

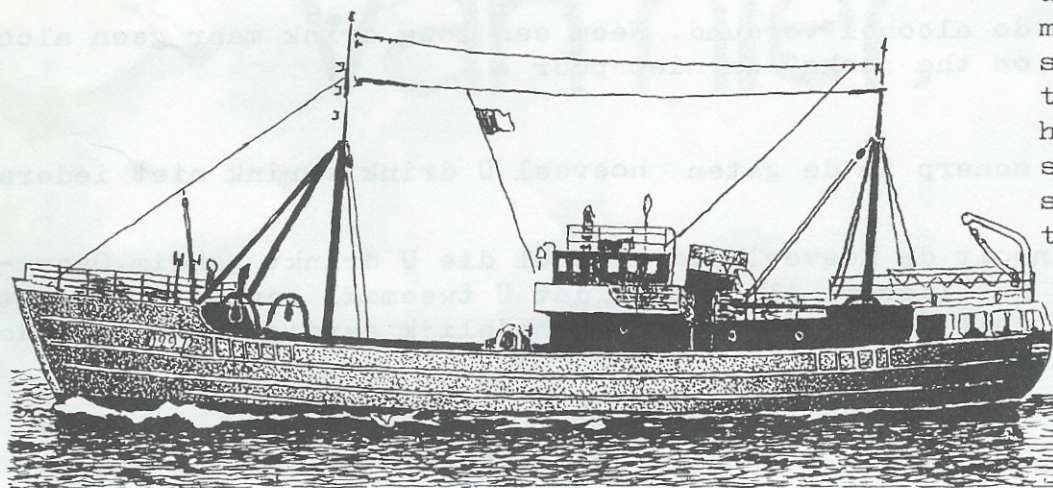
# de loopbaan van machinist paul moerman -

In 1938 kwam de visserijrederij "Motorvisscherij N.V.", afgevaardigde beheerder dhr Lucien Decrop, in het bezit van een nieuwe eenheid, de stalen motortreiler O.297 - RUBENS, gebouwd op de Scheepswerven Béliard, Crighton & C<sup>o</sup>, Oostende. Deze eerste RUBENS - later volgden er nog - was een sensatie in de gevestigde visserij - middens.

Ze mat 134,84 netto- en 319,79 brutoton, en werd bewogen door een Sulzer-dieselmotor van 700 pk, en was bestemd voor de verre visserij.

Meerdere kenmerken maakten van de RUBENS een merkwaardig schip. Zo werd ze b.v. gebouwd volgens de lijnen van "Maierform"; dit wil hoofdzakelijk zeggen dat haar boeg boven de waterlijn, stomper opgevat wordt dan gewoonlijk, zodat in tegenstelling met een scherpe boeg die na een golfdal zich in de volgende boort ten koste van de snelheid en met veel wateroverlast. De "Maierform" heft zich door het kopruimte op en steekt zichzelf niet onder.

Haar voormast kreeg geen klassiek want, ter staging door middel van staaldraad naar de beide scheepszijden, regelbaar door spanschroeven, maar ze werd voor het eerst gesteund door twee buisvormige stagen naar de beide bakhoeken, zodanig dat een zogenaamde "tripode"-mast werd verkregen.



motortreiler O.297-RUBENS - Motorvisscherij NV  
1938

Ze was wél uitgerust met een gesloten buitenbrug omheen het stuurhuis, een soort mode-trend die vóór, en zelfs nog ná Wereldoorlog II gebruikelijk was voor de grotere visserijeenheden.

En ze was, jammer genoeg niet zichtbaar, uitgerust met een eerste "Kort-straalbuis" op een Belgisch vissersvaartuig. Deze vinding van de Hamburgse ingenieur Kort beoogde een verminderd verlies van schroefrendement in het water, door de opstelling van een korte cilindrische koker rondom de schroef. Luidens proeven en ervaringen met toepassingen uit het bedrijf kon de winst aan schroefrendement oplopen tot 15 à 20 %.

Doordat de draaiende schroef het water niet kan buitenwaarts zwieren (= middelpuntvliedende kracht), draaid de schroef zogezegd in "vaster water" waardoor de druk op het water merkkelijk verhoogd wordt en tevens de stuwdruk.

Als laatste nieuwigheid had ze een vriesruim voor de gevangen vis, in vervanging van de klassieke koeling van de vangst door ijsbrokjes.

