

Michel Vercoutter

Visser - Reder

ETIENNE HEYDE

INHOUD

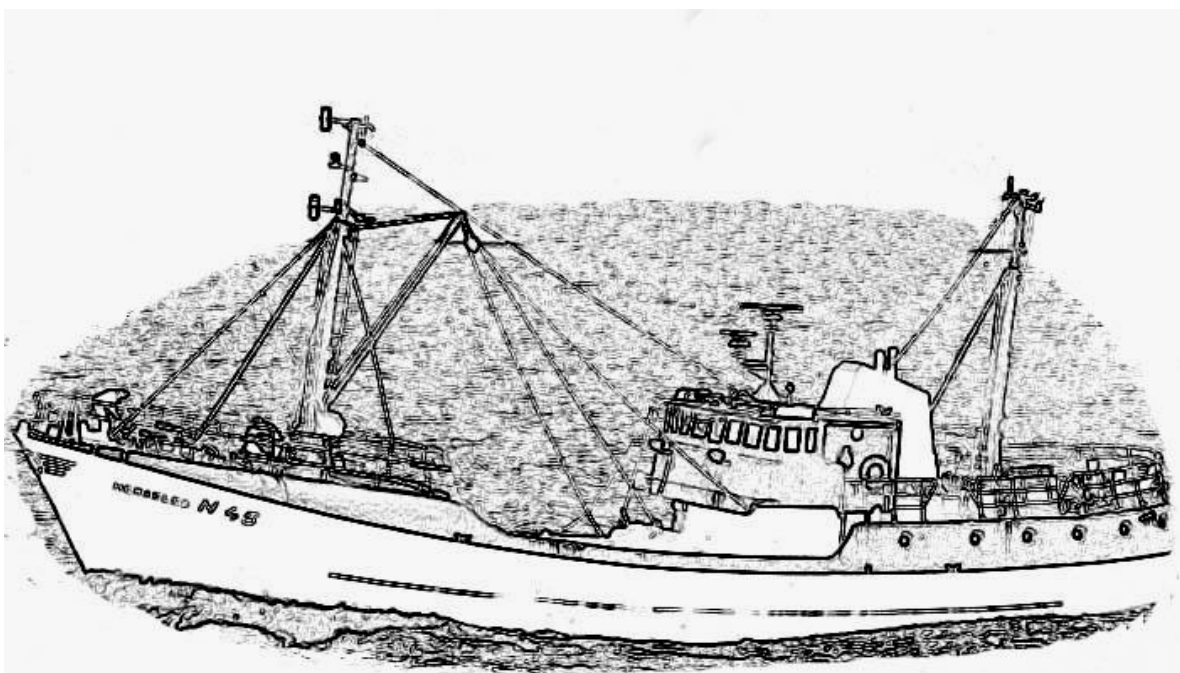
- 2 Inhoud
- 6 Voorwoord

GEBORGEN

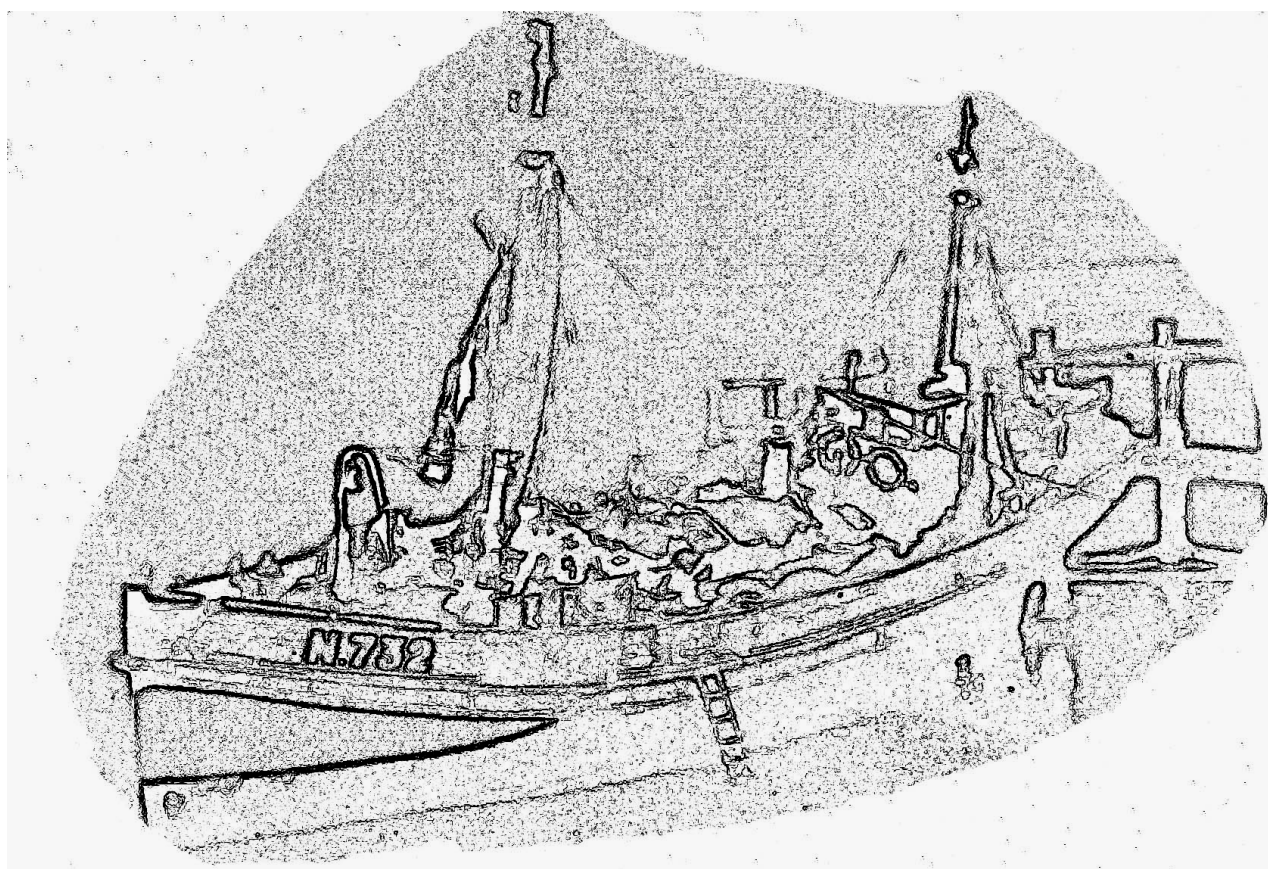
- 8 Visserstamboom
- 13 Het gezin Michel Vercoutter
- 14 Mijn vader (gedicht)
- 15 Jaar 1925
- 17 Mijn jeugdjaren
- 17 Nationale wedstrijd voor motorgeleider in de zeevisserij
- 19 Mijn woonomgeving
- 20 Het visserskruis en O. L. Vrouwenbeeld

OORLOG - BEVEN - OVERLEVEN

- 24 Gevaren op zee tijdens en na de oorlog
- 26 Oorlog
- 30 Operatie "Dynamo"
- 31 Naar Cherbourg
- 31 Naar Duinkerke
- 32 Vanuit Duinkerke naar Cherbourg
- 33 Naar Plymouth
- 33 Naar Salcombe
- 33 Naar Brixham
- 39 Ongeval
- 39 Vreemde vangst
- 39 Het werd steeds gevaarlijker
- 40 Werken aan land
- 40 Bombardement

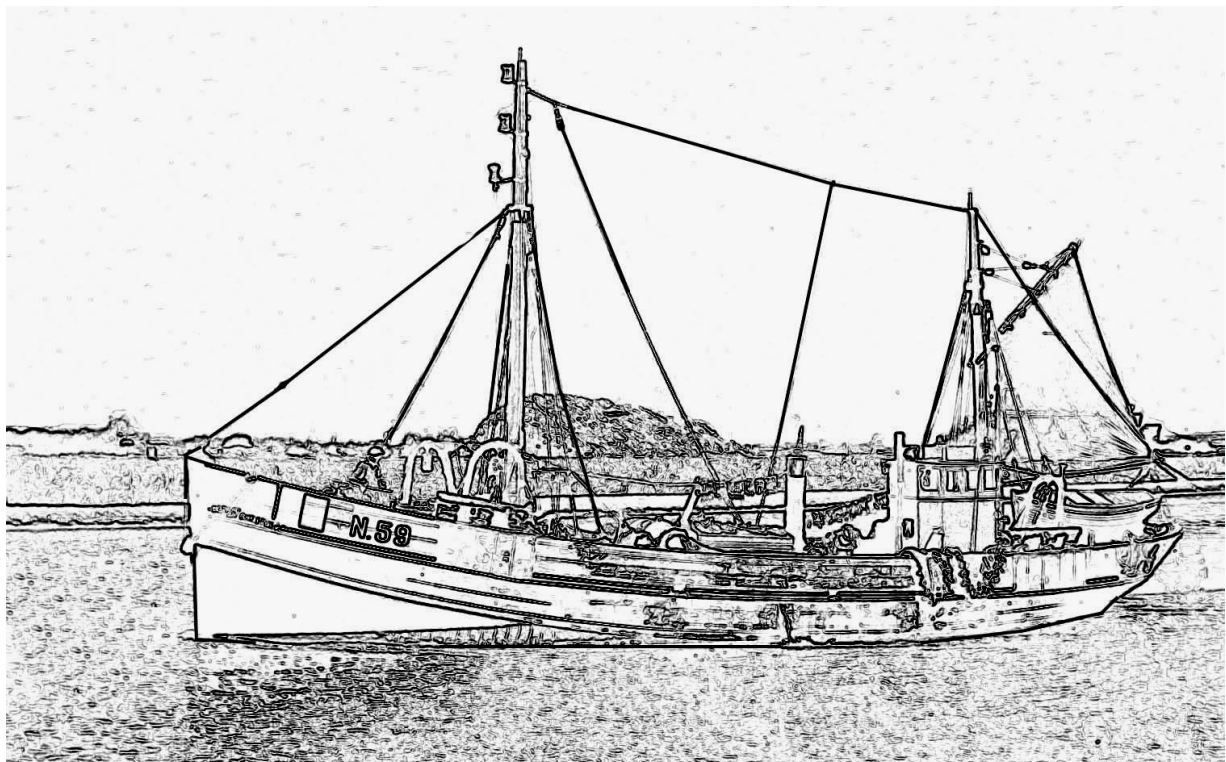


- 41 Werk aan land
- 44 Terug op zee
- 45 Nog eens geluk bij een ongeluk
- 45 De N.45 terug in gebruik
- 46 Hulp bij het zinken van kruiser
- 47 Het mag ook eens vermeld worden
- 47 N.45 opgeëist door la Marine Nationale française
- 48 Wat nu ?
- 53 Naar Alaska
- 55 Angemonsterd voor twee jaar
- 56 Afgemonsterd
- 57 Het einde van de oorlog
- 58 Demagnetiseren - Terug naar huis
- 59 Mijn vader was één maand vroeger thuis
- 60 De volgende reis bracht een heel ander verhaal
- 60 Toen ik één maand thuis was, kreeg ik mijn oproepingsbrief voor het leger
- 61 De N.49
- 64 Torpedo ontploft in het visnet van de N.732
- 64 De N.64 terug thuis
- 64 Terug naar mijn vroeger schip de N.45
- 65 Brevet "Van Schipper ter Visserij eerste klasse"
- 66 Bezoek
- 67 Zee-Ereteken 1940-1945
- 68 Krantenartikels

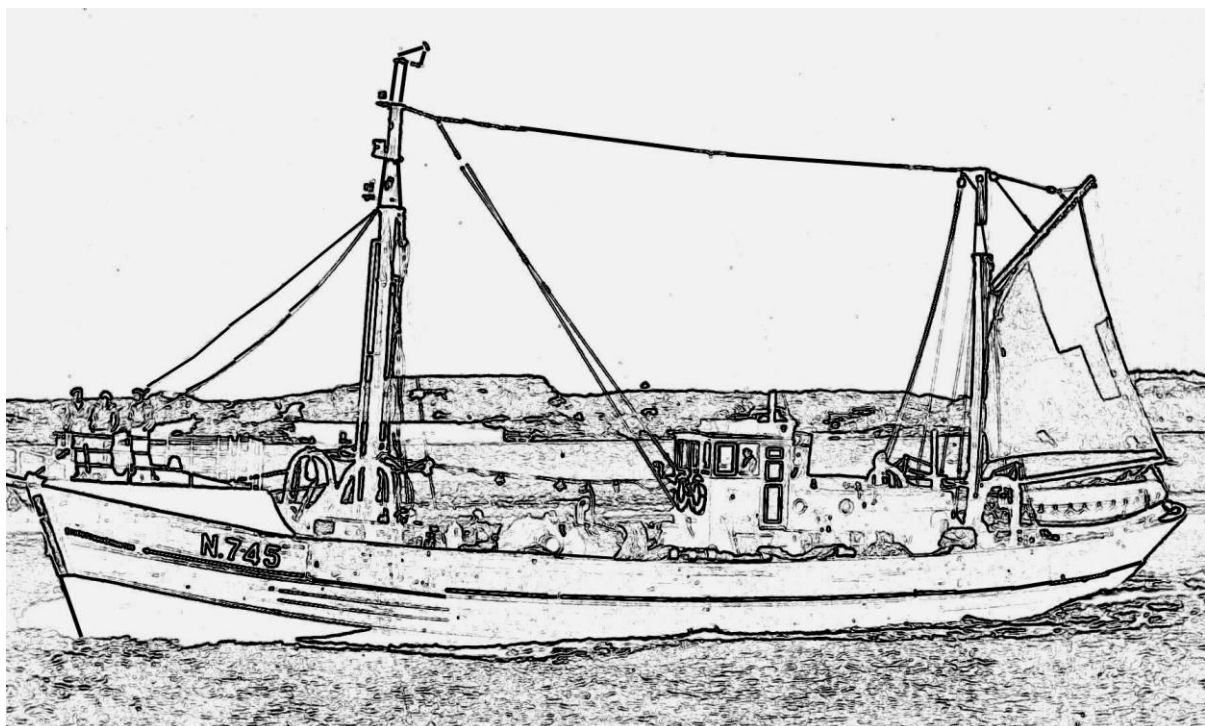


NA DE OORLOG

- 76 Mijn Noordzee (gedicht)
- 77 Mijn zeemansboek
- 87 Op zee met de N.730
- 87 De N.730 vist een dieptebom op
- 87 De motor begeeft het
- 89 Het nieuw schip van mijn vader de N.761
- 90 Mijn gezin
- 92 Huwelijk (gedicht)
- 94 Mijn grootste wens
- 95 Kenmerken van mijn schepen - geloof en volksgeloof
- 96 De N.211 "O.L.V. van Lourdes"
- 96 Noordwestenstorm
- 97 Hoe de N.211 veranderde van thuishaven
- 98 De N.762 "Onze Lieve Vrouw ter Duinen"
- 99 De N.763 "Onze Lieve Vrouw van Lourdes"
- 101 De N.765 "Onze Lieve Vrouw van goede raad"
- 102 Misleiden
- 103 De N.88 "Nova Cura"
- 104 De N.45 "Herakles"
- 106 Gestopt met vissen
- 106 Als reserve
- 107 Vissen is net als jagen
- 108 Waarnemen



- 108 Drie visplaatsen
- 109 Verloop van een visreis naar Haisborough
- 112 In de vismijn
- 113 Uitrusting van het schip
- 114 Mist
- 114 Het weer
- 114 Vissen op tarbot
- 114 Vis heeft reukzin
- 115 Slepen in span en de korre of visnet
- 116 Het maken van een net voor het vissen in span
- 117 Onderhoud
- 119 Werkplaats voor herstellingen
- 120 Brand in het magazijn
- 121 Een nieuwe werkplaats
- 122 Proef vismijnbestuurder
- 126 Balen katoen
- 130 In het net tussen de vis
- 130 Maritiem archeologisch erfgoedonderzoek 2006/2007
- 134 Ankers
- 136 Hulp bij ongevallen
- 141 N.449 "O. L. Vrouw van Scherpenheuvel" vergaan
- 145 Vandalen laten boten los
- 149 Lid van organisaties en verenigingen
- 149 Op rust
- 150 De oude man (gedicht)
- 152 Logboek
- 153 Mijn visser (gedicht)
- 154 Zeewijding en vissersschulde
- 155 "De Zwarte Madamme"
- 156 Schepen vergaan in de oorlogsperiode 03/09/1939 - 02/09/1945



Voorwoord.

Het ontbrak me aan bepaalde informatie bij de opmaak van een artikel. Opzoekingen in de boekerij en op het internet gaven geen resultaat.

Ik kende iemand die me hierbij zou kunnen helpen maar aarzelde deze te bezoeken. Ik was bevreesd die persoon van jaren lastig te vallen en de rust van zijn oude dag te verstoren. Na lang twijfelen bracht ik hem toch een bezoek.

De eerste ontmoeting was oppervlakkig en stelde ik mijn vragen. Spontaan kon hij hierop een antwoord geven. Hij zou nog meer informatie over het gevraagde opzoeken. We hadden afgesproken voor een nieuwe ontmoeting. Bij de volgende ontmoeting ontving ik het beloofde en begonnen we te praten. Hij vertelde me verhalen van de oorlog die hij als vijftienjarige jongeling had meegemaakt. Het vluchten met de schepen van zijn vader (reder en visser), familie en vrienden. Hij toonde me een farde met documenten en krantenknipsels die zijn vrouw had verzameld. Tussen de documenten en de krantenknipsels, bevonden zich veel nota's door hem zelf neergepend. Het was voor mij het materiaal voor een boeiend verhaal.

Op mijn vraag of ik de inhoud van die farde zou mogen gebruiken om een documentje van te maken, was wat aarzeling. Heel normaal. Ik was voor hem een onbekende en die farde bevatte het verhaal van zijn leven. Dat geef je niet zomaar aan iemand die je niet goed kent.

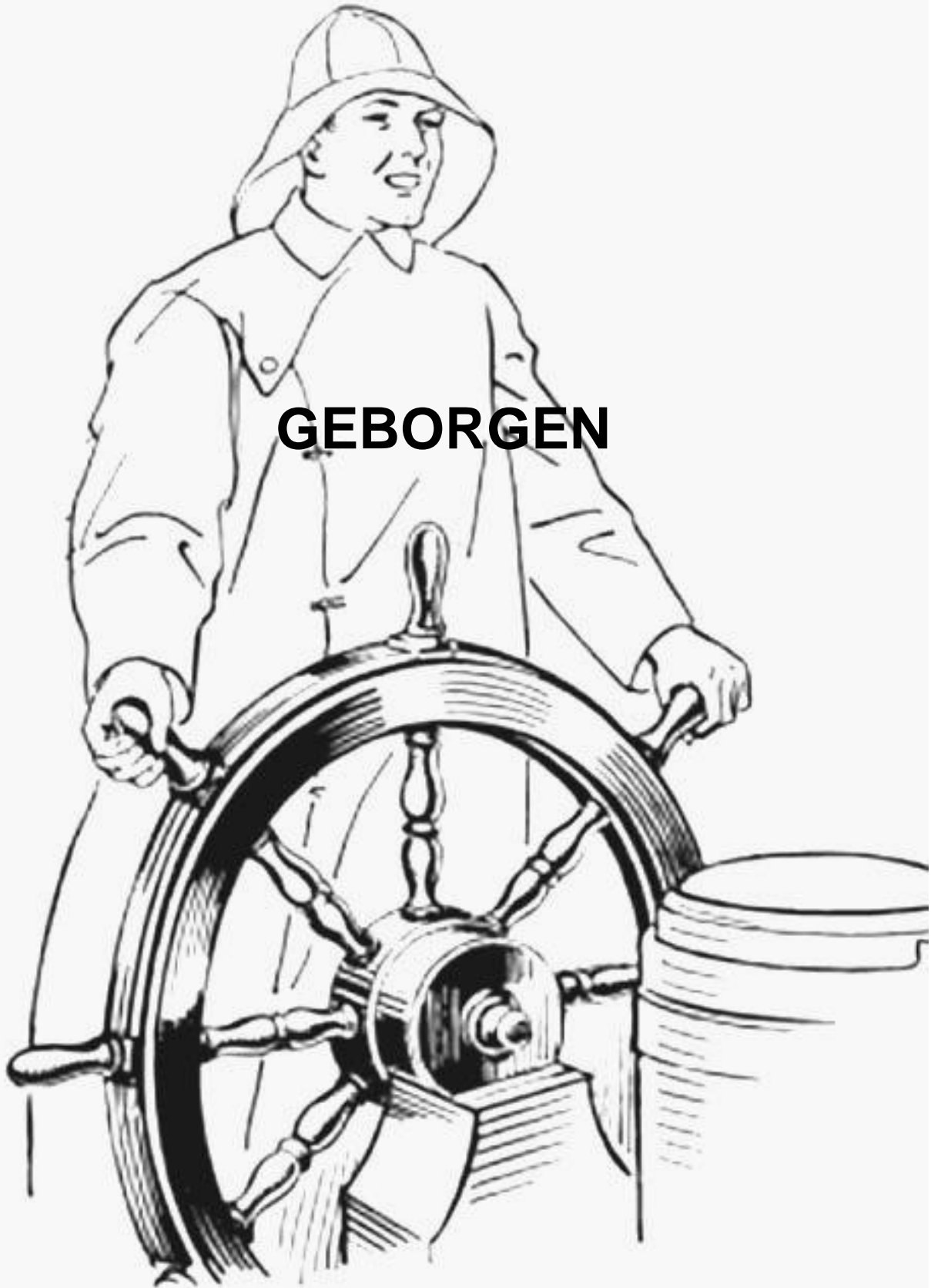
Na enkele bezoeken was het vertrouwen er. Ik kreeg de farde met schriften, documenten en krantenknipsels mee naar huis om te lezen. Het was de basis voor de opmaak. We zouden het samen proberen verder aan te vullen en er iets van te maken. Veel uren heb ik met Michel gesproken. Michel heeft op zijn leeftijd een heel sterk geheugen. Vertellen over gebeurtenissen was geen enkel probleem. Hij kan verhalen vertellen van jaren terug alsof het gisteren gebeurd was. Verhalen zonder overdrijven en gestaafd met de door zijn vrouw bewaarde documenten. Men zegt: vissers zijn echte zwijgers, ze spreken niet graag en altijd met het minimum. U moet vragen stellen. Dit heb ik dan ook gedaan. Antwoord met bewijsstukken heb ik tijdens onze aangename ontmoetingen gekregen.

Het is het verhaal van zijn korte jeugd, zijn oorlogsjaren, zijn vissersleven, van hersteller en reder.

Dat Michel nog vele jaren van zijn welverdiende rust mag genieten.

Speciale dank aan mijn schoondochter Inge voor de hulp bij de opmaak van de tekst.

Maart 2012



Visserstamboom.

De overgrootvader van Michel Leopold Vercoutter was een echte Ijslandvaarder. Hij is tijdens één van zijn reizen op zee gebleven.

Zijn grootvader David Vercoutter (pentje daatje) geboren te Adinkerke op 13/11/1876 en overleden te Veurne op 27/12/1961, was een gekende Nieuwpoortse reder schipper en de vader van **Raphael**, Karel, Magdalena, Gabriel en Rachelle.



Mijn grootvader David, woonde in de Oosthoek in de Panne. Veel uren heb ik met hem doorgebracht. Geregeld gingen we samen naar de haven om schepen te bekijken. Altijd wist hij iets nieuws te vertellen over de schepen, de zee, het vissen, het verkopen van de vis en nog veel andere dingen.

Mijn grootvader was reder van vier vissersschepen waaronder de P.8, P.24 en nog twee andere waarvan ik me het nummer niet meer kan herinneren.

Wel ben ik nog in het bezit van een in die tijd opgemaakt contract voor het plaatsen van een stoommachine in een vissersschip en een contract voor het bouwen van een vissersschip op de werf Jan Denye.

Busschen ons, ondergeteekenden Schoonhart Lommelen
Henri Smid te Neerpoort en Verscuter David
eigenaar des vrachtscheps N^o 8 Sonne is overeengeko-
men over de levering en plaatsen des eerstgenoemd
opgezegde scheps van een stoomkajestan met alle
dege noodigheden en toebehooren, onder waasch
opdueren de termijn van ein jaar te rekenen
van feventien den November 1860 en acht van
hoofttoezichtstelling of vernieuwing van
welk danig deel van 't opgesteld maablinent
reden van slechte hoedzaamheid der watercailen
Alle schade aan 't geplaatst stoomkajestan
en bijhoorigheden voortspuwendende is overzich-
tigheid of verzorgveruldigheid, blijven ten laste van
den eigenaar van genoemde vrachtschep.
De levering en 't plaatsen van 't volledig stoom
kajestan is nag toegestaan en aanvaard tegen
bedaling in handen en ten heuje van eerstgenoem
de in wettige gangbare guldspiecin des soons
van twee duuzend tres hondend vijfen twintig
Frank te korten te weten :

Eene afbetaling beloopende tot de somme van
een duizend frank op den datum der volledige
plaatting van 't stoom kaperstan aan broed
van gezegde riaksliep.

Eene tweede betaling bedragende de somme van
vijf honderd frank na verloop van den termijn
van drie maanden te rekenen van den dag der
vorige betaling. Eene derde afbetaling te
loopende tot de somme van vijf honderd
frank na verloop van den termijn van drie
maanden na de tweede afbetaling.

Eindelijk eene laatste betaling te eosten
bedragende de somme van drie honderd vijf
en twintig frank na verloop van den termijn
van een jaar te rekenen van 17 November 1908

Henri Schuckaert

D. Vereauwter

Intvangen op afbetaling de somme van
een duizend frank den 18. November 1908

JAN DENYÉ

Meester-Scheepstimmerman, Schuiten-, Boot-, Wagen-, Schuifblokken- en Pompmaker,
voor gedane werken en levering van het volgende :

Gemaakt voor David Vercauter	
Ben nieuwe deudie Kotte Panne van	
lode 12.60 meter	
hoogte van voorsteren 3.70 meter	
achtersteren 3.30 meter	
breedte in 'n midden van schip 4.25 "	
met masten en al zyne windhouder en	
het ijzerwerk van dek soer allen	
blaat op zee voor de som van	
vier duizend twee honderd franken	
en ten wille voldaan aan	
de Wye Jan Demye	
Frans Demye	
voor de Wye Jan Demye	
Panne den 28 juli 1900 en nege	

W/de JAN DENYÉ

Meester-Scheepstimmerman, Schuiten-, Boot-, Wagen-, Schuifblokken- en Pompmaker,
voor gedane werken en levering van het volgende :

Ontvingen van David Vercauter	
op rekening van zijn schip die in	
de maak is bij W/de Jan Demye	
de som van Duizend franken	
Eit betaling die plaats moet	
hebben den 18 september	
als het schip in zijn eenderste	
stand	
Verschenen den 4 ^{de} October 1908	
Frans Demye	
voor de W/de Jan Demye	

JAN DENYE

Meester-Scheepstimmerman, Schuiten-, Boot-, Wagen-, Schuifblokken- en Pompmaker,
voor gedane werken en levering van het volgende:

		Ik den ondergetekende - behend ontvanger te hebben op de laatste betaling gelijk ons Accord beiden overeen gekomen is De somme van Duiten aan ^{betaald} Die betaald ^{gemaakt} heeft den 23 October 1908 Jans Deyne scheepstimmer Van Noorder	
--	--	---	--



Mijn overgrootouders. Mijn overgrootvader is in 1888 verdronken bij het vergaan van het schip op IJsland.

Het gezin van Michel Vercoutter.



Het gezin Raphael Vercoutter telde acht kinderen.

Het jongste kind Marcella geboren te Oostende op 3 september 1946 en overleden te Nieuwpoort op 8 december 1946 ontbreekt op de foto.

v.l.n.r.: Gabriel, Maria, moeder Albertine, Marcel, Leonie, Augusta, vader Raphael, Marguerite en de oudste Michel.

Raphael Vercoutter, de vader van Michel afkomstig uit een echte vissersstamboom waar het beroep van vader op zoon is gegaan, was het ook vanzelfsprekend dat Michel visser zou worden. Michel volgde het lager onderwijs in het College te Nieuwpoort. Op zijn veertiende volgt hij de vissersschool bij de Broeders te Oostende. Op zijn vijftiende kwam hij in de oorlog terecht. De moeilijke oorlogsjaren vol gevaren maakten van hen een geharde jongeman, door studie en praktijk ontwikkelde hij zich tot een bekwame visser, reder en scheepshersteller. Hij is eigenaar geweest van vier schepen en mede-eigenaar van nog andere.

†

Laten wij bidden voor de zielerust van

de heer Raphaël VERCOUTTER
echtgenoot van mevrouw **Albertina GODERIS**

Rustend reder - visser

geboren te Adinkerke op 13 februari 1900
en godvruchtig overleden in de St.-Jozefskliniek
te Oostende op 8 november 1981,
gesterkt door de heilige sacramenten der zieken.

Raphaël is gestorven zoals hij geleefd heeft :
eenvoudig en vroom.

Raphaël was geen man van grote woorden : zijn voorbeeld en werkracht spraken voor zichzelf. Als oud-visser was hij gekend en gewaardeerd om zijn schoonmenselijkheid, zijn diepe godsvrucht en zijn gehechtheid aan de zijnen.

Raphaël zal niet onvoorbereid voor de Heer verschijnen. Zolang zijn gezondheid het toeliet, woonde hij dagelijks de H. Mis bij en wanneer de ziekte hem thuis hield was de Communie een wekelijks weerkerende vreugde. Daar haalde hij de kracht om tegenslag en handicap moedig te dragen. Tot Maria had hij een bijzondere verering. Moge zij nu zijn voorspreker zijn bij de Heer.

Raphaël was een trouw man. Bijna 60 jaar gehuwd heeft hij in al die tijd voor zijn vrouw en gezin alles veil gehad. Hij mocht zich dan ook verheugen in de liefde en het medeleven van de zijnen. Hij was er dankbaar om en het heeft

zijn lijden op het ziekbed verzacht.
Moge de Heer zijn trouwe dienaar nu opnemen
in Zijn hemelse rust.

Danken voor uw gebeden
en blijken van deelneming :

Albertina GODERIS, zijn echtgenote ;

Michel en Marcella VERCOUTTER - LAPON,
kinderen en kleinkinderen,
André en Augusta VERLEENE - VERCOUTTER
en zoon,

Marcel en Lucienne VERCOUTTER - BOGAERT,
kinderen en kleinkinderen,
Gabriël en Leonie VERCOUTTER - BOGAERT,
kinderen en kleinkinderen,

Maurice en Marguerite DEPOTTER - VERCOUTTER
en kinderen,

Henri en Leonie VERMEERSCH - VERCOUTTER
en kinderen,

Robert(†) Maria OLLIEUZ - VERCOUTTER
en dochter, zijn kinderen ;
kleinkinderen en achterkleinkinderen ;

de families VERCOUTTER, GODERIS,
HENNAERT en DANNEEL.

Begr.-Crematie pvba Dezutter, Nieuwpoort
Drukk. Dewaele, Nieuwpoort

Mijn vrouw Marcella kon goed gedichten schrijven. Enkele zijn er tussen de teksten verwerkt.

Mijn vader

Ik zie hem nog steeds zitten

zijn pijpje in de mond

en witte en blauwe rook hangt

er 't hele huisje vol

Zijn oude rieten zetel

dat is voor hem zijn troon

zijn wit en grijze haren

voor ons zijn zilveren kroon

Zijn ogen zien veel minder

zijn gang is wel wat traag

en in zijn kleine huisje

kwam iedereen zo graag

Zijn leven was één zwoegen

maar ook van stil verdriet

toen onze lieve moeder

ons veel te vroeg verliet

Zo eenvoudig en zo minzaam

je kon er steeds terecht

hij had zeer vele vrienden

zijn goedheid zo oprecht

Marcella Japou

Jaar 1925.



Raphael Vercoutter in de periode toen hij dienstplichtig was in het Belgisch leger.

Na zijn dienstplicht vervuld te hebben werd hij opnieuw visser.

In het jaar 1925 kocht hij zijn eerste vissersvaartuig. Later kwamen er nog drie bij.

In het jaar 1925 werd zijn eerste kind en zoon Michel geboren.

In het jaar 1940 toen de oorlog uitbrak bezat Raphael vier vissersschepen:

N.45 “Hernieuwen in Christus” nieuw nummer N.730

In het jaar 1938 in de vaart gebracht - een zeer modern schip voor die tijd
17 m. kiel - 21 m. op dek
motor Deutz 112 PK 9VM aan 375 toeren.

Schipper Raphael Vercoutter - machinist Oscar Schoolaert - matroos Henri Schoolaert (vader van Oscar) en matroos Michel Vercoutter.



N.49 “O. L. V. van Vlaanderen” nieuw nummer N.732

In het jaar 1934 in de vaart gebracht
17 m. kiel - 22 m. op dek
motor Deutz 110 PK Cromoutn (Hollands).

Schipper Charel Rysten - machinist Albert Declerq - matroos Edward Vandenabeele.

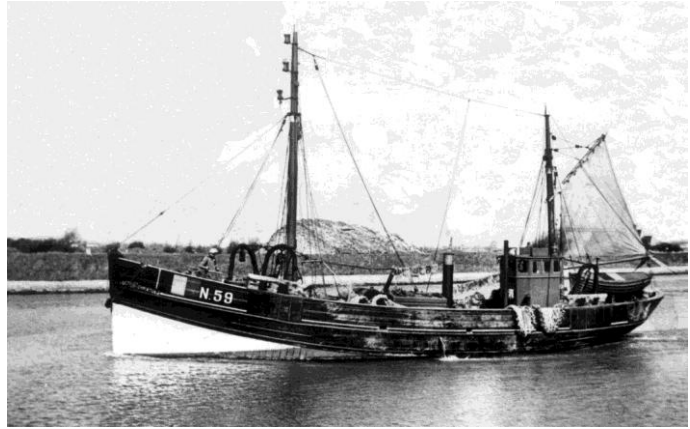
Het schip werd gebombardeerd in Duinkerke terwijl soldaten zich aan het klaar maken waren om aan boord te komen - Op dit ogenblik was enkel de bemanning aan boord - iedereen is gered.



N.59 "Getuigt voor Christus"

In het jaar 1938 in de vaart gebracht - een zeer modern schip voor die tijd
17 m. kiel - 22 m. op dek
motor Deutz 112 PK 9VM aan 375 toeren.

Schipper Vermoote - machinist Paul Legein - bemanning 2 matrozen.



In 1940 bij de evacuatie van Duinkerke aangevaren door een Destroyer tijdens het redden van soldaten voor Duinkerke - De N.59 is de kop afgevaren. De bemanning en de soldaten zijn gered.



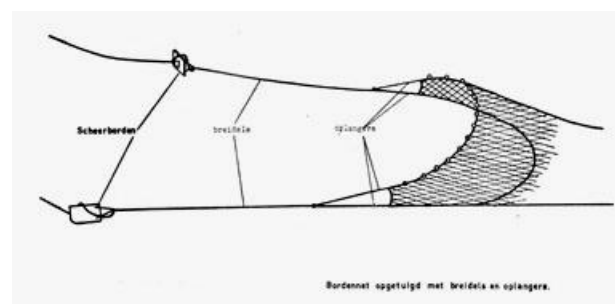
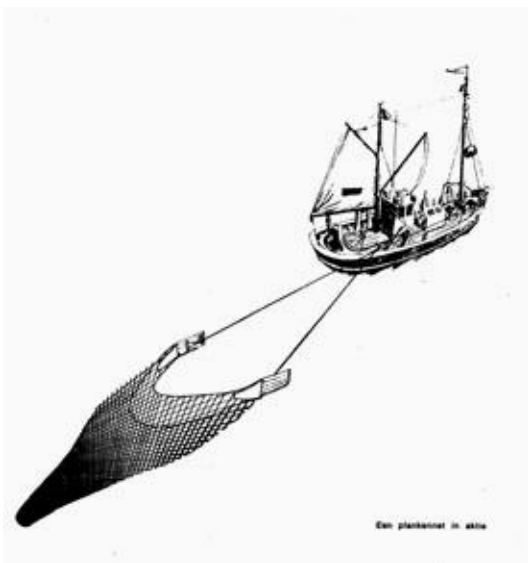
De N.64 " Strijd voor Christus" nieuw nummer N.745.

In het jaar 1939 in vaart gebracht
22 m. kiel - 28 m. op dek - grootste schip op dit ogenblik
motor Deutz van 200 PK SUM 4 cilinder 300 toeren.

Schipper Maurice Rubben - machinist Piere Vencent - 2 matrozen Marcel en Maurits Pustiens.

Het schip behoorde aan de "Nieuwpoortse visserij" met mijn vader als grootste aandeelhouder en uitbater. Het vaartuig is de ganse oorlog aan de Engelse Navy geweest en heeft deelgenomen aan de evacuatie van Duinkerke.

Het waren allemaal houten schepen en deden aan bordenvissen.



Mijn jeugdjaren.



Ik ben geboren in De Panne Oosthoek 312 op 27 april 1925 als de eerste van ons gezin in hetzelfde huis waar mijn vader geboren is. Het gezin nam vlug uitbreiding en ik kreeg er vier zussen en twee broers bij. Het was er soms druk maar ook gezellig. Van verveling was geen sprake. Ons gezin verhuisde naar Nieuwpoort.

Mijn prille jeugdjaren heb ik doorgebracht in ons vissersgezin. We woonden in de St. Jacobstraat 20. Het leven was er als in een doorsnee vissersgezin. Vader was geregeld op zee en als hij thuis was kregen we de nodige aandacht.

Ik volgde de lagere school in het college. Nadien ging ik naar de visserijschool bij de Broeders als leerling schipper. Voor ik naar de visserijschool ging, had ik 19 dagen gevaren op de N.59, de periode 07 september tot 15 september 1939. Nadien deed ik nog een vaart van 14 dagen op de N.49. Deze vaarten waren als proef om vast te stellen of ik dit beroep zou kiezen.

Aan het normale leven kwam een einde op 10 mei 1940 toen de oorlog uitbrak.

Nationale wedstrijd voor motorgeleider in de zeevisserij.

Mijn vader was zeer fier met het behaalde resultaat over de deelname aan de "Nationale wedstrijd voor motorgeleider in de zeevisserij" uitgereikt op 22 februari 1930.

Rond het jaar 1925 was het tijdperk van het onder zeil vissen voorbij door de opkomst van de motoren. Het eerst kwamen de stoommotoren in gebruik maar deze werden vlug vervangen door de verbrandingsmotor. Veel schepen plaatsten één motor van ongeveer 50 PK wat in overeenstemming was met de grootte van het schip.

De visvangst was in opmars en de schepen werden stilaan groter waardoor nieuwe en krachtiger motoren vereist waren. In Duitsland was een producent van motoren die een geschikt type voor de doorsnee vissersschepen had maar die nog weinig gekend was. De beste manier om deze motor voor te stellen was door een demonstratie. Een samenwerking door de visserij en de producent van de motor en een plaatselijke verdeler was een goede mix.

Aan het station in Oostende was op de plaats waar nu de Mercator ligt voor de oorlog een kolenhandel. Na de oorlog kwam daar de vismijn.

Het visserijwezen samen met de Duitse firma en het plaatselijk werkhuis Valcke maakten op die plaats een demonstratie en reclamestand van motoren. Er stonden daar in een opstelling drie motoren die goed gekend waren in de visserij samen met de nieuwe voor te stellen motor, een drie cilinder viertact 150 PK. gewicht 12 ton type VM 150. Die vier motoren stonden in een opstelling te draaien en waren verbonden aan een gezamenlijke uitlaat. Twee ingenieurs van de Duitse firma, opvallend in witte overal legden voor de demonstratie van hun nieuwe motor deze regelmatig stil. De andere drie motoren gingen merkbaar vlugger draaien doordat de gezamenlijke uitlaat minder was belast. Wanneer ze terug de nieuwe motor starten verliep dat zonder problemen en verminderde terug de snelheid van de andere motoren. Hierdoor werd duidelijk naar voren gebracht dat de nieuwe motor sterk was en zich boven de drie andere stelde. Die tentoonstelling duurde wel drie maanden en trok vele bezoekers.

De zeevisserij wilde met deze demonstratie de installatie van deze nieuwe motor aanwakkeren.

Er werd een Nationale wedstrijd uitgeschreven voor de vissersschepen. Het doel van deze wedstrijd was de werking van de motoren beter te leren kennen en deze goed te onderhouden. De proef bestond erin dat men aan boord van het deelnemend schip de kennis van bediening en onderhoud met een jury kwam testen. De firma Valcke had als prijs 4000 frank uitgeschreven voor de winnaar.

De wedstrijd zal ook wel de bedoeling gehad hebben om een inzicht te krijgen over de geplaatste motoren. Toen bestond er nog niet de minste opleiding voor motoren en ook niet de verplichting ertoe. Later is er een opleiding tot motorist gekomen met toekenning van een kwalificatie. De verplichting om een bemanningslid met deze kwalificatie op het schip te hebben is ingevoerd.

Voor deze wedstrijd was mijn vader ingeschreven. Mijn vader bestudeerde nog wat dieper de kennis van de motor. Hij vroeg aan de bemanningsleden Nestor en Henri Desaever de motor op te poetsen en heel goed te onderhouden. Mijn vader beloofde aan de twee werklieden elk een fiets wanneer hij die wedstrijd mocht winnen. Het tijdstip van de proef was niet bepaald en onverwacht.

Mijn vader won de wedstrijd en de twee bemanningsleden hadden elk een fiets. Naast de prijs van fr. 4000 kreeg mijn vader een getuigschrift van motoren kennis.

Het getuigschrift is ingekaderd en in mijn bezit.



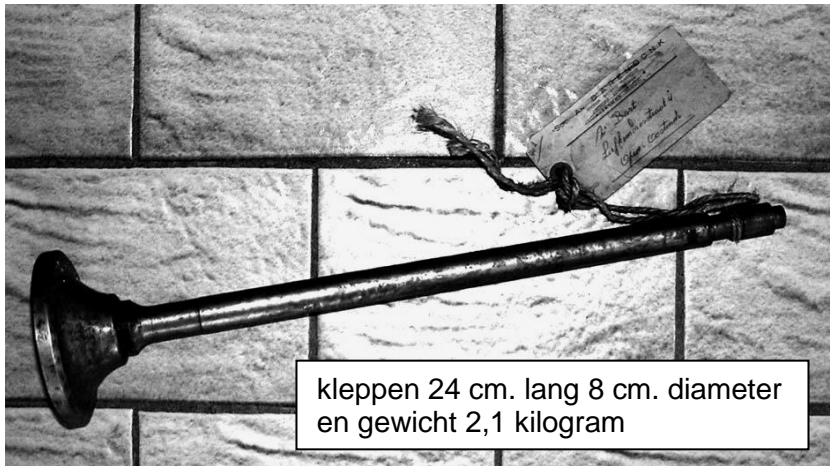
Na de tentoonstelling zou de motor uit de demonstratie rechtstreeks geleverd worden aan een maatschappij die overschakelde van zijn stoommotoren naar de nieuwe verbrandingsmotor voor een schip in opbouw. De bouw van het schip had vertraging en de motor stond te koop. Isidoor Geryl had een motor nodig en kon die kopen. Het schip waarop deze motor geplaatst werd was gebouwd als zeilboot en was zeer stevig. Het schip had nog onder zeil met drijvende netten in de Noordzee voor Holland gevist. In een korte periode zijn veel zeilschepen uit de vaart genomen en te koop gesteld. Isidoor Geryl had het zeilschip aangekocht en aangepast en in 1929 is de motor type VM 150 PK, viertact driecilinder met een gewicht van 12.000 kg. in het schip geplaatst. Het schip is te koop gesteld in 1952 en ik heb het gekocht als mijn eerste schip. Het schip kreeg het nummer N.211 "O.L.V. van Lourdes". Die motor heb ik gebruikt tot in 1970. Met 41 jaar gebruik

was ik de laatste die dit type motor in gebruik had te Oostende. De motor is altijd goed onderhouden en was nog niet versleten. Een zeventig tal van dit type motor zijn geplaatst.

