

DE MEMOIRES VAN PIERRE QUAEGEBEUR (2)

Pierre Quaegebeur

Vooraf

n.v.d.r. de memoires van neef Richard Quaegebeur verschenen in dit tijdschrift onder de titels “Gebonden jeugd” van 1998, jg. 10, nr. 1 t.e.m. 1999, jg. 11, nr. 1 en “Aan wal” 2000, jg. 12, nr. 3 t.e.m. 2002, jg. 14, nr. 1. In deze bijdragen vindt de lezer ook heel wat verwijzingen naar de familie Quaegebeur in Brussel en Oostende. *Deel 1 kon u lezen in Gidsenblad, jg. 21, nr. 1, 2009*

DEEL 2 De Vlucht

Eens de familie weer samen was aan boord van den “Angèle”, was het all hands on deck en we voeren van Antwerpen naar Gent waar we 160 ton katoen in pakken van 50 kg laadden met bestemming het Franse Rouen. Daar moest de lading overgeladen worden op en kustvaartuig met eindbestemming Engeland.

De lading lag netjes gestouwd in drie stapels zodat er in het ruim vier open plaatsen waren. Het schip lag met 160 ton roervast en was snel en goed manoeuvreerbaar. De vracht was heel kostbaar want de eigenaar besloot ons met zijn auto, een Citroen 15 traction avant, tot in Rouen te begeleiden. Voor de goede gang van zaken besloot mijn vader dicht langs de kusten van België en Frankrijk te varen en niet via de klassieke “inland waterways”. In nood, dacht mijn vader, kunnen we nog naar Engeland overvaren. Ons moeder daarentegen voelde er niets voor om bij die “djampotten” te gaan “logeren”.

Van Gent voeren we via Brugge naar de kust maar in datzelfde Brugge werd de reis gestopt door de rijkswacht die mijn vader een mobilisatiebevel overhandigde. Het werd een paniekerige bedoening vooral door de tussenkomst van de vrachteigenaar. Uiteindelijk kreeg mijn vader het bevel “de reis verder te zetten als gemobiliseerde schipper en zich te melden bij de plaatscommandant in Nieuwpoort voor verdere instructies.”

We voeren naar Nieuwpoort, de geboortestad van mijn vader waar zijn naam, Ernest,

in de volksmond “Nesten” werd, tot grote ergernis van mijn ma, die Marguerite heette maar het ook moest stellen met het eigentijdse “Marjaa”.

Iedereen die iets of wat bij de pinken was, had gratis van de overheid een gasmasker in een blikken trommel ontvangen. De verhalen over de gasaanvallen tijdens WOI met de Duitsers als boosdoeners die duizenden van “de onzen gepakt hadden” waren schering en inslag.

Simonne en ik speelden al wel eens gasaanval en liepen dan in en uit de stuurhut met een afschuwelijk masker op ons gezicht tot groot jolijt van andere voorbijvarende schipperskinderen. Uiteraard waren dan de gasfilters niet bevestigd.



(eerste rij) Gerard, Gilberte, Simonne en (tweede rij) Marguerite, Robrecht, Rachel op het dek van den “Angèle”, Nieuwpoort 1940

In Nieuwpoort kwam de familie van nonkel Thuur aan boord, hij zou later volgen. Grootvader Henri Quaegebeur die in Nieuwpoort in de Langestraat woonde, wilde niet met ons vertrekken. Hij had geen schrik, zei hij, en de Duitsers zouden toch teruggeslagen worden; hij was voor geen rede vatbaar en bleef bij zijn standpunt. Verscheidene andere verre familieleden en

kennissen stapten aan boord en de open plaatsen in het ruim veranderden in haastig ingerichte woonruimten: matrassen, kussens, dekens, nachtemmers, taboerets enz. , plus een “losserstrap” voor de ouderen. Ons schip, den “Angèle”, lag afgemeerd op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort recht over mijn vaders families en hun bedrijf: handelaars in bouwstoffen Richard Bouve en echtgenote Clemence (Mance) en kinderen Julien, Julianne, Louis, Raoul en de dienstmeid Trinne. Jef Blomme en echtgenoten “brave” Marie, Herman -“Manten”(1) - Blomme en echtgenote Andronie en kinderen Simonne en Ildephons. Last but not least: Maurice Blomme en echtgenote Rachel met de kinderen Roger, Albert, Gabrielle en Willy. Rachel hield café in hun houten woning die niet langs de dijk van de Brugse vaart gelegen was, maar beneden aan de oever van een afwateringskanaal, een verhaal apart.



De families Bouve, Blomme, Catteeuw, Gunst en Quaegebeur op het dek van den “Angèle”, Nieuwpoort 1940.