Als we ons niet vergissen had de nieuwe O.179-IBIS II die in 1937 op dezelfde werf gebouwd werd, ook een "Maierform".

Kort nadat de RUBENS in de vaart kwam, kreeg de O.178-

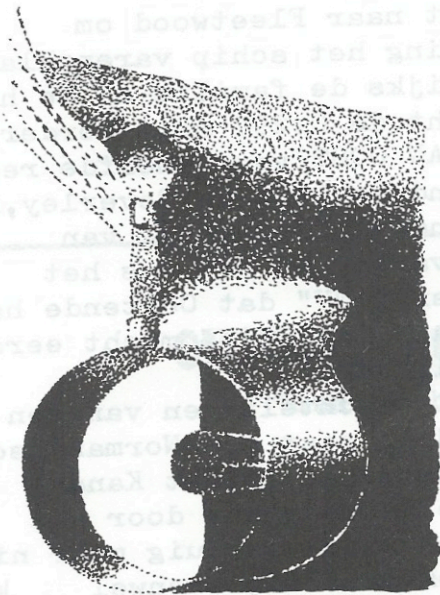
IBIS I - in de visserijmiddens bekend als de "kleine IBIS" - gebouwd in 1925, groot 32,3 ton netto, 78,29 ton bruto en aangedreven door een Zweedse Bolinder's-machine van 120 pk en langé jaren varend onder gezag van schipper Pauwels, in het droogdok van de werf Béliard ook een eenvoudige versie van een "Kort"straalbuis omheen de schroef aangebouwd.

In de winter van 1939 monsterde een zekere Paul Moerman op de O.297-RUBENS aan als 2e machinist. Als 1e machinist voer François Lievens, de 2e machinist was August Mechelinck. Het vaartuig had een reis naar de Beren-Eilanden achter de rug en nu zou het de IJslabde gronden worden. Gezagvoerder was schipper Emiel "Galle" Tratsaert.



Paul Moerman is een geboren Middelkerkenaar die op 27 september 1906 het levenslicht zag in de Kerkstraat 57, de tweede van vier kinderen, na een zuster. Een broer van hem zou beroeps-militair worden.

Toen in augustus 1914 Wereldoorlog I uitbrak week de handelaarsfamilie Moerman uit naar Frankrijk, niet zo halsoverkop lijk in Wereldoorlog II. Met een met mensen en hoogsnodige "goederen" afgeladen vrachtwagen, wordt de Franse grens overschreden en in meerdere etappen - deels te voet - over Marck, Wimereux, Boulogne, alover de rivieren La Cauche, Authie, Somme en Breste wordt uiteindelijk Le Treport bereikt, waar de familie zich voor de duur van de oorlog zal vestigen. Paul leerde er in de enkele jaren school vlot Frans spreken.



Einde 1918 keerde het gezin Moerman naar Middelkerke terug en vond haar woning in puin door een Brits vlootbombardement. Besloten werd ineens naar Oostende door te trekken waar een onderkomen werd gevonden.

Paul begint het middelbaar onderwijs in het O.L.Vrouwe-College, vindt er zijn draai niet, en stapte over naar het Atheneum. Ook dit vlotte niet en vader Moerman stuurde zijn zoon naar het Internaat te Chimay. De jongeman droomde heimelijk van een loopbaan als koop-

vaardij-officier met het kapiteinschap als bekroning.

Na een rel in de school keerde Paul naar Oostende terug en vindt een betrekking in de grote Garage Delahaye, destijds nog in de Avenue de la Reine (=Koninginnelaan), vertegenwoordigster van de bekende Franse automerken Citroën en Renault.

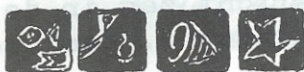
Hij werd er een heel goede vakman en bekwaamde zich in het autogeën lassen en verwierf in de Stedelijke Vakschool het diploma van autogeënlasser met grote onderscheding in juli 1933.

De zee blijft hem evenwel in haar ban houden en hij dacht voldoening te vinden op de kustvisserij of "de bootjesjowerie". In de winter verdiende hij evenwel niet genoeg en werd in 1935 taximan. Hij volgde avondkursussen Motoren in de Stedelijke visserijschool, Schipperstraat, onder directeur Callant, en slaagde met goed gevolg in het eksamen voor het Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding (500 pk) op 20 juli 1937.