De motor had iets speciaal.

Om de motor te starten plaatste men deze op een bepaald punt gemerkt op het vliegwiel en met perslucht startte men de motor. In het luchtreservoir was een druk van 30 kg. Zonder deze perslucht kon men de motor niet aanzetten. Bij het ontbreken van perslucht moest men hulp inroepen van een collega die de perslucht kon geven. De leverancier van mazout had ook een compressor om ons uit de nood te helpen.

Speciaal aan die motor waren de blokken waar de kleppen in staken. We noemden dat potten. Die potten kon men eenvoudig van de motor afnemen en vervangen. Zo een pot woog 51 kg. en werd afgenomen en geplaatst met de hulp van een lier geplaatst boven de motor. Als we een lange reis



naar de visgrond gemaakt hadden naar een ver afgelegen visgrond en de motor een lange tijd gedraaid had, legde ik voor het vissen de motor stil en verving ik de potten. Het was een werkje dat nog geen half uur vergde. Het materiaal van de kleppen was in die tijd nog niet wat het moest zijn en gevoelig voor verbranden. Slecht afsluitende kleppen verbranden en worden onbruikbaar. Dit was de zwakke schakel van deze uitstekende motor. De oplossing

voor het onderhoud van die kleppen stak in die potten. De kleppen in de afgenomen potten werden geroedeerd en waren dan terug klaar voor gebruik. Bij de volgende generatie van motoren was veel vooruitgang bij de gebruikte materialen en was het onderhoud aan de kleppen niet meer nodig.



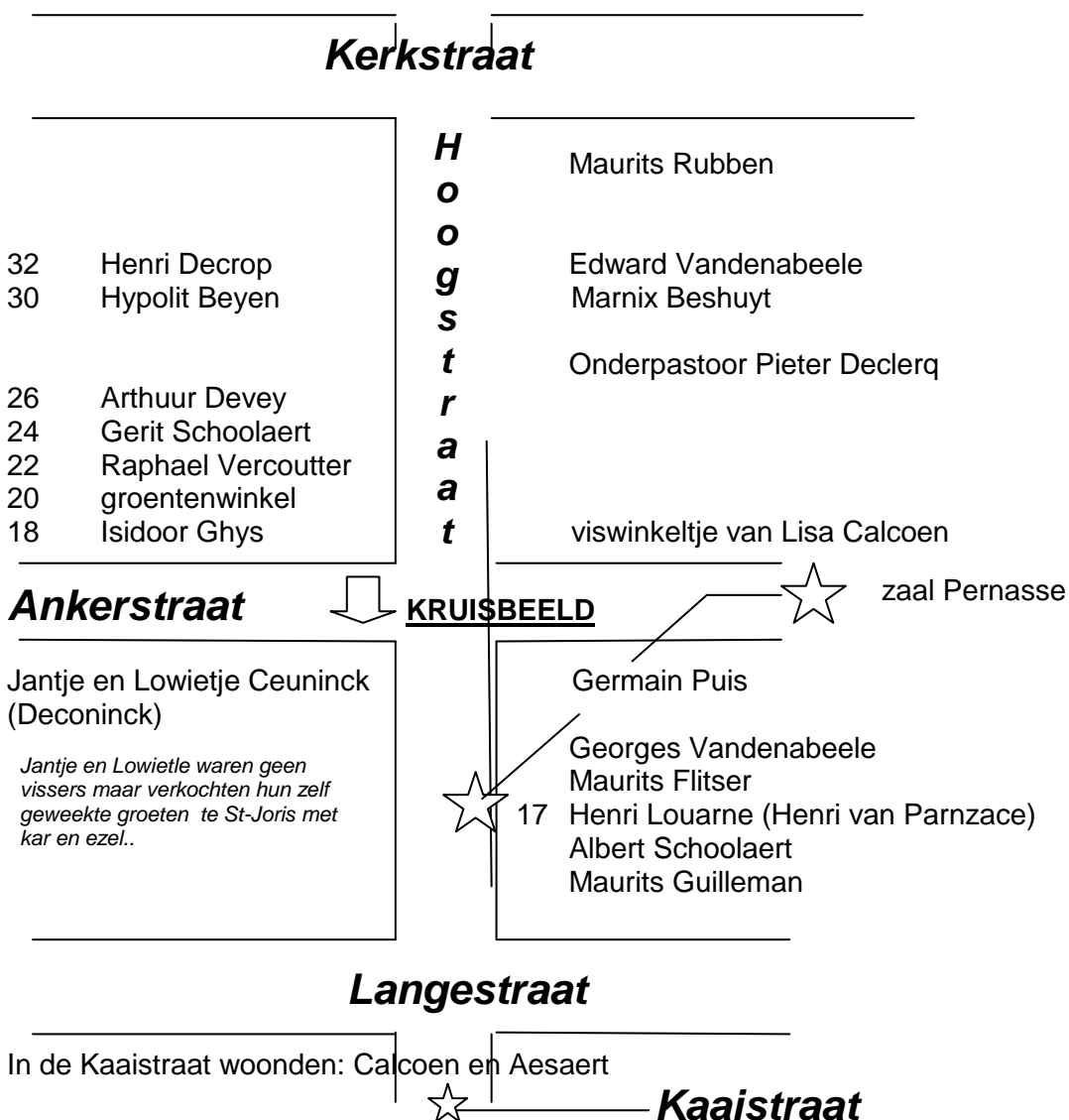
Mijn woonomgeving.

In mijn jeugd jaren woonde ik in een omgeving met veel vissers. Ik herinner me nog heel goed de plaatsing van het kruisbeeld. In de volksmond "Het visserskruis".

Aan mijn de gevel van mijn huis waar ik na mijn huwelijk woonde kwam een O. L. Vrouwenbeeld.

Het visserskruis en het O. L. Vrouwenbeeld.

Het beeld prijkt in het Ankerstraatje op de hoek met de Hoogstraat. Het is daar opgehangen op 14 mei 1939. De Christus is gemaakt in gietijzer naar een afgietsel van het originele model van kunstenaar Bouchardon. Het is één meter hoog en weegt 45 kilogram. Het initiatief tot het plaatsen van het kruis kwam van onderpastoor Pieter Declerq die woonde tussen de vele vissers in de Hoogstraat.



Aan de inwoners van de Hoogstraat waar hoofdzakelijk vissers woonden, werd gevraagd om voor de aankoop van het kruis een financiële bijdrage te geven. Gezien in 1939 reeds de eerste Vlaamse vissers een zeemansgraf vonden na aanvaringen met Duitse zeemijnen, werd hierop graag ingegaan.

De tekst bevestigd onder het kruis werd opgesteld door E. H. Pieter Declerq, welke de verzen vooraf kwam voorlezen bij de schipper- reder Raphaël Vercoutter, wonende Hoogstraat 22.

“Van oorlog en wee, van rampen op zee, van storm en onweer, verlos ons o Heer”.



Deze smeekbede voor de vissers is een bijzonder rake samenvatting van Nieuwpoorts verleden. Ieder visser kende ze. Eerbiedig werd gegroet wanneer men het beeld passeerde.



Het kruisbeeld werd enige dagen tentoongesteld in de Onze Lieve Vrouwekerk en gezegend door pastoor Caessens, ter gelegenheid van de opening van de missieweek in de kerk.

Het kruis is gewijd in de kerk op zondag 14 mei 1939 door Pastoor Robert Caesens (pastoor 1936-1952) en in processie naar de plaats gebracht waar het werd opgehangen in de Ankerstraat tegen de gevel van het huis van Jantje en Lowietje Ceuninck.

Gans de Hoogstraat was feestelijk bevlagd. Het kruisbeeld werd gedragen door Rapfaël Vercoutter, Cyriel Hillewaere, Norbert Deman en Louis Deceuninck.

Ik heb in de processie de vlag gedragen die mijn ouders gekregen hadden bij de bouw van de N.64 met de tekst "Strijd voor Christus". Deze vlag werd ook gehangen op het schip de N.64 elk jaar bij de scheepswijding.

In de processie waren er ook enkele jongens die woonden in de Hoogstraat. Onderpastoor Pieter Decklerq had daar voor gezorgd. Ook mijn vriend Marcel Depotter was erbij. Ik en Marcel zaten in dezelfde klas in het college. Een week voor de oorlog is hij samen met zijn broer, vader en de matroos Brackman in de lucht gevlogen door de ontploffing van een zeemijn.

Nadat het kruisbeeld was opgehangen, hield pater Feys uit Roeselare een toespraak.

Ruim 400 inwoners volgden de plechtigheid.

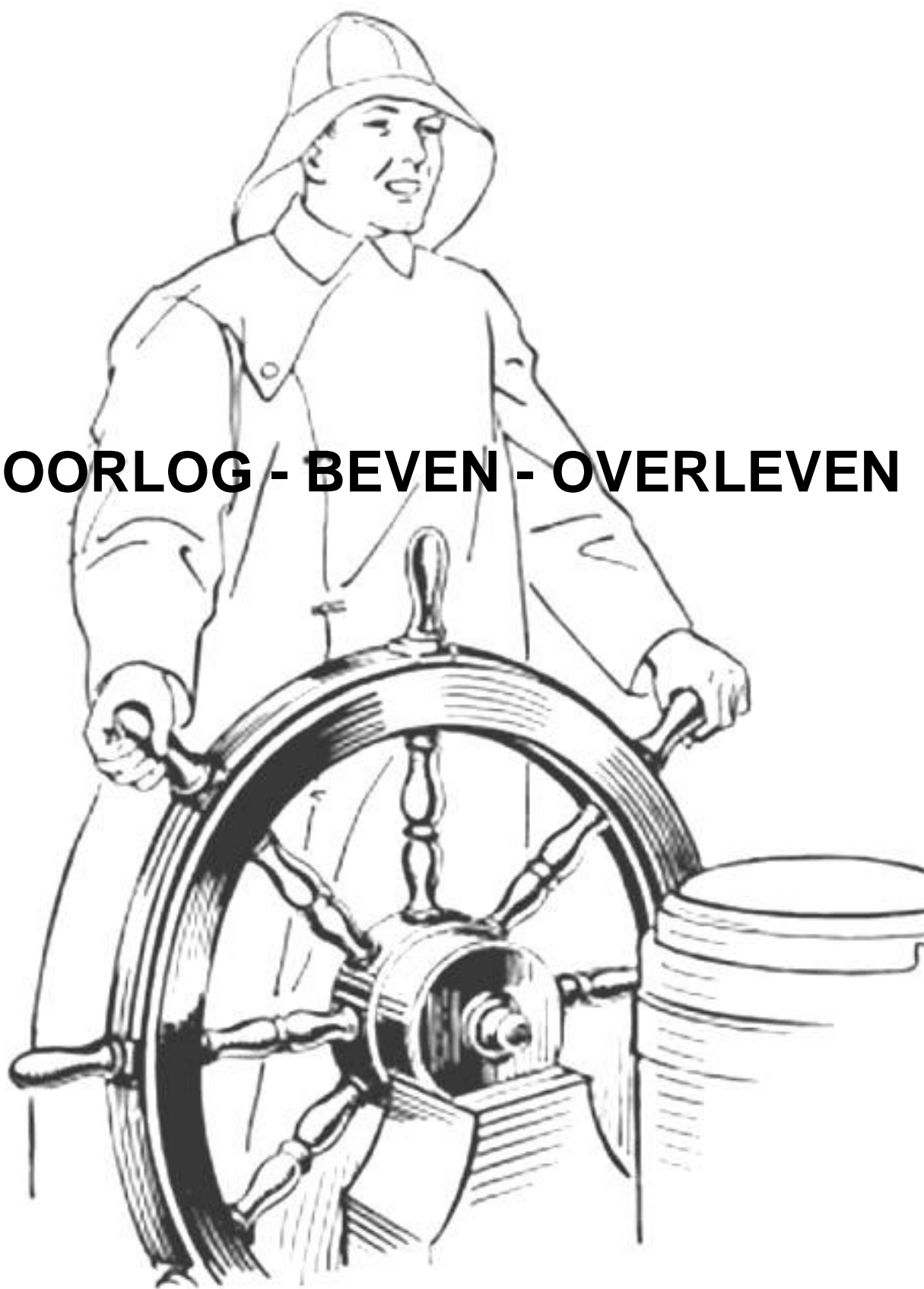


Dank zij het vissersechtpaar Door en Bertha Gheys, die precies recht over het kruis woonden, werd later onder het beeld een lampje aangebracht. Louis en Clara Deceuninck - het kruis hing aan de zijgevel van hun woning - zorgen ervoor dat bij valavond het lampje werd aangestoken. Voor hun inzet ontvingen zij nu en dan "poosje vis" toegestopt door Isidoor Ghys. In 1983 werd door toedoen van het stadsbestuur het visserskruisbeeld gerestaureerd. Er werd bovendien gezorgd dat een nieuw lampje op de openbare elektriciteitsnet werd aangesloten.



Het Onze Lieve Vrouwenbeeld dat in de Kerkstraat hangt op het hoekhuis met de Duinkerkestraat waar ik woonde sinds 1959 heeft ook zijn geschiedenis. Het beeld is tijdens de eerste wereldoorlog tussen puin gevonden door vier vrouwen waar onder de twee juffrouwen Rubens die woonden in de Marktstraat. Men wilde dat ongeschonden beeld in ere houden en ze zochten een plaats om het te plaatsen. Het beeld werd geplaatst in de Langestraat aan de gevel van het hoekhuis met de Arsenalstraat. Het huis is verkocht en van de nieuwe eigenaars moest het daar weg. Men zocht een nieuwe geschikte plaats ervoor. De vier vrouwen kwamen vragen of ze het beeld aan de gevel van ons huis mochten bevestigen in de Kerkstraat. We hadden daar geen bezwaar tegen. Wat later hebben we daar een lampje geplaatst dat mijn vrouw s'avonds ontstak. Dat lampje hebben we na enkele jaren moeten verwijderen om veiligheidsredenen. In het jaar 1994 was het beeld in verval. Ik had daar verscheidene keren opmerkingen over gekregen en ook van schep en Cris Hollebeke met de vraag om het op te knappen. Het beeld was niet van ons. Ik ging vragen aan de pastoor of het mogelijk was om het beeld op te knappen. Spontaan kreeg ik het antwoord dat hij daar geen geld voor ter beschikking had. Hierdoor ging ik het vragen aan de burgemeester op het gemeentehuis maar die was afwezig. Ik telefoneerde naar schep en Mevr. Ardies waaraan ik het verhaal van het verval deed. Ze beloofde me dit na te zien. De dag erop is het beeld weggenomen en een korte tijd later hing het daar opgeknapt terug. Ik ben schep en Mevr. Ardies gaan bedanken en sprak haar over het visserskruis dat ook aan een opknappbeurt toe was. Twee dagen later was een ploeg van de gemeente het beeld al aan het schilderen.

OORLOG - BEVEN - OVERLEVEN



Gevaren op zee tijdens en na de oorlog.

Het vissen is een hard en gevaarlijk beroep. Het vraagt veel kennis op verscheiden vlak. Een kennis van de weersevolutie is van groot belang, een storm zien opkomen was in die tijd uiterst belangrijk om de nodige voorzorgen te kunnen treffen. Men was dagen op zee en radio had men nog niet. De motor, het hart van het schip moet betrouwbaar zijn en de goede werking ervan was van groot belang. De navigatie gebeurde met beperkte middelen. Verder was er de stielkennis en de samenwerking van de bemanning.

Tijdens de oorlog kwamen er nog een gans pak gevaren bij:

- beschietingen
- bombardementen
- mijnen

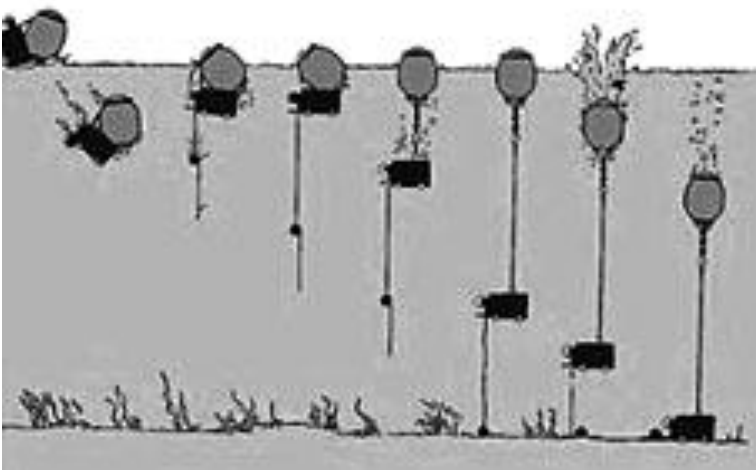
Mijnen vormden een zeer groot gevaar.

Mijnen zijn te verdelen in twee types.

Contactmijnen



Contactmijnen zijn de oudste mijnen en bestaan uit een bol met explosief welk ontstoken wordt door contactbuizen of voelhoorns genaamd. Deze bol zit op een zadel en heeft een kabel van een bepaalde lengte. Dit geheel staat op een karretje en op geleidende rails en wordt vanaf de achterzijde van een mijnenlegger de zee ingeduwd. Vervolgens komt de bol los van het karretje en door de lengte van de kabel wordt bepaald hoever deze onder het wateroppervlakte drijft. Het karretje zelf fungeert hierbij als anker. Hoe dichter de contactmijn bij het oppervlakte drijft hoe kleiner de schepen welk tegen de bol aan varen . Indien er tegen de bol gevaren wordt zal er een buis afbreken waarbij een chemische reactie ontstaat in de bol en deze zal dan exploderen met het gevolg dat het schip een enorm gat in de scheepshuid krijgt en zinkt.



Invloedsmijnen.

Invloedsmijnen zijn actieve mijnen en werken op de aanwezigheid van een schip dat voorbijkomt en werden pas actief in de tweede wereldoorlog en zijn vanuit deze periode verder ontwikkeld. Ze zijn nu in staat om het juiste type schip uit een konvooi te kelderen en kunnen tevens op afstand geactiveerd worden. Invloedsmijnen worden in groepen ingedeeld en zo zijn er :

Lucht

Invloedsmijn welk door een vliegtuig wordt gelegd en vaak s' nachts boven de havens werden afgeworpen.

Magnetische

Invloedsmijn welk geactiveerd wordt door het magnetisme van het voorbij varende schip.

Akoestische

Invloedsmijn welk geactiveerd wordt door het akoestische / schroefgeruis van het voorbij varende schip.

Druk

Invloedsmijn welk geactiveerd wordt door de waterverplaatsing van het voorbij varende schip.



Torpedo

Invloedsmijn welk geactiveerd wordt door het voorbij varende schip waarbij de torpedo geactiveerd wordt en het schip zal opzoeken. De mijn heeft een "geheugen" voor het geluid van de schroeven van een bepaald vijandelijk oorlogsschip en de mijn sluimert totdat een specifiek schip langs vaart. Dan wordt de torpedo gelanceerd.

Het gevaar voor mijnen is na de oorlog nog een lange tijd accuut gebleven en heeft veel materiële schade aangericht en veel mensenlevens gekost.

De schepen van mijn vader die tijdens de oorlog zijn opgeëist en in dienst van het leger gevaren hebben waren houten schepen, maar werden toch geregeld gedemagnetiseerd. Vooral de motor bracht magnetisch gevaar.



Oorlog.



Op 10 mei 1940 brak de oorlog uit. Overal begonnen de sirenes te loeien. Iedereen kwam op straat en sprak over de Duitse inval. Het was oorlog.

We zagen de Franse soldaten voorbijkomen langs de Kaai. Een sliert van wagens en kanonnen richting Albertkanaal. Hun komst werd met een luid applaus toegejuicht.

De scholen waren gesloten. Iedereen probeerde zoveel mogelijk voedsel op te slaan en velen waren zich aan het voorbereiden om te vluchten naar Frankrijk. Men dacht daar veilig te zijn zoals tijdens de oorlog van 1914 - 1918. Men vluchtte met volgeladen fietsen met enkel het hoogst nodige en voor wie kon met kar of auto.

Alle schepen lagen stil in de haven. De schepen die in het kanaal visten hadden veel moeite om te Oostende aan te meren. Het schip van mijn vader, de N.64 "Strijd voor Christus", kreeg geen

toestemming van de Fransen om Oostende binnen te varen en moest uitwijken naar Boulogne om daar de vangst te verkopen. De machinist en de lichtmatroos bleven daar aan boord. Een tijdje later is de schipper Zonnekijn met het schip naar Engeland gevlucht waar het onmiddellijk werd aangeslagen door het Engelse leger.

De toestand verslechterde en de waterschout raadde alle vissers aan om met hun schepen te vertrekken. Mijn vader had nog drie schepen te Nieuwpoort, de N.45, de N.49 en de N.59. Ieder schip in de haven was zich aan het voorbereiden om te vluchten. De visput (bergruimte vis) werd grondig gekuist en op de vloer werden matrassen gelegd voor de mannen en de kinderen. De vrouwen met de allerkleinsten sliepen in het logiest (slaapplaats van de bemanning). Mijn vader verdeelde al de korren en het vismateriaal over de drie schepen. De N.45, N49 en de N59 vertrokken naar Duinkerke.

Een vlucht met schip naar Engeland of Frankrijk was moeilijk maar andere mogelijkheden waren er niet.

Persoonsbeschrijving op 2.10.42			
Gestalte	Oogen	Haar	Gelaatskleur
<i>1m 70</i>	<i>bruin</i>	<i>bruin</i>	<i>gevoerd</i>
Vingerdruk	Huidheprikking of andere bijzondere teekens		
<i>[Fingerprint]</i>	<i>gevoerd</i>		
Algemeen Stamboek van <i>België</i> N <i>599/1000</i>			
Stamboek van N			
Handteek van den zee-man			
<i>[Signature]</i>			
(Voor adres, zie laatste bladzijde)			

KONINKRIJK BELGIË	
KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSCHERIJ.	
ZEEMANSBOEKJE	
afgeleverd aan :	
Naam	<i>Vercoutter</i>
Voornamen	<i>Abischel</i>
Geboorte :	<i>De Panne</i>
den :	<i>29 april 1925</i>
Zoon van :	<i>Raphael</i>
en van :	<i>Geolien Albertine</i>
Nationaliteit :	<i>België</i>

De grootste schepen waren klaar voor vertrek. De kleinere schepen uitgerust met een motor van 10, 15 en 25 PK nog niet.

De N.45 "Hernieuwen in Christus", bouwjaar 1939, pas zes maanden in de vaart had de ganse familie en vrienden aan boord. Onze familie, mijn vader en moeder, ik oudste kind 15 jaar, mijn zuster Augusta 14 jaar, mijn broer Marcel 12 jaar, mijn broer Gabriel 11

Aanmonsteringen		
Schip Bruto Tonnemaat Kapitein	Scheepsoort	Plaats en datum
N. 49 Papieraal stingsel	Jongens	Nieuwpoort 7.9.39
N. 59 Smeetsche bemiel	Jongens	Nieuwpoort 27.11.39
N. 49 Papieraal stingsel	Jongens	Nieuwpoort 19.5.40
N. 45 met 1000K	meester	18. 5. 1940
N. 53 met 800K	"	17. 10. 1941
N. 51 - "	"	11. 11. 1941
N. 53 - "	"	4. 8. 1942
N. 53 - "	"	11. 8. 1943
N. 45 met	meester	12. 3. 1943
B 30 met	meester	16. 7. 1945

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Van van de bevestigde overdracht (1)	Duur der inacheping.		
		J.	M.	D.
Vierburg	Nieuwpoort 25.9.39			1
Vierburg	Nieuwpoort 16.9.40			14
Vierburg	Nieuwpoort 19.5.40			2
Vierburg	Nieuwpoort 17.10.41		11	24
"	Nieuwpoort 11.11.41		1	1
"	Nieuwpoort 4.8.42		8	6
"	Nieuwpoort 11.8.43		7	1
"	Nieuwpoort 12.3.43	1	1	20
"	Nieuwpoort 16.7.45			15
Totaal		3	7	19

jaar, mijn zuster Margarite 9 jaar, mijn zuster Leonie 10 jaar en mijn jongste zuster Maria 11 maanden. Henri Schoolaert met vrouw en zeven kinderen. Landmeter Gerard een vriend van mijn vader met vrouw en zeven kinderen. Totaal 26 personen op deze kleine ruimte.

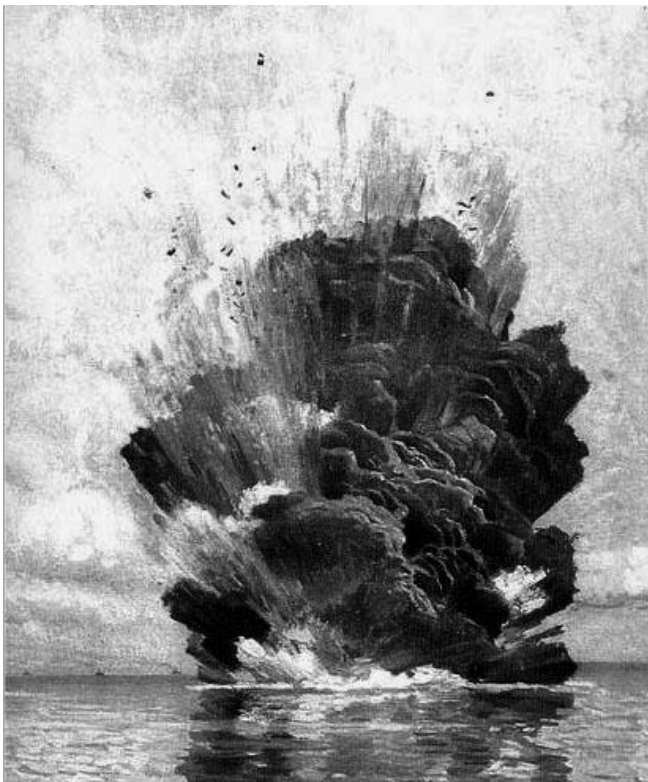
Aanmonsteren.

Vader wilde op 18 mei 1940 de dag voor we vertrokken dat volgens het reglement de bemanning aanmonsterde. Later is gebleken dat dit een goed besluit was dat verder

goed van pas kwam. Aangemonsterd als: schipper mijn vader, machinist Oscar Schoolaert, en de matrozen Henri Schoolaert en ikzelf Michel.

Op 19 mei 1940 zijn de N.45, de N.49 en de N.59 vertrokken richting Frankrijk.

De tocht tot Boulogne. In de baai gingen we voor anker liggen. Er lagen daar veel schepen uit Nieuwpoort, Oostende en Heist. Men hoorde de ganse nacht schieten en bombarderen. De volgende dag werd het anker gewonden en zetten we koers naar Dieppe. De tocht is goed verlopen. Het bassin daar lag vol met schepen, maar we vonden nog een plaats langs de kaai op



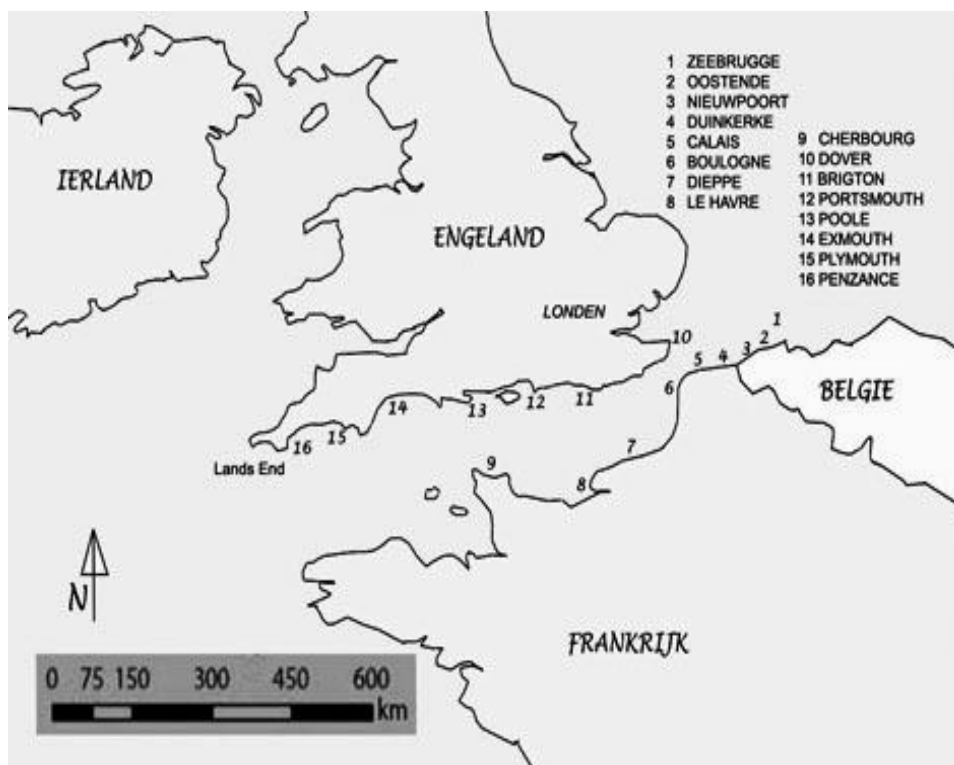
de zijde van de O.288 "Normandie". Dit schip wilde naar Engeland vertrekken. Het was van Maurits Leenaard een goede vriend van mijn vader en eveneens afkomstig van De Panne. Hij vroeg aan vader om met hem mee te gaan, maar vader verkoos Frankrijk zoals tijdens de oorlog 1914 - 1918. Hij was van gedacht dat het daar veiliger was.

Er waren nog schepen bijgekomen die zich hadden aangelegd aan onze zijde. De O.288 wilde vertrekken. We haalden de gevierde landvasten terug zodat de O.288 er tussenuit kon en vertrekken. We wuifden hen uit en wensten hen het beste. We stonden nog te kijken toen juist voorbij de pier het schip de lucht in vloog. Er waren die nacht magnetische mijnen gedropt wat wel gekend was bij de autoriteit, maar niet gemeld aan de schepen.

Deze werden de O.288 fataal. Een enorme knal, het schip vloog omhoog en lag daarna met zijn kiel naar boven. Op hetzelfde ogenblik was ook zijn broer uitgevaren met de

O.312 "Zeester" een houten schip en was vlug ter plaats om hulp te bieden. Het zoeken naar overlevenden en drenkelingen heeft niets opgeleverd. Niemand van de opvarenden is gered.

Ik liep vlug naar het einde van de kaai om naar het gebeuren te kijken toen plots Duitse vliegtuigen in zicht kwamen. Dit voorspelde niet veel goeds en ik zocht vlug dekking. De kaai werd beschoten en bommen gedropt in het bassin. In het bassin werden verscheiden boten door bommen getroffen. Bij ons bekende schepen de O.309 "Indepandance" en de O.237 "Nelly Suzanne". De O.237 is gezonken.



De sasdeuren van het dok waren door de bombardementen klem geraakt. Om deze terug vrij te krijgen is eerst de O.308 er tegen gelopen maar het was een houten schip en het lukte niet. Hierna zijn de stalen schepen, de O.124 "De heilige Family" en de O.204 "Madeleine Hubert" er in volle kracht wel tien tot twintig maal tegenaan gelopen vooraleer de deuren open konden. De schippers van de twee vaartuigen waren Eugeen Major en Omer Van Den Bergen. Alle schepen

konden vertrekken. Eenentwintig Oostendenaren kwamen daar om het leven.

Alarm!!! Er liepen twee mannen achter elkaar met een mes in hun hand en riepen 'een spion'. Vader had dit ook gezien en verbood aan ieder van ons om van boord te gaan. Juist voor ons lag het Hydrografisch schip "Pastoor Pijpe" een staatschip dat ook wilde vertrekken, maar iedereen verliet in paniek het schip waarvan de motor bleef draaien. Tegen de avond kwamen er twee mannen van de bemanning terug aan boord maar konden de motor niet stil leggen. Ze kwamen tot bij ons met de vraag of er iemand onder ons was die hen kon helpen om de motor stil te leggen. Vader en Henri Schoolaert gingen mee. Ze begaven zich naar de machinekamer waar vader de motor stil legde en de koelwater afvoer afsloot. Uit dank vroeg een van die twee mannen of we wat konden gebruiken van wat op het dek stond. Het waren vaten met olie. We mochten alles meenemen wat we maar konden gebruiken. Ons schip was vol geladen en we hadden daar niets van nodig.

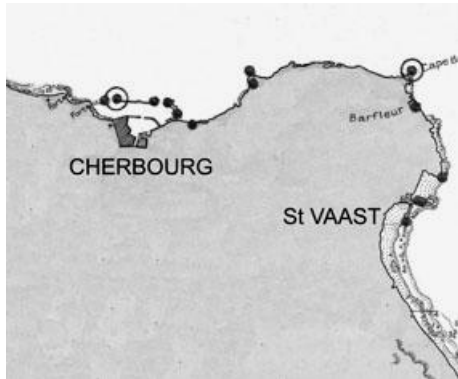
De dag erop zijn we vertrokken naar Fecamps. Het bassin lag ook vol schepen maar we vonden nog een plaats langs de kade. Vader met zijn vriend Gerard een landmeter gingen op zoek naar een bakkerij en ik mocht mee. We wisten ook niet veel over de ontwikkeling van de oorlog en probeerden aan wat informatie te geraken. Gerard dacht eens naar de kerk te gaan om van de pastoor het laatste nieuws te vernemen. De kerk was leeg maar we troffen daar toch de pastoor. Ik denk dat het zondag was. We informeerden over de toestand. Hij kon maar meedelen dat er veel mensen gevlucht waren en hij daar alleen achterbleef in zijn kerk. De misdienaars kwamen niet meer of waren gevlucht. Tijdens mijn collegetijd was ik misdienaar in het rusthuis "De Zathe". Ik beloofde de mis te dienen. Daarna gingen we naar de bakker en kochten daar een aantal broden. Later diende ik een mis waarvoor de pastoor ons dankte. Hij kon ons geen goed nieuws melden over het verloop van de oorlog.

In de namiddag namen we een overzicht van het bassin. Er lagen daar twee galetten (zeilschepen die op IJsland hadden gevaren) te vergaan. Het was met dit soort schepen dat mijn overgrootvader van een vaart niet meer is teruggekomen. In het jaar 1888 zijn er vier dergelijke schepen vermist.

In de kerk te Leisele hangt in een hoek nog het bord met de namen van de vermiste personen van deze vier schepen.

Er kwamen de ganse dag visbakken (stoomtrailers) naar binnen, maar hun vis lag zelfs nog op het dek. Ze deden die niet meer weg. Er was daar een volledige verwarring en paniek.

Tegen de avond kwamen ze van het maritiem ons zeggen dat we daar weg moesten. Volgens hun mededeling konden we naar Saint-Vaast la Hougue niet ver van Cherbourg. Bij aankomst zou alles daar geregeld zijn voor ligplaats en de mogelijkheid om daar te vissen. We geloofden het niet maar hadden geen keuze, we moesten daar weg. Ze wensten een zo klein mogelijke bezetting voor hun havens. We waren nergens welkom om de reden dat wij de Duitsers zouden aantrekken.



De volgende dag vertrokken we. Te Saint-Vaast la Hougue moesten we voor anker gaan in de baai. Ons vermoeden was meteen bevestigd, we waren in de val gelopen. Er lagen daar wel honderd schepen waaronder een ganse vloot uit Nieuwpoort, Oostende en Heist. Mijn vaders twee andere schepen de N.49 en de N.59 lagen daar ook.

Er lagen daar ook twee visbakken uitgerust met een kanon zodat we niet meer weg konden. Ze kwamen ons daar zeggen dat we onze reddingsboot moesten uitzetten om voedsel te halen. Met drie personen aan boord van onze reddingsboot roeiden we naar de haven. Daar mocht maar één persoon aan land en vergezeld van een marinier met geweer, de rest moest in de reddingsboot blijven.

In de baai werd elk schip bezocht door een politieboot met de melding dat alle schepen per groep van zes tot zeven naar binnen zouden geroepen worden. De twee andere schepen van mijn vader de N.49 en de N.59 waren bij die eerste groep. In de haven moesten ze aan de kaai alle meubels en vistuig lossen en op de kade stapelen. De bemanning van het schip die aangemonsterd was was verplicht aan boord te blijven. Op de kaai werden alle andere opvarenden verzameld.

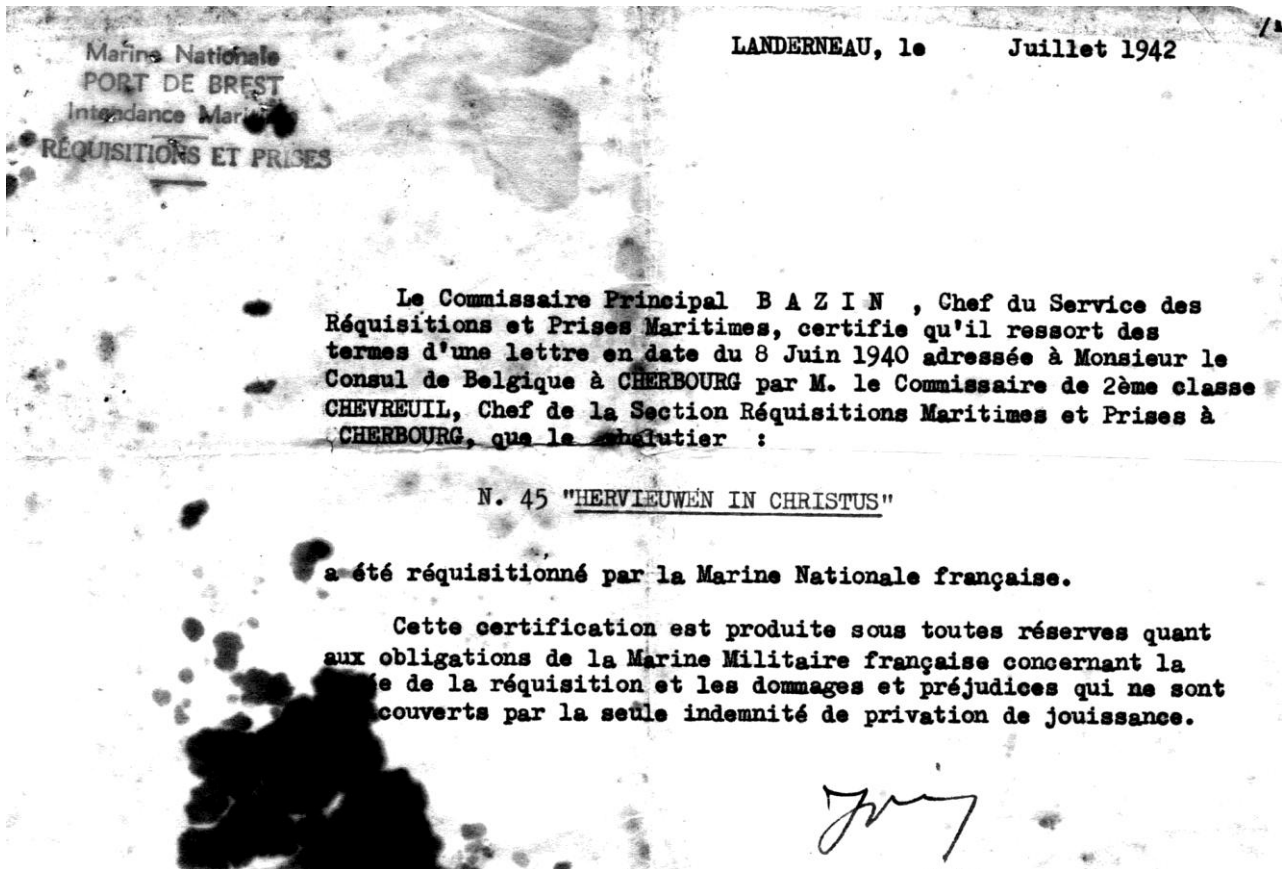
Alles verliep zeer vlug. De vrouwen, kinderen en alle andere opvarenden werden begeleid naar de trein die daar klaar stond. Bestemming onbekend. Het afscheid was onverwacht, zeer vlug en een droevig ogenblik. Voor velen is het daar een afscheid geweest voor de ganse oorlog, en voor sommigen voor altijd.

Alle schepen moesten in plaats van te vissen varen als koopvaardij en zouden betaald worden aan de vastgestelde tarieven. Het schip en zijn bemanning werd opgevorderd door de Franse Marine Nationale.

De schepen werden bevoorrad met veel voedsel wat aardig overkwam. Vlug was duidelijk dat we naar Duinkerke moesten voor de ontruiming.

Het was aan onze beurt om met de N.45 in de volgende groep binnen te varen. Hetzelfde gebeurde bij ons als bij mijn vaders vorige schepen. Mijn vader wilde dat ik zou meegaan met moeder maar ik stond op de monsterrol en moest van een gewapend soldaat terug aan boord.

In de volgende vijf jaar van de oorlog heb ik geen contact of informatie meer gehad met mijn familie. Bij mijn thuiskomst na de oorlog heb ik dan pas vernomen dat het transport naar Zuid Frankrijk in de buurt van Lourdes was.



Operatie "Dynamo".

De operatie dankt zijn naam aan de plaats waar het plan bedacht is, namelijk in de dynamokamer van het Marinehoofdkwartier (onder het kasteel van Dover). Deze operatie situeert zich tussen 26 mei en 4 juni 1940 en werd georganiseerd door vice-admiraal Ramsay en geleid door generaal Alexander.

Er waren voor de ontruiming twee verschillende groepen gevormd. Een groep van de Britse Admiraliteit, te Dartmouth, en een groep van de Franse Marine Nationale waartoe de N.45 en mijn vaders andere schepen de N.49 en de N.59 behoorden.

Twee van mijn vaders schepen de N.49 en de N.59 waren bij het eerste konvooi naar binnen geroepen en vertrokken naar Duinkerke. Wij met de N.45 waren bij een ander konvooi en vertrokken later. Bij deze operatie "Dynamo" werden drie eenheden verloren bij de groep onder gezag van de Franse Marine Nationale, gelukkig zonder verlies van mensenlevens. Verloren schepen de H.5 "Sunny Isle, de N.49 "Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen en de N.59 "Getuigd voor Christus". Hierbij twee schepen van mijn vader. De groep onder de leiding van Dartmouth verloor één schip de O.274 "Maréchal FOCH".

De N.49 die gezonken was is door de Duitsers gelicht en gebruikt als mijnenlegger. Bij de bevrijding werd het vaartuig te Cherbourg teruggevonden. Het is opgehaald en kwam later terug in de vaart onder het nieuw nummer de N.732. (lees verder)

De N.59 is definitief verloren gegaan. De N.59 is in de nacht aangevaren door een torpedoboot en vlug gezonken. De bemanning is opgenomen op een scheepje van Duinkerke-Graveline door

Engel Verleene. Aan het staketsel zijn ze overgestapt op de H.77 die naar Engeland vaarde. Bij aankomst te Engeland hadden de geredde schipper Vermote Camiel, motorist August Decrop en matroos Legein Leopold geen papieren en werden opgepakt. Later werden bij beslissing van het Ministerie Van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, hun namen ingeschreven in het "Gulden Boek van het Zeewezen" met de citatie "Hebben in gevaarlijke omstandigheden medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered".

Naar Cherbourg.

Het konvooi waarbij we ingedeeld waren, vaarde onder begeleiding naar Cherbourg.

