 0.288 liep bij een poging de haven te verlaten op een mijn, barstte open en bleef met de kiel omhoog drijven; 6 doden.

Bij hun aankomst vond de bemanning van de 0.301 geen familieleden en enkele dagen later werd het vaartuig samen met de 0.302, door de Franse overheden gevorderd om Duitse krijgsgevangenen naar Engeland over te varen. De 0.301 kreeg 10 krijgsgevangen parachutisten en commando's aan boord; 4 Britse soldaten en een majoor bewaakten de Duitsers.

Vooraleer te vertrekken maakten ze nog een incident mee. Een Fransman van de 5e kolonne die betrapt werd op seinen naar de vijand, werd door zijn woedende landgenoten bij de kraag gegrepen, afgetroefd en van boven op de kaai naar beneden op de dekken van de daar gemeerde schepen gesmeten.

Onderweg kregen de beide vaartuigen de wind en de stroming, - een "kopstekker" - te verwerken. De Engelsen werden zeeziek en moesten hun wapen afleggen en in het kookhuis opbergen, waar ze naderhand ook bijeenkroepen.

De Britse majoor evenwel stond naast schipper Albert op de brug, samen met een paar bemanningsleden, die op afspraak, onder elkaar stonden te smoezen dat ze van plan waren de Britten een loer te draaien. De majoor, dachten ze, verstond hen toch niet.

In de Engelse haven Newhaven aangekomen kwamen ze ten anker en werden

de gevangenen afgevoerd. De Britse majoor kwam naar de bemanningsleden toe, drukte hen de hand en dankte hen in vlekkeloos Nederlands voor de medewerking. En zij stonden daar nu, verlegen over hun gedrag.

De O.301 werd westwaarts naar Poole, Graafschap Dorset, gestuurd en van daar verder naar Dartmouth. Onderweg ontmoetten ze de O.266- HECTOR-FRANS, rederij Christiaens H., die ook in deze richting voer, en de ouders Goutsmit aan boord had. De vluchtelingen mochten evenwel niet overstappen. Na enige dagen te Dartmouth kregen de houten vaartuigen opdracht naar Dunkerque te varen om te helpen bij de evacuatie der ingesloten Brits-Franse troepen. Kort daarop moesten ze terug keren want ze hadden hun opdracht te laat ontvangen.

Intussen vernam nonkel Albert dat zijn broer met gezin te Cardiff als vluchtelingen ondergebracht waren. De O.301 mocht via Milford Haven - waar nog de O.255-BLANCHE-MADELEINE, rederij Verhaeghe L. en de O.247-ANNA, rederij Lambrecht K. verbleven, en voer naar Cardiff. Daar vernam Karel dat zijn zusters van 3,5 jaar in het hospitaal lag en er was gestorven. Het kind was verzwakt en verstond uiteraard geen Engels. Van uit Cardiff - in het Bristol Kanaal - voerde de O.301 twee vangreizen van 8 à 10 dagen ieder, met als bescherming per vaartuig twee Britse soldaten aan boord met geweren uit 1918, in de Ierse Zee. De vangst werd telkens verkocht te Cardiff.

Kwam dan in de loop van de maand juli de vordering van de MARIS STELLA door de Royal Navy, zodat de bemanning dan aanzien werd als vluchtelingen. Zij kregen de kans om vis te lossen op bepaalde dagen voor de rederij Neal & West te Cardiff. Zei naderhand de Britse meestergast "dat er geen betere werkens waren dan de Belgen, maar ge moest ogen op de rug hebben". Karel Goutsmit kreeg dan de kans om in te schepen op de O.227-COR JESU, iets groter dan de O.301, eigendom van de rederij Christiaens A., varende uit Swansea, op de noordzijde van het Bristol Kanaal. Karel werd tweede machinist onder schipper Rouzee. Naderhand werd ook de O.227 gevorderd door de R.N. bij de sectie Ballon-versperring.