Moerman monsterde aan op de 0.107-ARCTIC van de rederij August Brunet, een in 1936 te Temse op de Scheepswerven Boel en Zoon, gebouwde moderne motortreiler van 48,65 netto en 147,64 brutoton groot, bewogen door een Carels-dieselmotor van 300 pk.

Hij voer op meerdere visgronden in Het Kanaal, de Noordzee, onder gezag van schipper Edward "Snippe" Brys. De 1e machinist was Ch. Vanbesien. De 0.107 ging later verloren op de rotsen van Kaap Finisterre, Noord-west Spanje. De bemanning werd gered. Spanje was destijds nog in een Burgeroorlog gewikkeld.

In de winter van 1939 monsterde Paul Moerman op de 0.297-RUBENS aan als 2e machinist. De 1e was Lievens en de 3e Mechelink. Het vaartuig was op zekere dag op de IJslandse gronden bedrijvig, ter hoogte van " 't Iengels Hoofd" of juist :Ingolfshofdi.



Op 10 mei 1940 riep schipper Tratsaert zijn mensen toe - Moerman liep juist wacht - dat de Duitsers België waren binnen gevallen en dat de RUBENS van de rederij opdracht had ontvangen om de vangst op de markt van Fleetwood aan te voeren.

Einde reis werd koers gezet naar Fleetwood om de vangst te gelde te maken, waarop de bemanning het schip varensklaar maakte om naar Oostende te keren om mogelijks de familie af te halen. Ter hoogte van Duinkerke evenwel mocht de 0.297 niet verder. Daar kwam dan ook de stoomtreiler 0.296-VAN OOST van dezelfde rederij - 129,5 nettoton, 336,5 brutoton metend, in 1926 te Beverley, Engeland, bewogen door een 600 pk stoommachine - onder gezag van schipper Edward Brys vanuit Oostende afgevaren, En dat was het laatste schip van de rederij "Motorvisserij NV" dat Oostende had verlaten. De VAN OOST mocht verder varen maar de RUBENS mocht eerst 's anderendaags het roer draaien en westuit varen.

Onderweg kon de RUBENS veel vluchtelingen van een ander motorschip opnemen. De RUBENS zette door naar het Normandische Caen gevaren waar de rivier de Orne te Ouistreham in Het Kanaal vloeit. Daar liep de 0.297 omhoog omdat ze verrast was door het zeer laag waterpeil. Schipper Tratsaert kon zijn vaartuig maar niet uit de netelige toestand halen. Met het opkomend tij evenwel kon worden binnen gelopen.

Via de buitenboordrooster was evenwel veel zand in de koelwateromloop gedrongen zodat het machinepersoneel eerst de wierfilters moeten proper maken. De RUBENS verbleef meerdere dagen in het haventje, toen ze orders kregen een zuidelijker haven aan te lopen. De koelwateromloop was echter te sterk belemmerd door het zand - zelfs in de koelwaterruimten rons de cilinders zat de miserie - zodat de machine moest gestopt worden daar de temperatuur te hoog opliep.

Ze waren reeds buiten gevaren maar konden met de andere vaartuigen niet mee. De begeleidende Franse oorlogsbodem kwam langszij informeren wat er haperde. Paul, het enig bemanningslid dat de Franse taal machtig was, moest de commandant te woord staan. Ze kregen de opdracht om de averij te verhelpen en direkt de opgeven aan te doen.

Dat was rapper gezegd dan gedaan, want de averij was zodanig dat zelfs op een cilinder een nieuw cilinderdeksel moest worden gemonteerd. Dit duurde langer dan verwacht en schipper Tratsaert besloot de Franse oeder te negeren en stevende recht naar



Dartmouth, zuidwest-Engeland. Daar moest - net zo - als alle naar Engeland uitgeweken vissersvaartui - gen - gewacht worden op orders van de Admirali - teit om hun uiteindelijke bestemming te kennen. De - ze luidde voor de 0.297 : Fleetwood.

En nu beleefde de bemanning van de 0.297 een incident dat uiteindelijk nog goed afliep.