Te Cherbourg lagen we bij het bassin van de onderzeeërs die we zagen vertrekken. De matrozen stonden allen op dek in rij tijdens het uitvaren. Er kwam een officier aan boord om na te gaan of alles gelost was en we moesten mee naar de kantine om eten en flessen wijn. Gedurende de nacht hoorden we veel beweging op het schip maar bleven binnen. Toen we die morgen naar buiten kwamen, bemerkten we dat er een mitrailleur was geplaatst op het dek. De visput (opslagruimte voor vis) stond vol met aan de ene kant reddingsvesten en aan de andere kant vol met munitie. Aan de reling waren 10 vaatjes wijn vastgebonden.

Mijn vader moest naar het bureau en kreeg het bevel te vertrekken met aan boord zes mariniers en een officier. De mariniers en de officier zijn nu op weg naar uw schip. Vader kreeg een omslag mee die pas 6 mijl buiten de kust mocht opengemaakt worden in het bijzijn van de officier.

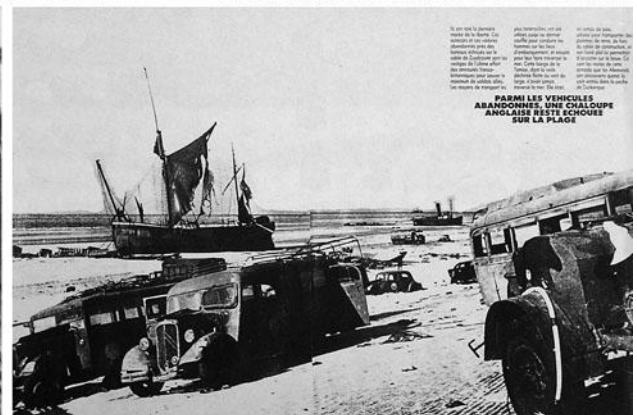
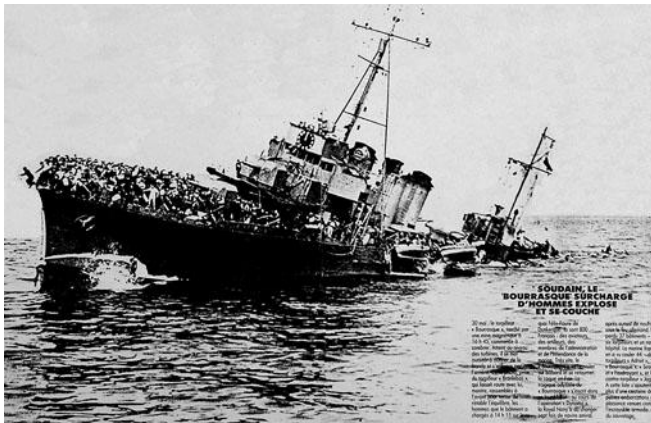
Iedereen was aan boord en we vertrokken recht in zee. Op 6 mijl buiten de kust opende vader in het bijzijn van de officier de omslag waarin enkel onze bestemming vermeld was. Bestemming Dover waar we ons moesten aanmelden aan een voor anker liggend Navy schip.

Toen we Dover naderden zagen we het bevoorradingsschip en gingen langszij om ons aan te melden en het ontvangen van verdere opdracht. Er waren daar verscheidene ons bekende schepen waaronder de O.240 en de H.19. We moesten naar Duinkerke. We zouden juist vertrekken maar werden teruggeroepen. We kregen daar te horen dat Duinkerke gevallen was.

Naar Duinkerke.

Als we aankwamen te Dover moesten we ons daar aanmelden aan een bevoorradingsschip. Vader had dit gedacht. De officier was echt verwonderd over de bestemming en erg bang. Tijdens de overtocht verbleef de officier bijna de ganse tijd benedendek. Machinist Oscar moest de motor smeren en mazout overpompen naar de dagtank. Vader vroeg aan Oscar onderweg bij de officier langs te gaan en hem te vragen eens naar boven te komen. Hij was nog niet naar boven durven komen sinds ons vertrek. Beneden dek trof Oscar de officier aan op zijn knieën voor het kleine kapelletje, aan het lezen uit zijn kerkboek. Het moet een zeer gelovig mens geweest zijn. Toen hij op het bovendek kwam zegde hij zeer bang te zijn vrouw en kinderen niet meer terug te zien. Vader gaf hem wat moed maar zegde dat het een zeer gevaarlijke reis is met al die munitie aan boord. Hij vroeg aan vader of dit in de papieren staat die hij ontvangen had. Ik heb geen vermelding daarvan was zijn antwoord. Vader zegde hierop dat de matrozen het best alle kisten munitie zouden naar boven halen en die over boord gooien. Een kogel in het schip en we zijn er aan. De officier riep de mariniers en gaf het bevel de kisten overboord te gooien. Enkel de rollen

kogels voor het machinegeweer bleven aan boord. De overtocht is verlopen zonder voorvallen. Te Duinkerke hebben we niet deelgenomen aan de evacuatie.



Het opnemen van drenkelingen. Militairen staan te wachten op een evacuatie op het strand te Duinkerke. Bemerkt de opstelling van de militairen die in rijen staan om bij een bombardement zo weinig mogelijk slachtoffers te hebben. Het verlaten strand ligt vol met wrakken.

Vanuit Duinkerke naar Cherbourg.

Op 6 juni moesten we in konvooi naar Cherbourg. Konvooi met codenaam "Goliath". We kwamen aan te Cherbourg op 7 juni omstreeks 15 uur. We mochten de haven niet binnen. De officier gaf ons het bevel naar Saint-Vaast la Hougue te varen. Tijdens ons verblijf daar van een tweetal weken konden we geen nieuws vernemen over onze familie.

Op 18 juni in de namiddag werd de haven ontruimd door de komst van de Duitsers. Wij moesten mee in konvooi met de patrouilleschepen de AD337 "Jac Morgand" en de AD 57 "Nadine" richting Brest.

Die patrouilleschepen vaarden sneller dan wij en vaarden zonder licht tijdens de nacht. Op onze boot de N.45 was alleen onze bemanning. We kwamen aan te Brest waar de haven in vuur en vlam stond. We waren daar in gezelschap van nog zeven kleine vaartuigen waaronder twee van Heist. Achter de hoek merkten we een groot Frans zeiljacht dat vol met Franse officieren op de vlucht was voor de Duitsers. We namen contact met hen. Ze gaven ons de raad om naar Plymouth te varen.

Naar Plymouth.

Het was dan 20 juni 1940. We volgden hun raad en vertrokken naar Plymouth. We waren alleen. Elk moest voor zichzelf zorgen.

Tijdens de overvaart merkten we een reddingsboot op drift. We vaarden er naar toe en stelden vast dat hij leeg was. Een reddingsboot driemaal de grootte van de onze. Hij was geschilderd in het grijs en nog nieuw. We namen hem mee. Deze is ons gedurende de ganse oorlog zeer nuttig geweest.

Naar Salcombe.

Bij onze aankomst te Plymouth mochten we de haven niet binnen. We moesten naar Salcombe (niet ver van Plymouth) varen waar we aankwamen vermoedelijk op 21 juni. In de rivier Salcombe moesten we aan een boei gaan liggen. Daar kwam de douane aan boord en vroeg de scheepspapieren en onze paspoorten. Alles was in orde en ze kwamen met eten en thee.

ALIENS ORDER

PORT OF Salcombe Date 26th June 1940

Leave has been given to the undermentioned member of the crew of the Ship Hermeneus Christus to land to-day, during the hours of daylight only, viz., 11am to 3pm from 26th June 1940 to U. K. O.

for the purposes and subject to the conditions stated in the margin.

Name M. Vercauteren Rank Sailor Nationality Belge

Signature of person to whom leave is given Vercauteren, H. A. H.

Signed [Signature] Immigration Officer.

CONDITIONS
TEMPORARY SHORE LEAVE
during SHIP's stay in Port.

Immigration Officer's Stamp:
IMMIGRATION OFFICER
(1)
26 JUN 1940
SALCOMBE

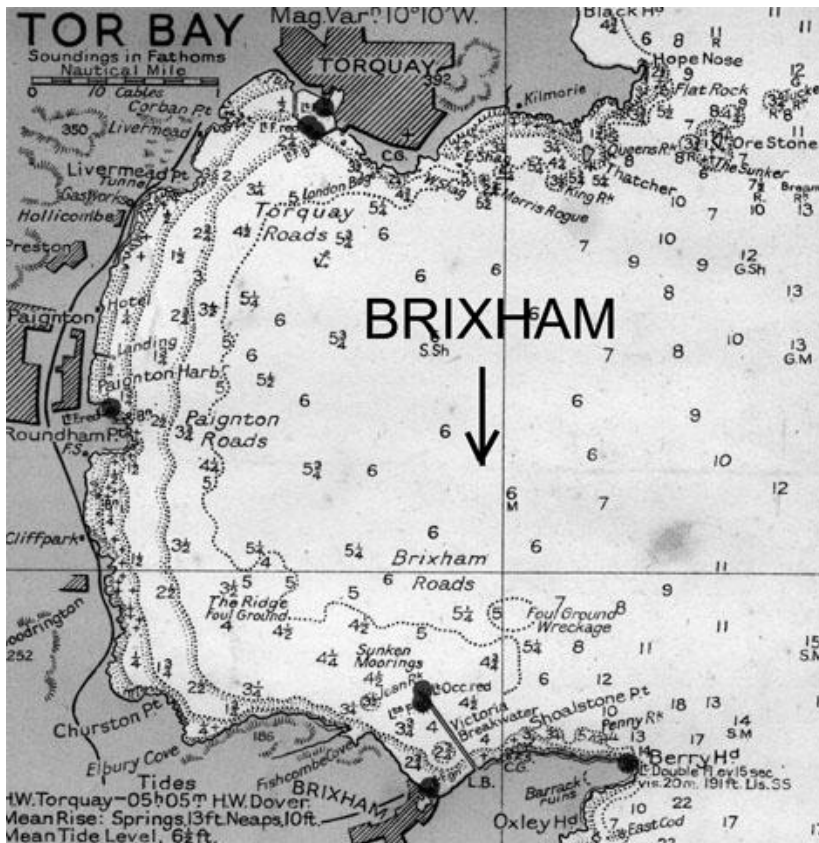
*Delete the words in italics where permanent leave to land is given to seamen finally discharged from the ship, &c.
(C34205) 1,000 books 6/9

Op 26 juni kwamen ze zeggen dat we met de boot voor enkele uren aan wal mochten gaan. Een grote tevredenheid tijdens deze moeilijke dagen.

Naar Brixham.

Na een maand mochten we naar Brixham om te vissen. We hadden geen visgerief meer aan boord met uitzondering van vier visplanken (houden de netten open tijdens het vissen) die tussen de galgen stonden en twee achteraan op het schip gebonden. Mijn vader kon aan twee visnetten geraken bij Henri Goderis die we na aanpassing konden gebruiken. Zijn schip was aangeslagen door de Navy en lag aan de kaai. We waren hiermee gered. Na een tijd kocht vader met het geld dat we verdiend hadden visnetten die we aanpasten aan onze korren.

De Oostendse garnaalvissers lagen aan de kaai zoals te Oostende. Er waren er een groot aantal. Dit waren maar kleinere schepen met een geringe diepgang. De grotere vissersschepen lagen in de baai voor anker. In het dieper gedeelte aan de kaai was plaats voor enkele schepen om hun vangst te lossen. Na het lossen gingen deze terug voor anker in de baai waar ieder een vaste plaats had aan een vast anker. Aan dit vast anker was een ketting waaraan een sterk touw was vastgemaakt samen met een boei en de reddingsboot. De ligplaats was op deze manier gemakkelijk tussen alle andere schepen terug te vinden. Waar we voor anker lagen in de baai



samen met nog wel tachtig andere vaartuigen lag ook de O.132 "Cristoffel Colomas", een landgenoot.

Zoals alle andere schepen mochten we maar varen tijdens de periode zonsopgang tot zonsondergang. De grootste vangst van vissoort was wijting. Volgens noodzaak brachten we de vis naar de kaai met het schip als we water, mazout of andere voorraad nodig hadden. Als we enkel de vis moesten lossen gebeurde het met de grote reddingsboot die we opgevist hadden. We losten onze vis op karretjes en brachten deze naar de vismijn. Een karretje kon 250 stone vervoeren (1 stone = 6,35 kg). Daar werd alles gewogen en betaald aan een vaste prijs per

stone. Er was daar tussen de Engelse en de Belgische vissers een goede omgang. Volgens de omstandigheden voelden we ons daar goed.

Door onze angst voor de Duitse vliegtuigen kregen de grootste schepen aan boord ter verdediging een machinegeweer en een geweer om waargenomen mijnen tot springen te schieten. Bij ieder schip waarop een machinegeweer geplaatst werd, moesten er twee van de bemanningsleden voor opleiding naar de militaire school. Op de N.53 van Lucien Decreton waarop ik vaarde, waren ik en Raymond Decreton aangeduid voor het volgen van de opleiding. De opleiding duurde een tiental dagen waarvoor we een kleine vergoeding ontvingen. Daar kreeg men onderricht over de bediening van de mitrailleur en het geweer en hoe een Duits vliegtuig te herkennen aan de vorm en het geluid van de motor. Er was hierop een protest van de schippers omdat er geen personen meer voldoende aan boord waren voor het werk bij het vissen. Daar hadden ze vlug een oplossing voor. Ze stuurden twee soldaten mee om te helpen. Ze mochten het machinegeweer niet bedienen, ze hadden hiertoe geen opleiding gevolgd en waren aan boord om te werken. Vooral namen ze het roer over van de schipper wat ze graag deden. Verder moesten ze zich van het militaire niets meer aantrekken. Hun eten voor tijdens de dag brachten ze mee. Hun hulp was welkom en we konden vissen. Voor we gingen vissen moesten we eerst met onze bijboot naar de kaai om de twee militairen, een machinegeweer, een gewoon geweer en de munitie te halen.

Wanneer we de militairen terug aan land brachten moesten we alles terug inleveren. De kist munitie voor het machinegeweer bevatte drie rollen met zesennegentig kogels. Elke vierde kogel was een lichtkogel die goed te volgen was. Men zag duidelijk waar de kogels terecht kwamen. Voor het gewone geweer hadden we een doos kogels. Als er iets was gebruikt werd er een rapport

opgemaakt. Bij slecht weer en we niet konden gaan vissen kwamen de twee soldaten toch voor een halve dag aan boord. Ze brachten het machinegeweer en het geweer met de munitie toch mee. Terwijl wij werkten aan onze netten maakten zij het logiest en de brug schoon. Voor de rest van de dag waren zij dan vrij. Geregeld werd gevraagd om een mand duiven mee te nemen op zee met de vermelding van het uur dat we ze moesten lossen.

Later toen de landing voorbij was, kregen we de melding van de militaire school dat de soldaten die we aan boord hadden gehad een goede stuuropleiding hadden aangeleerd waarvoor dank. We wisten niet dat ze bij ons aan boord gekomen waren met de bedoeling van de stuuropleiding die ze zouden gebruiken voor het besturen van de landingsboten bij de landing. We zijn het pas later aan de weet gekomen

Elk schip dat een mitrailleur en geweer aan boord had moest voor de bediening opgeleide personen hebben. Een opleiding tegen gasaanvallen en een opleiding voor de bediening van de mitrailleur en het geweer. Wie een opleiding volgde en slaagde in de proeven kreeg een vergunning.

TRAINING IN ANTI-GAS MEASURES

County
County Borough of **LIVERPOOL**
Borough

MERSEY DIVISION

Merchant
Naval Reserve
Pool Office

This is to certify that M. Vercauter (Ast'd. Engineer) (name with rank or rating and Dis. A. number) has completed a course of anti-gas training held under the auspices of LIVERPOOL CITY COUNCIL (name of local authority)

Nature of course attended **DECONTAMINATION, THEORY & PRACTICE**

Nature and qualifications of Instructor **G. E. SMITH, A.R.P.S. (Special)**


Signed *[Signature]* Training Officer
(on behalf of the local authority)

Date 9/6/44

P 25589 202 2000

MERCHANT NAVY A/A GUNNERY COURSE.

CERTIFICATE OF PROFICIENCY.



18 MAY 1945

BRIXHAM

Date Stamp of Training Centre.

Name VERCOUTTER, M.

Rank or Rating MOTORMAN. N.45.

B. of T. or D.B. No. W.F.E. 678112.

has completed the Merchant Navy A/A Gunnery Course and is qualified in the firing and cleaning and oiling of * .30 Lewis, .303 Field Lewis, Hotchkiss and Rifle.

[Signature]

Rank LIEUTENANT, R.N.V.R.

D.E.M.S. Training Centre BRIXHAM.

* Insert types of guns and/or A/A devices.
Award of 10/- prize money paid.

(22/5/42) (1961) Wt. 30644/P6516 30M 10/42 S.E.R. Ltd. Gp. 671 [OVER

NOTICE

FP 905943

1. Always carry your Identity Card. You must produce it on demand by a Police Officer in uniform or member of H.M. Armed Forces in uniform on duty.
2. You are responsible for this Card, and must not part with it to any other person. You must report at once to the local National Registration Office if it is lost, destroyed, damaged or defaced.
3. If you find a lost Identity Card or have in your possession a Card not belonging to yourself or anyone in your charge, you must hand it in at once at a Police Station or National Registration Office.
4. Any breach of these requirements is an offence punishable by a fine or imprisonment or both.

FOR AUTHORISED ENDORSEMENTS ONLY

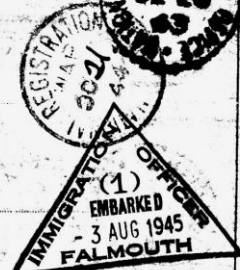
Holder of alias
Reg: Book No
788945



NATIONAL
REGISTRATION
IDENTITY
CARD

NUMBER		SURNAME	
WFE	678112.	VERCOUTTER	
CHRISTIAN NAMES (First only in full)			
Michel			
CLASS CODE			
B 252.			
FULL POSTAL ADDRESS			
Herveux-in-Christus, The Quay, BRIXHAM			
HOLDER'S SIGNATURE			
Vercoutter Michel			
CHANGES OF ADDRESS. No entry except by National Registration Officer, to whom removal must be notified.			
REMOVED TO (Full Postal Address)			
"Hulltop" Heath Rd BRIXHAM			

REMOVED TO (Full Postal Address)		REMOVED TO (Full Postal Address)	
13 LOWER GREEN STREET NEWLYN, PENZANCE.		REMOVED TO (Full Postal Address)	
REMOVED TO (Full Postal Address)		REMOVED TO (Full Postal Address)	
14, Fore St. Newlyn, Penzance		REMOVED TO (Full Postal Address)	
REMOVED TO (Full Postal Address)		REMOVED TO (Full Postal Address)	
Removal notified Belius		REMOVED TO (Full Postal Address)	
REMOVED TO (Full Postal Address)		REMOVED TO (Full Postal Address)	



FOR OFFICIAL ENTRY ONLY (apart from Holder's Signature). ANY OTHER ENTRY OR ANY ALTERATION, MARKING OR ERASURE, IS PUNISHABLE BY A FINE OR IMPRISONMENT OR BOTH.

Iedereen die op een vissersschip verbleef of aanwezig was moest in het bezit zijn van een toelating.

Er verbleven daar in die stad ongeveer 1800 Belgen. Er was een cinema waar de films gedraaid werden door de Nieuwpoortenaar Julien Provoost die voor de oorlog de films te Nieuwpoort draaide in het Vlaamshuis. Deze cinemazaal was gelegen in de Kokstraat.

De te Brixham gevestigde visserijschool met Vlaamse leerkrachten kende een groot succes. Er was ook een avondschool van 19 tot 22 uur waar vissers opgeleid werden en het examen konden afleggen. Het brevet motorist voor motoren met inwendige verbranding tot 500 PK. heb ik daar behaald.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ADMINISTRATION DE LA MARINE

ÉCOLE DE NAVIGATION

RÉFÉRENCE

OSTENDE LE

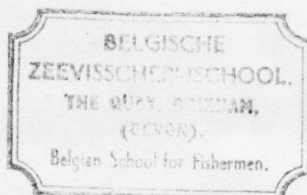
Verklaring

De ondergetekende, De Deken C.H.E. Bestuurder der Belgische Zeevissersschool te Brixham bevestigt dat de gezamende Verconttere Michel André geboren te De Panne den 27 April 1929 met goed gevolg het examen van Mechanist voor Motoren met inwendige verbranding tot 500 P.K. afgelegd heeft.

Het brevet zal hem afgeleverd worden zodra hij voldaan heeft aan de noodige vereischten van voort.

Jedam te Brixham, den 18 Octobr 1944

De Bestuurder
P. De Deken



Het behaalde brevet te Brixham is opgestuurd naar Liverpool om me op te eisen als motorist. Een kopie van het brevet heb ik ontvangen in 1951.

KONINKRIJK
BELGIË



BESTUUR VAN
HET ZEEWEZEN

BREVET VAN MACHINIST

VOOR MOTOREN MET INWENDIGE VERBRANDING

Ondergeteekenden, Voorzitter en Leden van de Examenjury, ingesteld krachtens Koninklijk Besluit van 16 November 1929, bij de Afdeling voor de Werktuigkunde der Zeevaartschool, verklaren dat de

Heer *Vercoutter, Michel, André, Cornelius*
geboren te *De Panne*, den *27 April 1925*.

voldoet aan de vereischten, gesteld onder 2 van art. 20 van voornoemd Koninklijk Besluit en dat hij met goeden uitslag het toepassingsexamen heeft afgelegd, ter verkrijging van het BREVET VAN MACHINIST VOOR MOTOREN MET INWENDIGE VERBRANDING.

Brixham, den *10 Juni* 19*43*

De Leden van de Jury: *Dr. Demid*
P. Soré
M. Schepers

De Voorzitter van de Jury: *H. Candau*

Gezien hierboven verklaring, werd huidig brevet, namens den Minister, door Ons, Directeur Generaal van het Zeewezen, afgeleverd.

L'INTÉRESSÉ DÉCLARE
AU
CONDITIONS DE NAVIGATION
ETC., EXIGÉES POUR L'OBTEN-
TION DE CE BREVET.

BELANGHEBBENDE VERVULDE
OP *14 Maart 1944* DE
VOORWAARDE VAN VAART, ENZ.
VEREIST VOOR HET UITREIKEN
VAN DIT BREVET

Voor den Directeur Generaal
De Rijkslaar,
M. Louwa

Handteekening van den titularis,
Vercoutter M.

Brussel, den *24 Oktober* 19*51*
Ingeschreven onder N° *343/Reg. XII a*

Lot 2 - Box 51 - 1935 - D. Van Keerberghen & Fils, Bruz.

We visten elke dag wanneer het mogelijk was.

Ongeval.

Zondag 2 maart 1941. Het verhaal wordt verteld door Oscar Schoolaert 'We lagen met de stuurboord kor te vissen met de vloed, zo ergens E tot ESE. Ineens sloegen we vast. Na veel en voorzichtig winden kregen we de planken in de galgen. Na uren werken konden we met de linters beetje bij beetje het voorste loodzeil ongeveer drie meter boven water krijgen, alsook konden we de dekloper rond een deel van het achterste loodzeil krijgen en strak winden. Ik herinner me nog dat u (Michel) aan de winch stond en de dekloper strak hield, terwijl ik aan de andere kant de linters bediende. Mijn vader stond aan de voorste galg de lenterhaken te bedienen. Uw vader stond in de brug, en hij kreeg ineens het onzalig idee om onder het voorste loodzeil te gaan kijken hoe het verder moest, maar plots brak de lenter en sleurde uw vader mee over boord. Van verschot liet je de dekloper los roepend vader, vader, vader, nog een jongen van vijftien zijnde. Ik en mijn vader keken naar elkaar, het ergste vermoedend. Vader sprong naar de brug al roepend, rap de reddingsboei, niet denkend op zoveel geluk. Opeens kwam uw vader op een afstand tussen vijftig en honderd meter boven water. Mijn vader stuurde het schip tot bij Raphaél en we wierpen de boei naar hem toe waarna we hem aan boord konden halen. Wat we nog over hadden van het net waren de twee planken en ongeveer twee meter van ons voorste loodzeil. Gelukkig konden we buiten verwachting uw vader redden.' Gelukkig was mijn vader een goede zwemmer, hij had vlug de laarzen uitgetrokken en kon zich zo redden. Hij had voor de oorlog een visser uit de kaai gered die uitgegleden was. Hij was de drenkeling achterna gesprongen die hij met de hulp van anderen op het droge bracht. Vader gaf het bevel het vissen te stoppen en binnen te varen. Hij riep 'het is gedaan met op zondag te vissen, voortaan zal ik elke zondag naar de mis gaan en verder niets doen'.

Vreemde vangst.

We waren aan het vissen met de bakboordkor. Plots sloegen we vast maar we bleven wat vooruitgang maken. Uiteindelijk moesten we het net boven zien te halen, wat we voorzichtig deden. Wanneer het net boven kwam, verscheen terzelfdertijd een vliegtuig. We probeerden zoveel mogelijk het net te ontwarren rond het vliegtuig. Waarschijnlijk een Focke Wulf. In de cockpit zat de piloot, en hij verloor nog bloed uit zijn linker slaap. We consolideerden zo veel mogelijk het vliegtuig en het net en liepen de haven van Brixham binnen waar we met hoog water aanmeerden in de binnenhaven tegenover de overgangsraad. Daar kwamen de Engelse autoriteiten het vliegtuig opeisen. Ze haalden de piloot uit zijn cockpit en fouilleerden hem. Ze vonden papieren op hem die we niet mochten zien. Wel mochten we de foto zien die hij bij zich had van zijn vrouw en zijn twee dochters van ongeveer acht en tien jaar. We vernamen dat hij gestationeerd was in Frankrijk. Ik denk dat hij begraven ligt te Brixham.

Het werd steeds gevaarlijker.

We zagen regelmatig Duitse vliegtuigen die Plymouth bombardeerden. Als de vliegtuigen het bombarderen tot een goed einde gebracht hadden, schoten ze hun munitie leeg op de vissersschepen. Het werd er zeer gevaarlijk door opgeviste mijnen die ontploften in de korre. De N.45 is van dit alles gespaard gebleven. Het werd steeds gevaarlijker en meer vaartuigen werden beschoten. Er werden ook meer mijnen gedropt. De O.260, de Z.3 en de Z.11 zijn door een ontplofte mijn in de lucht gevlogen en vergaan. Maar één bemanningslid van de O.260 is gered.

Op de Z.3 was Nieuwpoortenaar Richard Vanden Abeele omgekomen, zijn lijk is aangespoeld aan Berry Head (Brixham).

Werken aan land.

Er waren verscheidene vissers die aan land gingen werken. Ze durfden niet meer varen. Er was daar een werkhuis waar er kabels gesplitst werden. Een zwaar werk en betaald volgens het aantal gesplitste kabels. Er waren maar weinig personen buiten de vissers die dit konden. Ze werkten per twee aan een kabel wat noodzakelijk was. Na de oorlog is bekend gemaakt dat deze kabels klaargemaakt werden als voorbereiding voor het lichten van schepen bij de landing.

Bombardement.

Op zondag 11 mei 1941 liep alles verkeerd. Mijn vader voelde zich niet goed en had zich te slapen gelegd. De vader van Oscar was aan wal boodschappen gaan doen. Omstreeks zeventien uur ging ik vergezeld van Oscar naar de cinema. We waren altijd samen want alleen mochten we wegens onze jonge leeftijd niet aan wal. Ik herinner me nog zeer goed dat het een film was om te lachen. Film "De dictator" met Charlie Chaplin. We kwamen omstreeks negentien uur dertig uit de cinema en namen de weg naar de boot om te gaan eten. Wanneer we op de pier kwamen vlogen er vier Misserschmits over de haven die elk een bom dropten. We doken vlug achter de muur. Voor en na ons schip vielen twee bommen. Het schip was niet geraakt, maar het houten schip was helemaal ontzet vooral aan het roergat waardoor de boot snel zonk. Wij met ons twee vlug op de boot om vader te halen die op het dek stond met een bloedend voorhoofd. Twee schepen kwamen vlug hulp bieden en namen ons schip aan beide kanten en sleepten het naar de kant. We stonden daar zonder woonst. We waren alles kwijt. Vader werd naar het hospitaal gebracht. Gelukkig



gebeurde het bij hoog water, maar toen ons schip de grond raakte stak het volledig onder water. Enkel de masten waren nog zichtbaar. We stonden daar nu zonder verblijfplaats. Onder de toeschouwers waren twee families van Heist die ons aanboden om met hen mee te gaan en in afwachting bij hen te verblijven. Dat was op zo een ogenblik een welgekomen aanbod. We zijn daar zeer goed opgevangen. Ik verbleef alleen bij een fami-

lie. Oscar met zijn vader verbleven bij de andere familie.

Vlug was door de heer Dekster beslist dat de volgende dag niemand mocht gaan vissen en iedereen werd gevraagd om te helpen bij de berging van het schip. De heer Dekster was de chef van de haven en van "Torby Trouwlers" het magazijn voor de aankoop van mazout, oliegoed, netten en dergelijke. Hij deed ook de betalingen van de vangsten. Zijn vrouw was bij het Rode Kruis en was zeer gelukkig wanneer ze bij iemand een brief of ander nieuws kon brengen.

Prachtige mensen. Het medeleven was daar groot en de volgende dag stonden daar een honderdtal vissers, Belgen en Engelsen klaar om te helpen. Het was laag water en het schip kwam bloot tot zijn dek. Men begon te pompen met volle kracht zonder onderbreking en er werd tijdig afgelost. Waar men kon werd naast het pompen met emmers geschept. De timmerlui Boury uit Oostende (hadden een werf te Oostende voor en ook na de oorlog, ze waren met vier: drie broers en een zoon), lagen met onze grote reddingsboot met zakken zaagmeel op de plaats van de lekken. Wel twee tot drie uur duwden ze zaagmeel onder water zodat de planken die half los waren het zaagmeel konden opzuigen. Plots begon het schip zich te rechten. Door verder te pompen kwam het schip vlot en kon men het binnenslepen en op het droge zetten zo goed als maar kon. De timmerlui dichten dan de naden waardoor bijna geen water meer in het schip kwam. Ik ging met de heer Dekster naar het hospitaal waar ik vernam dat mijn vader de volgende dag het hospitaal mocht verlaten. Vader kwam bij mij, bij die familie uit Heist.

Het was een zeer zware pil voor mijn vader die hij te slikken kreeg. In Duinkerke was hij twee schepen verloren. De N.49 vier jaar oud en de N.59 twee jaar oud. Hier nu de erg beschadigde N.45 in de vaart genomen in september 1939 en nog maar zes maanden oud. De N.64 waarvan mijn vader de grootste aandeelhouder was zien liggen te Brixham waar hij door de Navy was aangeslagen.

Alles wat we konden doen, was alles proper maken. We zochten eerst naar een broek van mijn vader waar in een zak drieëndertig pond stak. Het schip was vol olie en mazout. Ik en Oscar lieten de tanks leeg lopen en kuisten alles zoveel we maar konden.

Die mensen waar we verbleven en ons gastvrijheid gaven hadden zelf bijna geen plaats. Het huisgezin telde zelf zes kinderen. Om die reden gingen we zo vlug als mogelijk terug aan boord slapen.



Het motorblok was gebarsten en grote stukken lagen op de vloer. De keerkoppeling was in drie stukken. Het schip werd naar Dartmouth gesleept waar de motor en de keerkoppeling zijn uitgenomen en naar Londen gestuurd voor herstel. Dartmouth was een oorlogshaven en daar kon het schip niet blijven liggen en het werd uit noodzaak en voor meer veiligheid naar Brixham gesleept.

Werk aan land.

Het vissen voor ons zonder eigen vissersboot was moeilijk en moesten we zoeken naar een schip dat bemanning zocht. Dit was niet zo eenvoudig want er was geen tekort aan bemanning. Ik kreeg werk in de vismijn als helper bij het inpakken van de vis voor het leger en ik was

ingeschreven bij het Ministerie van Arbeid en Sociale verzorg.

GOUVERNEMENT BELGE EN GRANDE-BRETAGNE.
 BELGISCHE REGERING IN GROOT-BRITTANNIE.
 BELGIAN GOVERNMENT IN GREAT BRITAIN.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DE LA PREVOYANCE
 SOCIALE.
 MINISTERIE VAN ARBEID EN SOCIALE VOORZORG.
 MINISTRY OF LABOUR & SOCIAL WELFARE.

LIVRET
 D'IMMATRICULATION CIVILE POUR LE TRAVAIL
 ET L'ASSISTANCE SOCIALE.

BURGERLIJK-IMMATRICULATIEBOEKJE
 VOOR ARBEID EN SOCIALEN ONDERSTAND.

HANDBOOK
 FOR CIVIL REGISTRATION OF LABOUR AND
 SOCIAL AID.

Appartenant à
 Toehoorend aan
 Belonging to

Nom : *Vercouter*
 Naam :
 Surname :
 Prénoms : *Michel*
 Voornamen :
 Christian names :
 No. du Certificate of Registration :
 Nr. van het Certificate of Registration :
 No. of Registration Certificate :

GOUVERNEMENT BELGE EN GRANDE-BRETAGNE.
 BELGISCHE REGERING IN GROOT-BRITTANNIE.
 BELGIAN GOVERNMENT IN GREAT-BRITAIN.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DE LA PREVOYANCE
 SOCIALE.
 MINISTERIE VAN ARBEID EN SOCIALE VOORZORG
 MINISTRY OF LABOUR & SOCIAL WELFARE.

LIVRET D'IMMATRICULATION CIVILE POUR LE
 TRAVAIL ET L'ASSISTANCE SOCIALE.

BURGERLIJK-IMMATRICULATIEBOEKJE VOOR
 ARBEID EN SOCIALEN ONDERSTAND.

HANDBOOK FOR CIVIL REGISTRATION OF LABOUR
 AND SOCIAL AID.

No. 5898

N.B.—Les inscriptions doivent être opérées dans l'ordre chrono-
 logique à la suite les unes des autres et sans laisser de blanc
 N.B.—De inschrijvingen moeten in tijdsorde, achtereenvolgend, en
 zonder een open spacie te laten aangebracht worden.
 N.B.—The entries must be made in chronological order, one after
 the other, without leaving blanks.

1

IDENTITE DU TITULAIRE.
 IDENTITEIT VAN DEN HOUDER.
 IDENTITY OF HOLDER.

Nom : *Vercouter*
 Naam :
 Surname :
 Prénoms : *Michel*
 Voornamen :
 Christian Names :
 No. de la carte d'identité belge et lieu de délivrance : *12467 Niunpont*
 Nr. der Belgische identiteitskaart en plaats van aflevering :
 Nr. of Belgian identity card and place of issue :
 No. du Certificate of Registration :
 Nr. van het Certificate of Registration :
 Nr. of Registration Certificate :
 No. du Livret de : date : lieu :
 Nr. van het Boekje : datum : plaats :
 Nr. of Booklet of : date : place :
 Domicile en Belgique :
 Domicilie in België :
 Where domiciled in Belgium :

MIN. ARB.

Domicile en Grande-Bretagne : *Mount Pleasant Brixham*
 Domicilie in Groot-Brittannië :
 Where domiciled in Great-Britain : *afb N. 45.*
 Etat-civil : *Ongehuwd.*
 Burgerlijke stand :
 Civil status :
 Lieu et date de naissance : *De Panne. 27-4-1925.*
 Plaats en datum van geboorte :
 Place and date of birth :
 Nombre d'enfants et leur âge :
 Aantal kinderen en hun ouderdom :
 Number of children and their ages :
 L'épouse est-elle en Grande-Bretagne ? :
 Is de echtgenote in Groot-Brittannië ? :
 Is the wife in Great-Britain ? :
 Nombre d'enfants de moins de 16 ans en Grande-Bretagne :
 Aantal kinderen beneden 16 jaar in Groot-Brittannië :
 Number of children under 16 years in Great Britain :

Nombre d'enfants fréquentant l'école en Grande-Bretagne :
 Aantal schoolgaande kinderen in Groot-Brittannië :
 Number of children attending school in Great-Britain :
 Situation militaire :
 Militaire toestand :
 Military situation :
 Profession en Belgique : *Student - Verreker*
 Beroep in België :
 Profession in Belgium :
 Profession en Grande-Bretagne : *Winkelverreker*
 Beroep in Groot-Brittannië :
 Profession in Great-Britain :
 Indication du bureau du Labour Exchange où l'intéressé est inscrit : *Brixham*
 Opgave van het Labour Exchange bureau waar de belanghebbende is ingeschreven :
 State at which Labour Exchange Office the applicant is registered :
 Aptitudes spéciales :
 Bijzondere geschiktheid :
 Special capabilities :

Observations :
 Opmerkingen :
 Remarks :
 Signature du titulaire :
 Handtekening van den houder :
 Signature of applicant :



Scelu de l'Administration.
 Zegel van het Bestuur.
 Administration's Seal.

ALLOCATIONS ET ASSISTANCE DE TOUTE NATURE
TEGEMOETKOMINGEN EN ONDERSTAND VAN ALLEN AARD
ALL KINDS OF ALLOWANCES AND ASSISTANCE

(Suite)
(Vervolg)
(Continuation)

Date	Indication de l'Administration, l'organisme, l'oeuvre ou la personne privée qui accorde l'assistance.	Nature de l'assistance.	Montant ou valeur.	Signature.	Observations.
Datum	Aanduiding van het Bestuur, het organisme, het werk of de private persoon welk den onderstand verleent.	Aard van den onderstand.	Bedrag of waarde.	Handteeken.	Opmerkingen.
10 Date	Indication of the Administration, the organism, the work or the private person who grant the assistance.	Nature of the assistance.	Amount or value.	Signature.	Remarks.
17 MAY 1943	SERVICE SOCIAL	Werkh. rug.	£ 2. 12. 6.	[Signature]	
34 MAY 1943	DE LA MARINE	"	1. 15. 0	[Signature]	
31 May 1943	BRIXHAM	"	1. 9. 2. 1	[Signature]	

Met de rantsoenkaart konden we daar voedsel kopen.

1. This book is the property of the Minister of Labour and National Service. Any person finding it must either drop it into a Post Office letter box or return it to a Local Office of the Ministry of Labour and National Service.

2. If the book is posted, the envelope must be sealed and a 2d. stamp affixed.

3. If this book is lost or destroyed the Minister of Labour and National Service cannot undertake to make any allowance for the value of the stamps affixed. If it is lost while in the custody of the employer he may be called upon to stamp another book.

4. If stamps are affixed in error consult the nearest Local Office of the Ministry of Labour and National Service. Stamps should not in any circumstances be removed from this book. Any person who fraudulently removes any stamps or makes use of any stamps removed from an unemployment book is guilty of felony.

EXCHANGE OF BOOK.

5. At the end of the Insurance Year (see page 1), the book must be exchanged for a new book at ANY JUVENILE EMPLOYMENT BUREAU OR ANY LOCAL OFFICE OF THE MINISTRY OF LABOUR AND NATIONAL SERVICE. This may be done by the employer or the contributor himself. If the book is sent by post a note should accompany it stating the address to which the new book is to be sent, and the employer's business, except where the contributor is in private domestic service as a driver of, or attendant to, a mechanically propelled vehicle, or as an outdoor domestic servant; in these cases the contributor's own occupation should be stated.

NOTES TO EMPLOYER.

6. Affix a stamp in respect of each week extending from Sunday midnight to Sunday midnight or part of a week during which the contributor is insurably employed unless an unemployment insurance stamp is already affixed in respect of that week. In order that you may pay the appropriate rate of contribution ascertain contributor's date of birth.

7. Affix stamps before payment of wages. The contributor's share of the contribution may be deducted from the wages then paid. Failure to deduct at the proper time entails the loss of any legal rights to recover at all.

8. Cancel stamps immediately after affixing them, by writing in ink, or stamping by means of a metallic die with black indelible ink, the dates upon which they are affixed.

NOTES TO INSURED CONTRIBUTOR.

9. Read page 1 and hand this book to your employer. To safeguard your interest in case the book is lost or destroyed take careful note of the number (i.e., name of Local Office and serial number on page 1).

10. See that your address is correctly entered on page 1 and is amended when necessary. (See also page 3.)

11. No stamps may be affixed for any week if you are unemployed during the whole of it or if the only employment in the week is in an insurable trade or in work on your own account. Stamps affixed in such circumstances are not valid.

Wt. 38238/1016. (1 sort.) 3/41. L.M.R. 51-8659. 14068.)

BOOK NO.	Local Office	Brixham	1941-42
	Serial Number	1931	
Contributor's Surname (Block Capitals)			Industry Letter
Christian Name(s) in full			2E
Date of Birth (See Note 6)			Occupational No.
Contributor's Address			Postcode at C. & K.O.
Date of Issue of this Book			G.S.
On exchange			4s.
Date of Claim No. Year and/or Benefit Year			
Date and Local Office to which this Book is to be sent			

REGULAR UNEMPLOYMENT BOOK.
BOY: (age 16 but under 18).

This book is to be used throughout the Insurance Year from JULY 1941 to 5th JULY 1942, in GREAT BRITAIN and NORTHERN IRELAND only.

WEEKLY CONTRIBUTION	Employer	Contributor	Total	
For employment under the GENERAL SCHEME	BOY (age 16 but under 18)	5d.	5d.	10d.
	YOUNG MAN (age 18 but under 21)	9d.	9d.	1s. 6d.
For employment under the AGRICULTURAL SCHEME	BOY (age 16 but under 18)	2d.	2d.	4d.
	YOUNG MAN (age 18 but under 21)	3d.	3d.	6d.

See note at head of pages 2 and 3.

(a) If the contributor's employment terminates (whatever the reason) the employer must return the book to him stamped up to date. If for any reason the employer cannot hand the book to the contributor he must return it to the nearest Local Office of the Ministry of Labour and National Service.

(b) The contributor should look carefully to see that the book is his own and is correctly stamped. If he does not at once obtain employment, or if for any reason (e.g., because he is not employed, is working on his own account, or employed in an occupation for which contributions are not payable) the book is no longer required for payment of contributions, it must be immediately delivered to the nearest Local Office of the Ministry of Labour and National Service. U.I. 16 M.

U.I. 16M. (1941-42). DO NOT DETACH ANY STAPLED BOOK U.I. 16M. (1941-42).

AFFIX UNEMPLOYMENT INSURANCE STAMPS FOR EMPLOYMENT UNDER THE GENERAL SCHEME AND "AGRICULTURAL" UNEMPLOYMENT INSURANCE STAMPS FOR EMPLOYMENT UNDER THE AGRICULTURAL SCHEME.

For week commencing 29 DEC., 1941	For week commencing 5 JAN., 1942	For week commencing 12 JAN., 1942	For week commencing 19 JAN., 1942	For week commencing 26 JAN., 1942
26	27	28	29	30
For week commencing 2 FEB., 1942	For week commencing 9 FEB., 1942	For week commencing 16 FEB., 1942	For week commencing 23 FEB., 1942	For week commencing 2 MAR., 1942
31	32	33	34	35
For week commencing 9 MAR., 1942	For week commencing 16 MAR., 1942	For week commencing 23 MAR., 1942	For week commencing 30 MAR., 1942	For week commencing 6 APR., 1942
36	37	38	39	40
For week commencing 13 APR., 1942	For week commencing 20 APR., 1942	For week commencing 27 APR., 1942	For week commencing 4 MAY, 1942	For week commencing 11 MAY, 1942
41	42	43	44	45
For week commencing 18 MAY, 1942	For week commencing 25 MAY, 1942	For week commencing 1 JUNE, 1942	For week commencing 8 JUNE, 1942	For week commencing 15 JUNE, 1942
46	47	48	49	50
No stamps may be affixed to this book after 5th July, 1942, and this book must be exchanged at a Juvenile Employment Bureau or a Local Office of the Ministry of Labour and National Service for a new book in week ending 11th July 1942.			For week commencing 22 JUNE, 1942	For week commencing 29 JUNE, 1942
			51	52

PERSONAL SIGNATURE OF INSURED CONTRIBUTOR.....