In 1941 was Karel aan boord van de O.227 toen ze op de Britse Oostkust aangevallen werden door een Duitse bommenwerper Junkers 88. En wat Karel nooit voor mogelijk had gehouden, kon dan wél. Om de reddingsboot met heel de bemanning op de bootstoel te zetten hadden ze in Cardiff een volle dag nodig. Daar op de Noordzee, gebomd door de vijand, was de boot in 5 minuten te water! Gelukkig was niemand gewond, iedereen hield zich dood.'s Anderendaags werden de schipbreukelingen, na uren lekwater overboord te hebben geloosd, door een Brits vaartuig opgepikt en binnen gebracht in South Shields, nabij New Castle. Karel werd gedurende 8 dagen opgenomen bij Britten die Oostende kenden als jachtliefhebbers.

Intussen was vader Goutsmit naar Swansea verhuisd. Daar vertoefden o.a. de Belgische vissersvaartuigen: de O.350(ROI LEOPOLD, rederij De Roo A., de O.179-IBIS II, rederij SoC.Coop. IBIS, de O.279-NOTRE DAME DELIVREZ NOUS, rederij Laplasse A., de O.176-ATLANTIC, rederij Lambrecht A., de H.77-GILDA, rederij Latruwe P.

Toen Karel te Swansea arriveerde was vader reeds naar Newlyn vertrokken. Karel zou iets later met moeder en grootmoeder hem aldaar vervoe-gen.

Te Newlyn - haventje nabij Penzance aan de Mounth's Bay, Cornwall - zouden vader en zoon Goutsmit de pilchard-visserij beoefenen. Een pilchardboot was verwaardigd uit hout en mat \pm 15 meter lengte en was uitgerust met 2 motoren, één voor de voortstuwing in de aslijn, en de tweede schuin er naast, beiden Kelvin-motoren van 18 en 13 pk, om de netten uit te vieren vóór de wind. De vangmethode was er een met drijvende netten, bestaande uit rechthoekige stukken, opgehouden door stukken kurk, onderaan verzwaard.

Met het vallen van de avond werd uitgevaren in Mounth's Bay en werden de netten uitgezet, een 20 à 50-tal aan elkaar verbonden en met een maaswijdte om de pilchard te strikken. De vistijd duurde \pm 1 uur, dan werden de netten gehaald. Was de vangst onbeduidend dan werd een andere plaats opgezocht. Er werd driemaal gehaald per nacht. De beste tijd voor pilchard ligt tussen mei tot einde juli. Deze vis, een teer gevalletje,

wordt uitsluitend door de visverwerkende nijverheid ingeblikt. Deze viszijn niet groot, 144 stuks in een " stone " (= 6,35 kg).

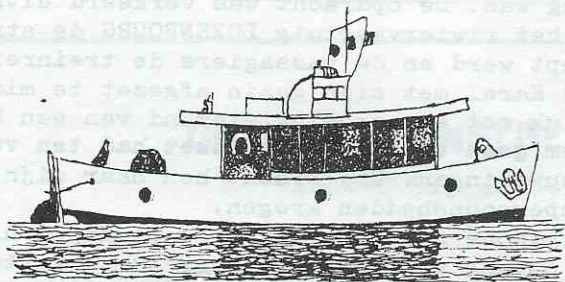
Vader en zoon Goutsmits voeren op de WILL TRY-PZ-198. Andere landgenoten die ook dergelijke visserij bedreven waren de reders Verleene op de TWILIGHT - PZ-137 en Decrop op de MARGUERITE-PZ-34.

En een buitenkans werd ook meegenomen. Zo waren ze op een nacht bedrijvig toen bij het ophalen van de netten bleek dat ze volstaken met makreel, een grotere en zwaardere vissoort. Er moest langer worden gewerkt om de buit binnen te halen. Ze waren genoodzaakt de haven binnen te lopen om de klus te klaren. De kleinere maaswijdte was oorzaak dat de makreel steviger gekneld zat in de mazen. Er moesten extra handen bijkomen en er werd gewerkt van 's morgens tot 's avonds 10 uur. De makreel bracht uiteraard meer op dan de pilchard.