Te Fleetwood kreeg de RUBENS order om terug naar Dartmouth te keren, en dat bleek een misrekening. Toen Fleetwood verlaten werd en reeds een flink stuk naar Land's End gevorderd was, werd ze gepraaid door de France "contre-torpilleur" MILAN (met zusterschip EPERVIER, 2 proefeenheden) wat de Engelsen een "destroyer" en de Nederlanders een torpedobootjager, noemen. De MILAN had deel genomen aan de gevechten om Noorwegen in 1940 en was niet ver van Narvik door vijandelijk vuur getroffen en vaarde op één schroef.

De MILAN dwong de RUBENS te stoppen, wat schipper Tratsaert onmiddellijk deed. De officier, die vergezeld van 4 manschappen aan boord werd gebracht, verklaarde dat het Belgisch vaartuig opgevorderd werd voor de "Marine Nationale" daar Koning Leopold III de strijd had opgegeven (28 mei 1940). De RUBENS moest nu voor de Fransen varen. Hij vroeg of er een zeekaart van Brest aan boord was. Schipper Tratsaert had die kaart inderdaad niet.

Een Franse seiner seinde de boodschap naar zijn commandant en deze gaf de koers op aan de officier op het vissersvaartuig. Ze moesten in zuidelijke richting varen.

De Franse commandant wilde ook dat de Franse "tricolore" in de mast gehesen werd, doch schipper Tratsaert weigerde, daar hij orders had van de Royal Navy. Doch de Fransen hadden daar geen oren naar. Paul Moerman had het druk om heel dit onderhoud tussen Tratsaert en de Fransen te vertalen.

Te Brest aangekomen kwam de Rubens ten anker. Schipper Tratsaert en de 1e machinist Lievens hadden plannen om naar België terug te keren. Daarom lieten ze de reddingboot te water en roeiden naar een kaai om de wal op te klimmen. De boot werd ontdekt en de opvarenden werden opgespoord. 's Nachts werden ze aangehouden en naar de Marinekazerne gebracht. En weer moest Moerman de zaak helpen ophelderen. De vluchtelingen mochten van geluk spreken want ze konden als spion terecht staan.

Sprekend met de Admiraal herinnerde Moerman er aan dat ze orders hadden ontvangen van de Engelse Navy om Dartmouth aan te lopen, doch de commandant van de Milan had dit genegeerd en de Belgen naar Brest gestuurd onder gezag van een gewapende enterploeg.

De schipper en de machinist werden vrij gelaten en aan boord gebracht. Alleen Moerman mocht vrij het schip verlaten om de nodige inkopen te doen, want hij had de Admiraal gewezen op de geslonken voedselvoorraden en het gebrek aan Franse munt. Hij kreeg 1.000 F.Fr. -waarvoor hij zijn handtekening moest plaatsen - om de noodzakelijke inkopen te verrichten en altijd was hij vergezeld van een Franse militaire matroos. Daar zag hij ook dat de Nederlandse Marechaussee's te Brest het verkeer regelden.

Op een nacht, omstreeks 2 u. kwam een Franse vedette langs zij, Moerman liep wacht, en vroeg hoe lang het zou duren vooraleer te kunnen varen. Paul riep Tratsaert en Lievens dat er mocht gevaren worden.

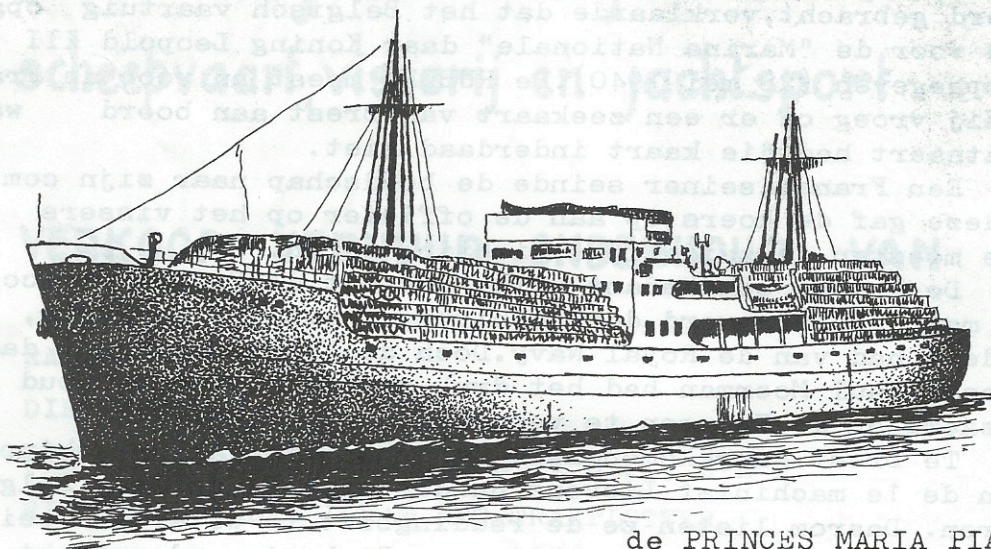
De RUBENS was ineens vol leven en de terneergeslagen stemming was opeens verdwenen. In enkele minuten was het schip