ADDRESS to which letters should be sent. (COMPLETE IMMEDIATELY BEFORE THE FINAL SURRENDER OF THIS BOOK. If address is as on page 1 write here "As on page 1.").....

DATE.....

RATE OF CONTRIBUTION CHANGES ON ATTAINING AGE OF 18. (See page 1.)
DATE-CANCEL STAMPS IMMEDIATELY AFTER AFFIXING. (See note 8 on page 4.)

RECORD OF LODGING OF BOOK. (For Official Use only.)

LODGED.	REMOVED.	LODGED.	REMOVED.

Terug op zee.

Na twee maanden had ik het geluk te kunnen meevaren met de N.53, eigenaar Decreton uit De Panne.

Vermoedelijk op 4 augustus 1942 kregen we tijdens het vissen bezoek van Duitse vliegtuigen. De schipper Lucien stond in de brug en wij waren aan het eten. Plots hoorden we het geluid van een mitrailleur. De schipper had de vliegtuigen zien aankomen en liet zich vallen. Hij werd geraakt door een zevental kogels en lag daar bloedend. Ikzelf had een schaafwonde vanaf mijn oog tot aan mijn oor. De kogels vlogen overal door. Er waren gaten geschoten door de ijzeren platen van het stuurhuis. Alle ramen waren vernield. Ik zat het dichtsbij de trap om vanuit het logies naar de brug te gaan. Het beschieten was opgehouden en we hoorden geen vliegtuigen meer. Raymond vroeg me eens boven te gaan kijken. Ik stak mijn hoofd boven en zag de vliegtuigen terug op ons afkomen. Ik liet me vallen. We kregen terug een regen van kogels op ons. Toen dit voorbij was gingen we allen naar boven. De getroffen schipper voelde op dit ogenblik geen pijn en ikzelf ook niet. Maar na een tiental minuten was de angst en de spanning verdwenen en kwam de pijn. Ik bloedde aan het hoofd. We moesten verder. De oliedrukmeter was eveneens getroffen door een kogel en verloor olie. Door het dichtknijpen van de koperen leiding konden we het olieverlies beperken en de druk behouden. De motor bleef draaien en zo konden we verder varen. We bemerkten vlug dat we water binnen kregen door kogelgaten. Het inkomend water konden we niet wegpompen omdat de lenspomp half stuk geschoten was. Op aanraden van de heer Dekster hadden we in het logies op een goed te bereiken plaats altijd twee bakken staan gevuld met verscheiden formaten houten tappen en twee hamers. Deze tappen moesten dienen om bij een beschieting de veroorzaakte gaten te dichten. Hadden we die niet gehad, dan hadden we de

haven van Brixham niet meer kunnen bereiken. Vlug de kor gewonden en zo snel mogelijk naar binnen varen. Bij het binnenvaren kwamen we voorbij de "Flae Yack" die de gekwetsten zag en hierop de ziekenwagen opriep. De ziekenwagen nam de schipper mee naar het hospitaal. Ik werd ter plaatse verzorgd en kon aan boord blijven.

Zo hadden de timmermannen voor het herstel van de aangerichte schade terug een week werk. Ook een smid was hierbij nodig.

Elk schip dat de haven binnenkwam moest zich telkens aanmelden. Het schip werd door-zocht vooral of het geen personen binnensmokkelde uit Frankrijk. Na een drietal maanden verminderde de controle en moesten we als bekend schip niet meer stoppen. Het wuiven met onze hand betekende dat we niets te melden hadden.

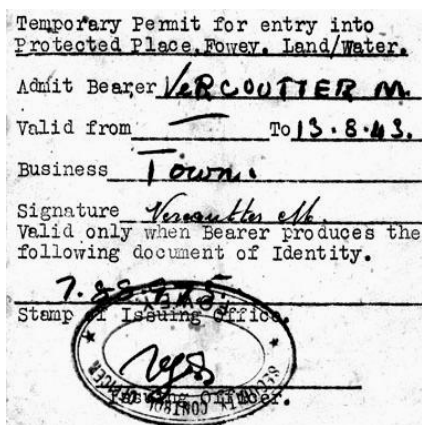
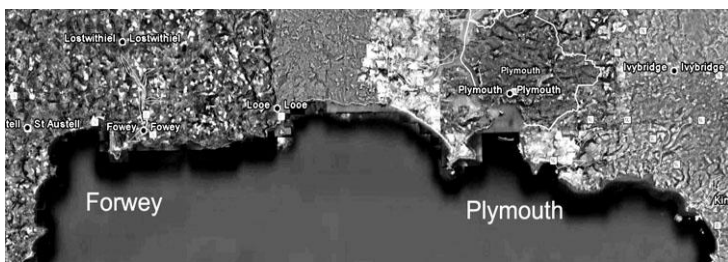
Nog eens geluk bij een ongeluk.

Na een week was alles aan het schip hersteld en we konden terug vissen. Schipper Lucien verbleef nog in het hospitaal en zijn plaats werd ingenomen door Gerard Gheys. De tweede dag dat we gingen vissen ving we een mijn in de kor die ontplofte. Het schip schudde doorheen. Gelukkig hadden we 120 vadem kabel (één vadem = 1.83 meter) dan nog met het VD speciaal vistuig 25 vadem touw, en dan nog 40 voet (één voet = 0,305 meter) oplangers.

De barometer lag op de grond maar bij wonder was dat het enige. We wonden de kor en ongelooflijk het waren slechts al de bollen die plat waren. Het net zelf was zeer weinig beschadigd. Nieuwe bollen aangebonden en we konden verder vissen. We kwamen er zonder veel schade en met de schrik van af.

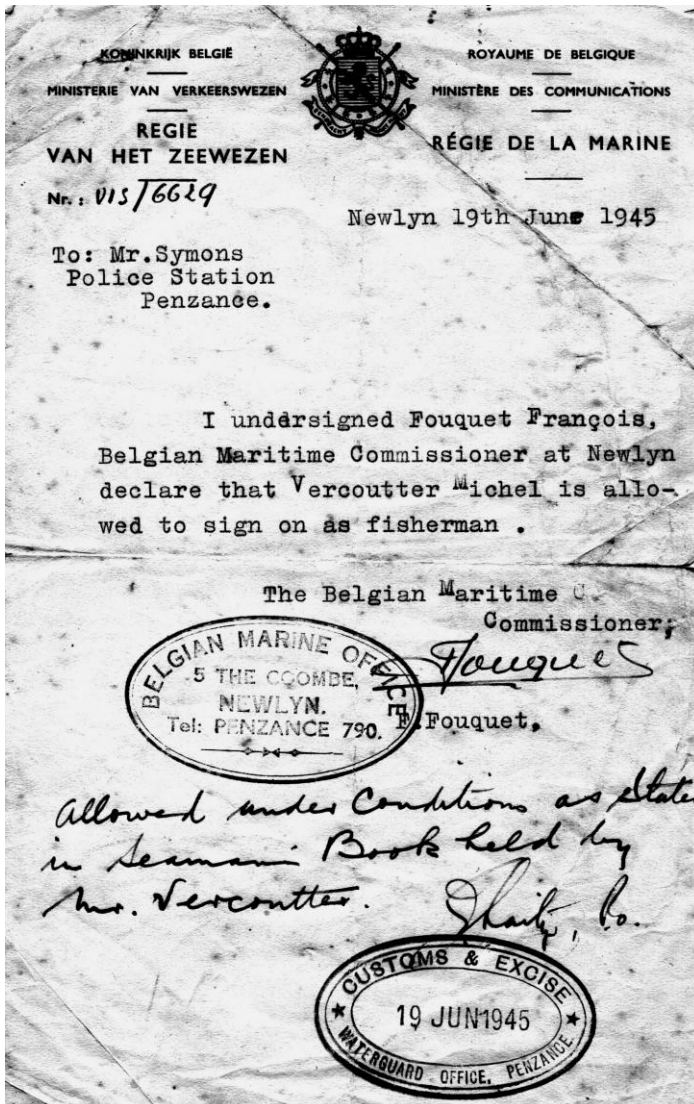
Toen Lucien genezen was en terug de schipper was, zijn we een zestal weken later nog eens beschoten. Gelukkig zijn we deze maal maar getroffen door een paar kogels.

De N.45 terug in gebruik.



Na een jaar vaart is door een Belgisch atelier bij de N.45 de keerkop-peling vernieuwd. Ik ben afgemonsterd op 11 maart 1943. Op 12 maart 1943 ben ik opnieuw aangemonsterd als motorist. Ondertussen was het daar nog gevaarlijker geworden en we gingen vissen aan Forvey een uur of zes lopen over de west. We visten daar overdag en liepen elke avond binnen. Na een vijftal dagen vaarden we terug naar Brixham voor de verkoop van de vis. De schipper van de N.45, Engel Blondee moest iedere maal naar de douane voor de geplande te lopen weg te vernemen die telkens anders was. Er was daar geen gevaar voor mijnen en vliegtuigen. De vliegtuigen konden niet zo ver geraken met hun voorraad brandstof om na een actie dan nog terug te keren naar hun basis. Het waren dan de vliegtuigen Misserschmits en Focke Wulf. Maar de rustige periode was daar vlug voorbij. De drukte nam zienderogen toe. De Amerikanen namen de haven van

Bixham in hun bezit. Men was zich aan het voorbereiden voor de landing.

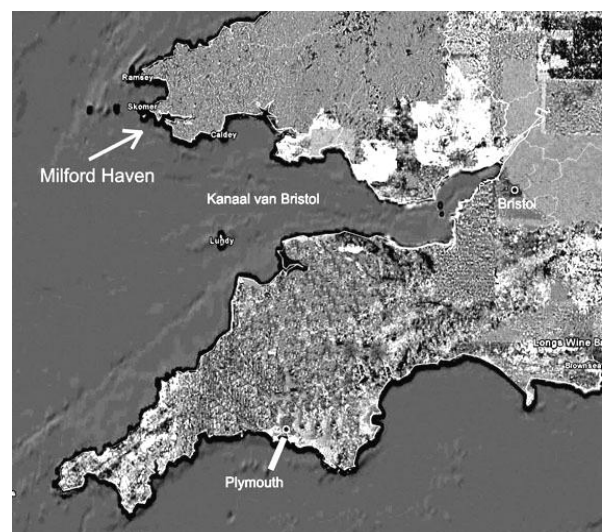


Huizen en gedeelten van straten werden platgewalst en nieuwe autowegen werden aangelegd. De haven zelf kreeg als het ware een volledige verandering. We waren van al het gebeuren zeer weinig ingelicht. Uiteindelijk moesten we vertrekken naar Newlyn. Daar aan de Ierse Zee mochten we bij dag en bij nacht vissen. Het gevaar was daar groot en men moest een dubbele wacht lopen. Na vier nachten vissen moesten we naar huis. Wanneer we in het duister de haven binnenliepen, moest dit met gedempt licht.

Hulp bij het zinken van kruiser.

Het was op zondag 20 februari 1944 rond de middag. We waren aan het vissen in het kanaal van Bristol. Bij het waarnemen van geluid in de verte gingen we vlug kijken en stelden vast dat het om een aanval ging. Er kwamen twee kruisers ter hoogte van Lands End op koers naar de Ierse zee. Voor onze ogen zagen we het torpederen van de laatste kruiser. In amper vijf minuten was die volledig onder water verdwenen. Zoals altijd klaar om te helpen,

wonden we vlug onze korre en snelden we met een vijftal schepen ter hulp. De O.132 "Cristoffel Columbus" was op dit ogenblik het dichtst in de buurt. Op de plaats waar de kruiser gezonken was, was de zee bedekt met olie. De schipper van de O.132 Marcel Bakaert (Marcel Bakaert was de vader van de pastoor van de parochie St. Joris) kon een vijgentwintigtal personen opnemen. Iets later werd nog een drenkeling opgemerkt besmeurd met olie en op het eind van zijn krachten. Een matroos trok zijn broek uit en sprong hem achterna. Samen konden ze het schip bereiken en hielp de rest van de bemanning hem aan boord. Het was de kapitein van de kruiser. De O.132 bracht al de gewonde personen naar Milford waarna het schip terug zee koos. We kwamen als laatste ter plaatse maar er was niets meer te redden.



Ik kan me nog herinneren dat daar in de omgeving drie of vier schepen zijn vergaan door het torpederen van onderzeeërs. Het varen en vissen was daar naast de aanvallen niet zonder gevaren.

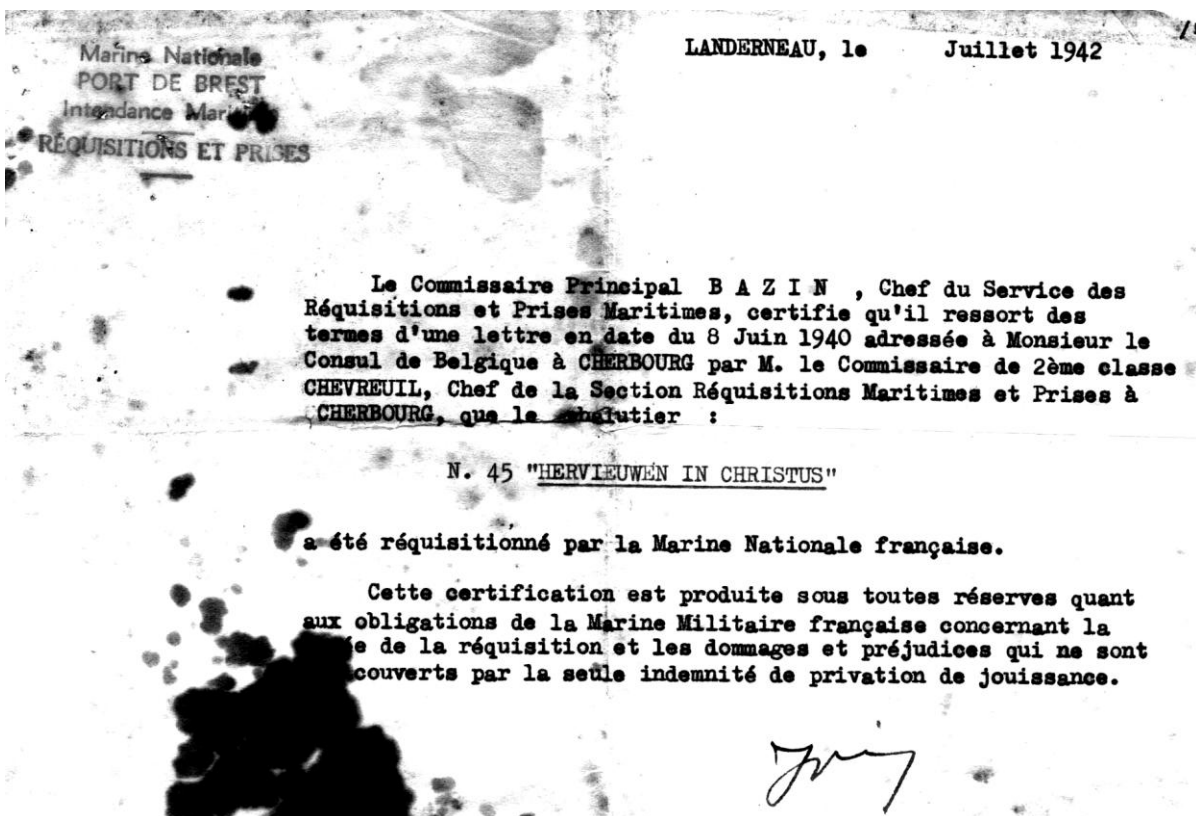
Op één dag brachten enkele schepen een twintigtal overledenen binnen. Ons schip had er ook één bij. De Belgische vissers waren graag gezien. Het waren goede vissers en altijd klaar om hulp te bieden waar nodig.

De kapitein van de onderzeeër zocht na de oorlog naar de schepen en hun bemanning die daar zoveel personen gered hadden. Na twee jaar zoeken kon hij deze vinden en nodigde hen uit samen met de geredde kapitein van de kruiser voor een bijeenkomst met feestje in de Casino te Oostende in het jaar 1948.

Het mag ook eens vermeld worden.

Een verhaal dat ook eens mag vermeld worden, is dat van de O.287 "Ixous" bouwjaar 1936 eigenaar Lenaerts René. De O.287 was aan het vissen in de omgeving van Trepose Head en zag hoe een tanker getorpedeerd werd. Om hulp te bieden stopten ze het vissen. Ze wonden de korre en snelden ter hulp. De zee stond in brand en de hitte was zo hevig dat toegesnelde houten reddingsboten niet dicht konden naderen. De O.287 een stalen schip werd bij het naderen van de plek van de ramp, volledig natgespoten en vooral ook de bemanning. In deze moeilijke omstandigheden van een brandende zee en verschroeiende hitte konden ze toch nog 46 mensen redden. Het schip de O.287 was door de hitte zo zwaar beschadigd, dat het in de haven van Milford opnieuw werd geschilderd door de Navy.

N.45 opgeëist door la Marine Nationale française



Het vissen te Penzance was ook maar van korte duur. Alle vaartuigen werden opgeëist. De N. 45 was er ook bij. Het visgerief moest van boord. Ik moest de motor starten en uitleg geven over de werking ervan. We werden allemaal aan land gezet en mochten de boot niet meer betreden. We zaten daar nu vast zonder werk in het huis waar we verbleven. De volgende dag, vertrokken ze met onze boot en we wisten niet waarheen. De bemanning is afgemonsterd op 1 mei 1944. Later vernamen we dat de N.45 vertrokken was naar Schotland.

Wat nu?

Het was een afwachten wat verder zou gebeuren.


AMBASSADE VAN BELGIË
te
LONDEN

103, Eaton Square, S.W.1.

De genaamde *Vercoutter*
Michel Andre, geboren te *De Panne*
den *27 April 1925*,
woonachtig te *S. Petruspoort*, werd in de
werfreserve ingeschreven, den *13 Februari 1945*,
ter Kanselarij van de Ambassade van België te Londen

Londen, den *13 Februari 1945*

Voor den Ambassadeur van België
Op bevel
De Consul-Kanselier



Ik was te Londen ingeschreven in de aanwerfreserve.

BELGIAN RECRUITING OFFICE.

Nr. 2977

84 EATON PLACE, S.W.1.

Je certifie par la présente que Mr. *VERCOUTTER, Michel*
Ik verklaar hierbij dat Mr. *VERCOUTTER, Michel*
This is to certify that Mr. *VERCOUTTER, Michel*

né à *la Panne* le *27 avril 1925* est }
born at *la Panne* on *27 April 1925* is }

1. — en sursis d'appel ou de rappel en raison de son occupation civile pour une période indéterminée — *MERCHANT NAVY*
— geplaatst in oproepings- of heroperoepingsuitstel ter oorzaak zijner burgerlijke bezigheden voor een onbepaald
— deferred owing to importance of civilian employment for an indefinite period

2. — inapte provisoirement pour raisons médicales jusqu'à }
— voorlopig ongeschikt voor geneeskundige redenen tot }
— deferred on medical grounds until }

3. — inapte pour raisons médicales }
— ongeschikt voor geneeskundige redenen }
— unfit for military service on medical grounds }

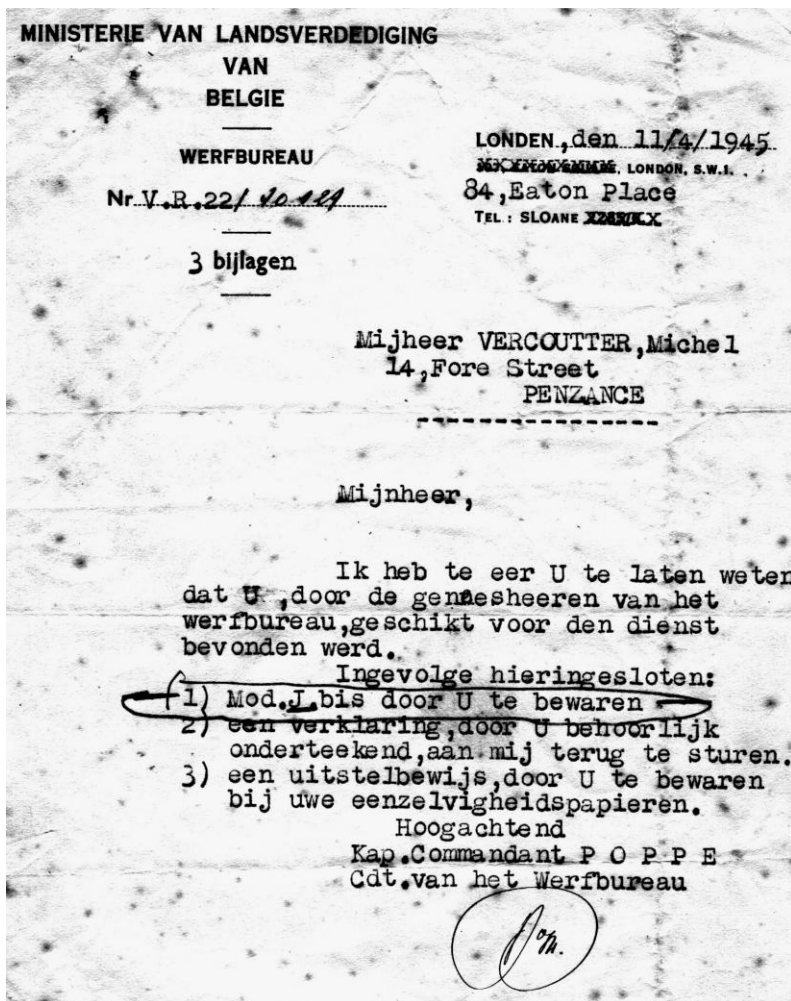
4. — exempt de (rappel jusqu'à nouvel ordre }
— tot nadere bevel (her)oproepingswij }
— not liable to be called-up until further notice }

Londres, le
Londen, den
Londen

Cn-Commandant *A. POPPE*
Commandant le Bureau de Recrutement
Commandant van het Werfbureau
Commanding the Recruiting Office



Na twee weken ontving ik een brief van het maritiem dat ik me moest aanmelden te Londen voor een rekrutering bij de marchand Navy.



Bij mijn aanwerving moest ik bij de Belgische sectie van de Waterschout te Liverpool een eed afleggen.

De eed had als inhoud; Ik mocht in geen enkel geval van alles wat ik waarnam of hoorde over de oorlogsvoering aan niemand iets zeggen, ook niet aan collega's, vrienden, familieleden en zelfs niet aan mijn ouders. Aan het zich niet houden aan de eed waren zeer zware straffen.

Ik werd opgeroepen en ontving een coupon voor de trein naar Liverpool waar ik me moest aanmelden bij het maritiem. Ik moest daar geen enkele proef doen. Ze haalden mijn diploma van motorist 500 PK uit de kast en legden het op het bureau. Verder geen formaliteiten alles was in orde. Daar kreeg ik te horen dat ik moest varen voor de koopvaardij en werd naar het zeemanshuis gestuurd. Enkele dagen later moest ik me aanmelden te Rochester bij de douane die me tot bij het me toegewezen schip brachten. Een schip van Antwerpen de "Maria Pia" van de Compagnie Dens.





Ik moest me de voorgeschreven kledij aankopen voor eigen rekening. Een kostuum te gebruiken bij gelegenheden en een kostuum van mindere kwaliteit voor dagelijks gebruik. De kledij was door elk bemanningslid zelf te onderhouden. Wassen strijken enzomeer. Voor het gebruik van deze kledij ontvingen we een vergoeding.

M D

Merchant Navy Clothing Book

MN/1

HOLDER'S NAME VANCOUWER M

ADDRESS 14 The Seal
NEWLYN

Holder's DIS. A No., or Police Registration Certificate No.
PRC 78957

Read carefully the instructions given on the inside of the covers of this book.

This book must not be used until the holder's name and address have been filled in

ISSUED BY

51-43

IF FOUND
please hand in this book at
the nearest Mercantile Marine Office
or at any Police Station

SERIAL NUMBER
MD 02955

INSTRUCTIONS

Take this book with you when you go to sea

★
DO NOT LEAVE IT AT HOME

1. This book is the property of H.M. Government and may only be used for his/her own personal requirements by the person to whom it was issued, who must produce one of the following documents of identity when presenting the book to a person supplying him with rationed goods:

Either (a) British Seaman's Identity Card
Or (b) Form C.R.S. S2 attached to the national document of identity and bearing the stamp of a Mercantile Marine Office

Instructions continued on inside back cover

continued from inside front cover

Or (c) Certificate of Registration issued by the Police under the Aliens Order, 1920.

2. When shopping, you must not cut out coupons yourself, but must hand this book to the shopkeeper and let him cut them out. It is ILLEGAL FOR THE SHOPKEEPER TO ACCEPT LOOSE COUPONS.

3. If you lose this book you should report the loss at a Mercantile Marine Office at the earliest opportunity.

Het schip was niet van de grootste in het konvooi en vaarde aan de buitenkant en was minder geviseerd bij aanvallen.

Met een boot van de douane werd ik aan boord gebracht. Het schip was zijn lading aan het lossen. Ik melde me aan bij de kapitein die me aanmonsterde en me doorstuurde naar de eerste machinist. De eerste machinist bracht me in de machinekamer bij de motor. Een motor van wel drie verdiepingen hoog. Ik stond daar verstomd en aan de grond genageld bij het zien van zo een reus. Het eerste wat in mijn gedachten kwam, was: wat kan ik daar doen. De machinist merkte mijn verwondering en angst maar stelde me gerust. Hij zegde dat het schip nog een drietal weken aan de kaai lag en dat ik in die tijd veel zal geleerd hebben. Ik zou voldoende kennis hebben om de wacht te lopen in de morgen van 8 -12 en in de avond van 8 -12. Indien we getorpedeerd werden, moest men ogenblikkelijk de motor stil leggen en terug opstarten in achteruit, en verder wachten op bevel van de brug als het niet te laat was. Meestal was het zo. Indien er tijdens om het eender welke wacht problemen waren, mocht ik hem raadplegen, en indien nodig kwam hij onmiddellijk helpen. Ik had het volste vertrouwen in hem. Het was een ongelooflijk goed mens, als een vader voor me. Het schip was nog geen twee jaar oud.

Ik kreeg een zeer mooie kamer bij de officieren. Daar was meer ruimte en comfort dan op ons vissersschip.

Wanneer we te Rochester lagen en ik s'avonds vrij van wacht was, kon ik op dek om eens mijn benen te strekken en voor een hapje frisse lucht. Er waren daar veel bombardementen. Ik telde de vliegende bommen die daar werden gedropt. De eerste avond telde ik er 17. De volgende avonden deed ik de moeite hiervoor niet meer. Eigenaardig hoe alles vlug een gewoonte werd. Het schip lag in een aftakking van de Theems aan een boei. Binnenschepen kwamen voor het afhalen van een lading langsrij. We namen daar een lading voedsel, drank en sigaretten aan boord. Elk bemanningslid had zoals tijdens de normale legerdienst op geregelde tijdstippen recht op een hoeveelheid drank en sigaretten. De niet rokers namen meer drank dan sigaretten, die ze dan aan wal verkochten in de cafés.

We vertrokken van Rochester naar Chatham voor het opslaan van mazout, olie en drinkbaar water. Op een schip uitgerust met zo een type van motor, is het soort van brandstof, ook mazout genoemd, van een heel andere samenstelling als die we kennen en op onze vissersboot gebruiken. Het is een soort zware olie.

De volgende dag vertrokken we naar Tilbury aan de dokken. Daar kwam een trein met drie wagons volgeladen met stukken huizen en stenen, die gedropt werden in het achterste ruim. Het droppen van die rommel, moest dienen als ballast om het schip dieper in het water te leggen. Wanneer het schip te hoog op het water ligt, kan bij storm en hoge golven, de schroef boven water komen. Wanneer de schroef boven water komt krijgt de motor plots een andere belasting wat nare gevolgen kan hebben op toerental en constante vaarsnelheid.

We vaarden de Theems af begeleid van een patrouilleboot. Dan richting zuid tot voorbij de Goodwins (zandbanken). Van daaruit richting Dover. De patrouilleboot vuurde geregeld iets speciaals in de lucht. Het afgevuurde viel uiteen als bladeren. Dit was voor de verstoring van radar. De tocht ging verder richting west voor de zuidkust van Engeland tot voorbij Lands End. Verder richting noord naar de Ierse zee. Bestemming Loch Ewe een baai in Noord Schotland.



Toen we op onze bestemming kwamen gingen we voor anker in een baai. Daar bleven we liggen voor het vormen van een konvooi. Na zes dagen moest de machinist de motor opwarmen tot zestig graden. De vier reddingsboten werden half uitgezet, en ook de kleinere reddingsboot van de kapitein. Elk bemanningslid kreeg een nummer van een reddingsboot toegewezen die hij moest nemen in geval van nood. De reddingsboeien werden omgedraaid om de naam van het schip te verbergen, en ook de naam van het schip werd afgedekt. Op de brug bracht men een nummer aan dat toegekend werd door de konvooicommandant. De plaats in het konvooi werd gegeven. De tankers die het belangrijkste waren vaarden in het midden. Het schip waar ik op vaarde lag aan de buitenkant. Er was onder het konvooi een tanker, waarvan de bovenbouw aangepast was om kleinere vliegtuigen

te laten opstijgen die geregeld boven het konvooi vlogen. Waarschijnlijk vlogen die op bevel van de konvooi- commandant voor verkenning en om een goed overzicht te hebben over het konvooi. Voor de verdediging waren ze te klein. Het konvooi werd beschermd door militaire schepen. Deze waren gewapend en hadden dieptebommen aan boord. Er was in deze omgeving een zeer groot gevaar getorpedeerd te worden door duikboten die daar in grote getallen aanwezig en zeer actief waren. We vaarden naar IJsland en werden geregeld overvlogen door vliegtuigen die ons moesten beschermen tegen aanvallen. Na een paar dagen varen, waren het een andere groep vliegtuigen die uit de richting van IJsland kwamen aangevlogen. Deze volgden ons tot een eind IJsland voorbij.

Tijdens het varen in konvooi werden geregeld de vlaggen in de mast vervangen door andere. Dit was op bevel van de konvooileider. Het zal zeker een betekenis gehad hebben maar die kende ik niet.

Tijdens de nacht werd gevaren in volledige duisternis.

Ieder schip sleepte aan beide zijden een lange lijn die kwam tot aan de brug van het achterop liggende schip. Aan het einde van elke lijn was een draak. Een draak was een plank die de vorm had van een draak en waarvan de achterkant verzwaard was met lood, waardoor die kant dieper in het water lag. In het midden van de draak was een opening waardoor een buis stak. Door de snelheid waarmee de draak door het water werd gesleept, en die schuin kwam te liggen, spoot water door de buis omhoog. Zo kon men in het duister het schip dat voorlag volgen.

Er bestonden verscheidene konvooien ingedeeld volgens de vaarsnelheid. Het konvooi waar ons schip deel van maakte was het konvooi van 10 knopen. Deze vaarsnelheid moest altijd zeer strikt aangehouden worden. Ook tijdens slecht weer en zeeegang.

Er kwam in de machinekamer dan ook aanhoudend bericht om de motor iets sneller of trager te laten draaien. Wanneer een bevel van de brug was uitgevoerd werd deze bevestigd. De motor had een normaal toerental van 85 omwentelingen per minuut, en de snelheid van het schip was dan omstreeks tien knopen.

Alle luchtkokers waren dichtgemaakt, zodat zeker geen licht van buiten kon waargenomen worden. Van de machinekamer was het enkel de toegangdeur die altijd open stond, maar ook zeer goed afgedekt. Voor de deur hing in de hoogte een stalen plaat van vier centimeter dik. Deze plaat kon men vanaf de brug naar beneden laten vallen in geval van torpederen en zo de machinekamer afsluiten. Ook in de tunnels van de schroefas hing in de twee laatste ruimten zo een plaat. Die moest dienen als waterdichting bij een treffer aan de schroefas. Wanneer deze naar beneden moesten voor afsluiting ging een alarm, we hadden dan nog juist tijd genoeg om die kamer snel te verlaten. Mijn mening was dat dit niet zou lukken maar daarover werd niet gesproken.

Aan boord was een grote discipline en was het aanbevolen de regels voor onze eigen veiligheid en de rest van de bemanning goed op te volgen. Iedereen was van het grote gevaar bewust, en de opvolging van de regels gaf geen problemen. Onze kamerdeur moest altijd open blijven voor het geval dat we zouden getorpedeerd worden, zou deze kunnen klem geraken. Onze reddingskledij met het rode lampje moest altijd klaar liggen en gemakkelijk bereikbaar. Op het dek mocht niet gerookt worden. De redenen hiervoor waren: het brandgevaar en de waarneembaarheid. Een brandende sigaret is zeer ver waar te nemen in de duisternis en die kon onze aanwezigheid verraden. Ook mocht niet het minste over boord gegooid worden, om geen sporen van doortocht of

aanwezigheid achter te laten. Hiervoor waren op veel plaatsen op het dek vaten geplaatst. Het dek was de enige plaats waar we konden genieten van wat frisse lucht en ons eens konden bewegen.

Mijn wachten zijn altijd goed verlopen. Het opnemen van de drukmeter, de temperaturen, en klein onderhoud waarbij de motor draaide. De opnameformulieren werden stikt ingevuld en samen met het rapport na elke wacht aan de hoofdmachinist overhandigd.

Er was in de machinekamer onvoldoende verluchting door het afdekken van de verluchtingskokers. Om last hiervan te verminderen, moest een machinist tijdens zijn wacht een liter melk drinken. Na het eindigen van de wacht nog extra een halve liter.

Een maal is er paniek geweest door het uitvallen van de stuurinrichting. We moesten stoppen voor herstel en het konvooi verlaten. De herstelling duurde een drietal uren. Het schip was afgezonderd en hierdoor in groot gevaar. Op volle snelheid zijn we na een dag terug in het konvooi gekomen. Beneden in de machinekamer kenden we totaal niets van de toestand. Later heb ik vernomen dat er in ons konvooi zes schepen zijn getorpedeerd.

Naar Alaska.

In de omgeving van IJsland is het konvooi vertraagd. Kleinere konvooien werden samengesteld volgens de bestemming met nog nieuw bijgekomen schepen. Onze bestemming ging naar de Verenigde Staten tot Halifax. Het gevaar op de weg naar deze bestemming om getorpedeerd te worden was zeer groot door de aanwezigheid van veel duikboten die zeer actief waren. In de baai van Halifax lagen verscheidene grote pleziervaartuigen voor anker waaronder de Normandie.



Onze volgende bestemming was Alaska. Nog altijd begeleid en onder bescherming, maar niet meer zo intensief als voordien.

Toen we op onze bestemming waren kwam er een loods aan boord. Deze man had gewone werkkledij aan waardoor ik vermoedde dat dit niet zijn volle beroep was. Hij loodste ons uren door een lange en brede rivier met aan beide kanten bos en sporadisch een klein gebouw, waarschijnlijk een woning. We kwamen in een meer terecht. Het geluid dat daar te horen was, kwam van een fabriek met in de achtergrond het rustgevend geluid van een waterval.

Het was een klein dorp waarvan ik de naam niet meer ken, met ongeveer vierhonderd inwoners. Een groot meer en in de verte een bruisende waterval. De bomen gekapt in de bossen werden over het water vervoerd en kwamen via een rivier en de waterval in het meer terecht. Daar werden ze naar de fabriek gedreven, gezaagd in stukken met lengte van drie meter en op het schip geladen.

Dit duurde enkele weken. De bemanning verveelde zich. Het dorpje was klein. Het was toch heel wat anders dan de bedrijvigheid die we gewoon waren. De angst voor gevaren was weg, het dagschema totaal anders wat toch een aanpassen was. We konden aan land gaan, wandelen en genieten van de gezonde lucht en het dorpje bezoeken. Veel was er niet te bezoeken in het dorpje want er waren maar enkele winkels en het overgroot deel ervan met warme kledij.



Uit verveling zocht de bemanning naar een tijdverdrijf. De machinisten hadden een karweitje gevonden. De motor van de bijboot van de kapitein was stuk die we zouden proberen te herstellen. Dit lukte ons en als beloning mochten we er eens een dag mee varen. We deden een mooi tochtje in die prachtige baai omgeven door bossen en een prachtige waterval. We zijn tot bij de waterval gevaren. Prachtig, wat een natuur en een hels geluid. We ontdekten een huisje en waagden het daar eens aan land te gaan en kennis te maken met de bewoners. We waren zeer welkom en ze waren gelukkig eens bezoek te hebben. Het leven daar zover van alles moet eentonig zijn. Ze deden daar aan visvangst voor eigen gebruik op een eenvoudige manier. Op de oever werden stokken geplaatst volgens een bepaald patroon waarin de vissen met de stroming terechtkwamen en verstrikten. Ze moesten ze maar uitnemen. Bootje of schip en visnet waren daar niet nodig. Vis was daar in overvloed. Natuurlijk werden er ons in overvloed aangeboden om mee te nemen naar het schip. De kok had er zijn werk aan maar ze waren vers en lekker. Een mooie dag

waarvan we genoten en de andere beslommeringen even konden vergeten.

Ik was nieuwsgierig en wilde eens weten waarvoor al die bommen moesten dienen. De kapitein wist me te vertellen dat het voor de aanmaak van springstof was. Ik geloofde er het mijne van. Verder heb ik niet meer nagegaan of dit waar was. Ik weet het niet.

In het dorpje hebben we vernomen dat Antwerpen bevrijd was. Spontaan werd er een feestje gebouwd want onder de bemanning waren er veel Antwerpenaars. De oorlog was nog niet beëindigd. Daar konden we nog maar van dromen.

We zijn terug de rivier afgevaren naar de baai van Halifax in de Verenigde Staten die nog altijd goed bewaakt was tegen de duikboten. We lagen daar voor anker in een grote afgescheiden baai. Het schip is daar bevoorrad en bijgeladen op het dek met grote kisten met vliegtuigonderdelen. Er kwamen aanhoudend allerhande schepen bij, waaronder een hospitaalschip dat volledig was geschilderd in het wit met een rood kruis. Het was daar precies een toevluchtoord. Er werden terug verscheidene konvoien gevormd. Ons konvooi met bestemming Rochester.

De vaart naar Rochester gebeurde in gelijkaardige omstandigheden en had dezelfde route als deze van de vorige. Het konvooi vaarde nog altijd onder bewaking. De tocht is volgens schema voor zover dit kon, goed verlopen. Te Rochester gingen we in een baai voor anker waar binnenschepen langszij kwamen waarin we onze vracht bommen losten.

Aangemonsterd voor twee jaar.

BEHEER **TEMPORARY SEAMEN'S BOOK** ADMINISTRATION
 VAN HET DE LA
 ZEEWEZEN MARINE
 WATERPOLITIE POLICE MARITIME

De ondergeteekende Waterschout verklaart, dat de genaamde **Beconker**
Michel, zoon van *Raphae*
Albertine Godard De Somme, geboren te
 op **27 4 1925**, onder Belgische vlag
 geleefd heeft, zooals hier achter aangeduid: **P.T.O.**
belge comme il est indiqué ci-contre

HAVEN ANTWERPEN WATERSCHOUT
Lieropae den 10 6 1945
Van Noorden

Zeemansboekje in de oorlogsperiode.

Grade	Schip Navire	Bestemming Destination	Service tot au	Aanmerkingen Observations
	<i>sch. mach. J. Maria Pia</i>			<i>Conditions again varied, holder is now to resume sea employment on or before the 18th June, 1945.</i>
	<i>sch. mach. N/Y PRINSES MARIA PIA</i>			<i>Conditions again varied, holder is now to resume sea employment on or before the 18th June, 1945.</i>
<p>PERMITTED TO SIGN ON SS PRINSES MARIA PIA AT <i>London</i> ON <i>10/6/44</i></p>				
<p>Permitted to land at Rochester for discharge on condition that the holder rejoins at once the S.S. Prinses Maria Pia</p> <p><i>Reported B. Council 22 June 1945</i></p> <p>HOLDER IS PERMITTED TO LAND FOR DISCHARGE SUBJECT TO THE FOLLOWING CONDITIONS: NAMELY THAT HE REPORT ONCE TO THE POLICE AND TO RESERVE POL AT <i>Liverpool</i> HE REPORTS TO THE POLICE AT EACH ADDRESS AT WHICH HE SPENDS NIGHT OR MORE AND THAT HE RESUME EMPLOYMENT WITHIN...</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (1) 19 MAY 1945 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (9) 10 JUN 1944 LIVERPOOL</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (11) 5 SEP 1944 ROCHESTER</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (10) 18 OCT 1944 BRISTOL</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 18 DEC 1944 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 18 NOV 1944 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 11 6 19 1945 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 11 6 19 1945 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 11 6 19 1945 PENZANCE</p>				
<p>IMMIGRATION OFFICER (2) 11 6 19 1945 PENZANCE</p>				

Twee dagen nadat we gelost waren werd ik voor twee jaar aangemonsterd om naar Japan te varen. Toen het schip gelost was, kwam een lading brandstof aan boord die we filterden. De motor werd grondig nagezien, ook de krukas. Alles kreeg een onderhoud en de lagers van de krukas werden grondig gesmeerd. Zelfs de winchen kregen een grondige onderhoudsbeurt. Er werd aanhoudend gewerkt en ook buiten de wachturen, maar deze uren werden niet uitbetaald. Het onderhoud moest volledig uitgevoerd zijn voor we vertrokken. De tijd was beperkt omdat we in konvooi moesten varen.

We verlieten Rochester in konvooi. We vaarden de Theems af begeleid van een patrouilleboot. Dan richting zuid tot voorbij de Goodwins (zandbanken). Vandaaruit richting Dover. Wanneer we Dover voorbij waren zijn we verder gevaren zonder begeleiding richting west voor de zuidkust van Engeland tot voorbij Lands End. Van daar richting noord naar Avonmouth bij Bristol.

De reis verliep zonder voorvallen. Het schip kwam leeg aan te Avonmouth bij Bristol. Daar werd de laadruimte verdeeld in grote kamers om bommen en torpedo's in de laden. Dit was voor de bevoorrading van de oorlogsschepen. Het ombouwen en laden duurde zes weken. Rond die tijd hadden ze bommen gesmeten op Hiroshima (Japan). We waren niet meer verplicht om mee te varen.

Afgemonsterd.

Ik wist dat mijn vader het liefst zou hebben dat ik afmonsterde. De familie zou na deze lange periode van oorlog terug herenigd zijn wat iedereen verlangde. Thuis was ik nodig om mijn vader te helpen die gehandicapt was door het ongeval tijdens de oorlog.

Het afmonsteren was niet volledig naar mijn zin. Ik was op het schip graag gezien en voelde me daar thuis onder de bemanning. De omstandigheden waren totaal veranderd en ik monsterde af.

Bij de afmonstering kreeg ik van de douane de toelating en de papieren om naar Penzance te gaan waar ik moest stand-by blijven wachten op een schip om naar Antwerpen te varen.



In deze periode mocht men zich maar verplaatsen in het bezit van een toelating en binnen de omschreven zone. Na een tijd kreeg ik de toestemming met het nodige document om een bezoek te brengen aan mijn familie te Newlyn.

Te Liverpool sloten ze het zeemanshuis en stuurde ze de zeelieden naar Antwerpen.

Na een maand wachten had ik nog geen schip. Veel plaatsen kwamen er niet vrij omdat de bemanning lang aan boord bleef en ik moest wachten op een vrij gekomen plaats van machinist. Maar voor een machinist was het niet zo eenvoudig. Er vaarden veel schepen naar Antwerpen en ik bleef maar hopen. Toen kreeg

ik een bericht dat ik bij de koopvaardij ontslagen was en mocht aanmonsteren op een vissersschip om terug naar België te varen.