Karel was ongeveer 8 maanden pilchardvisser, daar in de winter niet veel te verdienen was.

Hij monsterde aan als matroos op de O.308-JAN DENYE, onder gezag van schipper Charel "Miere" Zonnekeyn. Ze beoefenden de nachtvisserij met het plankennet in de omgeving van de Wolf Rock, een 5 mijl bevesten Land's End. Aan boord waren twee Britse militairen om een mitrailleur te bedienen. Hun munitie was evenwel niet de geschikte zodat ze machteloos waren. De motorist moest bij het ophalen van het net bij de motor blijven daar deze de neiging vertoonde om op hol te slaan bij lagere belasting. Na een eerste sleep werd het net opgehaald. Op een gegeven moment hoorde Karel het geluid van een mitrailleur. Bij het opkijken zag hij een vijandelijk vliegtuig duikend mitrilleren en een bom lossen. De enige bescherming was zich neergooien op dek. Het vliegtuig vloog over het vaartuig. De motorist die ook de kogels om de oren had horen fluiten, was op dek gestormd, de motor sloeg op hol.

Het vliegtuig keerde voor een tweede run, de piloot zag de vlammen uit de uitlaatbuis slaan en hij vloog weg. Iedereen terug aan zijn taak, het net werd verder opgehaald want de bom had ter hoogte van de waterlijn een gat in de romp geslagen, en vlijtig pompend keerde de O.308 naar Newlyn terug. Ieder schip dat 's avonds de haven verliet moest een bepaalde code seinen en dit signaal herhalen om terug binnen te varen.



M'PALE

Terug onder land, kon de O.300 het verzoek van de kustwacht niet beantwoorden en het eigen geschut dwong het vaartuig terug naar de zee. Bij het krieken van de dag werd terug naar binnen gevaren, en als toppunt van tegenslag, toen het vaartuig wilde aanmeren, vertikte de keerkoppeling het, en liep de O.308 met de voorstevens tegen de kaaimuur en was de reis van het vaartuig voor lange tijd teneinde.

Ingescheept op de O.131-ROGER-DENISE, rederij Verhaeghe-Danneel, voer Karel vanuit Newlyn meerdere maanden ter nachtvisserij, toen hij halfweg 1942 betrokken was bij een ongeval. Tijdens het inhalen van het net werd zijn oliegoed gegrepen met het buiktouw en draaide mee met de lierkop. Door het instinktmatig uitstrekken van de handen ter afweer, raakten de vingers gekneld. Twee maanden hospitaal te Penzance, veel pijn en later nog gehandicapt voor de meest elementaire taken, kende hij een moeilijke tijd.

Genezen vertrok Karel naar het Schotse Greenock op de Clyde-rivier, om dienst te doen op vader's vaartuig dat was vrijgegeven door de R.N., maar nog voor de Admiraliteit bruikbaar was om de verbindingsdienst tussen de grote vaartuigen, zowel militaire als koopvaardijeenheden, te verzekerren. Dit bleef haar taak tot het einde van de oorlog, dus tot 8 mei 1945.

In het najaar van 1945 kon de O.301 terug naar haar thuishaven Oostende. Vader en zoon Goutsmits, met een hulp, brachten het vaartuig via

vooraf gebakende kanalen naar haar bekermat. Ze kon meteen naar de scheepswerf om op te kalefateren vanwege de nachtelijke en haastige en rusteloze bedrijfheden waaraan ze was blootgesteld geweest.

Tevens werd ze bedrijfsklaar gemaakt om terug haar normale bedrijfheden uit te oefenen.