vaarklaar. Ze moesten de vedette volgen die de RUBENS tussen de mijnen loodste en eenmaal buiten de gevarenzone, en de Fransen bedankt, stootte de O.297 zonder omkijken noordwaarts, naar Dartmouth.

Daar wilde men inderdaad graag weten wat de RUBENS in die dagen had uitgespookt. Heel de zaak werd in 't lang en in 't breed uit de doeken gedaan vooraleer men tevreden was. Een en ander kon ter staving nagetrokken worden bij de Franse Geallieerden. Een paar dagen later werd de O.297 terug naar Fleetwood gestuurd.

Er werden twee vangreizen naar de IJslandse gronden uitgevoerd. Op de terugweg van IJsland slaagde de bemanning van de RUBENS de opvarenden van een getorpedeerde tanker, die meerdere dagen in een reddingboot rondzwalpten, aan boord te nemen, en te Fleetwood aan wal te brengen. De inwoners van Fleetwood die van de zaak hoogte kregen, waren de Belgische vissers heel dankbaar.

Op het einde van de tweede reis was het zover, de RUBENS werd door de Royal Navy. De RUBENS kreeg orders voor Blyth, oostkust Engeland, even boven New Castle-on-Tyne. Daar werd het schip overgenomen en kon de bemanning naar hun familie. Moerman vernam later dat de RUBENS, bemand met R.N.-mensen, in de loop van 1941, in de omgeving van Blyth terecht gekomen is op een acoustische mijn.



de PRINCES MARIA PIA  
bij het verlaten van  
Oostende met een lichte deklading

De machinist Lievens en Moerman reisden naar Londen. Lieven's familie was in Engeland; Moerman's vrouw en zoon hadden het laatste schip van de rede - rij uit Oostende gemist en stond hij "moedermens" alleen. En in die tijd gold in Engeland de leer: "Een zeeman moet varen".

Te Londen gingen beide mannen zich bij de waterschout J. Barbé melden. Kapitein J. Barbé, waterschout te Antwerpen, begon zijn loopbaan als matroos, maakte de oorlog 1914-1918 mee, werd luitenant op de GENERAL LEMAN, trad in dienst bij de Pakketboten. In 1924 werd hij van varen ontslagen wegens een ongeval, en werd achtereenvolgens waterschout te Blankenberge, Nieuwpoort, Zeebrugge, Oostende en in 1939 te Antwerpen. Hij overleed te Liverpool in 1943, in de ouderdom van 49 jaar.

Samen met machinist Louis D'Helft werd Moerman naar Southampton gestuurd waar Belgische pakketboten lagen. Nagenoeg alle opvarenden hadden de eenheden verlaten. Moerman monsterde als 1e assistent aan de turbines onder 1e machinist Duck en onder bevel van commandant Georges Timmermans. De eerste boot werd naar Falmouth gevaren en de tweede naar Plymouth.