Het einde van de oorlog.

Vele vissersschepen waren zich aan het klaarmaken om terug naar België te komen van zodra deze toelating kregen.

Waar ze ook verbleven ze wilden terug naar hun thuisland. Ze waren verspreid over Fleetwood, Milford, Newlyn en Brixham.

Mijn nonkel met zijn schip de B.30 "Jean André" kreeg de toelating. De terugkeer mocht slechts voor het schip en zijn bemanning. Ik was dolgelukkig dat ik bij hem mocht aanmonsteren. De vrouwen, kinderen en niet bemanningleden moesten terug met de trein en mailboot.

GOVERNEMENT BELGE.

—

**COMMISSARIAT AU
RAPATRIEMENT.**

—

**DIRECTION GENERALE DE
GRANDE - BRETAGNE.**

—

LAISSEZ - PASSER.

BELGISCHE REGEERING.

—

**COMMISSARIAAT VOOR
RAPATRIERING.**

—

**ALGEMEENE DIRECTIE VOOR
GROOT - BRITTANNIE.**

—

GELEIBRIEF.

BIJZONDERE INLICHTINGEN.

- 1) Elkeen die den ouderdom van 15 jaar overschreden heeft, moet in 't bezit zijn van een geleibrief gelijkvormig aan het model van het onderhavig document. De namen der kinderen die den ouderdom van 15 jaar niet bereikt hebben zullen vermeld worden, in de ruimte daartoe voorzien, op den geleibrief van den persoon die de kinderen ten laste heeft.
- 2) De gehuwde vrouwen moeten aangeduid worden bij hun jonge dochtersnaam gevolgd van : echtgenoot.....
weduwe.....

No. 2.V.N.400 **LAISSEZ-PASSER. — GELEIBRIEF.**

valable pour trois mois, délivré à
geldig voor drie maanden, afgeleverd aan B30 crew

M. Vercauter Michel

Né (e) à De Panne le 27-4-1925
geboren te den

de nationalité belge. van Belgische Nationaliteit.

carte d'identité belge hiemspoor No 12467
Belgische identiteitskaart Nr

carte d'identité anglaise WFE No 678112
Engelsche identiteitskaart Nr

Uniquement pour lui permettre de rentrer en Belgique.
Uitsluitend om hem (haar) toe te laten naar België terug te keeren.

London, 16.7.45
Le Délégué belge au Rapatriement,
De Belgische afgevaardigde voor
Repatriëring.

[Signature]

Enfants de moins de 15 ans. — Kinderen beneden 15 jaar.		
Noms et Prénoms. Namen en voornamen.	No. carte d'identité anglaise. Nr. Engelsche iden- titeits kaart.	Date de nais- sance. Geboortedatum.
1)	<div style="border: 2px solid black; padding: 5px;"> PORT SECURITY CONTROL OFFICE <u>8.8.45</u> <i>[Signature]</i> OSTEND </div>
2)
3)
4)
5)
6)
7)

FOREIGN OFFICE
19 JUL 1945

Valid for departure before
19 Oct 1945
 and for one journey only.
 Holder is travelling to:
Belgium

IMMIGRATION
 AND PERMIT OFFICE
16/9/45
OSTEND

Het was rond 10 augustus 1945. Het schip was geladen met meubels en visnetten. Eindelijk vertrokken voor een reis waarnaar we zo lang hadden moeten wachten. De reis naar huis. Veel

was verwoest en de vuurtorens die toen zeer belangrijk waren voor de navigatie waren nog niet in werking.

Demagnetiseren - Terug naar huis.

Een houten vissersschip heeft verscheidene metalen onderdelen zoals de mazouttank, winchen, motor en nog andere aan boord. Deze onderdelen zijn magnetisch geladen en kunnen een groot gevaar vormen bij het tot ontploffing brengen van magnetische mijnen. Om dit zo veel mogelijk te voorkomen zal men trachten het magnetisme zoveel mogelijk te verkleinen. Men zal demagnetiseren. Tijdens de oorlog werden de vissersschepen die in gebruik waren minstens eenmaal per jaar gedemagnetiseerd. Het demagnetiseren bij ons schip gebeurde volgens afspraak op zee. Twee legerschepen lagen zij aan zij met een bepaalde tussenruimte van elkaar. Tussen die twee schepen lag er onderwater een elektrische kabel waar we 2 uur moesten boven liggen. Door deze kabel liep een elektrische spanning die het magnetisme verminderde. Een kompas werkt op magnetisme en moest men van het schip verwijderen bij het demagnetiseren, wat men deed. Maar men vergat soms het reserve kompas te verwijderen. Het kompas was dan ontregeld en niet te vertrouwen.

Ons schip was eveneens gedemagnetiseerd waardoor het kompas niet volledig betrouwbaar was. De navigatie was hierdoor moeilijk, onzeker en gevaarlijk. Daar kwam nog het gevaar bij voor mijnen. Het niet onmogelijke gebeurde. Door deze onjuiste navigatie liepen we vast op de Zuid-Goodwin bank. Gelukkig hebben we ons kunnen losmaken en konden we onze reis verder zetten. We vaarden op een vrijdag namiddag de haven van Oostende binnen. Het was een onbeschrijflijk, emotioneel en heerlijk moment om uw thuis terug te zien. Ik nam de tram naar Nieuwpoort.

L'intéressé est tenu de se présenter, endéans les huit jours, à l'agence de la Banque Nationale de Belgique la plus proche de son domicile, pour y remplir les déclarations prescrites.

MINISTÈRE DES FINANCES DE BELGIQUE

RAPATRIÉ RENTRANT EN BELGIQUE (Domicilié en Belgique avant le 10-5-1940.)
(Non domicilié en Belgique avant le 10-5-40.)

RAPATRIÉ TRANSITANT PAR LA BELGIQUE (*)

Liste d'avoirs établie en exécution de l'art. 1^{er} de l'arrêté ministériel du 24 janvier 1940 relatif à l'application aux rapatriés de certains arrêtés-lois monétaires du 6 octobre 1940.

(à établir en double exemplaire)

Nom et prénoms du rapatrié : VERCOUTTER Michel
(en capital)

Epouse de : _____

Lieu et date de naissance du rapatrié : St-James 01-4-1905

Etat-civil du rapatrié : célibat

Nationalité du rapatrié : Belge

Profession du rapatrié : armateur

Pays de provenance du rapatrié : _____

Dernier domicile en Belgique : rue _____

Dernière ville importante habitée à l'étranger : Nieuwpoort, Zandvoort
(avant le rapatriement)

Date à laquelle le rapatrié avait quitté la Belgique : mai 1940
(pour la première fois / pour la dernière fois (dernier congé) :

Qualité du rapatrié : F

Personnes du ménage du rapatrié et l'accompagnant : _____

(1) Rifer la mention inutile.

Art. 1^{er} de l'arrêté ministériel du 24-1-46 relatif à l'application aux rapatriés de certains arrêtés-lois du 6 octobre 1940 :

Tout Belge rapatrié ou tout étranger rapatrié en Belgique est tenu, avant ou au moment de son retour, de remettre au délégué de la Banque Nationale et de l'Institut Belgo-Luxembourgeois du Change auprès d'un Centre de Rassemblement à l'étranger, ou, si le rapatrié ne passe pas par un tel centre, à la Douane de l'Office-frontière par lequel il rentre en Belgique, une liste en deux exemplaires qui mentionnent notamment :

a) le nombre exprimé en lettres des billets de la Banque Nationale de Belgique de 100, 500, 1.000 et 10.000 francs n'ayant plus cours légal;

b) la valeur exprimée en lettres des billets de banque allemands;

c) le nombre exprimé en lettres et la description des litres belges et étrangers;

d) le nombre, le poids et le titre des lingots d'or, le nombre et la valeur faciale des pièces d'or (à l'exception des monnaies de collection), la valeur de billets de banque étrangers, le nombre et la description des valeurs mobilières étrangères et des valeurs mobilières belges libellées en monnaie étrangère (ou comportant une clause de change);

dont il est détenteur.

La liste distinguera s'il s'agit d'avoirs dont le rapatrié est porteur ou d'avoirs qu'il détient en Belgique ou à l'étranger. En cas d'incertitude pour cette dernière catégorie, le rapatrié indiquera le maximum et le minimum entre lesquels se situe la consistance de chacune des catégories de ses avoirs.

Le délégué de la Banque Nationale et de l'Institut Belgo-Luxembourgeois du Change ou la douane assure de l'exactitude de la déclaration en ce qui concerne les avoirs dont le rapatrié est porteur.

Le nom et l'adresse du propriétaire des avoirs dont le rapatrié se serait détenteur que pour compte d'autrui sera indiqué sur cette liste.

La liste spécifiera également le nombre de personnes faisant partie du ménage du rapatrié et l'accompagnant.

Il est fait mention de la remise de cette liste sur les pièces d'identité appartenant au porteur et un exemplaire de la liste est remis au rapatrié après avoir été visé par le délégué de la Banque Nationale de Belgique et de l'Institut Belgo-Luxembourgeois du Change ou le préposé de la Douane. L'autre exemplaire également visé, est adressé à la Banque Nationale de Belgique.

B. BILLETS DE BANQUE ÉTRANGERS (ne concerne que les rapatriés retournant en Belgique) :

a) billets étrangers dont le rapatrié est porteur pour compte propre :

VALEUR (en lettres)	VALEUR (en lettres)	DEVISE
<u>29</u>	<u>6000 p.s.</u>	

Orde réservée à la Banque Nationale de Belgique

Echange : _____ le _____

b) billets étrangers dont le rapatrié est porteur pour compte d'autrui (*) :

VALEUR (en lettres)	VALEUR (en lettres)	DEVISE

c) billets étrangers dont le rapatrié est propriétaire et détenteur en Belgique :

VALEUR (en lettres)	VALEUR (en lettres)	DEVISE

d) billets étrangers dont le rapatrié est propriétaire à l'étranger :

VALEUR (en lettres)	VALEUR (en lettres)	DEVISE
<u>295</u>	<u>10000 p.s.</u>	<u>Belgique</u>
<u>2600</u>	<u>10000 p.s.</u>	<u>Post. Savigny</u>

(*) nom et adresse du propriétaire :

Office-frontière de Oostende

La déclaration est établie par M. Vercoutter

Vu et vérifié le 6-8-1940

L'Agent délégué de la B. N. B. et de l'Institut belgo-luxembourgeois du Change, ou (1) _____

L'Agent de douane de l'Office-frontière, _____

Centre de Rassemblement OOSTENDE

Agent monétaire W. ...

(1) Rifer la mention inutile.

Mijn nonkel had mijn thuiskomst gemeld. Hoe weet ik niet. Mijn oudste zuster stond aan de tram te Nieuwpoort me op te wachten. Ze herkende me aan de foto die mijn vader haar getoond had. Het was bijna zes jaar dat we elkaar niet gezien hadden. Ik herkende haar niet. Met haar bijna 20 jaar was het een jonge dame geworden.

Op zaterdag was iedereen paraat, vrienden, kennissen en ook hun vrouwen om te komen helpen bij het lossen van wat nog overbleef van meubels en ander materiaal. Alles werd geladen op een stootkar en kon naar huis gebracht worden.

De zondag werd het schip de B.30 naar zijn thuishaven Blankenberge gevaren. De dinsdag vertrok ik met de B.30 op visvangst. Veel verlot was er niet. Er moest gewerkt worden. Men kon zich geen rust veroorloven. De zondagavond werd het schip voorzien van ijs. Het ontbrekende vismateriaal werd aan boord gebracht en de nodige herstellingen werden uitgevoerd. Op dinsdag gingen we vissen naar Brown Rigdes gelegen op 87 zeemijl van Oostende. Volgens mededeling was daar in dat gebied goede vangst. Na zes nachten vissen hadden we 400 bennen (20.000 kg.) mooie pladijs. Een goede reis met goede vangst die ons tevreden stelde en moed gaf. We meerden aan in het bassin waar nu de Mercator ligt. De bemanning ging naar huis met de afspraak de volgende morgen om vier uur terug aan boord te zijn voor het lossen van de vis en naar de vismijn te brengen voor verkoop. Het was een zwaar werk en gebeurde met paard en kar. De verkoop in de vismijn was aan een vastgestelde prijs.



Om de afspraak te volgen, moest ik met de laatste tram naar Oostende en op het schip overnachten. Het was omstreeks tweeëntwintig uur toen ik daar aankwam. Wanneer ik aan boord kwam zaten daar bij mijn nonkel vier me onbekende personen. Deze wilden vis kopen. Mijn nonkel ging akkoord. Vis werd in een auto geladen en ik moest meerijden om de vis te wegen en het overeengekomen bedrag te ontvangen. Ik stapte met twee

personen in de auto en we reden naar een me onbekende bestemming. We kwamen het bassin voorbij en er stond daar een controleur met zijn armen te zwaaien dat we moesten stoppen. De ene persoon zegde tegen de bestuurder dat hij moest doorrijden. De controleur, die ik had herkend als Marcel Messiaen uit Nieuwpoort, moest opzij springen en kwam bijna in het dok terecht. Ik was erg geschrokken en vol schrik. Ik dacht aan het ergste. We stopten in een garage en voor wat ik me nog kan herinneren was het naast een café. Ondertussen had ik uit schrik mijn mes dat ik altijd bij had geopend. We stapten uit. De twee personen waren zeer vriendelijk en boden me bier aan. De vis werd gelost en gewogen. Het werd genoteerd op een briefje samen met het betaald bedrag dat ik meekreeg. Ze vroegen om er nog te kopen. Dat moesten ze vragen aan mijn nonkel. Die was akkoord. Zo zijn er nog twee transporten geweest. Ik had telkens veel geld bij me en de eerste maal heb ik een flinke fooi gekregen.

Mijn vader was één maand vroeger thuis.

Er lag in Salcombe een groot mooi jacht dat voor de vlucht naar Engeland te Nieuwpoort lag en dat mijn vader kende. Het was van een fabrikant uit Duffel. Hij was getrouwd met een Engelse vrouw en had daar een villa. Deze zocht een schipper om het over te brengen. Hij ontmoette mijn vader aan wie hij het vroeg. Mijn vader, zeer gelukkig, was direct akkoord. De fabrikant wilde hiervoor betalen wat mijn vader niet wilde. Het zijn later vrienden gebleven.

De volgende reis bracht een heel ander verhaal.

Tijdens het vissen in de nacht bleven we steken. We stopten en wonden de kor. Deze was een eindje van de boot af en we trokken deze langzaam nader. We hadden twee mijnen losgetrokken die aan het net hingen. De schipper gaf het bevel om de kor zo ver als mogelijk van het schip te brengen door de kor veel kabel te geven en het op de grond te brengen. Ik denk dat het wel 140 vadem (140 x 1,83 m.) was. De mijnen konden onverwacht ontploffen want een schip ligt niet stil. Voor verder handeling en een beter kijk op de toestand, zou gewacht worden tot het licht was. De nacht duurde een eeuwigheid. Toen het licht werd wonden we de kor en haalden die voorzichtig nader. Tot onze verwondering stelden we vast dat de mijnen er waren afgevallen zonder erg. Een hele opluchting.

Op die plaats zijn verscheidene ongevallen gebeurd en naar ik me nog kan herinneren ook de Z.5 "F ZEEBRUGGE" is daar op een mijn gelopen en ontploft. Al de opvarenden waren dood.

Toen ik één maand thuis was, kreeg ik mijn oproepingsbrief voor het leger.

AV. MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
Bestuur van het Zeewezen

Telef. : 12.51.65
Telegr. : BELGMARINE-BRUSSEL

De
Wetstraat, 90 - Brussel 4


N°
BIJLAGE

VERKLARING

Ondergetekende, Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen) Wetstraat, 90, te Brussel, bevestigt hierbij dat de genaamde VERCOUTTER Michel, geboren te De Panne, 27 April 1925 uit hoofde van zijn diensten volbracht tijdens de oorlog 1940-45, bij de Belgische Koopvaardij ten dienste van de Verbondenen, kan genieten van de voordelen voorzien door de samengeschakelde wetten van 3 Augustus 1919 - 27 Mei 1947.

Voor het toelaten tot betrekkingen bij de openbare diensten wordt belanghebbende ingedeeld bij de derde lijst van begunstigen zoals voorzien bij art. 2 van hogergenoemde samengeschakelde wetten.

Brussel, de 4 Mei 1951

DE DIRECTEUR GENERAAL,


H. DE VOS.

Mod. 733 - Bon 598 - 1950.

Dat beviel mij niet zo goed en nam contact met de "Koninklijke Federatie van de Belgische Zeelieden". Ik heb de ganse oorlog voor het leger gevaaren. De visvangst was voor het leger en wij werden betaald per stone voor ijs, mazout, olie en gereedschap. We visten met een machinegeweer geplaatst op het dek om ingeval van nood ons te verdedigen. We beschikten ook over een geweer om drijvende mijnen kapot te schieten. Was dit niet voldoende geweest om mijn land te dienen.

Er kwam snel een regeling. Er kwamen twee mannen uit Antwerpen bij me thuis en vroegen naar de oproepbrief. Nadat ze hem in ontvangst hadden genomen scheurden ze hem. Ze zegden: "De zaak is hierbij geregeld", en ze vertrokken.

De N.49.

Mijn vader ontving een brief uit Frankrijk met de mededeling dat de Duitsers het gezonken schip de N.49 in Duinkerke hadden uitgehaald. Ze hadden het schip de ganse duur van de oorlog gebruikt om mijnen te leggen. Het was achtergelaten te Cherbourg waar we het mochten gaan halen. Niemand wilde deze karwei uitvoeren. Mijn nonkel was van mening dat ik dit kon en moedigde me aan dit te doen. Nog jong en door deze aanmoediging was ik ertoe bereid. Mijn besluit besprak ik eerst met mijn vader. Die ging akkoord en vond het moedig. Ik moest me wat voorbereiden en mijn zorg betrof vooral de motor. Hiervoor ging ik met mijn vader naar Oostende op zoek naar de O.281 van Wartje Logge. Die had zijn schip verhuurd aan de BP voor levering van mazout. In dat schip was dezelfde motor geplaatst als deze in de N.49. Het was een Kromhout motor met een gloeikop. Hij toonde me alles wat ik moest uitvoeren en zeker grondig moest doen bij een motor die zolang en in niet de beste omstandigheden had stilgelegen. Ik noteerde alles zorgvuldig om zeker niets te vergeten tijdens de uitvoering. Een ganse opluchting was het voor me daar die motor eens te zien opstarten en te horen draaien. Mijn angst was verminderd.

Ik ging naar het maritiem en kreeg de nodige documenten voor drie maanden. Ze verwezen me naar de O.285 die nog altijd in dienst was voor de Navy voor verdere informatie. Dit schip zocht naar verloren schepen in Spanje, Frankrijk en Malta.

Nadat alles geregeld was ben ik afgemonsterd op de B.30 op 22 oktober 1945.

Samen met mijn twee broers mochten we mee met de O.285 op zoek naar de N.49.



Persoonsbeschrijving — Signalement

Beroep *Schipper - visscher*
 Profession
 Plaats en datum van geboorte *De Panne*
 Lieu et date de naissance *27.4.25*
 Woonplaats *Nieuwpoort*
 Domicile
 Aangezicht *Ovaal*
 Visage
 Oogen *Bruin*
 Yeux
 Haar *zwart*
 Cheveux
 Bijzondere kentekens
 Signes particuliers

Kinderen — Enfants

die den houder vergezellen — accompagnant le titulaire

Aantal — Nombre	Ouderdom — Age	Geslacht — Sexe
<i>/</i>	<i>/</i>	<i>/</i>



Handteekening van den houder
Signature du titulaire

M. Peroutter

BELANGRIJK BERICHT. — De Belgische Regeering zal de kosten van repatriëring der personen die zich naar het buitenland begeven, niet helpen dragen.

AVIS IMPORTANT. — Le Gouvernement Belge n'interviendra pas dans les frais de rapatriement des personnes se rendant à l'étranger.



Deze reispas werd afgeleverd op vertoon der volgende stukken:

Le présent passeport a été délivré sur présentation des pièces suivantes :

Reizgeleidingskaart
en
Scheepspapieren.

Landen waarvoor deze reispas geldig is
Pays pour lesquels ce passeport est valable

Voor alle landen
(zie blz. 6)

* Voor den geldigheidsduur van dezen reispas, zie het laatst hierna aangebrachte Belgische visa.

* Pour la durée de validité du présent passeport, voir le dernier visa belge apposé ci-après.

Geldig voor een tijdperk van drie maanden van af zeventien Mei tot zesden Augustus 1947 (7-5-47 tot 6-8-47)

voor den Minister van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandschen Handel, Pour le Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur,

NIEUWPOORT, den 7-5-47



DE WATERSCHOUW DER HAVEN NIEUWPOORT

A. Ruyf

* B.B. — In geen geval zal de onderhavige reispas ophouden geldig te zijn twee jaar na den datum van zijn aflevering.

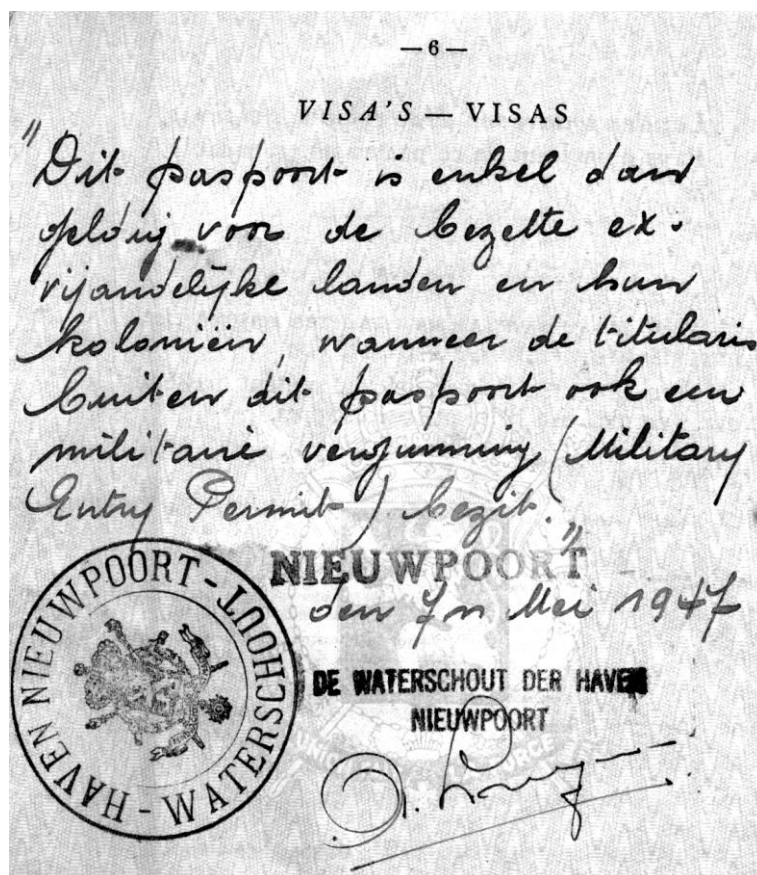
* N.B. — En tout état de cause, le présent passeport cessera d'être valable deux années après la date de sa délivrance.

‡ Hoedanigheid, handteekening en zegel van den beampte die den reispas heeft afgegeven.

‡ Qualité, signature et sceau de l'agent qui a délivré le passeport.

Op 23 oktober 1945 de dag na mijn afmonsteren, moesten ik en mijn twee broers ons aanmelden bij kapitein Aspeslag op het schip de O.285 in de haven van Oostende. We overhandigden aan de kapitein alle papieren nodig om mee te varen. We vertrokken en vaarden juist het sas binnen toen de kapitein het bericht kreeg dat hij niet naar Frankrijk mocht vertrekken. We werden van boord gezet met de afspraak om elkaar daar de volgende dag terug te ontmoeten.

De O.285 was opgeroepen om dringend hulp te gaan bieden aan het schip de O.159 "Transport" getroffen door een mijnontploffing. Er waren bij deze ramp twee overlevenden en dertien doden. De O.285 heeft in die omgeving verscheidene mijnen opgemerkt. Het leven op zee had grote gevaren. De dag daarop kwamen we zoals afgesproken terug naar de O.285. We waren daar nu niet meer alleen om mee te varen naar Cherbourg. We hadden gezelschap van twee vissers uit Zeebrugge en een visser uit Blankenberge.



Veel geld hadden we niet bij ons. We wisten dat ze te Cherbourg liever tabak hadden als betaalmiddel. Tabak had in Frankrijk een grote waarde, en was hier bij ons nogal gemakkelijk te kopen en niet te duur.

Het was op 24 oktober 1945 dat we te Cherbourg aankwamen.

Te Cherbourg gingen we samen met de andere vissers en de schipper naar het Maritiem. Daar moest nog van alles geregeld worden. De dag nadien vertrok de O.285 naar Spanje en Malta.

We stonden daar uitgeschud en we moesten daar alles zelf regelen.

Het schip lag daar een lange tijd onverzorgd. Het onderwaterschip had een enorme aangroei van mosselen die moesten verwijderd worden om met het schip te kunnen varen. We werden een plaats toegewezen en kregen een schraper. De plaats die we toegewezen waren onderzocht ik uit ervaring en voor de veiligheid op eventuele aanwezigheid van obussen. Ik wist dat de landing daar ook had plaats gehad wat me extra aandacht vroeg. Misschien ongelooflijk, maar we vonden er toch twee. We legden deze opzij waar ze ons niet konden hinderen en bakenden deze af met stokken. Op die plaats mochten we maar komen twee uur na hoog water tot twee uur voor hoogwater en tijdens dag.

Na wat kuisen konden we de motor starten. Dit was een goed teken en was een aanmoediging. Nu nog de mosselen afschrappen en enkele andere zaken. We konden varen.

De drie vissers die met ons mee waren zijn onverrichter zake terug vertrokken naar huis. De twee schepen die ze kwamen ophalen waren te zwaar beschadigd. Na acht dagen was de O.285 terug te Cherbourg waarvan we mazout kregen maar we moesten die zelf oppompen wat niet erg was. Olie hadden we ook nodig maar die konden ze ons niet bezorgen, we mochten die van schepen nemen die daar lagen en niet meer te herstellen waren. Uiteindelijk was het schip in de mate van het mogelijke klaar voor de overtocht naar Oostende. We vertrokken in gezelschap van de O.285 naar de Engelse kust waar het veiliger was, en van daar naar Oostende. Tijdens die overtocht zagen we zeer veel mijnen drijven. Het was een voortdurend uitkijken en gevaarlijk. De overtocht lukte, we hadden het schip mee naar huis. Het was totaal leeggeroofd en erg beschadigd. Grote herstellingen waren nodig om het opnieuw klaar te maken om te vissen.

Op 29 november 1945 ben ik terug aangemonsterd op de B.30. Na ongeveer vier maanden ben ik op 20 maart 1946 afgemonsterd.

Torpedo ontploft in het visnet van de N.732.

Mijn vaders schip de N.49 heb ik na de oorlog teruggehaald van Cherbourg en werd na herstel terug is in gebruik genomen onder het nummer N.732 "O. L. Vrouw van Vlaanderen". Dit schip heeft in het jaar 1957 tijdens het vissen bij South Woll in Lowestoft een torpedo in de netten gekregen en is ontploft. Het schip was erg beschadigd maar schipper Camiel Christiaen kon op eigen kracht de thuishaven van Nieuwpoort bereiken. De ontmijners zijn aan boord gekomen en hebben het net onderzocht. Resten van de ontplofte torpedo zijn in het net teruggevonden. Een geluk dat er geen gekwetsten waren. Van het voorval is er een verslag gemaakt.

De N.64 terug thuis.

De N.64 was gevlucht naar Boulogne en van daar naar Engeland. Bij zijn aankomst in Engeland is het schip ogenblikkelijk aangeslagen door de Navy voor de ganse oorlog. Na de oorlog heeft de Navy het schip zelf naar zijn thuishaven Oostende gebracht. Er was aan het schip veel te herstellen. Veel aangeslagen schepen kwamen op deze manier terug.

Na de oorlog kregen al de vissersschepen een nieuw nummer. De N.64 kreeg nummer N.745.

Op 22 maart 1946 ben ik aangemonsterd als motorist op de N 745. Dit schip was voorlopig mijn nieuwe werkschip. Op 7 mei 1946 ben ik afgemonsterd op de N.745.

Terug naar mijn vroeger schip de N.45.

Tegen die tijd was de N.45 hersteld, en had het nieuw nummer N.730. Dolgelukkig was ik terug te kunnen varen met mijn vroegere schip.

Op 8 mei 1946 ben ik aangemonsterd op de N.730. Het schip was niet in orde en er moest nog te veel hersteld worden zodat ik wat later terug afmonsterde.

Er was een matroos te weinig op de N.745 waardoor ik in die functie aanmonsterde tot 29 september 1946. Op 30 september 1946 ben ik opnieuw aangemonsterd op de N.730 als motorist. Afgemonsterd op 3 december 1946. Terug aangemonsterd op 4 december 1946 in mijn nieuwe functie als schipper. Op de N.730 heb ik gevaren tot 5 december 1949.

Vader kreeg een bericht en papieren uit Engeland met de melding dat het destijds door ons gelost vismateriaal te Brixham mocht opgehaald worden.

Ik ben afgemonsterd op de N.730 en ogenblikkelijk aangemonsterd op de N.745. Met de N.745 vaarde ik naar Brixham voor het ophalen van onze visnetten en andere vismateriaal. De bemanning kende geen Engels en ze stuurden me op pad om alles te regelen omdat ik in die taal goed mijn plan kon trekken. Daar konden we alles van ons geloste materiaal recupereren en terug meebrengen naar huis.

Doordat ik in Engeland mijn examen had afgelegd voor leerling schipper moest ik zes jaar gevaren hebben, een voorwaarde om te mogen deelnemen aan het examen voor het brevet "SCHIPPER ter VISSERIJ eerste klasse". De zes jaar had ik. Er brak een grote staking uit en niemand mocht uitvaren. Het was het ogenblik om naar de Broederschool te gaan voor een vijftal weken om te studeren en me voor te bereiden op het examen. Een deel van die vijf weken ben ik op het schip vervangen. Het examen was niet eenvoudig. Van de elf kandidaten die aan het examen deelnamen waren er maar drie geslaagd. Ik was als drieëntwintigjarige de jongste die dit brevet behaalde. Na het slagen van het examen moest ik nog 1 jaar varen als schipper tweede klas waarin geen incidenten mochten voorkomen om het definitief brevet te bekomen.

KONINKRIJK BELGIË



MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

BREVET

VAN SCHIPPER TER VISSCHERIJ EERSTE KLASSE

Ondergeteekenden, Voorzitter en Leden van de Examenjury, Ingesteld krachtens Koninklijk Besluit van 16 November 1929, bij de Nautische Afdeling der Zeevaartschool, verklaren dat de

Heer Vercoutter, Maïchel, Andreï, Corneel

geboren te De Panne, den 27 April 1925

voldoet aan de vereischten, gesteld onder 3 van art. 13 van voornoemd Koninklijk Besluit gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 10 Mei 1937, en dat hij met goeden uitslag het toepassingsexamen heeft afgelegd, ter verkrijging van het BREVET VAN SCHIPPER TER VISSCHERIJ EERSTE KLASSE.

Oostende, den 28 Juni 1949

De Leden van de Jury : De Voorzitter van de Jury :

Gezien de verklaring hierboven en gezien dat belanghebbende op 25 Juni 1949 al de vereischte voorwaarden van vaart, enz. vervulde, werd huidig brevet, namens den Minister, door Ons, Directeur Generaal van het Zeewezen afgeleverd.

Handteekening van den titularis,
M Vercoutter



Brussel, den 20 October 1949
Ingeschreven onder N^o 97/Reg. X/1116

15-10-1940

Bezoek.

De Belgen hadden Te Brixham met hun schepen een zeer mooie en moderne haven gebouwd. Er waren in die haven vier scheepstimmermannen en een technicus van Oostende die alle werken uitvoerden. Er was daar een bedrijvigheid als te Oostende.

Terwijl we tijdens de oorlog in Brixham lagen, kreeg ik twee of driemaal een brief van thuis. De brieven kwamen aan bij Mevrouw Dexter vertegenwoordigster van het Rode Kruis. Zo vlug als ze kon bezorgen ze ons die. Een lovenswaardig en vriendelijk mens zoals zo velen daar.

Toen we een drietal maanden thuis waren, kregen we bezoek van Mr. en Mevr. Dexter vergezeld van nog vijf andere personen. Ze kwamen de vijf eigenaars bezoeken en bedanken voor het inzetten van hun schip bij de redding van soldaten te Duinkerke. De eigenaars uit Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge.

Foto van de plechtigheid te Duinkerke.

Michel Vercoutter aangeduid met pijl.



KONINKRIJK BELGIE

MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN



BESTUUR VAN
HET ZEEWEZEN

De Minister van Verkeerswezen
heeft de eer te laten weten aan de
Heer Vercooter, Michel,
dat bij besluit van de Regent van 6-4-1949, het

Zee-Ereteken 1940-1945

hem toegekend werd, voor diensten tijdens de oorlog
bewezen, met volgende vermelding:

Heeft in oorlogstijd gedurende ten
minste twee jaren de gevaren der
zeevaart getrotseerd, aan boord van
schepen onder Belgische vlag.

Aldus opgemaakt te Brussel, de 9^e Mei 1949

A. Jan

Krantenartikels.

Naam van de kranten
en de uitgever zijn
onbekend.



Robert, Gustaaf, Oscar en Raymond BORREY aan het maken van een mast voor de Belgische vissers te Brixham 1943.

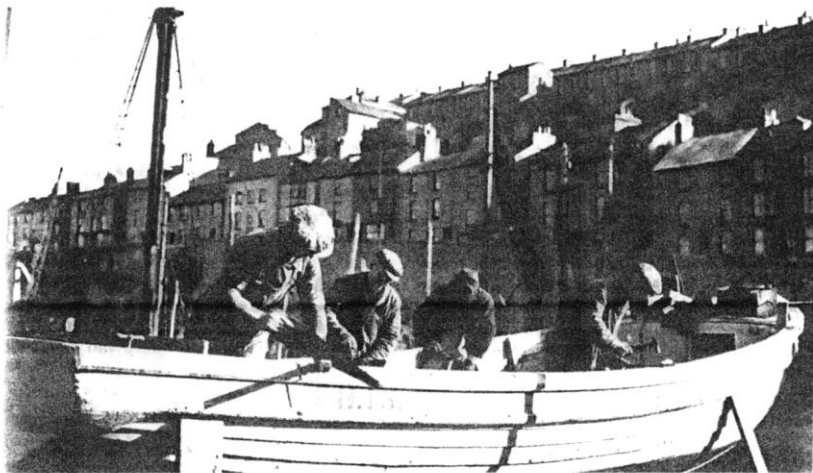


Belgische vissersvloot Brixham 1943.

7



De artikelenreeks van Jean Verleyen heeft de enorme verdienste dit hardwerkend deel van onze bevolking — de vissers — in de schijnwerper te plaatsen. De rol die zij gespeeld hebben tijdens de laatste wereldoorlog is door te weinig mensen gekend, hoofdzakelijk omdat onze vissers bescheiden mensen zijn, die niet graag met hun heldendaden te koop lopen. De redactie beschouwt het als een eer regelmatig bijdragen te kunnen publiceren. Vanwege de heer Raymond Borrey mochten we een reeks merkwaardige foto's uit de oorlogsjaren 1943 te Brixham ontvangen. Dokumenten welke we hier graag afdrucken.



Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham 1943.

Ooggetuigen hebben ons reeds verteld over de H.77 «Gilda» te Duinkerke...

Dank zij de verklaringen van Camille VERMOTTE, schipper van de N.59 «Getuigt voor Christus», en van August DECROP, motorist van dit vaartuig, weten wij dat de H.77 «Gilda» leider was van een konvooitje vertrokken vanuit Saint-Vaast-la-Hougue op 31 mei rond 11 u. 's morgens. Het konvooitje bestond namelijk uit de H.77 «Gilda», de N.59 «Getuigt voor Christus», de H.16 «Emma-Leon» met schipper Jozef VLIETINCK, bijgenaamd de «Veereman» en de D.G.772 «Sainte Julienne» van Grevelingen, onder gezag van de Belgische schipper Engel VERLEENE. De 1e juni, rond 8 of 9 u. 's morgens, was het konvooitje in de rede van Dover om naar Duinkerke te vertrekken. Bij het binnenvaren van Duinkerke, op zondag 2 juni rond 1 u. 's morgens, werd de N.59 door een torpedoboot aangevaren en ging verloren. Met de D.G.772 hebben de opgepikte drenkelingen nog een tiental minuten tussen wrakken, moesten binnenvaren om zich bij de reeds aan de steiger gemeerde H.77 te voegen en over te stappen. Dit gebeurde onder een hevig bombardement. De lucht hing vol met «flares» die door vliegers uitgeworpen waren en het was zo klaar als bij daglicht. Na een twintigtal minuten is de H.77 vol soldaten vertrokken (alléén Franse soldaten uit alle rangen).

«Op de H.77, verklaart August DECROP, waren zij maar met twee mannen, de schipper Dries GHESELLE en motorist of matroos Karel VERBEKE. Waar de andere bemanningsleden gebleven waren, weet ik niet. De schipper was gewond wegens een val aan boord. Karel VERBEKE met de bijnaam «Karel PRUME» was een moedige jongen en hij heeft, bij de evacuatie, veel verdienstelijk werk geleverd. Enkele jaren geleden is hij verdrongen op zee».

Wij weten dat Dries GHESELLE en Karel VERBEKE vanaf het vertrek uit Zeebrugge maar met twee bemanningsleden aan boord waren en niemand het schip had verlaten. Het schijnt wel dat voor de terugreis Karel VERBEKE alléén aan boord beschikbaar stond na de val in het ruim van schipper Dries GHESELLE bij de ontploffing van een bom. Hij werd echter bijgestaan door mannen van de Franse Marine Nationale en door de bemanning van de N.59. August DECROP heeft deze terugreis als volgt beschreven :

«Om beurten stonden wij op de uitkijk of aan het wiel. Met het dagen waren wij al een goed eind gevaren, toen het, opeens, potjemist werd. Wij stopten en lieten ons drijven en gelukkig, na een uurtje klaarde het op en wij ontwaarden op een vijftigtal meter van ons een visbak volgeladen met Duitse krijgsgevangenen, die ook naar Engeland gebracht werden. Wij vaarden verder en door een misverstand en te weinig zicht, liepen wij nog vast op de Goodwin Bank. De H.16 trok er ons af. In de namiddag kwamen wij dan te Ramsgate aan...».

Wij weten nog dat, bij de ontscheping te Ramsgate, de bemanningsleden van de gezonken N.59 «Getuigt voor Christus» door de Britse havenpolitie slecht ontvangen werden. Zij werden zelfs in de gevangenis opgesloten wegens gebrek aan identiteitsstukken (verloren bij het vergaan van de N.59) en ook bij gebrek aan

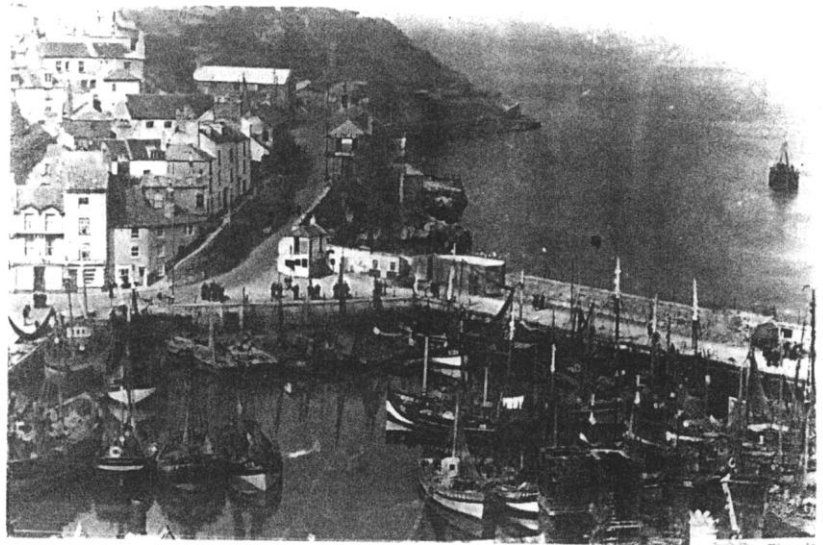
inschrijving op de monsterrol van de H.77 die zij aan wal meebracht.

Een officiële bevestiging...

De lezer zal opgemerkt hebben dat, tot nu toe, een zekere verwarring in zake juiste data bestaat. Reeds ter gelegenheid van het onderzoek van het geval van de N.59 «Getuigt voor Christus» waren wij tot de conclusie gekomen dat de N.59, de H.77, de H.6 en de D.G.772 samen op zondag 2 juni bedrijvig waren geweest en dit niettegenstaande de aarzelingen van August DECROP. Dit keer en om een lieve uitdrukking van onze vriend August DECROP zelf te gebruiken mogen wij beweren dat wij de «kinderen van God ons Heertje» zijn geweest.

Inderdaad dank zij de welwillende tussenkomst van Kolonel R. VAN ONSEM, Hoofd van de Historische Dienst van de Belgische Strijdkrachten, bij Contre-Amiral P. DUVAL, Hoofd van de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale te Vincennes (Pavillon de la Reine), heeft de Maître Principal D. LEMAIRE voor ons lange dagen werk gepresteerd en het archief over de ontruiming van Duinkerke en andere Franse havens grondig onderzocht. Wij danken zeer deze drie verdienstelijke militairen. Wij hebben zo de lijsten van de ontscheping te Ramsgate bekomen. Deze lijsten werden aan fregatkapitein PLANTE, Franse verbindingsofficier te Ramsgate, overhandigd. Het is te Ramsgate dat de meeste soldaten uit Duinkerke door de Belgische vaartuigen aangevoerd werden. De lijsten hebben betrekking op de 30 en 31 mei, de 1, 2, 3 en 4 juni, 1940. Zij zijn opgesteld in vijf kolommen : uur van aankomst; naam van het schip; aantal Britse soldaten; aantal geallieerde soldaten (gewoonlijk Fransen) en «verscheidenen» (various). De inschrijving van de namen van de vaartuigen is gedeeltelijk gebrekkig en er is bijna nooit een nationaliteit aangeduid. Naast namen, vinden we soms kenmerken die gebeurlijk aan vissersvaartuigen behoren, soms meldingen zoals : 1 lifeboat, 2 launches, 1 small driver, tug, trawler, tender, dinghy in tow. De ellende van de ontruiming herleeft in deze lijsten. Doden werden zelfs aan wal gebracht. Daarenboven zijn zekere aanbrengsten geteld van 2, 3 of meer vaartuigen samen.

Voor **zondag 2de juni**, vinden wij de volgende meldingen : 09.30 u., Gilda, 09.35 u. Lorenz (3), 09.35 u. St. Julienne, samen 173 geallieerde soldaten plus «5 Dutch refugees». Tussen deze vijf «Dutch refugees» bevonden zich zeker de drie bemanningsleden van de N.59 «Getuigt voor Christus». De Britse overheid die het Westvlaams van onze vissers had gehoord heeft hen zeker als Hollanders aangezien. De Britten begrijpen dikwijls moeilijk het Vlaams en de leuze «This is double Dutch for me» is wel bekend. Het volgend vaartuig komt twintig minuten later, om 09.55 u. en het is de «Emma Lion» (sic) met 29 geallieerde soldaten aan boord. Op te merken valt dat de «officiële» cijfers van de gereede soldaten door velen betwist worden en als «benaderend» of liever als een minimum dienen beschouwd te worden. Nu begrijpen wij alles, het verlies van de N.59 rond 1 u. 's morgens vóór Duinkerke, het binnenvaren gedurende een tiental minuten met de D.G.772, het vertrek van de H.77 een twintigtal minuten later, een uurtje stop in de morgenmist, de stranding op de Goodwin Bank en de hulp van de H.16. De H.77 (sneller) komt de



Belgische vissersvloot.

eerste gevolgd door de D.G.772 en de tragere H.16 komt twintig minuten later.