Na 5 jaar moesten de eigen aktiviteiten terug opgenomen worden. Terwijl de O.301 in vaardige handen vertoefde, moest Karel de kost verdienen en monsterde hij op de N 806-JONGE FRANS I (ex-N 148), rederij Huysseune Fr., een onder de oorlog gebouwd houten vaartuig, te Niel-aan-de-Rupel, voor de zogenaamde westvisserij, bewogen door een AWA-dieselmotor van 160 pk. Na korte tijd wilde Karel zijn opleiding voltooien en trok in de loop van 1946 naar zijn oude school om de kursus schipper 2e klasse te volgen, en van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om te huwen. In 1947 slaagde hij met goed gevolg in het examen en voerde zijn eerste reis het bevel over vader's schip. Daarop werd hij gezagvoerder respectievelijk op een op een Blankenbergse werf gebouwde O.288-MARIA, rederij Huysseune Fr. 82 ton bruto, bewogen door een AWA-dieselmotor van 240 pk, en op de O.342-NORMANDIE, rederij Lenaers A., uit hout gebouwd in 1949 op de scheepswerf Deweert H., groot 118 brutoton en uitgerust met een Ruston-dieselmotor van 300 pk. Na één reis viel Karel ziek. Zijn laatste schip ter zeevisserij was de O.115-IRMA-ALICE, rederij Lebluy M., een in 1930 op de werf Denye J. gebouwde houten motortreiler, groot 78 ton bruto, bewogen door een Deutz-motor van 150 pk. Herstelt, legde Karel in de Wetstraat, Brussel, het examen werktuigkundige alle vermogens af met goed gevolg.

In 1953 vertrok hij met zijn gezin naar het toenmalige Belgisch Kongo, als deelnemer in een studiebrigade op het Moëro Meer, Katanga, als visserijexpert. De reis begon aan boord van de Kongoboot COPACABANA die de passagiers tot Matadi bracht. Er verbleven acht dagen in het hotel Leopoldville zonder enig geluid of nieuws te horen. Op zekere dag kwam een opdracht met een treinroute toe die hen zou leiden via Manono naar Kilwa, op het Meer, dat niet de korste weg was. De opdracht was verkeerd uitgeschreven. Ze voeren vervolgens op het riviervaartuig LUXENBOURG de stroom aan tot Port Franqui waar ontscheept werd en de passagiers de treinreis aanvingen. Om 2 uur 's nachts werd Karel met zijn gezin afgezet te midden van "No Were" met hun bagage. Geluk met een ongeluk, iemand van een hotel kwam daar om te zien of er voor hem geen bagage was afgezet, had ten volle begrip voor de toestand van de nieuwelingen. Hij bracht hen naar zijn hotel waar ze een kamer met twee éénpersoonsbedden kregen.

's Anderendaags werd de Belgische administratie opgezocht om uitleg te verstrekken over de gebrekkige opvang van een ambtenaar en de kortste weg naar Elisabethvillr (nu Lumumbashi). Oorspronkelijk weigerde men Karel te aanhoren, doch na een week werd hij toch ontvangen. Niemand wist iets over Karel's taak en uitvoering van zijn opdracht.

's Nachts om 2 uur de trein opgestapt naar Elisabethville waar ze 's anderendaags om 22 uur toekwamen. Een persfotograaf die een groep inlandse soldaten fotografeerde bleek de geschikte persoon om te informeren naar een taxi, die evenwel niet voorhanden was. Als de passagiers wat geduld hadden zou hij hen meenemen naar Elisabethstad, wat dan ook geschiedde. Onderweg vroeg de man naar Karel's logement. Deze had horen spreken over het Hotel Leopold II. Toen de journalist dit hoorde viel hij bijna om. Genoemd hotel bleek een verblijf voor de "upper ten" en niet voor Karel. Hij zette Karel's gezin daar toch af en deze kreeg inderdaad een kamer en opvang. 's Anderendaags stapte Karel met zijn marsorder naar de Administratie om aanwezigheid te melden. Het paleis van de Gouverneur bleek een straatende in te nemen, het andere eind was ingenomen door een houten optrek.