Het lossen van de bouwstoffen gebeurde toen met mankracht: in zakken scheppen van 50 à 60 kg, op de drager leggen, langs de “losserstrap” vanuit het ruim naar boven dragen en overstappen op de loopplank waarbij men het ritme van doorbuigen en ontspannen van die plank maar moest aanvoelen. De zak diende afgezet te worden op de (paarden)wagen, toen camion genoemd, of uitgegoten worden op een hoop. Zo’n “losserstrap” was dus voorzien aan boord van den “Angèle”.

De uitgebreide familie aan vaders kant in Nieuwpoort kende nog vele achterneven en -nichten, allen aan de wal. Er was zelfs een

luidruchtige bij die in de “barakken” woonde. De enige die nog vaarden waren Alfons Catteeuw, zijn echtgenote Alice en hun zoon Pol, en dat was op hun “ijzeren waal” (2), genaamd “Polydor”.

De vedette uit pa’s familie was zonder twiifel Adrienne Blomme, in Nieuwpoort gekend als “Puppe Blomme”, een romantische figuur uit de toneel-, show- en de variété-wereld, klein, slank, alert en van geen kleintje vervaard. Haar echtgenoot Albert was de braafheid zelve.



Adrienne of Puppe Blomme is de middelste voorovergebogen dame met zwarte schoenen

Via via kwam een “propere meneer” bij ons aan boord en vroeg om een vertrouwelijk gesprek met mijn vader. De man had een resem goudstaven en vroeg of mijn vader die “met zekerheid” kon wegsteken en beveiligen aan boord. Nesten was hem aangeprezen als een eerlijk man die een goede reputatie genoot. Bij het later terugbezorgen zouden Simonne en ik daarvoor beloond worden met allerlei niet in franken te berekenen fraais. De “lingots” (gegoten staven) werden ’s nachts aan boord gebracht en in de bilges gelegd en zijn zo de hele duur van de “vlucht” veilig opgeborgen gebleven. Het was voorwaar in die tijd een niet te schatten kapitaal. Ons ma kon daar geen touw aan vastknopen omdat we de man van haar noch pluimen kenden, misschien was het wel “nen charlatan” of zo waar we later last mee zouden kunnen krijgen.

Wij vertrokken via de sluzen van de “ganzenpoot” naar het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke, ne “puiengracht”(kikkerpoel) zei ons ma.

Aan boord groeiden ook probleempjes van

allerlei aard. De vluchtelingen in het ruim hadden een beetje schrik en wilden allen aan dek zitten. Maar dit was een vracht- en geen passagiersschip. Gezien het warm en zonnig was mocht iedereen op het dek en de luiken zitten. Er waren verschillende ouderen bij. Het “toiletteren” was rudimentair en niet altijd “bevredigend”, maar “à la guerre, comme à la guerre”.

Ons ma en tante Mietje namen de taak op zich om de meevarende “vluchtelingen” bij te staan; alles werd op zijn West-Vlaams besproken en geregeld.

Richard, Simonne en ik sliepen in de alkoof in de roef. Richard was een vlotte verteller en als we “naar bed moesten” begon Richard in het Brussels dialect te vertellen van “De Kwast”, een puur verzonnen maar begeistertend verhaal. Simonne en ik gierden het uit van het lachen. Elke avond was “De Kwast” van de partij en de held van Richards fantasie maakte het soms zo bont dat wij het uitschreeuwden zodat mijn ouders en Mietje die nog zaten te keuvelen in de stuurhut zich afvroegen waarom wij zo uitbundig waren, terwijl het toch oorlog was en de Stuka’s heelder vluchtelingencolonne bombardeerden.

We voeren naar Veurne en verder naar de grensposten Adinkerke met de Belgische douane en Gyvelde met de Franse. Het “uitklaren” bij de Belgen verliep vlot maar bij de Fransen was het een “zwijneboel”. Sommige Franse douaniers waren dronken en iedereen die geen Frans sprak was verdacht.

Het kanaal liep evenwijdig met de weg die overbevolkt was met vluchtelingen richting Frankrijk: stootkarren, paardenstellen met drie of vier wielkarren, triporteurs, kindervagens, fietsen, motorfietsen en daartussen soms een toeterende auto of kleine vrachtwagen maar vooral veel volwassenen en kinderen te voet op de vlucht. Velen vroegen en sommigen smeekten om te mogen meevaren, maar dat was onbegonnen werk! Plots ... tussen die bonte massa ... drie ongewapende Nederlandse soldaten ... op de fiets. Ze werden meteen door de Franse douaniers herkend als ... “Les boches”, de Duitsers. Drama! De Nederlandse landmachtuniformen geleken op de Duitse tunieken, een blauwgrijze kleur, geen laarzen wel beenwindsels, ook blauwgrijze helmen maar van een ongewoon hoog model, beter te vergelijken met de Duitse kolenkitten uit WOI.