Een tweede reis naar Duinkerke...

Dank zij dezelfde lijsten van Fregat-Kapitein PLANTE en opnieuw dank zij een korrekte inschrijving, mogen wij beweren dat de H.77 «Gilda» vanuit Ramsgate naar Duinkerke terugvertrokken is. Wij vinden namelijk de volgende melding voor maandag 3de juni : 08.20 u., Gilda, 67 geallieerde soldaten en 16 «Belgiens». Wie waren deze Belgen? Een vorig verslag van de Maître Principal Dominique LEMAIRE had reeds gemeld : «H.77 GILDA (DUNKERQUE) (Armée à Ramsgate le 2 juin et ramena de Dunkerque 80 soldats) (Cf Archives de la Marine, sous-série TTN25, document «renseignements sur l'évacuation de Dunkerque, juin 1940» et rapport du capitaine de frégate Plan-te». Wij weten dat schipper Dries GHESELLE onmiddellijk na de eerste ontscheping te Ramsgate op zondag 2de juni naar het hospitaal werd vervoerd maar er is reden te vermoeden dat Karel VERBEKE aan boord is gebleven en de tweede reis naar Duinkerke met mannen van de Franse Marine Nationale heeft gemaakt.

Het schijnt dat de H.77 «Gilda» daarna op eigen kracht en altijd met Karel VERBEKE aan boord tot Saint-Vaast-la-Hougue is teruggekomen. Wij vinden inderdaad geen melding van dit vaartuig in het konvooi op 6 juni door de sleepboot GOLIATH gesleept.

Speciale zending naar Saint-Valéry-en-Caux of «Mission 44»...

In de artikels betreffende de N.58 «Abel DEWULF» en de H.16 «Emma-Leon» hebben wij reeds gezegd dat deze zaak het voorwerp van een bijzonder artikel zou uitmaken en dat het gaat over een andere zending dan deze waarvan Ere-Luitenant-Kolonel (R.) P. EYGENRAAM het relaas heeft gegeven. Daar de H.77 «Gilda» de konvooleider van deze zending was is het gepaste ogenblik gekomen erover te spreken.

Deze zending was ons reeds in het kort gekend door het logboek van de N.58 «Abel DEWULF» waarvan uittreksels hieronder :

«14 juni : vertrokken naar St-Valéry-en-Caux 's morgens om 5 u. met de H.77, H.51, N.58. Gilbert en Maurice hebben mij vóór het vertrek verlaten. Ik heb twee Franse Mariniers als bemanning gekregen door de Heer DEPOORTER, Waterschout, die aan boord van de H.77 mede vertrok. Bij Antifer door kleine Franse torpedoboten gestopt en gevraagd waar wij naar toe gingen : deze lieten ons weten dat St-Valéry-en-Caux reeds twee dagen bezet was door den duitsch. Daarna bij Antifer bij brandend passagiersschip geweest : vele doden dreven er rond. Dan teruggekomen tot vóór Le Havre; op zij gegaan van halfgezonken Franse stoomboot om mitrailleurzen af te doen; na 1.30 u. terug vertrokken daar het daar te gevaarlijk was voor de vliegers. Enkele uren later zwaar gebombardeerd door een twintigtal Duitse vliegers. Gelukkig niemand getroffen. 15 juni : rond 6 u. 's morgens terug aangekomen te St-Vaast-la-Hougue...»

Wij hebben dus aan Hippoliet BEYEN, de moedige schipper van de N.58 «Abel DEWULF», een meer uitgebreid verslag gevraagd.

«Betreffende de speciale zending te Saint-Valéry-en-Caux, ben ik zeker dat dit gebeurde op 14 juni. Om 4.30 u. 's morgens is de Heer DEPOORTER met de motorloodsboot aan boord gekomen. Hij had mijn schip nodig. Ik mocht eraf gaan. Ik zegde tegen hem dat ik aan boord zou blijven maar dat mijn bemanning eraf zou gaan. Hij was akkoord en hij zou mij een andere bemanning bezorgen. Gilbert DE-COSTER en Maurice VANDENABEELE zijn dus niet gegaan. De Heer DEPOORTER is dus rond 6 uur teruggekomen met 2 Franse Marinieren en wij zijn dan tezamen met de H.77, H.51, H.4 en H.41 (van deze laatste weet ik niets zeker en ik ben dat misschien vergeten) vertrokken voor deze tragische reis naar Saint-Valéry-en-Caux. Na enkele tijd is de H.4 teruggekeerd. De Heer DEPOORTER was aan boord van de H.77 die was bewapend met twee mitrailleurzen. De N.58 en de H.51 hadden elk 2 Franse matrozen met elk een geweer en enkele kogels.

Bij Antifer, hebben wij onze Belgische «Pirapolis» van de Compagnie Maritime Belge die in brand stond gezien. Hij was geankerd en lag

Fransen : <<Bravo voor de kleine Belgen>>

Veel schippers durfden niet, maar O.204 <<Madeleine-Hubertine>> ramde geklemde brug en kreeg ze open

«Wij slaagden erin de zware draaibrug, die tijdens het bombardement klem geraakt was, open te beuken. Hierdoor konden de vissersvaartuigen die in het dok opgesloten zaten, de haven uitvluchten».

Schipper Eugène Major en machinist Omer Van den Bergen van de O.204 «Madeleine-Hubertine» schreven hiermee op 22 mei '40, daags na het moordend bombardement van Dieppe, een heus bravourestukje op hun naam. Wellicht hebben zij aldus het leven van heel wat landgenoten gered, want Dieppe kreeg het in de daaropvolgende dagen nog zwaar te verduren vanwege de Luftwaffe.

Eerst naar huis

Omer Van den Bergen (1903-1992): «Nadat de Duitsers in

september '39 Polen waren binnengevallen, wilden wij wegens het mijnnegevaar de visserij niet meer bedrijven op de Witte Bank, ten noorden van Denemarken. Wij visten daarom aan de zuidwestkust van Groot-Brittannië.»

«Op 10 mei '40 liepen wij binnen in Milford Haven, waar wij onze vangst verkochten voor 420 Pond. Er lag nog een achttal andere vissersvaartuigen. Wij hoorden op de Belgische radio dat alle schepen tot nader order in Engeland moesten blijven. De Britten stonden ons op 11 mei toch toe naar België terug te keren».

Op de vlucht

«Franse torpedobootjagers verplichtten ons echter in Boulogne binnen te lopen. Toch geraakten wij op donderdag 16 mei in Oostende. 's Anderendaags vertrokken wij met familieleden en vluchtelingen - een twintigtal in totaal - naar Dieppe. Onderweg liepen wij wel even in

Nieuwpoort binnen om er een bemanningslid, Maurice Cloet, een neef van de reder Henri Cloet, op te pikken. Toen wij op zaterdag 18 mei 's voormiddags in Dieppe aankwamen, waren daar al heel wat Belgische vissersvaartuigen verzameld».

Omer Van den Bergen en reder Cloet zagen op dinsdag 21 mei vanop de zeedijk de O.288 «De Normandie» vlak voor de haven in de lucht vliegen. Wat later bracht een voltreffer de O.309 «Indépendance II» tot zinken. «De lijken dreven in het visserijdok», herinnert zich Van den Bergen.

De uitbraak

«Daags na het bombardement kregen wij toelating van de Fransen om te vluchten. De brug tussen de open voorhaven en het visserijdok was echter ingevolge een bominslag klemvast; veel vissersvaartuigen zaten ingesloten.»

«Eerst heeft de O.308 «Jan Denye», een houten schip dat

wegens de zonderlinge vorm van zijn stuurhut «De Predikstoel» genoemd werd, tot driemaal toe tevergeefs geprobeerd de brug open te duwen. De schippers van de stalen O.350 «Roi Léopold» en O.310 «De Zeemeeuw» durfden niet, uit vrees voor schade. De O.124 «De Heilige Familie» en de O.204 zijn er dan hard tegenaan gegaan. Vijftien tot twintig keer beukten wij, met de motor op volle kracht, tegen de zware draaibrug. Toen wij er uiteindelijk in slaagden haar open te duwen, riepen de Fransen: «Bravo pour les petits Belges».

«De O.204 was een sterk stalen schip», getuigt Van den Bergen, «toch werd de steven fel beschadigd».

«Toen wij even later in vrije zee waren, vloog een Duits vliegtuig laag over ons heen. Wij zagen de piloot ons toewuiven!»

«Wij voeren rechtstreeks naar Brixham», aldus Omer Van den Bergen. «Wij werden er goed onthaald en vergast op melk en chocolade».



Machinist Omer Van den Bergen, de uitbreker van Dieppe

Stalen vaartuig "Normandie" in de lucht



door J.M. Pylyser

Dieppe werd een «schuilhaven»

»De haven van Dieppe, op zowat één dag vaart van onze kust, was in de meidagen '40 de geschikte verzamelaarsplaats voor vissersvaartuigen. In de Eerste Wereldoorlog waren de Belgen er welkom, waarom nu niet?

De H.81 «Madeleine-Camille» van reder Anselmus Beernaert, die op 10 mei de visvangst aan de Britse zuidkust had stopgezet, werd 's anderendaags ter hoogte van Beachy Head door een kustwachter, tot groot ongenoegen van schipper Raphaël Beyen, naar Dieppe gestuurd. Er waren toen al een dertigtal Belgische vissersschepen, uit Zeebrugge en Oostende, in die haven verzameld. De Fransen wilden geen enkel nog laten vertrekken.

Toen de toestand in België alsmat hachelijker werd, voeren op zaterdag 18 mei de eerste vaartuigen met vluchtelingen in Dieppe binnen. Diezelfde avond om 23 u. ondernamen de Duitsers hun eerste luchtraid op de haven. 's Anderendaags kwamen nog meer Belgen toe en 's avonds was er een tweede bombardement; er werden ook magnetische mijnen gedropt voor de haven.

Ondanks het verbod van de Fransen vluchtte de H.81, met een aantal anderen, op maandag 20 mei naar F camp.

«Ga je mee naar Engeland?» vroeg kapitein Maurice Lenaers van de O.288 «Normandie» op dinsdag 21 mei in Dieppe aan schipper Rafael Vercouter. Diens zoon Michel, amper 15 maar reeds matroos aan boord van de N.45 «Hernieuwen in Christus», herinnert zich dat ze toen met een zevental Vlaamse vissersvaartuigen naast elkaar in de voorhaven gemeerd lagen. «De N.45 moest helpen om de «Normandie», die het dichtst tegen de kade lag, te laten afvaren. Maar mijn vader verkoos in Frankrijk te blijven, zoals zijn ouders in de eerste wereldoorlog», aldus Michel Vercouter.

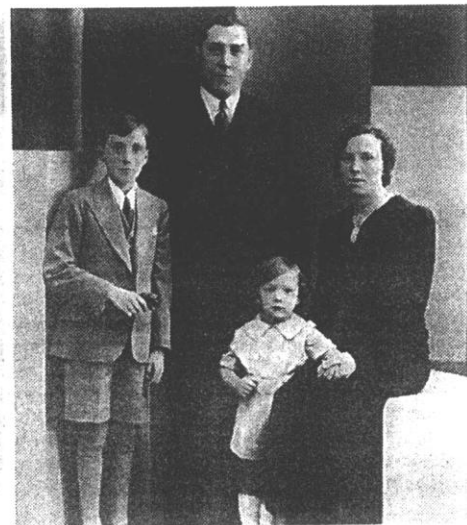
De «Normandie» - een stalen vaartuig van 137,42 BRT met een motor van 240 PK, gebouwd bij Beliard in 1936 - voer, ondanks het verbod van de Franse overheid, om 15.07 u. de haven uit. Nauwelijks buiten de kop van de pier kwam een magnetische mijn tot ontploffing. Een zwarte rookzuil steeg uit het water op, de visliet werd torenhoog geslingerd en plofte met donderend geraas in zee. Enkele seconden later was er van het prachtig schip geen spoor meer te bekennen. De nabijgelegen vuurtoren zag zwart van de stookolie.

Naast de kapitein, diens vrouw en drie kinderen, motorist Henri

Lenaers en echtgenote, en de matrozen Robert en Leon Meulemans en Lievin Bogaert, bevonden zich nog een onbekend aantal

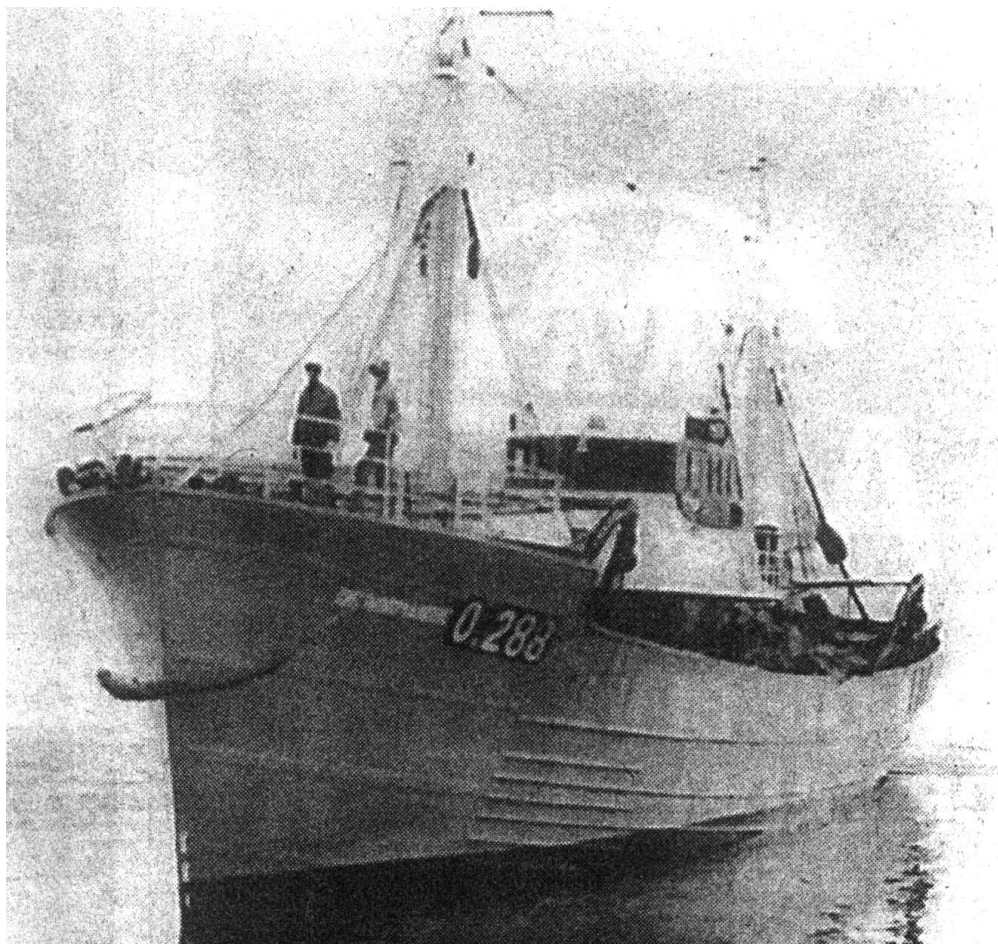
vluchtelingen aan boord. Geen enkele van de ca. 30 opvarenden overleefde de klap.

Mede-eigenaar August Lenaers die met de O.312 «De Zeester», een houten vaartuig, de weg voor de «Normandie» had gebaand en de teloorgang van zijn schip en familieleden met eigen ogen had aanschouwd, bleef nog een hele tijd tevergeefs zoeken naar eventuele drenkelingen. Een groot aantal Belgische vissers hadden vanop het strand met verbijstering en afgrijzen het roekeloos vertrek en de vernieling van de O.288 gadegeglagen. Even later werden zij door Duitse vliegtuigen beschoten.



Het gezin Gerard Coopman - op foto in 1938 - bleef op 21 mei 1940 wonderlijk gespaard bij de ramp met de «Normandie»

O.288 "Normandie" één van de modernste van onze vooroorlogse vloot.



Op nippertje aan de dood ontsnapt

Hoewel de ramp van de O.288 een dertigtal slachtoffers eiste, zijn hierbij toch een drietal schepelingen met hun gezin aan de dood ontsnapt.

Medeëigenaar August Lenaers -die sinds de afvaart uit Oostende als schipper fungeerde omdat Tuur Lusyne er zijn familie niet wou achterlaten (hij zou uiteindelijk toch als schipper van de O.309 «Indépendance II» in Dieppe terecht komen)-, wilde wegens de magnetische mijnen niet met de stalen «Normandie» naar Engeland varen.

Zijn broer Maurice nam dan

maar de functie van kapitein over. August Lenaers zelf voer met de houten O.312 «De Zees-ter» ongehinderd over de magnetische mijn, die de hem volgende O.288 fataal zou worden.

Motorist Gerard Coopman en stuurman Leonard Zonnekeijn waren bij het vertrek van de O.288 evenmin aan boord. Ze waren hun vrouw en kinderen gaan zoeken, die per tram, trein, autostop en te voet uit Oostende op komst waren. Deze laatsten bereikten de «Normandie» kort voor haar vertrek en konden er na hun uitputtende tocht wat eten en

zich verfrissen.

De vrouwen wezen nochtans het aanbod van Maurice Lenaers, om mee te vertrekken naar Engeland, af. Ze wilden hun echtgenoten niet achterlaten.

Gerard Coopman vond zijn gezinsleden 's avonds terug in de klippen van Dieppe, waar ze waren gaan schuilen voor de steeds aanhoudende bombardementen.

Omdat Maurice Lenaers een aantal bemanningsleden mankeerde, vroeg hij Lievin Bogaert van de O.69 met de «Normandie» mee te varen. Het was diens noodlot.

«Spion» opgepakt

Kort na de ramp met de «Normandie» deed er zich nog een ongewoon incident voor: «Op een tiental meters van ons af werd op de kade plots een «spion» opgepakt. Het was een burger van zowat 35 jaar. «Hij kreeg slagen en schoppen», herinnert Michel Vercoutter zich, «mijn vader besliste meteen dat niemand nog van boord mocht!»

Volgens Albert Brouckxon, een opvarende van de O.309 «Indpendance II», die ook in de haven lag, zou Louis Morel de spion zelfs een messteek hebben toegebracht. «Lowietje de Fransman» -zo heette Morel in de volksmond- was de enige overlevende van zeven broers in de Slag van Verdun, en koesterde derhalve een hevige haat tegen de Duitsers. Morel die, hoewel van Franse nationaliteit, al vele jaren op Belgische vissersvaartuigen voer, is na de gebeurtenissen in Dieppe naar Engeland gevlucht».

Volgens Albert Brouckxon, een opvarende van de O.309 «Indpendance II», die ook in de haven lag, zou Louis Morel de spion zelfs een messteek hebben toegebracht. «Lowietje de Fransman» -zo heette Morel in de volksmond- was de enige overlevende van zeven broers in de Slag van Verdun, en koesterde derhalve een hevige haat tegen de Duitsers. Morel die, hoewel van Franse nationaliteit, al vele jaren op Belgische vissersvaartuigen voer, is na de gebeurtenissen in Dieppe naar Engeland gevlucht».

Hospitaalhaven getroffen door oorlogsgruwel

«Met eigen ogen zag ik hoe de Duitsers op zaterdag 18 mei, omstreeks 23 u., een vreselijke slachting aanrichtten onder de gewonde soldaten en het verplegend personeel van twee witgeschilderde en met rode kruisen herkenbare Britse hospitaalschepen in Dieppe».

Robert Ouvry, die later voorzitter zou worden van de Koninklijke Jacht Club Oostende, was kort na de Duitse inval als lichtmatroos aangemonsterd aan boord van het hydrografisch schip «Paster Pype».

Nog dezelfde avond liep dit schip in Dieppe binnen, waar het werd afgemeerd in de achterhaven. Aan de overzijde van het dok lagen reeds de twee Britse hospitaalschepen, vol gekwetste soldaten.

«'s Anderendaags werd Dieppe voor 't eerst gebombardeerd» aldus Robert Ouvry; «Ik bleef dichtbij de uitgang staan om te kijken waar de bommen vielen, maar Franse gendarmes duwden mij naar binnen. Na het bombardement liep ik terug naar de «Paster Pype». De achter hem gemeerde Tilbury-boot «Amethyst» evenals de twee Britse hospitaalschepen aan de overkant stonden in brand. Eén van deze laatste kapseisde; ik zag tientallen gekwetsten en verplegers vanop het dek in het dokwater glijden. Er daagde geen hulp op».

Op de kade, vlakbij de hospitaalschepen, was ook een rodekruistrein vol gekwetsten totaal vernield. Ontdaan door dit gruwelijk schouwspel sloeg Robert Ouvry op de vlucht.

NA DE OORLOG



Mijn Noordzee

*Ik stond op een morgen aan 't eenzame strand,
met beide voeten , in 't mulle zand
mijn blik ging naar de grillige duinen
met groene en ook zandkleurige kruinen
en 'k voelde de stilte, de vredige rust
van onze dierbare Noordzeekust*

*Ik lag op een middag, in 't lauwarme zand
één woelige bende, overal op 't strand
mijn haren gestreeld door een vluchtige wind
ik voelde me zo gelukkig en ik ontwaarde
dat niets in het land onze kust evenaarde*

*Ik liep op een avond, langs 't verlaten strand
'k zag er verliefden , samen hand in hand
'k zag hoe de golven, met grillege bochten
hun eeuwige weg langst de stranden zochten
'k hoorde het ruisen van de zee, zo zacht
en 'k voelde de stilte, de rust van de nacht*

Marcella Lapon

Mijn zeemansboek.

Het zeemansboek draagt het nummer van het algemeen stamboek der zeevissers.

Het zeemansboek bevat tevens de volgende gegevens:

1° de persoonsbeschrijving van de titularis, zijn naam en zijn voornamen, de datum en de plaats van zijn geboorte, zijn woonplaats, de hoedanigheid waarin hij volgens de arbeidsovereenkomst is aangenomen, alsmede zijn erkenningsnummer;

2° de datum van de eerste arbeidsovereenkomst, de naam en het nummer van het vissersschip, de brutotonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper;

3° de datum en plaats van het beëindigen van de eerste arbeidsovereenkomst;

4° vervolgens de data en plaatsen van het sluiten van de volgende arbeidsovereenkomsten en de data en plaatsen van het beëindigen ervan, de naam en het nummer van het vissersschip, de bruto tonnenmaat ervan, het motorvermogen en de naam van de schipper.

Het zeemansboek bevat bovendien de belangrijkste bepalingen van deze wet.

Aanmonsteren!

Betekenis:

In dienst nemen van schepelingen voor een reis.

Daarbij wordt de monsterrol getekend en het monsterboekje overlegd.

Afmonsteren!

Betekenis:

Het dienstverband op een bepaald schip beëindigen. Bij de afmonstering aan het einde van de reis wordt de gage uitbetaald.

Persoonsbeschrijving op 2.10.46			
Gestalte	Oogen	Haar	Gelaatskleur
1m 86	Bruin	Luzant	Gesond
Vingerdruk	Huidbeprikking of andere bijzondere teekens.		
	geen		
Algemeen Stamboek van <i>Antwerpen</i> N° <i>577/1000</i>			
Stamboek van N°			
Handteeken van den zeeman			
			
			
(Voor adres, zie laatste bladzijde)			

KONINKRIJK  BELGIË

KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSCHERIJ.

ZEEMANSBOEKJE

afgeleverd aan :

Naam Vercoutter

Voornamen Michiel

Geboren te : De Panne

den : 27 april 1925

Zoon van : Raphaël

en van : Georges et Berthe

Nationaliteit : Belg

Med. 139 - Bon 37 - 1939

Afgeleverd te Antwerpen den 27 april 1946

 De Waterschout,



Verworven diploma's, brevetten en getuigschriften.

AARD	Nummer	Datum van aflevering	Visum van Waterschout
Brevet Motorist 500 PK	343 Reg <u>XII</u> a	24 10 51	De Oefent der Reevaart- politie.
Dipl: schipper ter Visserij II Klasse	n: 402 Reg <u>VIII</u>	9. 7. 46	
Dipl: schipper ter Visserij I Klasse	n: 97 Reg <u>XIII</u>	20 10 49	
Examen Radio		5. 4 52	

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 49 Popieul ibugust	Jonggen	Nieuwpoort 7. 9. 39
N. 59 Vermoots bamiel	Jonggen	Nieuwpoort 27. 12. 39
N. 49 Popieul ibugust	Jonggen	Nieuwpoort 14. 5. 40
N. 45 mk 100PK	matroos	18. 5. 1940
N. 53 mk 95PK	"	17. 10. 1941
N. 53 " "	"	18. 11. 1941
N. 53 " "	"	4. 8. 1942
N. 53 " "	"	11. 8. 1942
N. 45 mk	matroos	12. 3. 1943
B 30 mk	matroos	26. 7. 1945

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inscheping.		
		J.	M.	D.
Visserij	Nieuwpoort 25. 9. 39 Overdracht			19
Visserij	Nieuwpoort 10. 1. 40			14
Visserij	Nieuwpoort 1940	-	-	2
Visserij	Nieuwpoort 17. 5. 1940		11	24
"	Nieuwpoort 23. 7. 1942		1	1
"	Nieuwpoort 1942		8	6
"	Nieuwpoort 1942		-	7
"	Nieuwpoort 1943		7	1
"	Nieuwpoort 1943	1	1	20
"	Nieuwpoort 1945			15
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.		3	7	19

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
B. 30 mk	matroos	11. 8. 1945
B. 30 mk		29. 11. 1945
B. 30 mk		14. 12. 1945
B. 30 mk N. 745 mk	matroos	22. 3. 1946
N. 730 mk		8. 5. 1946
N. 730 mk	matroos	10. 7. 1946
N. 745 mk		17. 8. 1946
N. 730 mk		30. 9. 1946
N. 730 mk		18. 11. 1946
N. 730 mk	schipper	12. 12. 1946
N. 730 mk	schipper	6. 8. 1947
N. 730 mk	idem	22. 5. 1948

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
	Overdracht	3	7	19
	22. 10. 1945	-	2	12
	30. 11. 1945	-	-	2
	20. 2. 1946	-	3	7
	7. 5. 1946	-	1	16
	31. 5. 1946	-	-	24
	30. 8. 1946	-	-	21
	29. 9. 1946	-	1	23
	7. 10. 1946	-	-	8
	2. 12. 1946	-	-	6
	1947-1947	-	7	25
	4. 48	-	8	12
	9. 5. 49	-	11	18

Over te dragen | 6 | 4 | 13
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N 730 mk	Schipper	Nieuwpoort 26. 2. 49
N 761 mk	Schipper	Nieuwpoort 16. 12. 49
N 761 mk	Schipper	Nieuwpoort 22. 12. 49
N 761 mk	Schipper	Nieuwpoort 26. 12. 50
N 761 mk	Schipper	Nieuwpoort 24. 1. 51
N. 761	mid -Schipper	26. 12. 51
N. 211	mk-150PK Schipper	25. 8. 52
N. 211	" Schipper	1. 6. 53
N. 211	" Schipper	27. 8. 53
N 211	" Motorist	18. 2. 54

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
	Overdracht			
	Nieuwpoort 5. 12. 49		2	10
	Nieuwpoort 21. 12. 49			6
	Nieuwpoort 26. 12. 50	1		5
	Nieuwpoort 13. 1. 51		1	18 18.5
	Nieuwpoort 25. 12. 51			2
	Nieuwpoort 16. 8. 52		7	21
	Nieuwpoort 28. 4. 53		8	4
	Nieuwpoort 26. 8. 53		2	26
	Nieuwpoort 6. 2. 54		5	11
	Nieuwpoort 9. 3. 54			20

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonmaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N 211 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 10. 3. 54
N 211 idem	Schipper	Nieuwpoort 18. 8. 54
M. 211 MK 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 4-1-1955
M. 211 MK 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 1-4-1955
M. 211 MK 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 31-8-1955
N. 211 idem	Schipper	Nieuwpoort 13. 3. 56
N. 211 1/4 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 21. 8. 56
N. 730 1/4 100 PK	Schipper	Nieuwpoort 13. 11. 56
N. 762 1/4 200/150 PK	Schipper	Nieuwpoort 8. 1. 57
N. 762 63-41 AS 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 7. 1. 58

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
Sissery	Nieuwpoort 17. 8. 54	-	5	8
idem	Nieuwpoort 20. 12. 54	-	4	3
idem	Nieuwpoort 4. 3. 55	-	2	21
idem	Nieuwpoort 10. 8. 55	-	5	-
idem	Nieuwpoort 7. 2. 55	-	5	8
idem	Nieuwpoort 20. 8. 56	-	5	8
idem	Nieuwpoort 17. 9. 56	-	-	28
idem	Nieuwpoort 11. 11. 56	-	-	9
idem	Nieuwpoort 7. 1. 58	1	-	-
idem	Nieuwpoort 6. 5. 58	-	3	29

(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

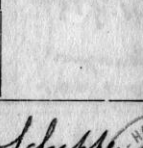
Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonmaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 730 100 PK	Schipper	Nieuwpoort 25. 5. 58
N. 730 100 PK	Schipper	Nieuwpoort 28. 5. 58
N. 211 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 28. 6. 58
N. 762 200 PK	Schipper	Nieuwpoort 10. 7. 58
N. 762 150 PK	Sch. c. b. k.	Nieuwpoort 3. 5. 59
N. 762 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 30. 6. 59
N. 762 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 9. 7. 59
N. 762 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 19. 9. 59
N. 762 63-41 AS 150 PK	Schipper	Nieuwpoort 18. 2. 60

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
Overdracht vondst viny.	Nieuwpoort 27. 5. 58	-	-	19
..	Nieuwpoort 27. 6. 58	-	1	-
..	Nieuwpoort 9. 7. 58	-	-	12
..	Nieuwpoort 28. 5. 59	-	10	14
..	Nieuwpoort 23. 6. 59	1	-	-
..	Nieuwpoort 8. 7. 59	-	-	9
..	Nieuwpoort 18. 9. 59	-	2	6
..	Nieuwpoort 10. 2. 60	-	4	23
..	Nieuwpoort 13. 7. 60	-	-	26

(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N.763 B.T. 72.93 P.K. 145	<i>Motorist</i> 	NIEUWPOORT 30.8.1960
N.762 B.T. 63.41 P.K. 150	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 9.9.1960
N.762 B.T. 63.41 P.K. 150	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 20.7.1961
N.762 B.T. 63.41 P.K. 150	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 31.10.1961
N.762	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 21.3.62

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
	Overdracht	J.	M.	D.
<i>Middelburg</i> 	NIEUWPOORT 8.9.1960	-	-	10
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 19.7.1961	-	10	11
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 26.9.1961	-	2	7
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 14.2.62 24.62		3	15
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 2.4.62			13

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N.763	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 28.9.62
N.762 B.T. 63.41 P.K. 150	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 8-5-63
N.765 B.T. 73.70 P.K. 145	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 11-3-64
N.762 B.T. 63.41 P.K. 150	<i>Motorist</i> 	NIEUWPOORT 25-4-64
N.763 B.T. 72.93 P.K. 145	<i>Schipper</i> 	NIEUWPOORT 6-5-64

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
	Overdracht	J.	M.	D.
<i>Bresay</i> 	NIEUWPOORT 8-10-62	-	-	11
	NIEUWPOORT 17-6-63	-	-	29
<i>Zeevissary</i> 	NIEUWPOORT 22-4-64	-	1	12.
<i>Zeevissary</i> 	NIEUWPOORT 5-5-64	-	-	11
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 19-5-64	-	-	14

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 762 BT. 63.41 P.K. 150	<i>matros- matros</i> 	NIEUWPOORT 19-6-64
N. 762 BT 63.41 PK 150	<i>SK</i> 	14-7-64 NIEUWPOORT
N. 761 BT. 56.87 P.K. 150	<i>matros</i> 	NIEUWPOORT 20-11-64
N. 763 BT 72.93 PK 145	<i>SK</i> 	NIEUWPOORT 27-11-64
N. 765 BT 73.70 PK 145	<i>AB</i> 	NIEUWPOORT 8-1-65

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inscheping.		
		J.	M.	D.
<i>midstoken slogruising</i>	Overdracht NIEUWPOORT 30-6-64 	-	-	12
	NIEUWPOORT 18-8-64 	-	1	15
	NIEUWPOORT 25-11-64 	-	-	6
	NIEUWPOORT 11-12-64 <i>id.</i> 	-	-	15
	NIEUWPOORT 18-1-65 <i>id.</i> 	-	-	11
	Over te dragen			

(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 762 BT. 63.41 PK. 150	<i>Schipper- matros</i> 	NIEUWPOORT 16-2-65
BT. 63. N. 762. PK. 150.	<i>Matros</i> 	Oostende. 24.65.
N. 765. BT. 73.70 PK. 145	<i>SK</i> 	NIEUWPOORT 1-6-66
BT 73 N. 763 PK 145	<i>Mak matros</i> 	Oostende 18.1.67
N. 762 BT 63.41 PK 150	<i>matros</i> 	NIEUWPOORT 6-4-1967.

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inscheping.		
		J.	M.	D.
<i>Geevinsing</i>	Overdracht Nieuwpoort 22.2.65.	-	-	7
<i>idem</i>	OOSTENDE 16-5-65 	-	1	5
<i>idem</i>	OOSTENDE 13.6.1966 	-	-	13
<i>idem</i>	OOSTENDE 25.1.67	-	-	8
<i>id.</i>	NIEUWPOORT 8-4-1967 	-	-	3
	Over te dragen			

(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 765 BT 73,70 PK 200	Schipper	NIEUWPOORT 14-4-1967
N. 763 BT 72,93 PK 145	Matroos motorist	NIEUWPOORT 16-6-1967
N. 765 BT 73,70 PK 200	Matroos	NIEUWPOORT 25-7-1967
N. 763 BT 72,93 PK 145	Matroos	NIEUWPOORT 18-8-1967
N. 763 BT 72,93 PK 145	Schipper	NIEUWPOORT 2-12-1967

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
	Overdracht	J.	M.	D.
Secursierg	NIEUWPOORT 24-4-67	-	-	11
id.	Oostende 29-6-1967	-	-	14
id.	OOSTENDE 16-8-67	-	-	23
id.	NIEUWPOORT 29-8-1967	-	-	12
id.	NIEUWPOORT 5-12-1967	-	-	4

Over te dragen

1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 762 BT 72,93 PK 150	Schipper	NIEUWPOORT 24-1-1968
BT. 73 N. 765 PK. 200	Schipper	Oostende 25.5.68
BT. 63 N. 762 PK. 200/150	Schipper	Oostende 26-6-68
N. 763 BT 72,93 PK 240	Matroos	Nieuwpoort 4-10-1968
N. 763 BT. 72 PK. 140	Matroos motorist	OOSTENDE 17-10-68

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
	Overdracht	J.	M.	D.
Secursierg	Nieuwpoort 7.2.68.	-	-	11
id.	Oostende 25.6.68.	-	-	14
id.	OOSTENDE 4.7-68	-	-	9
id.	NIEUWPOORT 7-10-1968	-	-	4
id.	Oostende 29-10-68	-	-	13

Over te dragen

(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 762 BT 63,41 PK 150	Schipper	NEUWPOORT 7-11-1968
N. 763 BT 72,93 PK 240	Machinist	NEUWPOORT 13-12-1968
N. 763 idem	Machinist	NEUWPOORT 25-1-1969
N. 762 BT 63,41 PK 150	Schipper	NEUWPOORT 9-5-1969
N. 763 BT 72,93 PK 240	Schipper	NEUWPOORT 2-10-1969

Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping		
	Overdracht	J.	M.	D.
zeevaring	NEUWPOORT 10-12-68	-	1	4
idem	NEUWPOORT 8-1-1969	-	-	26
idem	NEUWPOORT 30-1-1969	-	-	6
idem	NEUWPOORT 17-6-1969	-	1	9
idem	OOSTENDE 10 69	-	-	26

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.

Aanmonsteringen		
Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 763 BT 72,93 PK 240	Machinist	NEUWPOORT 6-11-1969
N. 763 idem	Machinist	NEUWPOORT 28-4-1970
N. 763 idem	Machinist	NEUWPOORT 24-9-1970
N. 765 BT 73,70 PK 200	Machinist	Neuport 19.3.71
N. 765 idem	Schipper	NEUWPOORT 23-4-1971






Afmonsteringen				
Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping		
	Overdracht	J.	M.	D.
zeevaring	NEUWPOORT 10-11-1969	-	-	5
idem	NEUWPOORT 8-5-1970	-	-	11
idem	OOSTENDE 21.10.70	-	-	28
idem	NEUWPOORT 22-4-71	-	1	4
zeevaring	NEUWPOORT 5-5-71	-	-	13

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.






Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 762 BT 63,41 PK 150	Schipper 	NIEUWPOORT 2-11-1971
N. 762 idem	Schipper 	NIEUWPOORT 29-3-1972
N. 765 BT 73,70 PK 200	Matevos 	NIEUWPOORT 3-6-72
N. 762 BT 63,41 PK 150	Matevos 	NIEUWPOORT 12-8-1972
N. 765 BT 73,70 PK 200	Schipper 	Nieuwpoort 16.1.1973

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
<i>Zeevrucht</i> 	Overdracht OOSTENDE 2-11-71			
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 14-4-1972	-	-	16
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 14-6-1972	-	-	12
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 8-1972	-	-	10
<i>idem</i> 	NIEUWPOORT 13. 3. 1973	-	1	26
Over te dragen				
1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.				

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
N. 765 BT 73,70 PK 200	Schipper 	NIEUWPOORT 27. 1973
N. 762 BT 63,41 PK 200	Schipper 	NIEUWPOORT 10-9-73
BT 148,43 N. 45 PK 540	Stuurman 	Nieuwpoort 18.7.1974
BT 148,43 N. 45 PK 540	Schipper 	Nieuwpoort 18.6.1975
BT 63,41 N. 762 PK 200/150	Schipper 	NIEUWPOORT 03.07.75

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
<i>idem</i> 	Overdracht Nieuwpoort 7.9.1973	-	2	6
<i>idem</i> 	Nieuwpoort 2.10.1973	-	-	23
<i>idem</i> 	OOSTENDE 23-8-74	-	1	6
<i>idem</i> 	Antwerpen 1-7-75	-	-	14
<i>idem</i> 	Nieuwpoort 18.7.1975	-	-	16
Over te dragen				
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul.				

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
BT 148,43 N. 45 PK 540	Makhor	Nieuwpoort 22.8.1975
BT 78,70 N. 765 PK 200	Schipper Motosat	Nieuwpoort 8.11.1975
M45 BT 148,43 PK 540	Makhor	NIEUWPOORT 01-03-76
N45 BT 148 PK 540	Makhor	OOSTENDE 18.5.76
M88 BT 39,81 PK 141	Makhor	NIEUWPOORT 20-04-1978

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
idem	Overdracht OOSTENDE 13.9.75	-	1	2
idem	Nieuwpoort 10.11.1975	-	-	8
	OOSTENDE 11.3.76	-	1	-
	OOSTENDE 2.6.76	-	-	16
	NIEUWPOORT 21-04-1978	-	-	2

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul

Aanmonsteringen

Schip Bruto-Tonnemaat Kapitein	Scheepsrang	Plaats en datum
PK 200 N 700 BT 29,91	Makhor	Nieuwpoort 22.12.1980
PK 141 N 80 BT 39,81	Makhor	Nieuwpoort 02.02.1982
PK 141 N 80 BT 39,81	Makhor	Nieuwpoort 19.04.82
PK 141 N 88 BT 39,81	Schipper Motosat	Nieuwpoort 31.04.84 31.01.84

Afmonsteringen

Reis	Plaats en datum Visa van de bevoegde overheden (1)	Duur der inschepping.		
		J.	M.	D.
	Overdracht Nieuwpoort 14.01.1981	-	-	24
	Nieuwpoort 8.03.1982	-	1	7
Deelwissig	Nieuwpoort 24.04.82	-	-	6
Deelwissig	Nieuwpoort 06.02.1984	-	-	7

Over te dragen
(1) Kapitein en Waterschout of Kapitein en Consul

Op zee met de N.730.

30 september 1946. Na het behalen van het brevet schipper, monsterde ik aan als eenentwintigjarige schipper. De visvangst met de N.730 was niet slecht. Maar na het herstel van de motor te London, had ik er geen vertrouwen meer in. Hij draaide niet naar mijn zin. En in de motor die het hart is van het schip moet men vertrouwen hebben.



De N.730 vist een dieptebom op.

Kort na het einde van de oorlog stortte men na een trek de vis op het dek. Tussen de vangst was een tonnetje. Het geleeek op een biervaatje. Men beschouwde het als vuil en men zou het terug in zee gooien. Gelukkig had ik het opgemerkt en deed onmiddellijk de handeling stoppen. Uit ervaring merkte ik aan de vorm dat dit een dieptebom was (had deze meermaals gezien op Navo schepen) en zeer gevaarlijk bij ontploffing. We hebben deze dan langzaam en zeer voorzichtig uit het net genomen en achteraan op het schip op een matje gelegd en goed vastgemaakt. Radio hadden we niet aan boord om dit te melden en de toestemming te vragen om de haven te mogen binnen varen. We vaarden tot aan de loodsdiens om het te melden. We kregen de toestemming om binnen te varen maar we moesten het schip voor anker leggen in de vaargeul in de buurt van het Kattasas. Daar moesten we wachten op de ontmijningsdienst die van onze komst op de hoogte gebracht werd. De ontmijningsdienst kwam aan boord, onderzocht de mijn en maakte deze onschadelijk. Het gevaarlijk voorval is verder goed afgehandeld, en we kwamen er met de schrik van af.

De motor begeeft het.

Mei 1947. We waren aan het vissen aan de Galoper, een lichtschip voor Engeland een zestig mijl ver van Oostende met een wind uit het oosten. Het was een windkracht zeven en de zee kwam wild, de andere vissers in onze buurt hadden het vissen gestopt en de reis naar huis aangevat. Ook wij besloten een tijdje later het vissen te stoppen en de haven op te zoeken. Wanneer we een

drietel uren gevaren hadden, begon de motor te stotteren. Bij het nazicht van de motor stelde ik vast, dat twee cilinders geen mazout kregen. De motor viel stil. Het was een driecilinder 375 toeren. We hadden nog geen radio aan boord en konden geen hulp vragen. In onze buurt was geen schip te zien. Volgens onze navigatie verkeerden we in het gevaar op de Goodwinbank geworpen te worden. We hebben het grootzeil en het bezaanzeil opgezet dat ons heeft kunnen vrij maken van de bank. Het vervolg kan u lezen in het zeeverslag.

Zeeverslag.

metende : 49,50 T brutto
motor H.P. 100
✓

De ondergetekende, Verconutter
Nichel, schipper van het vissersvaartuig N. 45.

"Hornium in Christus" Verklaart het volgende :

Den 2^{den} Mei 1944 om ± 5^u 20 bevonden wij ons
ter hoogte Galloper NE ± 4' af. Wij hadden het roch-
ting ingekhold en zetten koers SSE ½ E, de wind
was. Et NE kr. ± 4, Hoogwater te vootende 11^u 35^m.

Om ± 9^u 15 ^{plots} wij waren juist bij boei N.F. 4, begon
de motor onregelmatig te draaien; terwijl wij de
oorzaak trachten te vinden, viel de motor plots
stil om 9^u 20. Wij bemerkten dat 2 versprokers van
de mazoutpomp geen brandstof meer kregen.