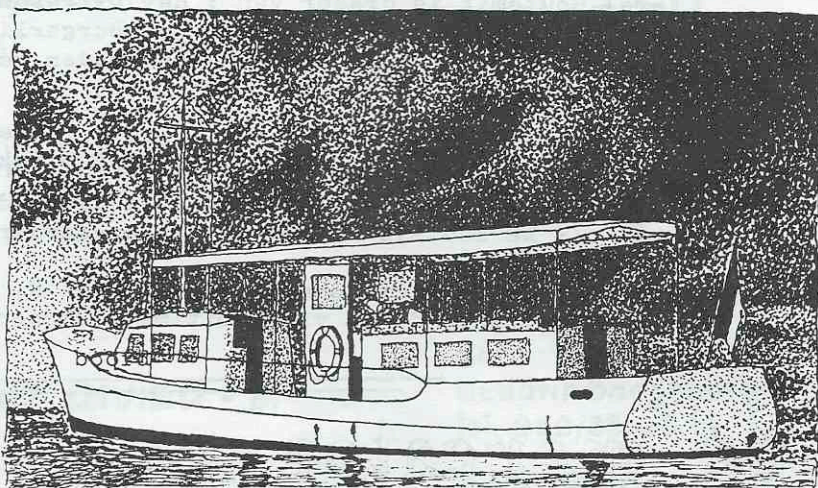
In de hall van het paleis gaf een klerk hem een briefje met drie afdelingen op: provinciaal secretaris - onder, commissaris - midden, gouverneur - boven. Karel leek de commissaris de geschikste persoon om het marsorder te tekenen en hem te ontvangen. De klerk ging bij die man binnen, doch na een paar minuten stond hij terug buiten. Hij vermoedde dat Karel nieuw was in Kongo, want hij moest in het houten optrekje zijn om de order te tekenen. Karel werd daar ontvangen door een mevrouw die hem vroeg waar het gezin Goutsmits logeerde. Toen ze dit vernam schoot ze uit haar krammen en verwees Karel naar het Hotel de Bruxelles, vermoedelijk minder duur. Het gezin verbleef er 8 dagen zonder enig bericht.

Op zekere dag stond iemand te wachten op Karel met een nieuwe reisroute naar Kassinga via een autobus van een Griek, met bagage achteruit tussen de zwartjes en de kippen.

Te Kassinga logeerden de Goutsmit's in een hotel waar men hen vertelde dat een veerboot op de Luapula-rivier maar over 8 dagen zou afvaren. Na van 't kastje naar de muur gesleurd te zijn, vroeg Karel of er geen andere mogelijkheid was om de eindbestemming te bereiken. Er zou een scheepje uitvaren naar Kilwa op het Moëro meer. Karel besloot dat dit de oplossing voor hem was en na 24 uren varen zonder comfort wees men Goutsmit's plaats aan waar hij moest afstappen. Hij zag een haventje (= een pier) met een gemeerde boot. Het zaakje lag praktisch in bezwijming, buiten dienst. Er was een scheikundige aanwezig die in dezelfde dienst was als Karel, die de nieuwkomers ontving. De goutsmit's werd een bungalow aangeboden als verblijf. Eindelijk op de plaats van bestemming ! Vergeten we hier nu niet dat de Republiek van de Kongo 76 maal groter is dan België.

Het Moëro Meer, het werkterrein van Karel ligt in het Kattanga Massief 1.200 meter boven de zeespiegel en er heerst een goed klimaat. Karel's werk bestond uit onderzoekingswerk op het gebied van statistiek over en

met de visserij, 5 plaatsen op het Meer, dat tussen haakjes 125 km lang is en 65 km breed. Bij de visvangst werden enkel drijvende netten gebruikt. Het ter zijner beschikking gestelde vaartuig, een kleine 20 meter lang, had een hoog stuurhuis, had netten aan boord met verschillende maaswijdten. Op het achterdek werd het vistuig behandeld en was een handbewogen lier op-



LUSA

gesteld. Onderlaatse vis, van de ± 85 verschillende soorten, mag niet gevangen worden. Ze beschikte over een G.M.-diesel van 120 pk.