De Franse douaniers waren in de hoogste staat van opwinding, de vluchtelingen reageerden angstig en de drie Hollanders stonden er als verweesd bij ... niemand begreep mekaar.

Mijn vader en moeder zweefden met de zwierboom aan wal en probeerden de boel te klaren, wat hen uiteindelijk lukte. Tijdens WOI had mijn vader vier jaar in Middelburg (NL) doorgebracht en hij sprak dan ook een vloeiend “Hollands”. Mijn ma had tijdens WOI vier jaar in Frankrijk gevaren als schippersmeisje “et elle causait bien le Français”. Na veel gepalaver werden de drie Hollanders vrijgegeven en moesten zij zich onder de verantwoordelijkheid van mijn vader “voor verder afhandeling” melden bij de plaatscommandant van Dunkerque. Resultaat: drie Hollandse soldaten aan boord als vluchteling, evenwel zonder fiets.

We vervolgden onze reis. Duinkerke zat in de greep van de Duitse troepen die een omsingeling doordreven terwijl de Engelsen inscheepten naar Engeland ... een bloedige episode en een verhaal apart.

Mijn vader wilde in Duinkerke wachten op zijn broer Arthur om da over te varen naar Engeland ... maar de plaatselijke marinecommandant had daar geen oren naar ... trop dangereux pour une peniche plein de réfugiés. Trouwens de haven puild uit van Engelse vaartuigen die opgevorderd waren in het kader van operatie Dynamo om de troepen te ontzetten en naar Dover, Folkestone en Ramsgate over te varen.

De stad was voor een groot deel rokend puin. Overal Engelse en ook Franse troepen op de terugtocht, gestremde legervoertuigen, paardenkadavers en loslopende, hongerige honden. Het was een warboel van jewelste om van de “stank” maar niet te spreken.

Hoe mijn moeder en tante Mietje het klaarspeelden om te zorgen voor eten en drinken is me nog altijd een raadsel. De omstandigheden noodzaakten dikwijls tot improvisatie en toch hadden we niets, of bijna niets te kort. Ook de vluchtelingen in de ruimen trokken hun streng. Eén bepaald gerecht stond toen meermaals op het menu: “Jan in de zak” in alle mogelijke varianten ... nu nog wordt daar dikwijls aan herinnerd. Na overleg werd besloten om “noodgedwongen” door te varen naar Calais. Dus motor op gang (50 pk, 2 cilinders, Deutz) en via de kanalen evenwijdig aan de kustlijn naar Calais. In Bergues

kwam nonkel Thuur, uiteraard met een met allerhande zaken volgeladen fiets, aan boord.

Calais was toen al in Duitse handen maar in de dan heersende verwarring en “geruchtenmolen” wisten wij dat nog niet. In Audruicq was de brug door terugtrekkende Franse troepen opgeblazen en het kanaal was versperd. Den “Angèle” lag rustig tegenover een grote boerderij waarvan Maurice en Elise de eigenaars nog “etwadde Vlemsch konden koeten”. Ze hadden zes kinderen onder wie drie dochters Geneviève, Suzanne, Gilberte, zoon Gilbert en nog twee kleine spruiten, een veestapel en de gebruikelijke neerhofdieren, twee honden en een aantal katten, voor ons een heel nieuwe wereld. Wij konden “aan de wal” spelen en deze keer met boerenkinderen op het neerhof onder den hangar vol strobalen. Wij de schipperskinderen “de la battellerie”. De drie genoemde meisjes benaderden ons met de typisch Franse innemende belangstelling ... wij voelden ons gerustgesteld en kwamen even tot rust ... even maar want kort daarop stond een peleton Franse infanteriesoldaten, bevangen door een panische schrik aan de overzijde van het kanaal. Zij eisten dat de “Angèle” dwars (schuin dus) over het kanaal zou gaan liggen. Het kostte ons ma en Thuur heel wat moeite om de bevelvoerende onderluitenant ervan te overtuigen dat zo’n groep soldaten, geschoeid en gelaarsd zoals ze waren, in het gangpad zouden uitglijden met de verdrinkingsdood als gevolg. Uiteindelijk heeft ons pa met de roeiboort en Thuur met het pontje van de boer het peleton in meerdere beurten “overgewikkeld”.