Wij hebben alsdan 2 bolben bijgezet en gedurende
4 uren getracht de gewaakt van deze de pomp
te repareren. Wij slaagden ^{hierin} echter niet in,
en hebben de X.V. bijgezet, en om aan eventuele
voorbygaande schepen hulp te vragen.

Bij het doorkomen van de Sbbe om ± 14^u hebben
wij dan het stagszeil en bezaan bijgezet en de
stake gereed gemoocht. Wij waren toen ter hoogte N.F. 3.
Vandaar hebben wij dan koers SSW ~~gezet~~ gestuurd
tot ± 4 mijl van Westen Colais, het was toen 1 uur,
Vandaar koers NW voor ± 1 ½ uur tot 2^u 30, ^{in dan} ~~daarna~~
SSW, de sterkte van de wind begon alsdan snel
af te nemen, om ± 3^u 30 bemerkten wij een vaartuig,
en hebben met een fakkel gewaaid om zijn
aandacht te trekken. Genoemd vaartuig bleek een

Fransch visschusvaartuig te zijn "Nazareth" te zijn.
 Toen dit vaartuig nabij kwam om ± 3^u50 hebben
 wij zeilen het slagzeil en de vloggen meergedaald.
 Wij hebben hem alsdan ~~ge~~ gevraagd en gevraagd
 of hij koers zette naar Boulogne, ~~het~~ ~~na~~ ~~daar~~
~~was~~ ~~bevestigend~~, wij op het bevestigend ant-
 woord, hebben wij hem gevraagd om naar door
 opgesleept te worden de "Nazareth" (Huisstern
 Boulogne). heeft ons alsdan op sleep genomen
 om 4^u45, de wind was nog steeds ENE,
 maar afgenomen. tot op ± 10.4 met zware
 deining. Om 7 uur was het stil geworden,
 in om 7^u45 vanden wij de haven van Boulogne
 binnen.

Ik bekoud mij het recht dit verslag, verder aan
 te vallen. In dien noodig.

M. Vercautten
 schippen van N. 45

De N.730 heeft nog met die motor gevaren tot 5 december 1949, tot de krukas brak op zee. Het schip werd opgesleept naar Oostende. Het kreeg een nieuwe motor ABC 150 PK. 500 toeren ingebouwd. Bij dit voorval vaarde ik niet meer op dit schip.

Het nieuw schip van mijn vader de N.761.

Mijn vader had een nieuw schip laten bouwen de N.761 "Vrede voor Christus" met een sterke motor, een Deutz VM 145 100PK. 2 cylinder 300 toeren per minuut en een gewicht van 10.000 Kg.



Op de N.761 ben ik aangemonsterd op 16 december 1949 als tweeëntwintig jarige schipper. Een jaar later, het moet in februari geweest zijn en na een verkoop, ging ik naar het bureau om te vernemen hoeveel we in die tijd besomd hadden. Daar kreeg ik te horen dat we de hoogste opbrengst hadden van het voorbije jaar. Ik was zeer tevreden. Op dit ogenblik waren er een achttal schepen met een zwaardere motor van 150 en zelfs 200 PK die ik had geklopt.

Mijn gezin.

Op 15 februari 1950 huwde ik met Marcella Lapon te Mannekensvere en we gingen wonen in de Hoogstraat 22 te Nieuwpoort.



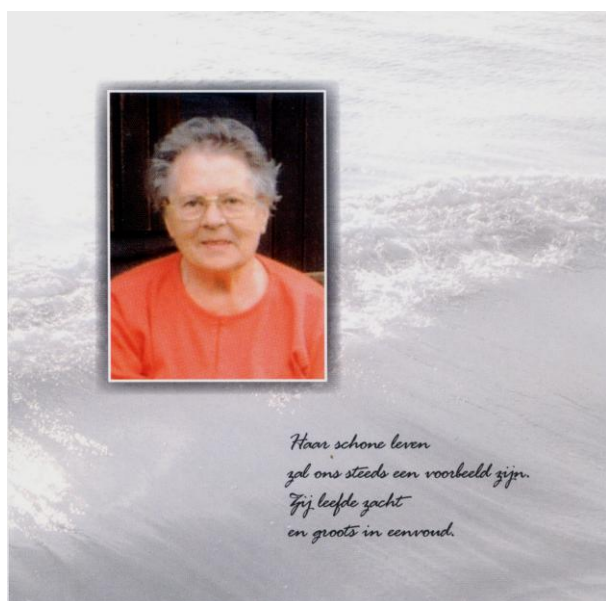
Marcella Lapon geboren te Mannekensvere 27 juli 1925 - overleden te Oostende 16 november 2007

Het huwelijk schonk hen drie dochters:

Rita geboren te Nieuwpoort 09 januari 1953

Annie geboren te Nieuwpoort 08 maart 1954
overleden te Oostende 17 februari 1998

Martine geboren te Nieuwpoort 24 januari 1956



*Voor elk gebaar van vriendschap en troost,
in woord en gedachten, danken wij u oprecht :*

Michel VERCOUTTER

haar echtgenoot;

Rita VERCOUTTER en Eric de COSTER

Annie VERCOUTTER(+)

Peter en Jessica VANTHUYNE - JAECQUES

Thomas

Norbert en Martine CORDENIER - VERCOUTTER

Sarah CORDENIER en Andy BENTEIN

André CORDENIER

haar kinderen, kleinkinderen en achterkleinkind;

De families LAPON, VERCOUTTER, MAES en GODERIS

Druk Dewaele bvba - Nieuwpoort/Westende

Uitvaartverz. Dezutter bvba - Nieuwpoort/Koksijde/Middelkerke



Blijvend aandenken aan

MEVROUW

Marcella Lapon

echtgenote van de Heer Michel VERCOUTTER

geboren te Mannekensvere op 27 juli 1925 en
overleden in het AZ Damiaan - campus Sint-Jozef te
Oostende op 16 november 2007, gesterkt door de
Ziekenzalving.

Liefste Marcella

Je hebt van het leven genoten
maar ook veel moeten afzien.
Je leven deinde zoals de zee...
periodes van hoogtij
maar ook de periodes van laagtij.

Je kracht om te overleven
was bewonderenswaardig,
nooit opgeven, blijven vechten,
het zat je in het bloed.
Maar toch heeft de ziekte jou
na een ongelijke strijd geveld.
Je strijd is nu voorbij,
je kan eindelijk rusten.

We zullen je missen,
elke dag opnieuw.
De zee, die je leven was,
zal blijven ruisen
zoals jouw stem ook ons
altijd bij zal blijven.

Michel, kinderen, kleinkinderen en achterkleinkind

Georges BASTIAEN, haar echtgenoot
Peter VANTHUYNE, haar zoon
Michel en Marcella VERCOUTTER - LAPON, haar ouders
Jules† en Maria BASTIAEN - SCHEPENS, haar schoonmoeder
Eric en Rita DE COSTER - VERCOUTTER,
Norbert en Martine CORDENIER - VERCOUTTER en kinderen,
Lea BASTIAEN,
Daniël en Blanche BASTIAEN - MORTIER,
Carlos en Yvette VANGHEEL - BASTIAEN en kinderen,
Raf en Marie BASTIAEN - VANWATERMOLEN en kinderen,
Noël en Rozi BASTIAEN - LEEMANS en kinderen,
Roza BASTIAEN,
haar zusters, schoonbroers, schoonzusters, neven en nichten
Freddy en Marleen BASTIAEN - VANDEWALLE en kinderen,
Linda BASTIAEN, haar stiefkinderen
de families VERCOUTTER - LAPON - BASTIAEN - SCHEPENS



danken U voor de troostende blijken van medeleven
bij dit véél te vroeg afscheid.

Druk Blankaert, Veurne

Aandenken aan

Mevrouw Annie VERCOUTTER

echtgenote van Georges BASTIAEN

geboren te Nieuwpoort op 8 maart 1954
en godvruchtig overleden te Oostende in de H. Hartkliniek
op 17 februari 1998, gesterkt door het gebed van de Kerk.

Haar glimlach en haar goedheid
zijn voorbij.
Haar lieve aandacht
voor de daagse dingen,
die door haar hoofd
en door haar vingers gingen.

We kunnen vragen stellen
maar geen vraag
en zelfs geen antwoord
doet de pijn vergeten

die wij tezamen
om haar heengaan leden
en die zal blijven schrijnen
na vandaag.

Maar in haar dapper
rechtgetrokken spoor
naar Gods oneindig land
mogen wij lopen haar achterna,
die hoopte wat wij hopen.
Zij is niet meer
dan enkele stappen voor.

Anton van Wilderode.

Dank je, Georges, omdat
je me gelukkig maakte.
Peter, ik was zo fier op u.
Lieve ouders, dank om
uw onvermoeide zorgen.
Familie en vrienden,
dank omdat je van me hield.

Op 19 februari 2000 vierden Michel en Marcella hun gouden jubileum.

Huwelijk

*Het is bijna niet te geloven
dat in haar oven
En flinke wortel zal moeten stoven
Want binnen enkele uren
begint met zijn kuren
Heel waarschijnlijk zal hij dan zeggen
'k ben content dat ik mij kan leggen
trek maar weg die beddensprei
en kruip dan maar rap bij mij
maar wat treuzelt gij daar zolang
ge zijt nu zeker toch niet bang
Ik heb nu lang genoeg gewacht
op deze heerlijke slapeloze nacht
We zijn thans bruidegom en bruid
En straks zorgen we voor een kleine gult
want deze avond maken we een begin
aan een kroostentrijk gezin*

*Het volgende jaar, O hemeltje lief
komt de ooievaar met een kattedief
En klein kindeke is hier geboren...
Nu maar voortgedaan en geen tijd verloren
Zo komen er zeven, acht,...soms wel negen
wees maar niet bang... ze kunnen er tegen
En een tijdje nadien, komt toch eens zien
Ze komen daar af met Nr10
De mensen zeggen: er is daar nog eentje geboren
Ze zullen er nog in versmoren
Maar N begint er een punt achter te zetten
en voortaan beter op te letten*

*Maar 't noodlot kan men niet forceren
't jaer nadien mogen ze weer het wiegje placeren
Enzegt geloof me vrij
deze keer is 't geen van mij
Ik wil wedden dat deze rakker.
Het is werk van de melkboer of de bakker
En tegen de ooivaar zegt hij kwaad
Luister even, beste maat
Komt voortaan niet meer met zulke dingen
of 'k zal U rats de kop afwringen
niet ware van het kindergeld
of uw dagen zijn geteld
Waarop de ooivaar heel beleefd
volgende antwoord aan hem geeft
At ik moet komen en 't is van U niet geweest
Geef dan liever de schuld aan de He Geest
Ik en h nu nog een laatste woord
leg het vanavond maar anders aan boord
Ge moet u niet haasten achter die elf
die komen er toch van zelf
Profiteer, geniet nog maar wat van 't leven
en neem dan wat de Heer U zal geven
Gezondheid en voorspoed in 't geen we hem vragen
voor U beiden tot de rest van uw dagen
En zijn er soms woordjes door U of door haar
dan 't komt s' avonds in bedde wel weer voor elkaar*

Marcella Japou

Mijn grootste wens.

Mijn grootste wens was eigenaar te zijn van mijn eigen schip. Een verkoper van de firma Valcke wist, dat een schip dat op Zeebrugge vaarde te koop stond. Het vraaggeld was zeer laag, mijn interesse was groot en het aanbod het bekijken waard. De eigenaar van het schip dat te koop was, had nog twee schepen. Zijn zoon was schipper op het grootste schip, en zijn schoonzoon schipper op het andere. Op het schip waarop de schoonzoon de schipper was, stond een motor Deutz VM 150 PK. Tijdens de oorlog 1914 - 1918 is dit merk en type van motor gebruikt in Duitse onderzeeërs. Deze motor had een heel goede reputatie en was zeer betrouwbaar waardoor veel schepen bij het veranderen van de motor deze kozen.

Samen met mijn vrouw en mijn vader zijn we dat schip gaan bekijken. We wilden samen beslissen over een eventuele aankoop, want het was een grote beslissing en een zware investering.

Ik had dit schip meerdere malen gezien te Oostende. De reder stond ons op te wachten en ik ging aan boord met mijn vader. Mijn vrouw die was meegegaan om het schip te bekijken stond op de kaai het schip te bekijken en werd aangesproken door twee vissers. Ze vroegen haar of we interesse hadden voor dit schip. Toen ze ja had geantwoord, kreeg ze spontaan de raad het best dit schip niet te kopen. Het was het grootste verdriet dat daar viste. Geen grote aanmoediging. Ik en mijn vader gingen naar de motor kijken. We vroegen of deze in orde was en wilde hem horen draaien. De schipper zou hiervoor de mecaniciens halen, waarop ik antwoordde dat dit niet nodig was. Ik wist nog niet of we het schip zouden kopen en die onkost moest hij niet doen. De motor wilde ik het liefst zelf testen. Hij draaide perfect. Het schip beviel ons en we sloten de koop op voorwaarde met een volle mazouttank.

Terwijl ik en mijn vader nog op het schip onderhandelden was mijn vrouw aan wal gegaan om het van buitenaf nog eens te bekijken. Toen we boven kwamen vroeg ze ons of we toegeslagen hadden. Ik antwoordde ja waarop ze in tranen uitbarstte. Het was een grote investering waarvoor we stonden. Ik verzekerde haar hard te zullen werken, en dat het zonder tegenslagen zeker zou lukken. Innerlijk was ik toch wat verontrust door de uitspraak van die twee vissers maar liet het niet zien.

De reder wilde dat schip kwijt. Afspraak was dat de reder van de Z.211 die we gekocht hadden, na ontvangst van een bericht van de bank dat de betaling in orde was het naar Nieuwpoort zou varen.

Het was zaterdag in de late namiddag en ik telefoneerde naar de directeur van de bank voor een afspraak en de regeling van de aankoop. Omdat het uitvaren om te vissen voor de maandag gepland was en de nodige voorzieningen hiervoor uitgevoerd waren, was hij hiertoe bereid dit op zondagmorgen te doen. De reder werd per telefoon op de hoogte gebracht dat de betaling geregeld was en de verkoop gesloten. De reder van de Z.211 moest bij aankomst met het schip te Nieuwpoort naar het maritiem voor een brief ter bevestiging van aflevering, en van daar naar de bank voor de betaling.

De Z.211 is door de bemanning van de Z.527 toebehorende aan zijn schoonzoon, naar Nieuwpoort gevaren.

Ik maakte nog een reis op de N.761 en samen met de andere bemanning ben ik afgemonsterd op 16 augustus 1952.

Toen we thuiskwamen van de reis had vader de olie van de motor laten vervangen (200 l.). De papieren waren in orde gebracht en het nummer veranderd van de Z.211 naar de N.211 "O L V van Lourdes".

Wat hield me nog tegen. Vlug even uitvaren met het aangekochte schip.

Kenmerken van mijn schepen

Geloof en volksgeloof.

Geloof is het zeker weten en voor waar houden van dingen die men niet ziet op grond van iemands getuigenis als dit van God.

De schepen van mijn vader, mezelf en mijn broers hadden een kruisje op de bezaanmast. Ze hadden ook allemaal een klein kapelletje met een Onze Lieve Vrouwenbeeldje en een Sint-Antonius.

Buiten onze schepen was dit ook op meerdere schepen het geval.

Toen we ons eerste schip kochten was mijn vrouw erg ontroerd en weende. We moesten een naam kiezen. Zoals mijn vader zijn schepen naar Onze Lieve Vrouw noemde, zouden we dit ook doen. Van huize uit waren we beiden zeer gelovig.

De naam van al mijn schepen waren met Onze Lieve Vrouw:

- N.211 "O. L. V. van Lourdes",
- N.762 "Onze Lieve Vrouw ter Duinen"
- N.763 "Onze Lieve Vrouw van Lourdes"
- N.765 "Onze Lieve Vrouw van goede raad"

Schepen participatie:

- N.45 "Heracles"
- N.88 "Nova Cura"

Bij de aankoop van mijn eerste schip de N.211 was de kleur van de masten wit en groen, het schip had de naam "Generaal Leman". Het is vlug geschilderd in de kleur waarin ik verder bij al mijn schepen de voormast en de bezaanmast in dezelfde kleur schilderde:

- de top in het wit
- waar de lenterblokken waren geel (meer crèmekleur)
- en onder de galgen tot beneden rood-bruin

Op de voorsteven de naam van het schip, en op het achterschip de naam van de thuishaven.

Als ik als schipper vaarde en op zee kwam was het eerste wat ik deed, het maken van een kruisteken. Ik voelde me dan beschermd.



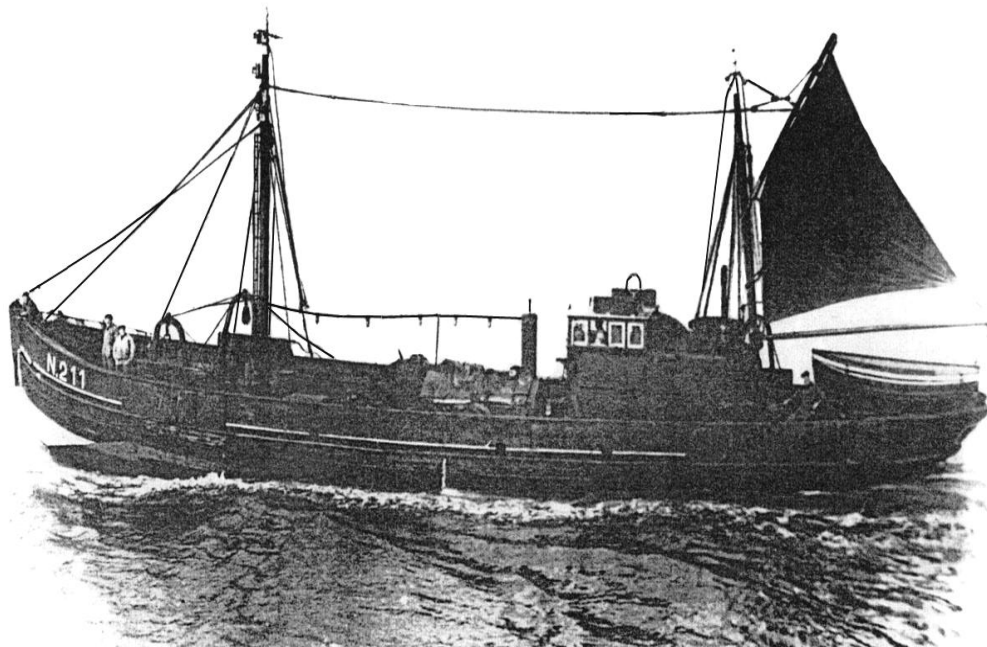
Volksgeloof is alles wat een volk aanneemt voor "waar".

Volksgeloof was er niet onder de bemanning van mijn schepen.

illustratie boek: "Volksgeloof in de Zeevisserij"
Pierre Hovart

De N.211 “O.L.V. van Lourdes”

Als een dolgelukkig man vaarden we uit met mijn eigen schip de N.211 op 25 augustus 1952. Een schip met een lengte van achtentwintig meter, zeven meter langer dan dat van mijn vader, en een uitstekende motor.



Te Zeebrugge kenden veel vissers dit schip, er was niets aan dat goed was, en het had als bijnaam “de lange gank”. De spotnaam was ook gekend te Nieuwpoort. Bij mij deed het schip het heel goed en de bijnaam veranderde na tijd naar “goud schip”. We stonden op 1 februari 1953 wat de opbrengst betrof op kop.

Noordwestenstorm.

Op 1 februari 1953 waren we het laatste schip dat binnenkwam. Het was zware noordwestenstorm op zee met zeer hoog waterpeil. Er was overstroming te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Naar Oostende konden we niet. De sassen waren overstroomd en de deuren niet meer te bedienen. We liepen binnen te Nieuwpoort.



Toen ik thuis kwam was de vrouw dolgelukkig.

Tengevolge van een enorme storm uit het noord-westen, juist op het tijdstip dat één van de hoogste waterstanden zich voordeed, was de bruisende waterfloed zodanig gestegen dat het water van de haven over de kaaimuur stroomde naar de lager gelegen gedeelten van de

stad. Een bres geslagen in de dijk van het Kattesas maakte de toestand nog hachelijker. Het water was gedurende deze korte periode in de stad zodanig gerezen dat het op sommige plaatsen een hoogte van 1m.10 bereikte.

De Z.527 "Leopold Nera" is volgens vaststellingen en getuigenis van schepen die in de buurt van dit schip visten, tijdens de zware storm in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 vergaan. Daarbij hebben de vijf bemanningsleden het leven verloren. Van twee opvarenden is het lijk teruggevonden. Het waren deze mensen die de Z.211 van Zeebrugge naar Nieuwpoort overgebracht hebben.

Het verslag van het ongeval is te lezen in het boek "75 jaar onderzoeksraad voor de Zeevaart" bladzijde 162 en 163.

Hoe de N.211 veranderde van thuishaven.

We kwamen zoals gewoonlijk na een vangst van 10 dagen naar Nieuwpoort onze thuishaven om te verkopen. De laatste twee dagen hadden wij een veertigtal bennen speurhaaien gevangen. We kregen voor deze bij het veilen een zeer mooie prijs en waren tevreden. Ik had, wat niet gewoon was, verscheidene kopers naar het bureau zien gaan. De mijnbestuurder riep me naar het bureau en zegde me dat de kopers van de speurhaaien niet tevreden waren. Naar hun zeggen waren er te veel kleine tussen en we zullen ze opnieuw moeten veilen. Dit kon niet, ze waren geraapt zoals gewoonlijk en de veiling verlopen zoals gewoonlijk. De kopers hadden zo een druk op de veiling gezet zodat deze de toestemming gaf om opnieuw te veilen. Ik protesteerde en bevestigde mijn ongenoegen door te zeggen, als dit doorgaat verkoop ik hier nooit nog mijn vangst. Er werd verkocht aan een veel lagere prijs. Zowel ik als de rest van de bemanning, waren erg ontgoocheld in deze handeling.

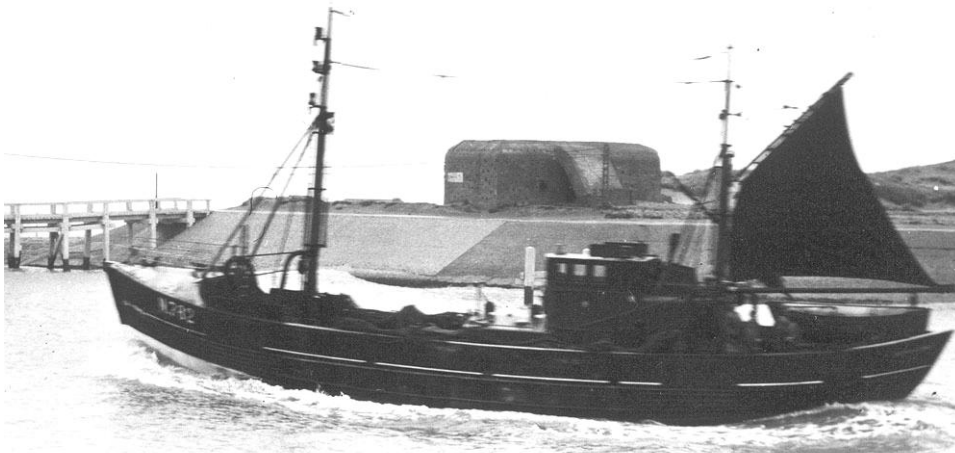
Nog altijd kwaad over de behandeling en het voorval in de vismijn, stuurde ik mijn vrouw naar de bank voor Engelse ponden. Ik verzamelde al de papieren, foto's, en alles wat ik tijdens de oorlog in Engeland gedaan had, mijn Engels paspoort en het Engels geld. Het Engels geld dat ik mee nam, was om bij het eventueel oplopen van een boete deze te kunnen betalen.

De volgende dag in de morgen vaarden we uit met een windkracht acht. De weersvoorspelling was niet goed met een voorspelde windkracht zeven tot tien van het NW voor de volgende dagen. Richting Engeland waar ik de visplaatsen goed kende. We gingen vissen op de grens van de territoriale wateren (drie mijl van de kust) waar goede vangst was. Het was op het randje en zoals ik verwacht had kregen we bezoek van de zeevaartpolitie. Deze wierpen een boei om de plaats te markeren waar we aan het vissen waren. We moesten stoppen en het net winden. Ze kwamen met twee personen aan boord aan wie ik de scheepspapieren moest tonen. Ze zegden dat ik binnen de territoriale wateren aan het vissen was en dat ik in overtreding was. Ik haalde de kaart boven en probeerde te bewijzen dat het op het randje was. Ze merkten dat ik goed Engels sprak. Hierop toonde ik hen mijn Engels paspoort en vertelde wat ik gedaan had tijdens de oorlog, toonde de foto van me in legeruniform en de overige papieren. Het was in orde en de boei zouden ze opnemen. Ik voelde me gelukkig met het stopzetten van de controle. We konden verder vissen maar verwijderden ons iets verder van de territoriale wateren. Aan de andere bemanningsleden had ik vooraf de opdracht gegeven, als we mee moesten varen voor verdere controle ze de vis overboord moesten spelen.

Onze vangst zat erop en we kwamen naar huis. We hadden een mooie vangst maar hadden ijs te weinig. Ik gaf onze vangst op in Oostende voor verkoop en we gingen naar Nieuwpoort ijs halen. We meerden aan voor het douanekantoor, om geen verplichting te hebben tot verkoop in Nieuwpoort. Er was die ganse week te Nieuwpoort geen schip uitgevaren met het slechte weer, en ook geen visaanvoer. In de vismijn van Nieuwpoort waren die zaterdag veel kopers van Nieuwpoort en Oostende die onze volledige vangst wilden kopen, maar tot hun verbazing stonden we niet op het bord. We hielden ons aan ons woord om niets meer te Nieuwpoort te verkopen en vaarden s'nachts naar Oostende om te lossen en die dag te veilen. Toen we de vis te Oostende verkochten, waren de helft van de kopers uit Nieuwpoort. Samen kochten ze de helft van onze vangst en wilden ons zo terug naar Nieuwpoort lokken. Sindsdien heb ik nooit meer te Nieuwpoort geveild. Er zijn nog verscheidene vaartuigen die ons voorbeeld gevolgd hebben. Nooit heb ik er spijt van gehad. De prijzen waren te Oostende over de ganse lijn beter.

De N.762 “Onze Lieve Vrouw ter Duinen”.

Na drie jaar vissen kon ik een nieuwe romp laten bouwen en zou ik de mazouttanks, motor en winchen van de N.211 gebruiken. Wanneer ik tijdens de bouw van het schip thuiskwam van de visvangst, en de vis verkocht was, ging ik eens naar de werf om de vooruitgang na te gaan.



Onderweg kwam ik Prosper tegen de zoon van de eerste eigenaar van mijn schip de N.211. Het schip heeft drie eigenaars gekend met de opeenvolgende nummers O.211, Z.211 en N.211. Toen het schip de O.211 eigenaar was van Prosper zijn vader, stierf die zijn vrouw. Hij hertrouwde en de zonen wilden niet meer meevaren waardoor hij het

schip verkocht. Het was dit schip dat ik gekocht had te Zeebrugge de Z.211. Prosper vroeg me of het waar was wat hij gehoord had, dat ik het schip de N.211 zou slopen. Ik antwoordde ja. Ogenblikkelijk kreeg ik als antwoord, dat geheel Oostende opkeek naar mijn opbrengst en mijn geluk hiermee zou kunnen op zijn. Op de scheepswerf dacht ik na over wat Prosper had gezegd. Over die opbrengst sprak hij zeker de waarheid en het schip was uiteindelijk nog niet onbruikbaar. Na overwegen stopte ik de bouw.



Foto genomen bij de tewaterlating van het vissersschip N.762.

Het stop zetten van de bouw besprak ik met de werf. Het kon nog omdat er geen voeting (fundering) voor de motor was gelegd. Maar ik moest nu wel op zoek naar al de materialen die ik gepland had te nemen van de te slopen N.211. Motor, mazouttanks, winchen en nog andere onderdelen. Het duurste en belangrijkste onderdeel was de motor. Ik ging op aanraden van mijn vader naar een fabriek van motoren te Gent voor informatie en prijs. Bij die firma had mijn vader reeds twee motoren gekocht en was daarover zeer tevreden. Daar was een

gepaste motor van 200 PK die nog moest proef draaien. Een nieuwe motor was niet in het budget van de bouw voorzien maar koste heel wat. Daarbij kwamen nog mazouttanks en andere onderdelen die ik wel kon bekostigen. Er was maar een oplossing, geld lenen. Ik leende 500.000 Fr. De bouw werd verder gezet met alles als nieuw. Gelukkig had ik op dit ogenblik goede vangsten en verdienste.

Na de tewaterlating van mijn tweede schip de N 762 “Onze Lieve Vrouw ter Duinen”, bleef ik thuis om het schip zo vlug mogelijk klaar te maken en in de vaart te nemen. Alles verliep goed en we

lieten het schip dopen door pastoor Vandenabele. Er waren nog enkele kleine werkjes uit te voeren, en ik had aan de timmermannen gezegd dat ik graag op vrijdag voor de eerste maal zou willen varen. De dag erop was geen werkman op het schip te zien. Verwonderd ging ik naar de werf om te vernemen wat de reden hiervoor was. Het antwoord kwam er spontaan. We willen niet dat u voor de eerste maal zee kiest op een vrijdag. Dit brengt ongeluk !! Om er voor te zorgen dat het schip niet zou klaar zijn tegen vrijdag zijn we vandaag niet komen werken. Er leefde nog sterk een bijgeloof onder veel vissers waar ik zelf niet in geloofde en ook niet aan gedacht had. Zeker wilde ik deze ingesteldheid niet tegenwerken. Ik was gehaast, en wanneer ze een inspanning zouden doen, zou alles kunnen uitgevoerd worden zodat ik op donderdag kon uitvaren. Hiermee was iedereen akkoord en werd er hard, zeer hard gewerkt. De donderdag was het schip klaar en in de morgen vertrokken we met het voornemen om de zondag terug te komen. Alles verliep naar wens en we hadden een vangst van honderd en twintig bennen vis waarvan het meest wijting, en zevenhonderd kilo tongen. Een tegenvall, het was maar een kleine opbrengst die we vlug moesten vergeten. Het was toch maar de eerste tocht en we moesten het schip nog leren kennen. Er waren nog enkele kleine tekortkomingen die we tijdens die eerste reis hadden vastgesteld en die vlug aangepast werden.

Ik deed een drietal reizen om probleempjes waar te nemen, een oplossing hiervoor te zoeken en de nodige aanpassingen uit te voeren.

Wanneer mijn nieuw schip de N.762 in gebruik was genomen, heb ik de N.211 volledig laten opknappen.

De N.763 “Onze Lieve Vrouw van Lourdes”.

Drie jaar na de bouw van de N.762 en het opknappen van de N211 liet ik nog een schip de N763 bouwen.

Met pijn in mijn hart heb ik de N.211 uit de vaart genomen. Van wat ik geschikt had te gebruiken bij de bouw van de N.762, zal nu bij de bouw van de N.763 uitgevoerd worden. Hergebruik van de mazouttanks, kabiën, winchen, en vooral de motor die zeer goed was en waar ik zo vertrouwd mee was. Deze motor heeft nog jaren zijn dienst gedaan. De motor is toch vervangen door een 200 Pk sterkere, maar het schip liep niet beter. Op dit tijdstip kon ik genieten van een tegemoetkoming bij de sloop. Het te slopen schip is eenenveertig jaar in de vaart geweest.



scheepswerf Hillebrant
houten romp
25 meter lengte over alles
19,10 meter kiel
6,15 meter breedte
gewicht 70 ton

9-5-60

De N.763 te water gelaten

Maandag 11. werd op de werf Hillebrandt, langs de nieuwe werfkaai, het nieuwe, houten vissersvaartuig N.763 «Onze Lieve Vrouw van Lourdes» téwater gelaten. Het ranke vaartuig, zeer mooi van lijn, werd op stapel gezet voor de reders Rafael Vercoutter en Zoon uit Nieuwpoort.

Dit vaartuig meet, over alles, 23,5 meter en 19,10 meter kiel, bij een breedte van 6,15 meter. Het zal ongeveer 70 ton hebben.

Met dit nieuwe middenslagvaartuig beoogt de rederij vooral de Kanaal- en Kustvisserij.

De reders, die ook nog de N.762 in uitbating hebben, zijn eigenaars van de N.211, die thans door de N.763 vervangen wordt.

De hele inventaris van de N.211 komt trouwens aan boord van het nieuwe vaartuig en ook de Deutzmotor, 150 pk, die dank zij de goede verzorging, nog steeds in uitstekende staat verkeert.

De N.211 dateerde van 1919 en kreeg zijn motor in 1929. Het was voorzien van radio-telegrafie, richtingzoeker en ultrasonore dieptemeter, welke instrumenten allen aan boord komen van het nieuwe vaartuig.

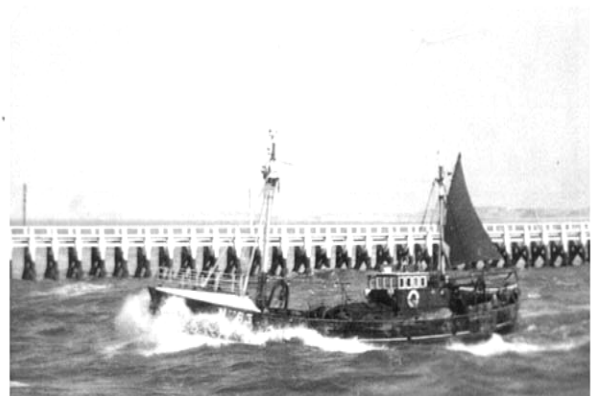
« De apparatuur was nog goed — verklaart ons Rafael Vercoutter — maar het vaartuig zelf vergde te veel herstellingen en vermits een nersteld vaartuig steeds maar een oud vaartuig blijft, hebben we de knoop doorgehakt en meteen een nieuw vaartuig gebouwd, waarbij we dan meteen ook een nieuwere en beter opgevatte verdeling van de beschikbare ruimte kunnen toepassen ».

En hiermede worden de heren Vercoutter Rafael en zijn zoon eigenaars van een nieuw, prettig-verzorgd vaartuig, waarmede zij volmoed de visserij te gaan voortzetten.

Deze reders hebben steeds tot de meest vooruitstrevende van de

vloot behoord en hun vaartuigen waren steeds behoorlijk verzorgd. Wij zijn ervan overtuigd dat ook hun nieuwe treiler geen zorgen zal ontberen en zij met dit vaartuig weer een bewijs gaan leveren van bekwaam en voorzichtig zeemansbeleid, zodat de reizen steeds het maximum zullen opleveren dat er uit te halen valt.

Ons blad wenst de reders hierbij van harte geluk om hun gedurfd en prijzenswaardig beleid en initiatief.



De N.765 "Onze Lieve Vrouw van goede raad".

Omdat ik de N. 211 uit de vaart nam, kreeg ik bij de bouw van dit schip een tussenkomst.

De tewaterlating van de N.765 (November 1963)

De verwoede nieuwbouw van onze vissersvloot kent waarlijk geen grenzen. Omzeggens wekelijks worden wij vergast, hetzij op een dooplechtigheid, hetzij een proefvaart, hetzij een... tewaterlating, of... zelfs twee op één dag... in amper twee uur tijdsverschil.

Dit was vorige week zaterdag het geval toen op de scheepswerf Hillebrandt de N.765 «Onze Lieve Vrouw van Goede Raad» voor de rederij Vercoutter Raphaël & Michel uit Nieuwpoort te water werd gelaten, terwijl op een ander Oostendse scheepswerf de N.720 «André-Jeannine» voor reder Vercoutter Marcel, eveneens uit Nieuwpoort te water werd gelaten.

Meteen betekent dit een zeer gevoelige versterking voor de Nieuwpoortse vissersvloot. Eveneens dient vermeldt te worden dat de N.720 de eerste stalen eenheid is van de Nieuwpoortse vloot.

DE N.765 « DE O.L. VROUW VAN GOEDE RAAD »

De Z.765 «O.L. Vrouw van Goede Raad» is een houten vissersvaartuig dat gebouwd werd voor de visserij op Westgronden voor rekening van de reder Vercoutter Raphaël, die de grootste Nieuwpoortse reder is en zoon Michel, eveneens uit Nieuwpoort.

Het vaartuig heeft de volgende hoofdmetingen: Lengte over alles 22 meter, lengte tussen de loodlijnen 19 meter, breedte in het midden 5,80 meter, holte 3,10 meter.

De N.765 «O.L. Vrouw van Goede Raad» is voorzien van een ijzeren achterstevan alsook van een ijzeren roer.

Het zal voortgestuwd worden door een A.B.C. motor van 200 PK.

DE REDERIJ VERCOUTTER RAPHAËL

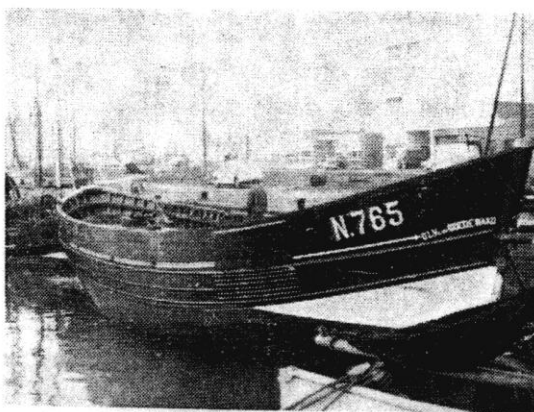
De rederij Vercoutter Raphaël is de grootste Nieuwpoortse rederij, gezien voornoemde instelling niet minder dan vier vaartuigen in uitbating heeft. Hierbij dient thans de nieuwste eenheid, de N.765 «O.L. Vrouw van Goede Raad» gevoegd.

Op het huidig ogenblik baat de reder Vercoutter gedeeltelijk met zijn zoon Michel de volgende eenheden uit:

— N.730 «Hernieuwen in Christus», gebouwd in 1939 op de werf Crabeels.

EN DE NIEUWBOW VAN ONZE VISSERSVLOOT GAAT VERDER...

Twee tewaterlatingen op één dag zijn kenschetsend



De N.765 «O.L. Vrouw van Goede Raad» welke vorige zaterdag op de scheepswerf Hillebrandt & Zonen te water gelaten werd voor rekening van de reders Vercoutter Raphaël en Michel.

— N.761 «Vrede in Christus», gebouwd in 1949 op werf Hillebrandt.

— N.762 «O.L. Vrouw ter Duinen» gebouwd in 1956 op de werf Hillebrandt.

— N.763 «O.L. Vrouw van Lourdes», gebouwd in 1963 op de werf Hillebrandt.

Dit maakt dat reder Vercoutter Raphaël in een tijdsperiode van 14 jaar niet minder dan 4 nieuwe eenheden in de vaart bracht.

DE SCHEEPSWERF HILLEBRANT & ZONEN

De scheepswerf Hillebrandt & Zonen is te Oostende en ook verder buiten onze stadsgrenzen een bekende naam, en dit dient in de eer-

ste plaats toegeschreven te worden aan de degelijke vakkennis en ondervinding welke steeds een essentieel element zijn geweest bij de prachtige vaartuigen aldaar gebouwd.

De eigenlijke stichting van de scheepswerf Hillebrandt is het werk van Achiel Hillebrandt, die in een klein gehucht nabij Poperinge in het jaar 1880 het levenslicht zag.

Dit diende evenwel op eigen krachten te geschieden. Reeds op jeugdige leeftijd ging hij als knecht in de leer bij scheepsbouwer Jan Denye, vader van de thans nog in bedrijf zijnde scheepswerf van wijlen Jules Denye, en die toen in De Panne was gevestigd.

Achiel Hillebrandt was er evenwel de man niet naar om gedurende zijn ganse leven voor rekening van

een «boas» te werken, en zo kwam het dat hij na betrekkelijk korte tijd verhuisde naar Nieuwpoort alwaar hij met de beschikbare, geringe financiële middelen waarover hij kon beschikken, voor eigen rekening ging werken.

Ondertussen was hij in het huwelijk getreden en uit deze gemeenschap sproten vier kinderen voort, twee dochters en twee zonen. Het was op de schouders van zijn beide zonen Daniel en André dat de taak berustte het werk van hun vader voort te zetten en het dient gezegd dat zij dit op een voorbeeldige wijze wisten te volbrengen.

Dat de bedrijvigheid op de scheepswerf Hillebrandt en zonen steeds bijzonder druk is geweest mogewel blijken uit het feit dat vader Hillebrandt alleen reeds 366 schepen van stapel liet lopen, waarvan niet minder dan 167 voor eigen rekening.

Zelfs gedurende de crisis welke heerste in het jaar 1936 bleef de bedrijvigheid van de scheepswerf op peil. Tijdens die periode werden zelfs verscheidene vaartuigen gebouwd voor rekening van Hollandse rederijen en meer bepaald uit Breskens.

Thans is de scheepswerf Hillebrandt & Zonen uitgegroeid tot een gewaardeerde onderneming, waarvan de voornaamste eigenschap dient gezocht in de stevige en verzorgde uitvoering der eenheden.

DE N.720 « ANDRÉ-JEANNINE »

Even voor de tewaterlating van de N.765 «O.L. Vrouw van Goede Raad» greep op een andere Oostendse scheepswerf een identieke plechtigheid plaats.

Aldaar werd de N.720 «André-Jeannine» tewatergelaten, welke gebouwd werd voor rekening van reder Vercoutter Marcel uit Nieuwpoort. De N.720 «André-Jeannine» is de eerste stalen eenheid voor de Nieuwpoortse vissersvloot.

Het vaartuig heeft volgende hoofdkarakteristieken: Lengte over alles 22 meter, breedte 6 meter.

Het vaartuig zal voortgestuwd worden door een motor van 200 PK.

Het was onze visserijalmoezenier E.H. Corneillie die de nieuwe Nieuwpoortse eenheid wijdde, terwijl mevrouw Cardinael het meterschap had aanvaard.

Wij willen ons hier aansluiten bij de talrijke gelukwensen welke tijdens de beide plechtigheden werden gericht aan het adres van de ondernemende rederijen en zeggen hen een gemeend «proficiat» toe.

— (b)



scheepswerf: Hillebrant
houten romp
25 meter - lengte over alles
19,5 meter kiel
5,8 meter breedte
gewicht 70 ton
motor 200 pk. 500 toeren

Op de N.765 heb ik verscheiden keren gevaren ter vervanging van een vast bemanningslid dat belet was of ziek.

Misleiden.

Mijn schoonbroer deed het heel goed. Hij kwam elke week binnen met vijftig bennen tarbot tijdens de maand oktober november en december. In die tijd was het zoeken naar een goede visplaats niet zo eenvoudig. Er was hiertoe nog weinig apparatuur aan boord. Hij had goede visplaatsen gevonden, maar deze verborgen houden was een kunst. Hij kon heel goed de andere vissers misleiden wat ook zijn kunst was. Het was zoals nog altijd ieder voor zichzelf. Wij onder elkaar spraken een soort code waaruit de andere vissers niet konden uitmaken wat we van plan waren.

Het uitvaren van de Oostendse vissers was gewoonlijk om negen, tien of elf uur. Wanneer deze zouden uitvaren in de namiddag was de kans groot dat de bemanning niet opdaagde. De cafés waren dan open en voor velen een magneet.