Karel had de leiding over een zwart personeelsbestand van 35 man waarvan acht dienst deden aan boord van de M'PALE - zoals het scheepje noemde - onder de leiding van een "kapita". Het meer werd bevist door een 80-tal koloniale en inboorlingen die ook vis aten en de rest verkochten. De vangst van Karel - te vergelijken aan de zoetwatervis karpers bij ons - werd verdeeld over het personeel, de missie's en de soldaten van de post. De vangst werd 2 maanden per jaar gesloten tijdens de broedtijd.

Na enige maanden bedrijvigheid ging de M'PALE verloren door een brand veroorzaakt door de bewaker van de boot, die een etentje klaar maakte op een vat benzine ! Karel was zijn voornaamste werktuig kwijt en was zonder werk. Hij werd overgeplaatst naar de Territoriale Diensten als politiemans bij de visserijinspectie van het meer. Hij kreeg een ander vaartuig - de LUSA - van de Dienst onder zich.

Tot zijn taak behoorde de controle over de visnetten bij ieder die viste, want de vissers, blank of zwart, dierven wel wat ondermaats werken. Karel reeds soms met een vrachtwagen van dorp tot dorp om een en ander te bekijken. De netten moesten gemerkt zijn als een eigendomrecht en betaald. Zijn komst leek soms vooraf bekend, wat een "fluisterkrant" vermoedde. Toen hij eens na een controle weg reed, en onverwacht terug keerde, leek het dorp in-rep en roer, wegens de aanwezigheid van verbode netten.

Gefrusteerd door dat soort werk dat hem niet lag, liet Karel weten dat hij terug naar België wilde. Een telegram naar het hoofd van de dienst werd beantwoord door een opdracht om terug het oorspronkelijke werk herop te nemen.

In 1856 na 3 jaar dienst kon het gezin Goutsmit voor zes maanden in

België. Toen terug in dienst kwam werd hij geaffirmeerd in Bukama waar hij op de rivier Loualaba voor 5 maanden dienst deed als visserijpolitie.

Terug bij de Brigade d'Etude des Eaux, bleef hij daar tot april 1960. Toen hij in verlof was werd datzelfde jaar Belgisch Kongo nu Republiek van de Kongo.

Na een driemaanden lang verlof nam Karel zijn oorspronkelijk beroep terug op. Hij woonde destijds in De Panne en monsterde als schipper op de O.300-HOSANNA, de ex O.300-JONGE FRANS, rederij Huysseune Fr., nu van reder Goutsmit A., uit staal gebouwd in 1930 te Boom, groot 100 brutoton, bewogen door een Deutz-motor van 240 pk. Hij voltooide 2 reizen, en monsterde daarna als motorist op de O.342-NORMANDIE, rederij Lenaers A., later als schipper tot in 1962. Ofterend voor een vaste betrekking, deed Karel een aanvraag, een examen en trad in bij het Zeewezen als matroos. In 1965 werden zijn diploma's gevaloriseerd en ging hij over naar het machinepersoneel als scheepswerktuigkundige, tot hij in 1970 overstapte naar het Loodswezen. In 1971 voer hij op de LOODSBOOT 1, tot hij in 1984 pensioengerechtigd werd.

Karel Goutsmit is drager van : het Zilveren Kruis van Kongo,
het Burgerlijk Ereteken 1e Klasse
de Gouden Palm in de Kroonorde.

R. Decler,
naar de gegevens ver-
strekt door Karel Goutsmit

N.v.r. : De gegevens voor het deel over de IJslanvaarders werd genomen uit : - De laatste Vlaamsche IJslanvaarders - Juul Filliaert-1936,
- Petit dictionnaire de Marine - R. Gruss - 1945 ,
- Scènes de la vie Maritime - Vincent Besnier - 1977