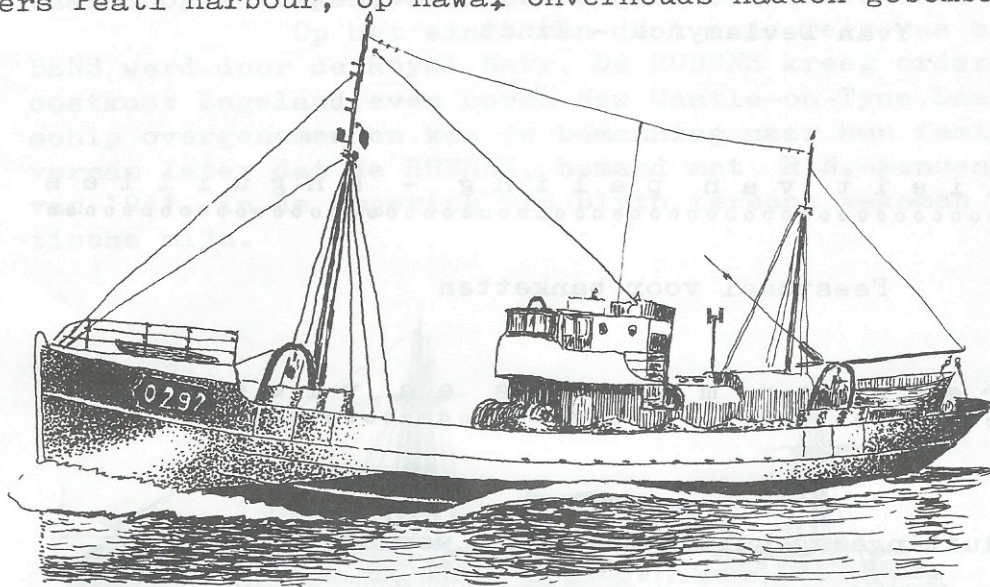
Toen de boot daar in het dok lag was er luchtalarm. Toen Ct. Timmermans het vaartuig door de sluizen loodste ontplofte een grote bom in een kolenopslagplaats op de kade. Het vaartuig zat bijna van vóór naar achter onder het kolengruis. De Duitsers waren blijkbaar in de waan dat het vaartuig getroffen was. Ook de Marine-

kazerne werd getroffen en daar waren meerdere doden.

Eenmaal deze klus geklaard zijn D'Helft en Moerman terug naar Londen gereisd en werden beiden gemonsterd als hulpmachinisten aan boord van het motorschip van de koopvaardij-rederij Dens Ocean, de PRINCES MARIA PIA. Dit vaartuig, in 1938 gebouwd bij Cockerill, Hoboken, mat 1.332 netto- en 2.586 brutoton.

Het vaartuig, uiteraard in konvooi, voer naar Midden-amerika, de West-Indies of de Caraïbische Zee. Eerst werd Tampa aangelopen, West-Florida in de Golf van Mexico en daarna het eiland Cuba.

Op 7 december 1941 was het vaartuig in Boston, Noord-oostkust van de Verenigde Staten, toen bekend werd dat de Japanners Peatl Harbour, op Hawaï onverhouds hadden gebombardeerd en



de motortreiler O.292-VAN EYCK -rederij  
Motorvisscherij NV

de slag-schipvloot in mekaar en onder water hadden geraamd. De inwoners waren daardoor zo over hun toeren, dat de werfburelen voor het Le-ger en de Ma-rine een gro-te toeloop kenden van jongelui die zich kwamen inlijven.

Dan de terug-

tocht naar Engeland voor een tweede reis naar Belgisch Congo, midden Afrika. Aan de "Gold Coast", de oude naam voor Ghana, werd het schip volgeladen met cacaobonen.

Terug in Engeland is Paul Moerman naar de artillerie -school gestapt, de DEMS "Defence Equiped Merchant Ships" om een korte opleiding als kanonnier te volgen. Moerman werd nu kanonnier op het Belgisch motorschip BRABANT, in 1938 bij Cockerill te Hoboken gebouwd, groot 1.438 brutoton. Deze maal ging de reis naar Santo Domingo, hoofdstad van de Dominikaanse Republiek in de Caraïbische Zee. De volgende reis, kanonnier Moerman was terug op de oude PRINCES MARIA PIA, met het konvooi naar het Canadese Halifax, op het schiereiland Nova Scotia, oostelijk Canada. Vandaar terug over de Atlantische Oceaan naar Liverpool, Engeland.

Het M/S MOANDA was Moerman's volgende vaartuig. Ze was in 1937 bij Cockerill te Hoboken gebouwd. Ze had een lengte van 125 meter, een breedte van 16,5 meter en een holte van 7,5 meter. Ze mat 7.415 ton bruto. Haar Burmeister & Wain-dieselmotor ontwikkelde een vermogen van 3.050 pk en deed haar 12 mijl lopen. Haar bemanning telde 56 personen, waaronder 9 kanonnières ( 5 Belgen en 4 Britten). Ze was het eigendom van de C.M.B. (Compagnie Maritime Belge).