Thuur had, met der ervaring als WO1-veteraan, aangedrongen om de geweren op “veilig” te zetten. Een soldaat is echter bij het aan boord gaan gestruikeld en heeft zichzelf dodelijk verwond van zijn dijbeen tot aan zijn schouder. Enkele uren later is hij overleden. Onze pa en Thuur hebben hem begraven en zijn persoonlijke bezittingen meegegeven met een vriend-soldaat die hem tot de dood bijstond en zich daarna al lopend bij zijn eenheid moest voegen. Later hebben we vernomen dat die ook gesneuveld is.

Wij waren nog maar net bekomen van de emoties toen er plots een Duitse gemotoriseerde colonne aan de andere kanaalzijde

stopte, net op de plaats waar de Fransen hadden gestaan, rechtover den “Angèle”. De rubberboten werden opgeblazen en te water gelaten en in geen tijd waren ze overgepeddeld. Een officier en twee onderofficieren kwamen meteen aan boord en ondervroegen mijn vader over “Die Fransösen” die ontsnapt waren. Aangezien wij regelmatig in Duitsland vaarden, sprak mijn pa een behoorlijk mondje Schippersduits, wat hem in de gegeven omstandigheden goed van pas kwam. Hij vertelde de Duitsers dat ze gevorderd waren door de Franse onderluitenant om het peleton met de roeiboort over te varen. Het onverwachte en triestige ongeval van de Franse soldaat werd breed uitgesmeerd om de aandacht wat af te leiden en de gestrengheid wat te milderen.

De eigenaar van de lading moest zich “sofort” melden. Hij was een Franstalige Gentenaar, er volgde dus weer wat vertaalwerk voor mijn ouders. Hoe amateuristisch ook, hun praktische kennis klaarde de situatie. De lading werd “aangeslagen” en bestemd voor de Duitse veldlazaretten; meteen werd een document, in het Duits uiteraard, opgesteld met hakenkruisen, adelaars en Wehrmachtstempels. Voor ons een indrukwekkend gedoe maar meteen ook geruststellend. Met dat document zou de eigenaar in de Kommandatur in Gent voor zijn goederen betaald worden.

’s Anderendaags al kwamen Duitse militaire vrachtwagens voorgereden met daarin enkele “geronselde” Franse werklui met loopplanken en lossersladders en in de namiddag was den “Angèle” leeg. Ons “vrachtloon” zou eveneens in de Gentse Kommandatur vereffend worden. Dat was wel een hele tijd later en de betaling zou geschieden in “Deutsche Marken”. Heel de duur van de bezetting was dat trouwens de courante munt.

Toen den “Angèle”, nadat de scheepvaart weer kon, op weg naar Gent in Nieuwpoort weer aanmeerde, kwam de brave eigenaar van de goudstaven kijken of hij weer kon beschikken over zijn “reservekapitaal”. Mijn ouders hebben de staven uit de afgedraaide olie uit de bilges gehaald, afgekuist, ingepakt in bruin papier en aan dek gezet, waar de eigenaar, meneer X, ze met de wagen kwam ophalen. Merci, hé en bedankt, hé en tot later, hé!
(wordt vervolgd)

(volgende keer: De Conterdam 1940)

Noten

- (1) Herman Blomme, alias Manten, dronk graag een “borrel” en lustte zelfs meerder “druppels” om maar niet te spreken van echte “kortendrank”. Hij kwam graag aan boord bij ons “zere èèn drienkn”. Ons ma vond hem maar “ne zatten smeirlap” maar iedereen kende Manten zoals hij was. Uiteindelijk mocht hij van geluk spreken dat zijn broer Jef zich – in alle stilte – over hem ontfermde.
- (2) Een ijzeren waal was het antwoord op de houten waal, een schip met in het midden een woonstcabine. Het schip had een groot laadvermogen en was zeer stevig gebouwd, zonder mogelijke lekken of insijpelingen zoals bij de houten waal. De aandrijving gebeurde met een “Godille” of wrikelriem maar in deze versie ging het om een “motor met motorkap” op het achterdek die de schroef aandreef via een stel zichtbare assen en knopen. Die schroef was verstelbaar in de hoogte wat het rendement ten goede kwam. Het systeem “Godille” kwam integraal van de houten waal: max. 40 pk sneldraaiende diesel (veelal LIS-TER) die het schip langzaam voortstuwde zonder dat het uit elkaar zou trillen.



Industriezone 2
Zandvoordeschorredijkstr., 14
8400 Oostende
T.059 70 71 23
F.059 80 45 79
print@lammaing.com
www.lammaing.com

GENIET MET AZURIET!

Reisbureau voor alle touroperators,
vlieg-, trein-, bootticketten.

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*



REIZEN

Torhoutsesteenweg 449
Hoek Kastanjelaan
8400 Oostende
Tel. 059 51 49 51

Openingsuren

*Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en
vrijdag: 9 tot 12 en 14 tot 18 uur.
Zaterdag: 9.30 tot 12 uur.*