Moerman was 2 Congoreizen, midden Afrika, aan boord. De volgende reis, haar 7e oorlogsreis en de 21e in haar loopbaan, werd ze getorpedeerd omstreeks 23 u 's nachts ter hoogte van Rio de Oro, aan bakboordzijde, in de loop van de maand maart 1943 .

Paul Moerman was de vorige reis afgemonsterd en was nu op de BELGIAN CAPTAIN. Wegens de grote scheepsverliezen was Amerika begonnen standaardsschepen te bouwen als massaproduct, eenvou -

dig van vorm en uitrusting, niet duur, per werf om de 3 à 4 dagen een schip. Ze droegen klassenamen, zoals Victory - Empire - Liberty. De Belgische Regering in Engeland kocht meerdere dergelijke eenheden om de verlopen aan te vullen, o.a. de BELGIAN CAPTAIN, de BELGIAN SEAMAN, de BELGIAN FISHERMAN, e.a.

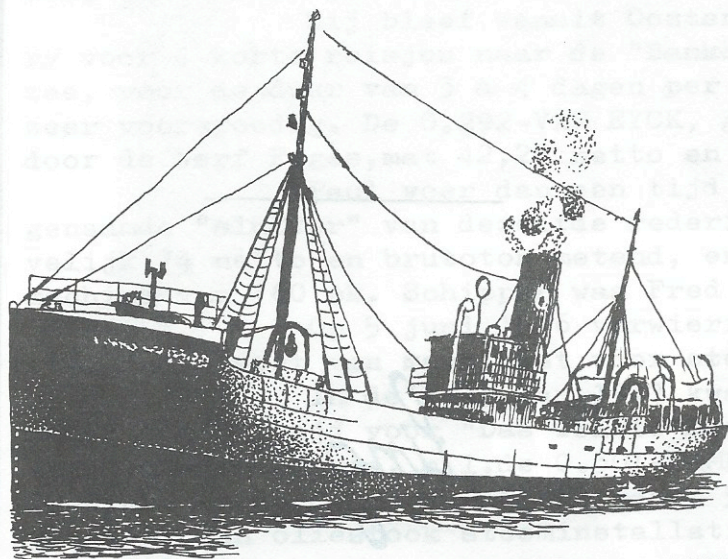
De BELGIAN CAPTAIN was een Empire-schip (ex-EMPIRE CENTAURE, Brits ontwerp, in 1942 geleverd, ± 130 meter lang, 7.023 ton groot, triple expansie kolengestookte installatie van 2.600 pk, snelheid 10,5 mijl, gebouwd in West Hartlepool.

"Gunner" bleef er omstreeks 2 jaar op varen. Met dit schip hielp hij troepen voor de invasie van Madagascar met het nodige materiaal vervoeren.

Deze reis begon in Amerika, toen het vaartuig heruitgerust werd met het oog op een nieuwe opdracht. Te New York kon de bemanning raden dat de volgende reis "een warme" zou zijn, want er werd extra luchtkoeling gemonteerd en over de bedden werd licht doorschijnende voile (=muskirtgaas) getrokken. In Engeland kwamen

de Britse artillerie - uitrusting, landingboten en brandstof aan boord om de lange reis naar Kaapstad, Zuidafrika, af te leggen.

Daar kon iedereen zien dat er iets groots stond te gebeuren. Maar wat? 's Morgens zag men een enorme armada met grote vaartuigen als o.a. de QUEEN MARY (Turbineschip - 1936 - 80.773 brutoton - 180.000 pk - 28 mijl), de NIEUW AMSTERDAM (Turbineschip - 1938 - 36.287 brutoton - 34.000 pk - 20,5 mijl) en de



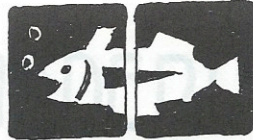
de 0.158-EDUARD ANSEELE  
rederij Oostendse Rederij

REINA DEL PACIFICO (Motorschip - 1931 - 17.872 brutoton - 170 meter lang - 18 mijl - 4 x 12 cilinders B&W-motoren - 4 schroeven), lichte kruisers, een massa destroyers plus een vloot afgeladen koopvaardij schepen met troepen en voorraden, alles opstomend naar Madagascar. Eertijds Madagascar, nu Republiek Malagasy, zuidwest-Afrika in de Indische Oceaan. Na een korte tijd varen konden de bemanningen de aanvan op het Eiland volgen.

Terug in Engeland aangekomen, kwam een einde aan de koopvaardijtijd want Wereldoorlog II liep op haar laatste benen. Moerman voer op de Rode Zee, het Suez-Kanaal, Portugees oost-Afrika, Soudan, Karachi (Pakistan), Colombo (nu Shri Lanka), het eiland Mauritius, Australië op meerdere plaatsen en dan terug. Maar eerst en vooral moest het schip ontsmet worden vooraleer naar Engeland terug te varen.

De Belgische koopvaardijvloot verloor in Wereldoorlog II 865 zeelieden, 72 schepen, wat ongeveer 60% van het totaal betekende.

Paul werd terug naar de artillerieschool gestuurd (Gunnery School H M S EAGLEAT) waar de onderrichter een zekere R. David was, later leraar aan de Zeevaartschool te Oostende en directeur van de kweekschool IBIS.



Van de EAGLEAT terug naar Fleetwood om op de stoomtreiler 0.158-EDUARD ANSEELE, bouwjaar 1919, te Paisley, Engeland, 75,35 ton netto en 254,68 ton bruto groot, bewogen door een triple expansie stoommachine van 480 pk, het Oerlikon-kanon te helpen bemannen. Het vaartuig was eigendom van de "Oostendsche Reederij". Moerman maakte nog een reis van 4 weken naar IJsland.

Wereldoorlog II werd verleden tijd en op 19 juli 1945 voer de motortreiler 0.292-VAN EYCK, eenheid van de rederij "Motorvisserij N.V.", onder gezag van schipper Arthur "appel" Allary naar Oostende terug. Machinist over de 240 pk Sulzer-dieselmotor was Paul Moerman. Wegens allerlei omstandigheden kwam het vaartuig maar op 21 juli te Oostende toe.

Hij bleef vanuit Oostende varen onder schipper Allary voor 4 korte reisjes naar de "Banksjes" in de zuidelijke Noordzee, voor de duur van 3 à 4 dagen per keer, want de vangst was zeer voorspoedig. De 0.292-VAN EYCK, gebouwd in 1931 te Vlaardingen door de Werf Figeo, mat 42,25 netto en 131,63 brutoton.

Paul voer dan een tijd op de 0.291-JORDAENS, een zogenaamde "sluffer" van dezelfde rederij, bouwjaar 1929, 29 respectievelijk 74 netto en brutoton metend, en aangedreven door een Sulzer-machine van 160 pk. Schipper was Fred Boeyden.

Op 5 juni 1946 verwierf Paul Moerman met gunstig gevolg het Brevet van machinist voor stoommachines.

In de loop van 1947 kwamen 3 grote stoomtreilers - onder oorlogstijd voor "Das Tritte Reich" gebouwd - onder het beheer van de rederij, n.l. de 0.301-JAMES ENSOR, de 0.302-FRANS COURTENS en de 0.303-ARTAN. Ze maten 522 ton netto en werden bewogen door een oliestook stoominstallatie van 750 pk, met afgasturbine tot 1.000 pk. Moerman voer een een tijd als 1e machinist - in 1949 werden deze eenheden verkocht - op IJsland onder schipper Berthen Devos.

Daarna werd hij 1e machinist op de stoomtreiler 0.296-VAN OOST, bouwjaar 1926, groot 336,45 brutoton, en 600 pk sterk. Dezelfde functie oefende hij uit op de 0.298-VAN DYCK, zusterschip van de 0.296 en daarna ook op de stoomtreiler 0.297-RUBENS bouwjaar 1946, 523 brutoton groot, machinevermogen 850 pk.

In de loop van het jaar 1956 stopte Moerman het varen en werd brigadier stoker op de elektrische centrale rond Brussel, tot zijn op ruststelling, na 16,5 jaar dienst. Hij werkte er met Bacock-Wilcox-waterpijpketels tot 40 kg stoomdruk, in de nieuwe centrale tot 140 kg.

Paul Moerman zegt van zichzelf: "Ik moet zeggen dat ik veel heb meegemaakt en gezien en nog steeds kan ik niet verstaan dat ik door de oorlog heen ben gegaan, het geluk moet moet aan mijn zijde geweest zijn!".

Hij is Zeestrijder 1940-1945, stamboek nr 16.634, volgnummer 519.

Roger Decler, ,

naar de gevens verstrekt door  
1e machinist Paul Moerman .