Wij vaarden gewoonlijk uit kort na de middag tussen dertien en veertien uur. We zetten koers naar onze visgrond. Toen we aan de Westhinder kwamen lagen daar vier schepen stil, de O.232, de O.312, de O.191 en nog een waarvan ik het nummer vergeten ben. We hadden het raden wat de reden hiertoe was. We vaarden door naar onze visplaats. Na een kwartuur merkte ik dat we gevolgd werden. Ze wilden onze visplaats kennen en daar ook vissen. Ik dacht, we zijn eraan voor onze moeite deze plaats te zoeken en te vinden. We moesten over drie banken lopen en een peiling nemen op de West- en de Noordhinder om de juiste plaats te bepalen. Dan op de zijkant (buitenkant) van de zandbank vissen. De visplaats had maar een breedte van ongeveer vijftien meter. Wat nu. Ik kon toch onze visplaats niet vrij geven. Ik zegde tegen de matroos Silvere dat we zouden doorvaren tot op de plaats waar stenen lagen en daar zouden vissen met een vijfendertig vadem touw zodat we op een diepte visten van ongeveer achtentwintig vadem en boven de grond. De andere schepen die ons volgden, dachten onze visgrond gevonden te hebben en gingen aan het vissen. Wij visten natuurlijk niets want ons net kwam niet tot op de grond. De vangst bij de anderen was ook niets, maar met het grote verschil dat ze op die stenen hun netten scheurden. Ondertussen was het nacht en nogal duister. We deden onze lichten uit en vaarden naar onze visplaats waar we een goede vangst hadden.

De N.88 “Nova Cura”



Bouwjaar 1961
Werf: Tom Bodewes , Franeker
Type: stalen kustvaartuig
Uitrusting: boomkorvisserij
Tonnage: 39,81 bt
Lengte: 17,95 m
Motor: Stork Ricardo, 141 pk

Het schip behoorde in 1973 aan Petrus Rammeloo uit Zeebrugge. Het vaartuig werd ingeschreven als Z.88 “Nova Cura”. Het vaartuig bleef enkele jaren in Zeebrugge. Op 8 april 1979 sloten Michel Vercoutter en Arnel Vanthuyne een akkoord voor overname af met de Zeebrugse reder. Voortaan zou de “Nova Cura” als N.88 varen. Het schip is wat later volledig over gelaten aan de broer van zijn schoonbroer Arnel Vanthuyne - Paye uit Middelkerke. Het schip is dan verkocht aan de Heistse visser Kurt Savels samen met zijn schoonbroer.

De N.88 lag de reder Michel Vercoutter nauw aan het hart. Het was een schip dat in alle opzichten voldoening schonk. De schepen van Michel werden met zorg beheerd. In de loop der jaren onderging het schip na de eerste opknapbeurt bij de aankoop nog nauwelijks veranderingen. Tijdens het gullenseizoen presteerde de N.88 zes jaar lang in span met de N.590 nog als geen ander. De bemanning kwam goed aan de kost en bleef dan ook goed in dienst van de schipper Arnel Vanthuyne. Jarenlang is met dezelfde bemanning gevaren. De N.88 is later nog eens veranderd van haven en ging terug naar Zeebrugge voor de kustvisserij.



ijsvorming op zee te De Panne winter 1962 - 63

De N.45 "Herakles"

2-8-1974

Nieuwe aanwinst voor de Nieuwpoortse vloot Treiler Herakles: de modernste vissersboot

Bij de eerste verkoop van de visvangst door N. 45 Herakles van de rederij Gabriel en Michel Vercoutter brachten wij een bezoek aan dit vissersvaartuig.

Het is 't grootste Nieuwpoortse vissersvaartuig van dit type en wel enig langs onze kust.

We waren verstonnd over al het comfort, dat de meevarenden ter beschikking staat.

Het eigenaardigste is wel dat de ruimte boven het dek van de voorsteven tot aan de brug overdekt is. De bakboordzijde is totaal afgesloten. Op die manier is men beschermt tegen regen en wind bij het binnenhalen, retnigen, wassen en wegbergen van vis.

Men is ook verbaasd over de netheid aan boord. De redersvrouwen steken daarbij wel een handje toe.

Op de brug staan de modernste apparatuur als de visloupe om de vis op te sporen; de dieptemeter; radar gebruikt bij mistig weder in de nacht een Decca om de positie te bepalen, waar men in zee is en een apparaat om morsetekens te geven. De kaartenkamer ligt bij de stuurhut. Er is ook een ontvangst en uitzendingspost voorzien. Een spoetnik zorgt voor gesprekken tussen de vissersvaartuigen onderling. De misthoorn ontbreekt evenmin.

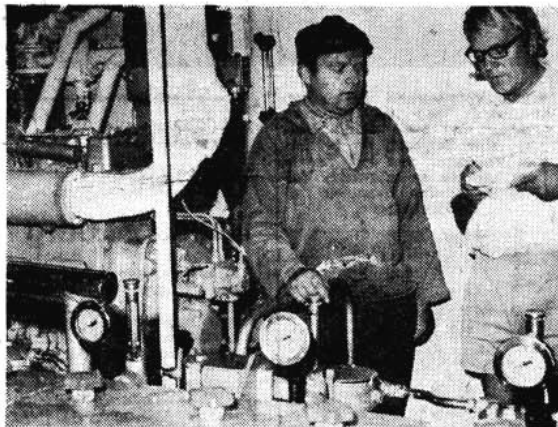
Het vaartuig bezit een Heli-vlot en een werkboot. Deze werkboot gebruikte men vroeger als reddingsboot. Nu kan bij het schilderen van de scheepsromp boven water dit bootje gebruikt worden. Het vaartuig bestaat uit 'n dubbeldek.

Een sneeuwruit aan de voorzijde van de stuurhut wordt elektrisch aangedreven en maakt de zichtbaarheid bij regen, sneeuw en stormen door dit venster doelmatig.

Een apparaat toont de positie van het roer aan.

ALLE KOMFORT

De kajuit van de schipper of kapitein is ook op de brug gelegen. Hij beschikt over een bureautafeltje, wasbekken, klederkast en laden onder bed. Schipper André Vermeersch uit Oostduinkerke voert het bevel. Het vaartuig wordt voortbewogen door een motor van 550 p.k. Een hydraulisch roer vergemakkelijkt het besturen van dit schip. Bij defect van dit hydraulisch roer kan men deze vervangen door handbediening buiten de brug. Het vaartuig loopt snedig aan 11,5 knopen. Daardoor krijgt men meer rendement van de motor en door de snelheid kan meer vis gevangen worden.



Onze medewerker voor Nieuwpoort de h. Marcel Messiaen ging nadien met de h. Vercouttere de moderne Herakles bewonderen.

De twee mazouttanks onder in 't schip vormen de ballast. De gevangen vis bij de terugreis dient als ballast in vervanging van de verbruikte mazout.

De zeskoppige bemanning vaart tegen een loon van 5 per honderd van de opbrengst. Ze hebben recht op een panger deelvis van 25 kg. Het is vis

van de laatste trek. Dit schip legt zich vooral toe op vangst van ronde vis, zijnde gul, wijting en kabeljauw. De reis duurt acht dagen. Twee kruisbeelden zijn e symbolische beschermers van bemanning en schip.

Een slaapgelegenheid boven dek bevat nog vier bedden terwijl onderaan in het schip acht echte bedden zijn.

Overal is er centrale verwarming met warm water. Indien de motor niet draait staat een verwarmingsketel met mazout ter beschikking.

Een W.C. douche, lavabo's en droogruimte voor het nat oliegoed verhogen het comfort. Een kleine keuken in een afzonderlijke ruimte en tafels in de kombuizen zorgen dat men behoorlijk kan eten. Toen deze treiler onder Franse vlag vaarde, waren er 13 man aan boord. Nu vaart men met zes man.

Een aanwijzingsplaat duidt aan dat het schip horizontaal ligt. Bij het in oneventicht komen door een te lage stand van mazout in één mazouttank wordt de mazout met automatische pomp overgetankt naar het ander reservoir. Men kan 45.000 l. mazout meenemen, 1.200 l. olie en 3.500 l. drinkbaar water.

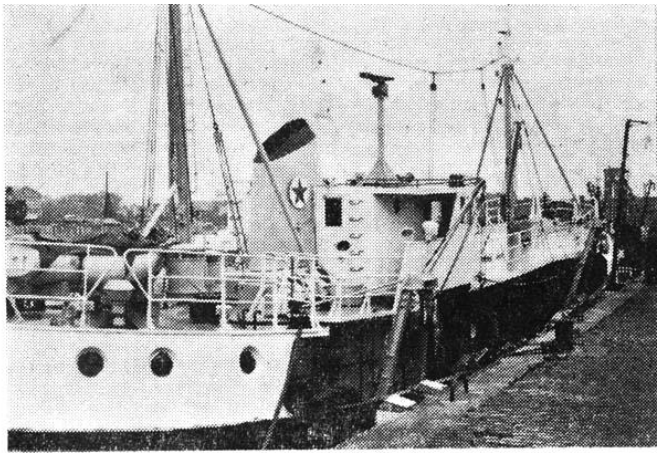
De visruimen worden afgekoeld door een frigo. Een reservegroep staat ter beschikking in geval de andere onklaar komt.

Een hulpmotor staat in voor het aandrijven van twee dynamo's voor elektriciteitsvoorziening, het steken van de lucht in de twee drukketsels enz. Dit in geval de grote motor niet draait.

De machinekamer getuigt van een uiterste zindelijkheid. Daar zorgt de motorist voor. Een werkplaats voor herstellingen, een takel die gedeelten van de motor kan uitlichten, lasapparaat, onderdelen, enz. staan ter beschikking bij motordefekt.

Scheepsbellen kunnen gebruikt worden voor oproepen aan boord. Het is zeker de sterkste en grootste aanwinst, die onze Nieuwpoortse vissersvloot tot nu toe gekend heeft.





NIEUWE AANWINST VOOR DE NIEUWPOORTSE VISSERIJVLOOT
 De « Herakles » wordt ongetwijfeld het vlaggeschip van de Nieuwpoortse visserijvloot. Het schip werd — zoals we reeds hebben meegedeeld — te Boulogne aangekocht voor rekening van de Nieuwpoortse reders de gebroeders Michel en Gabriël Vercoutter. Het betreft een stalen vissersvaartuig dat in 1961 te St. Malo in Frankrijk gebouwd werd. Het meet 31,35 m. op een breedte van 7,10 m. De bruto-tonnemaat bedraagt 165 ton en er steekt een motor in van 550 pk. Deze nieuwe aanwinst werd geregistreerd als de N.45 « Herakles ». Het schip dat vorige week te Nieuwpoort binnenliep meerde ter hoogte van de handelskaai waar het grondig nagezien en in de verf gestopt wordt. Deze Nieuwpoortse mastodont van Franse afkomst oogstte reeds flinke belangstelling. Op te merken valt is dat het schip aan bakboord volledig toegebouwd is daar waar het aan stuurboord open bleef teneinde de werkzaamheden op het tussendeck vlotter te laten verlopen. Dit is overigens op onze foto's duidelijk op te merken.

(sn)

Eerste visverkoop van Herakles



Maandag 11. kwam 't onlangs nieuw aangekochte schip N.45 Herakles van de rederij Michel en Gabriël Vercoutter naar de thuishaven om de eerste vangst te verkopen. De vangst was niet zo groot, als men verwacht had. Voor deze eerste reis had men de oude visboel van dit vroegere Franse vaartuig gebruikt. Dit vismodel schijnt niet te vloten voor onze visgronden, daarom zal men nieuw korretuig aan boord nemen.

Terloops weze herinnert dat deze treiler aangekocht werd in Frankrijk enige weken terug. Het werd gebouwd in 1961 te Saint Malo, is 31 m. lang en 7,20 m. breed. De winches en het stuurrad zijn afkomstig van

De Nieuwpoortse visserijaanwinst « Herakles », eigendom van Gabriël en Michel Vercouttere, die thans vaart onder 't nr. 45., loste maandag tijdens een korte plechtigheid zijn eerste vangst. In zijn toespraak zegde vismijndirakteur de h. Verbanck dat mej. Martine Vercouttere zou fungeren als meter en de eerste koper als peter. Deze eer viel te beurt aan de h. Maurits Messiaen.

fa. Brusselle, in onze stad gevestigd.

Als eerste koop in de vismijn werden twee tarbotten met een gezamenlijk gewicht van 14 kg. aangeboden.

De eerste koper zou de peter van dit schip zijn. Indien het een vrouwelijke koper is zou zij

meter van het vaartuig worden.

Het was visgroothandelaar Maurice Messien die de eer mocht opstrijken door 3020 fr. te geven voor een koop tarbot. Hij kreeg de vier gebruikelijke zoenen van Martine, de dochter van een van de reders, Gabriël Vercouttere. Dit gebeurde onder applaus van alle aanwezige kopers. Maurice is de viskoper die in dit eerste halfjaar het hoogste aankoopcijfer in onze vismijn boekt.

Vismijndirakteur Jef Verbanck feliciteerde in zijn korte toespraak de reders met hun nieuwe boot en was blij dat de eerste verkoop in onze thuishaven gebeurde. Hij wensde dat ze veel goede vangsten mogen binnenvoeren en de Nieuwpoortse vismijn niet zouden vergeten.

Gestopt met vissen.



Ik ben gestopt met varen in het jaar 1981 op zesenvijftig jaar. Op het ogenblik dat ik deze beslissing nam, was mijn gezondheid niet te best en had ik voornamelijk veel last van mijn rug. Als reder van vier schepen had ik met alle zakelijke besommeringen aan wal meer dan de handen vol. Bestellen van materialen, de leveringen opvolgen, herstellingen uitvoeren, boekhouding, en personeelszaken, Vooral korren en planken maken namen een grote tijd in beslag. Korren kon men niet kopen en moest men zelf maken uit aangekochte netten. Het is te vergelijken met een kleermaker die de stof aankoopt en er de kledij uit maakt. De korre had ook een model speciaal gemaakt voor het schip. Het model

was gemaakt uit ervaring en is aanhoudend aangepast.



Als reserve.

Het gebeurde wel vaak dat ik als reserve nog mee aan boord ging voor vervanging bij ziekte, verlof of een ander gebeuren. We hadden hierbij een duidelijke afspraak. Diegene die moest vervangen worden, monsterde af. Ik monsterde aan in zijn functie maar op het schip was ik de schipper. De schipper nam de plaats in van het te vervangen bemanningslid maar werd verder betaald in de functie van schipper. Door deze regeling moest niet de ganse monsterrol veranderd worden. Het af

en toe vervangen van een bemanningslid was me zeer welkom omdat ik liever op zee was en viste dan het werk op de kaai en thuis. Aan land was bijna nooit rust en het was een gans ander leven.

Bij een vervanging kon ik nog eens mijn waarnemingen testen.

Ik had een schipper Marcel die zes jaar bij ons vaarde. Een heel verstandig mens en goede visser. Ik had hem verscheidene malen gezegd, Marcel heb je nog niet geprobeerd om de kielroggen van vijf tot zes kilogram te vangen. Hij zegde, we proberen dat elke reis maar er zijn er geen zo'n grote meer. Ik kon daar niets op zeggen. Ik keek na iedere reis naar de korre maar ik zag nooit meer datzelfde vuil van vroeger. Dit leek me aardig. De motorist was ziek en ik moest hem vervangen. Ik monsterde aan als motorist, maar op het schip was ik volgens de afspraak dan de schipper en Marcel deed de taak van de motorist. Het was nu de gelegenheid om het zelf eens te proberen. Een geluk: het was juist de beste periode, de maand september. We vaarden naar de visgrond Haisborough. Hij had de eerste wacht gedaan. Ik zegde tegen Marcel de eerste sleep te doen. Ik was bijzonder oplettend en hoopte op een goede vangst. Onze positie bepaalde ik zo nauwkeurig mogelijk wat voor het vissen op die visgrond van zeer groot belang is. Toen we de kor wonden en de vis op dek storten, lagen tussen andere vis twaalf grote kielroggen met een gewicht tussen de vijf tot zes kilogram. De mannen stonden verstomd. Ik zegde, Marcel wat denkt u daar van. Hij was erg verwonderd en aangedaan. Ik zegde, u moet daar niet verlegen voor zijn, ik heb nu ook veel geluk gehad, maar ik zal u eens iets tonen. Ik nam kleine vuiltjes uit de knopen van de kor en zegde, dat moet je van vuil hebben. De zeebodem is niet vlak en op verschillende plaatsen is ander vuil. Het was juist op die plaats dat de grootste kielroggen gevangen werden. Enkele honderd meter verder ving men die niet. Het was van groot belang deze plaats bij een sleep voorbij te komen. Daarom is het van zeer groot belang zo nauwkeurig mogelijk uw plaats te bepalen. Het specifieke vuil in het net was de bevestiging dat je de juiste plaats passeert. Op andere visgronden was de plaatsbepaling meestal niet van een zo groot belang.

Vissen is net als jagen.

Nadat de visreis is beëindigd, de werkzaamheden op het schip aan de kaai zijn voltooid en voordat de bemanning het schip verlaat, is afspraak gemaakt voor de volgende reis. Elk bemanningslid neemt zijn deelvis en gaat naar huis. Sommigen rechtstreeks en anderen langs een omweg.

Waar de bestemming is van de volgende reis, is bepaald door de reder in afspraak met de bemanning. De reder gaat niet noodzakelijk op zee maar de reis is dan besproken met de schipper. Niet elk schip gaat vissen op dezelfde plaats. De plaats voor het vissen is eveneens afhankelijk van het jaargetijde die gepaard gaat met de soort gevangen vis. Het vinden van een goede visplaats is van veel factoren afhankelijk en vooral door kennis van de ligging van zandbanken, de bodemgesteldheid, de gebruikte vismaterialen en vooral waarneming. Eens een goede plaats gevonden, probeerde men deze zo veel mogelijk voor zichzelf te houden. Het was de schipper die de juiste plaats en de exacte gegevens kende van de visgrond en voor zichzelf hield. De andere bemanning op het schip volgde zijn bevelen op. Andere vissers probeerden soms ook deze plaatsen van een succesrijke collega te kennen, maar de truk bestond erin, deze verborgen te houden en soms een volgende vissersboot te misleiden. Het jagen was elk voor zichzelf.

Waarnemen.

Ik kende zeer goed de kenmerken van de mijn concurrerende schepen. Ieder schip had zijn kenmerken. Het vissen is het waardevolst tijdens de nacht en verlichting bij het werken op het dek is noodzakelijk. Ik herkende een concurrent aan zijn verlichting. Aan de wachtman zegde ik, bekijk dat schip eens en noemde de naam ervan. Noteer op het bord het volgende: de vaarrichting en het tijdstip wanneer de werklichten aan- uitgaan. Hieruit kom ik opmaken hoelang een trek duurde en wat de vangst ervan was. Ook het noteren hoeveel trekken er waren voordat het vissen gestopt werd en het schip de haven opzocht. Het waarnemen bevorderde eveneens de waakzaamheid.

Om het werklicht op ons schip zo kort mogelijk te laten branden, en als we op tarbot visten, lieten we ze juist bloeden en legden we ze op hun rug omdat ze een witte buik zouden hebben. Als de tarbot een witte buik had in plaats van halfrood was de verkoopprijs hoger. Een zo kort mogelijk werklicht gaf aan de andere vissers de indruk dat de vangst klein was en vlug verwerkt. Alle vissersschepen hadden drie werklichten die waren opgehangen aan een kabel die liep vanaf de voormast tot aan de brug. De N.211 was langer dan de andere schepen waardoor er vier werklichten waren geplaatst. Maar ik gebruikte er maar drie. Zo kon men moeilijker vaststellen dat het waargenomen schip de N.211 was.

Met mijn schoonbroer had ik een code om aan elkaar (per radio terwijl we aan het vissen waren) de vangst te melden. Die code veranderden we geregeld. Het gebruik van een code had ik geleerd van Franse vissers uit Duinkerke die geregeld naar het atelier kwamen en dit vertelden. Het gebruik van code was zeer nuttig.

In de haven bekeek ik het vuil dat in de netten achterbleef. Soms bezorgde me dit nuttige informatie. In de vismijn wanneer we verkochten ging ik na wat de concurrenten gevangen hadden en verkocht. Zo kon ik ook vaststellen wat zij doorgaven aan hun vrienden en hoeveel ze gelogen hadden. Waarnemen was zeer nuttig.

Drie visplaatsen:

1 We gingen vóór de maand mei naar de visgrond Haisboroug een honderd en veertig mijl van Oostende. Daar visten we tot november.

2 Begin november begonnen we te vissen in het zuiden van de Noordzee tot midden januari. Ook kende ik een goede visgrond aan de kust van Noord Duitsland en het zuiden van Denemarken aan de witte bank. Naar die visgrond zijn we niet veel geweest om reden van de grote brandstof kost.

3 Van half januari tot mei naar 'de diepen van Galoper' aan de Engelse kust, een zeer vuile plaats met veel stenen en een diepte van 30 vadem (1 vadem = 1 m 83). Soms was de korre na vier slepen gescheurd en hadden we zeer weinig vis. Na een tijd had ik de fout aan onze kor door waarneming ontdekt. Het was zeer zelden dat we aan wal gingen. Uit noodzaak gebeurde dat wel eens. Tijdens een wandeling langs de kaai was daar een schipper zijn gescheurde netten aan het herstellen. De noodzakelijke herstelling was uitgevoerd en zijn helpers trokken aan de kuil (het eindgedeelte van het net waar de gevangen vis in verzameld wordt) om te kijken of alles in orde was. Het viel me op dat de onderrand van het net zo dicht mogelijk tegen de sleeprollen was aangebracht. Bij ons was de afstand veel te groot, waardoor te veel stenen in het net terecht kwamen en het net scheurde. Na de aanpassing visten we maar een vierde van de stenen in verhouding met voordien. We hadden minder tijd nodig voor herstellingen en de vangst was beter.

Andere vissers van bij ons die ook op die plaatst visten, waren verwonderd dat het vissen bij ons zo goed verliep. De aanpassing met het goede resultaat behield ik verborgen en voor mezelf. Op die grote diepte daar visten enkel grotere schepen. De kleinere hadden om op die diepte te vissen geen kracht genoeg.

Verloop van een visreis naar Haisborough.

Toen wij in de periode van mei tot november naar de visgrond Haisborough gingen bracht een bestelwagen ons om 9 uur aan boord.

De bemanning:

- De schipper, de baas op het schip, deed zoals de andere bemanning alle werk bij het vissen, hij moest ervoor zorgen dat er zo veel mogelijk vis op dek kwam.
- De motorist, had de taak naast het helpen bij het vissen nog het onderhoud van de motor. Hij ging na elke trek naar de machinekamer om mazout naar de dagtank bij te pompen, deed een algemeen nazicht op alles en deed het onderhoud zoals bv. het smeren.
- De twee matrozen, alles wat het vissen en opbergen ervan betrof.
- De jongen, de persoon in opleiding, werkte aan alles mee aan dek en bij het opbergen van de vis. Werk in het logies, eten klaar maken en andere kleine zaken.

Bevoorrading:

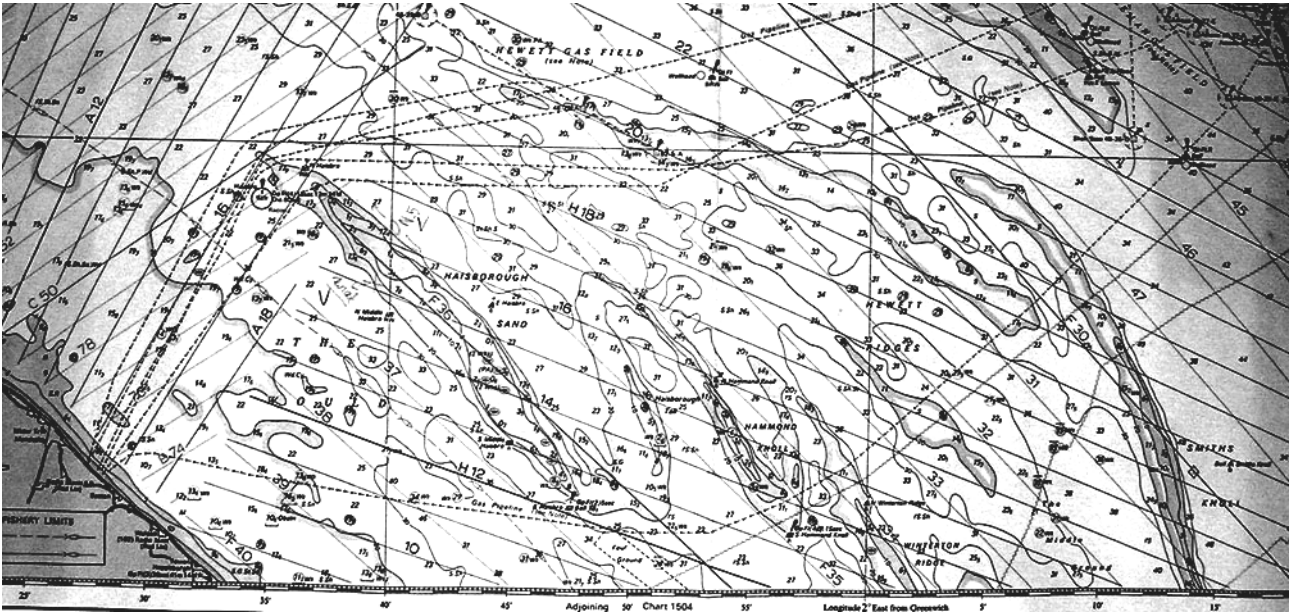
De nodige kleinere voorraad werd geleverd en aan boord gebracht. Drinkwater, aardappelen, groenten in glas of blik, eieren, soep, koffie en cichorei en andere benodigdheden voor de keuken. De bakker kwam met brood. Het brood was verpakt in speciale zakken en men had er voldoende voor de duur van de ganse reis. In het visruim was voor het opbergen van het brood een speciale plaats voorzien. Ieder had zijn eigen voorraad vlees mee dat men bewaarde op het ijs en ook voor zichzelf klaar maakte. De voorraad was maar voor een viertal dagen. Er mocht geen alcoholische drank meegenomen worden. Tijdens de eerste jaren werden ook kolen geleverd voor de kachel. Wat later is deze vervangen door een mazoutkachel. De watertank werd gevuld telkens na visverkoop van de vorige reis. Het ijs was geleverd de dag voor de afvaart, ongeveer 7 tot 8 ton en tijdens de zomer iets meer. De mazouttank van 12.000 liter vol.

Elke reis duurde normaal volgens de dagen van de veiling. Wanneer we de vrijdag vertrokken, kwamen we de volgende week de zondagmorgen voor vier uur thuis om te verkopen op de veiling van de maandag. We vertrokken terug op dinsdag om de week erop de dinsdagmorgen voor vier uur thuis te zijn om te verkopen op de veiling van de woensdag. De thuiskomst voor vier uur was om reden van sociale verplichtingen.

Als alle voorraad aan boord was, vertrokken we naar het sas. Het sas was in de voormiddag om 9-10- en 11 uur. Andere uren konden uitzonderlijk op aanvraag. In het sas konden er zes tot zeven schepen afhankelijk van de grootte. Na het versassen ging het richting zee. De staketsels voorbij en op zee, viel er plots iets van mijn schouders van het normale leven. Ik was een jager geworden op vis. Het is nu ieder schip voor zichzelf met één uitzondering: wanneer er een schip in moeilijkheden of nood verkeerde, werd het vissen onmiddellijk stop gezet en ging men spontaan hulp bieden.

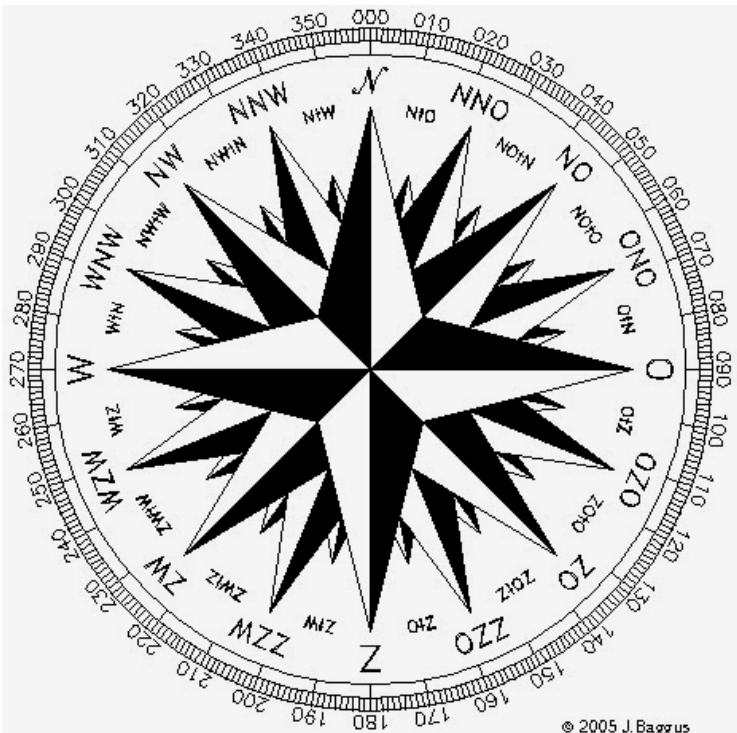
Eens buiten de koppen namen we een koers N ½ W naar Smiths Knoll. Een tien tot elf uur lopen. De bemanning bracht hun persoonlijk gerief en kledij op zijn plaats. Ieder had zijn eigen

slaapplaats en bergruimte. Er was een bergkast voor gemeenschappelijk materiaal en één slaapplaats nog vrij. Na een half uur begon de wacht. Ik liep dezelfde wacht als de rest van de bemanning. De afspraak was: wanneer er tijdens de wacht iets onduidelijk, onzeker of gevaarlijk leek, dat ik onmiddellijk verwittigd werd. Ik was altijd beschikbaar en kon op die manier ook rustig slapen. De wachtman (de persoon die dat ogenblik de wacht liep) kwam naar boven en nam het



Gedeelte van de zeekaart visgrond. Een plaats met veel zandbanken.

roer van me over. Ik zegde duidelijk de te varen koers N ½ W. De wacht was telkens voor drie uur. Bij het verwisselen van de wacht, werd dezelfde koers aangehouden tot een tiental mijl van zandbank Smiths Knoll. Van daar was het aan mij om het roer over te nemen. Aan de zandbank Smiths Knoll gekomen, veranderde de koers naar NW ten W verder tussen de zandbank Smith Knoll en de zandbank Winterton. Het was daar zeer goed uitkijken en voortdurend de diepte nazien. Verder NNW voorbij Hamon Knoll tot de vuurtoren van Haisbourough in het zicht kwam en tot we op een diepte van vierentwintig en een half vadem kwamen. We waren aangekomen op de visgrond. De vismand kon gehesen worden. De vismand moet in de top van de voormast



opgetrokken worden tijdens het vissen, en dient als voorrangteken voor andere, niet-vissende schepen. Bij duisternis en tijdens de nacht, naast de normale navigatielichten, in de top van de mast boven een rondschijsend wit licht een rondschijsend groen licht. Hier begonnen we te vissen. Al de bemanning kwam aan dek en de kor werd uitgezet voor de vistrek. De wachtman nam het roer over. Vanaf nu was de wachtwissel na elke vistrek, ook voor mezelf. Een vistrek duurde ongeveer drie uur. We visten met Haisbourough in het SW en op de diepte verder voor drie uur met Cromer Knoll in het N ten W. Verder steeds meer naar Cromer Knoll en vooral de diepte goed nazien en peilingen nemen met Haisbourough in het SSE. Er ligt daar een wrak waar men vooral moet opletten en uit de buurt blijven.

Gevaarlijk om met de kor vast te haken en in het ergste geval te kapseizen, of de kor en de

planken erg te beschadigen. Dan het schip keren en vissen in de tegenovergestelde richting. Om de drie uur werd iedereen aan dek geroepen. De schipper nam het roer en de persoon van wacht ging helpen op het dek. Het net werd bovengehaald en de inhoud op het dek gestort. Dan het net zo vlug mogelijk klaar maken en terug vissen. Hierna begon men aan de verwerking van de vis en het opbergen in het visruim. Het verwerken van de vis en het opbergen was afhankelijk van de soort. Tongen bv. bleven een tijd liggen vooraleer ze te kuisen, te wassen en dan in pakjes op te bergen tussen ijs.



vlr: Henry Bos in de brug Michel Vercoutter en Herman Vieren

De kreeften hielden we in leven. De poten werden dichtgebonden met elastieken gesneden uit oude binnenbanden van de fiets en tussen netten een beetje van elkaar in een mand geplaatst. De mand werd over boord gehangen zodat ze altijd in het water bleven. Als het werk gedaan was kon ieder terug naar beneden met uitzondering van de wachtman die naar de brug kwam, de orders ontving van de schipper en het roer overnam. Als de roggan op het dek vielen en ze sloegen met hun vlerken, was dit het teken dat het vissen op die plaats afgelopen was en tijd om een andere visgrond te kiezen. We konden daar een dertigtal bennen roggan vangen in een sleep of vier. Dan was de goede vangst voorbij en de vangst bij elke trek minder. De vangst was op dezelfde plaats soms zeer verschillend. Maar enkele slechte slepen weerhielden ons niet om het verder te proberen. Plots lukte het terug. Dit ritme liep zo verder tot het einde van onze visreis.

Wij gingen nooit uit de kleren. De tijd was er niet toe. Halfweg de reis wasten

we ons en verversten we van ondergoed. Ook werden de overals en de kazuifels vervangen. Op de terugreis had men daar wel de tijd voor en zo kwamen we deftig en proper aan land. Het eten verliep volgens de wacht en ieder maakte het voor zichzelf klaar met uitzondering voor de soep en de aardappelen. Wanneer de voorraad vlees op was, bakte men regelmatig vis. Krabben werden gekookt alsook wullocks.

De visvangst was niet altijd dezelfde. Het schommelde rond de 120 bennen (1 benne = 50 kg.) en de samenstelling was verschillend volgens het jaargetijde. Een verzameling van roggan, kabeljauw, speurhaaien en.....

Bij het einde van een visreis melde ik onze aankomst voor veiling aan de vismijn met de vermelding van de hoeveelheid gevangen vis langs Radio Oostende 24 uur voor aankomst. De dagen van de veiling waren gekend en we werden ingeschreven en kregen een uur voor onze veiling toegekend. Dit uur was afhankelijk van het aantal schepen die zich hadden aangeboden en de hoeveelheid vis dat het schip te veilen had. De viskopers waren voor die veiling ter kennis van de schepen met hun aanvoer. Ik kon dan het lossen van de vis regelen. Na het lossen werd de friswatertank gevuld.

Bij thuiskomst werd de afspraak met de bemanning voor het lossen en voor de volgende reis gemaakt. Ieder nam zijn deelvis en kon naar huis. Deelvis dat is een verzameling vis van de gevangen soorten, bedoeld om mee te nemen naar huis. Het ware vreemd dat we vis voor eigen gebruik zouden moeten kopen. De hoeveelheid was voor ieder bemanningslid hetzelfde.

Iedere 14 dagen was de uitbetaling. Het was geen vast loon maar afhankelijk van de opbrengst. Na iedere veiling werd de opbrengst genoteerd. De schipper had 9%, de motorist 8%, de matrozen 7%. De jongen begon aan 1,5% dat bij verbetering kon gaan naar 3%. Eens de jongen dit niveau bereikt had, monsterde hij aan als lichtmatroos. Hij evolueerde verder tot matroos, maar moest dan op zoek naar een schip voor het uitvoeren van die functie. De rest van het bedrag was voor de reder die daarvan alle kosten moest zien te betalen.

De kreeften en krabben werden niet gerekend in de totale verkoop. De opbrengt daarvan werd beschouwd als drinkgeld. De opbrengst werd gelijkmatig verdeeld onder de bemanning.

Het opvissen van andere stukken en het toekennen aan een bemanningslid, was volgens interesse en een beslissing van de schipper. Zo kon een opgevist anker aan een bemanningslid worden toegekend met als overeenkomst, dat deze een bedrag volgens het gewicht aan de waarde van oud ijzer zou betalen en evenredig te verdelen onder de bemanning.

In de vismijn.

De geloste vis werd tentoongesteld en gekeurd voor verkoop. De kopers konden het aangeboden nazien en er een bod op uitbrengen. De totale besomming van de verkoop werd door het mijnbeheer opgemaakt en was eveneens het bedrag voor de verrekening van de lonen.

In de vismijn zelf was er voor me ook veel waar te nemen. Het aantal aanvoerders en de aangevoerde hoeveelheid vis per soort. De plaatsen waar er gevist is. De visplaats kon ik zelf uit waarneming en uit ervaring nogal goed bepalen. Dezelfde vissoort heeft voor verscheidene visgronden (visplaatsen) specifieke kenmerken. De tongen hebben een groot verschil. Men heeft tongen met kleine zwarte haartjes, die komen van rond de Sunk. Tongen met op hun rug bloemetjes, vanuit de vuile grond. Zandtongen hebben ook hun specifieke plaats. Bij platvis is er



verschil in de grootte van de kop. Voor een visser is een waarneming van zeer groot belang, ook langs de kaai. Het nagaan van het gebruikte materiaal zoals de netten. Het vuil of resten die in de netten achterblijven. Het vissen is niet zomaar een schip hebben en netten uitwerpen. Het is een beroep dat moet opgebouwd worden uit waarnemingen, ondervinden, ervaring en de toepassing hiervan. De knepen en het fijne van het beroep zal niemand u leren, het is ieder voor zichzelf.

Uitrusting van het schip.

In de jaren kort na de tweede wereldoorlog was er niet veel apparatuur aan boord. Het kompas was het belangrijkste instrument. Radio voor communicatie was nog niet voor ons beschikbaar.



Scheepslog, logvin en vliegwiel

Voor echt nodige communicatie gebruikten we seinvlaggen, geluid- en lichtsignalen. Om de gevaren snelheid te meten hadden we een Cherub log. Een cilindervormig schroefje dat door middel van een touw aan een wieltje met een teller aan boord van het schip was vastgemaakt. Door de snelheid van het schip draaide de log in het water en werd de teller aan boord geactiveerd. Door de teller af te lezen kon men de afgelegde weg door het water vaststellen. De voorloper van het Cherub log, was het handlog. Dat soort log heb ik niet gekend maar mijn grootvader wel. Dat is een lang touw met op het eind een plankje. Op het touw is op geregelde afstand een merkteken of knoop. Het plankje wordt achteraan het schip overboord gegooid. Het plankje blijft ter

plaats in het water en ontrolt het touw, en men telt het aantal knopen of merktekens dat in een bepaalde tijd passeert. Op een tabel kon men dan aflezen welke snelheid in knopen men had. De knoop is de eenheid van de snelheid in de zeevaart. Eén knoop is één zeemijl of 1852 meter / uur. Daardoor wordt de snelheid in de zeevaart nog steeds in knopen uitgedrukt. Ik gebruikte het log maar weinig omdat ik uit ervaring ongeveer de snelheid kende die men liep bij een bepaald toerental van de motor. Vooraf was op kaart de koers uitgesteld en de vaartijd uitgerekend naar een lichtschip of boei met een gegiste snelheid gekend uit ervaring. Het eerst kwam er de radio. De radio was een sterke verbetering voor contact met andere schepen onderling en contact met land. Na de radio kwam wat wij noemden 'het peilmachien', een goniometer. Hiermee konden we de radiosignalen uitgezonden door vaste radiobakens waarvan de plaats gekend is, bij middel van een kruisantenne peilen. Die antenne voor de ontvangst van het radiosignaal kon men vanuit de stuurhut draaien tot men het signaal het minst hoorde. Op het toestel kon men de richting aflezen in kompasgraden naar die bakens. Door peilingen van verscheidene bakens en het uitstellen van de richtingen op kaart (de plaats van de radiobakens waren op de gebruikte kaart aangeduid), konden we onze plaats bij benadering bepalen. Dan de radar en de dieptemeter. De dieptemeter was zeer nuttig bij het vissen. De juiste diepte was ook een hulpmiddel bij het bepalen van de plaats samen met de gonio. De werking en de nauwkeurigheid van al de toestellen is voortdurend verbeterd. De radar was een belangrijke verbetering voor de navigatie en vooral bij mist. Deze apparatuur was geïnstalleerd en onderhouden door de firma SAIT en volgens huurcontract. Die apparatuur had ik nogal vlug aan boord.



goniometer

Mist.

Wanneer we nog geen radar hadden was er bij mist een dubbele wacht. Iemand op de brug en iemand op uitkijk vooraan op het schip. Vooraan op het schip was de best geschikte plaats om de voorgeschreven geluidssignalen van de andere schepen in de buurt op te vangen. Wanneer we aan het vissen waren, gaven we om de minuut een lang geluidssignaal plus bellen. Tijdens het varen, één lang geluidssignaal om de twee minuten. Elk soort schip heeft zijn eigen signalen. Zo weet men ook welk schip in de buurt is. De radar bracht een grote verbetering bij mist op het gebied van veiligheid. De vaarsnelheid was matig en op zijn minst gehalveerd.

Het weer.

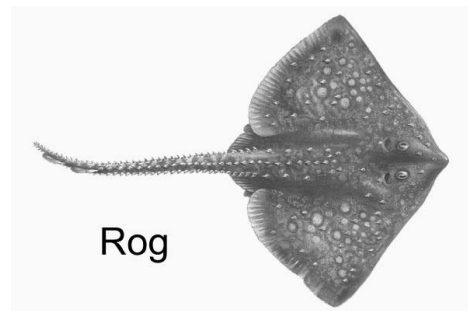
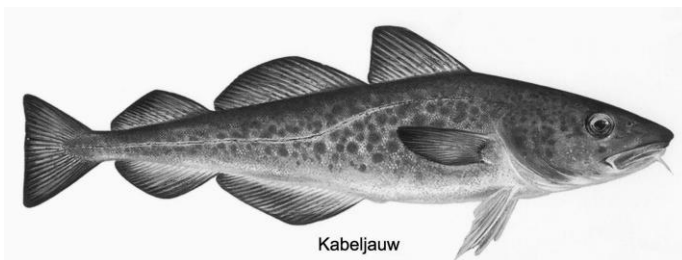
Gewone radio hadden we aan boord om het nieuws- en weerbericht te ontvangen en die werden goed beluisterd. Ook kreeg ik wat ervaring op de voorspelling van het komende weer door waarneming van windrichting, wolkenformaties, opkomende en ondergaande zon. Bij zwaar weer of storm zocht men indien het mogelijk was naar een rustiger plaats. Indien dit niet mogelijk was, draaide men het schip met de neus in de wind en paste men het toerental van de motor aan om op dezelfde plaats te blijven. Zo goed als mogelijk de plaats bepalen, en de diepte nazien. Men kon door stroming en wind erg verplaatst worden. Zeer gevaarlijk was het in de buurt van zandbanken. En wachten op verbetering. Indien een zware storm voorspeld was een haven opzoeken. Als de visreis bijna ten einde was en men voorspelde een storm, stopte men met vissen en zocht men bescherming in een haven.

Vissen op tarbot.

Vissen op tarbot was naar een andere visgrond. Wij vaarden maar uit om 13 uur 30 en waren op de plaats van de visgrond omstreeks 16 uur 30. We vaarden naar het lichtschip West Hinder en dan koers Noord West voor ongeveer 1 uur 20. Wij liepen over drie banken met een diepte van 10 vadem. Op die plaats peilingen nemen op de West Hinder, Noord Hinder en de Sandettie tot we de juiste plaats hadden. We hebben verscheiden reizen gehad met weinig vangst. Maar uiteindelijk heeft mijn schoonbroer toch de juiste plaats gevonden. De visplaats moest zeer nauwkeurig zijn. Misschien voor de lezer niet te geloven dat het op zo een wijdte op 10 tot 20 meters aankwam. Daar was het de kuit van de haring die de tarbot aantrok. We vingen daar 40 to 50 bennen per week. (1 ben is 50 kg.)

Vis heeft reukzin.

Dat vis reuzin heeft heb ik mogen ervaren. Na een storm waren we aan het vissen. Toen we de kor wonden hadden we een grote vangst. Maar er was een niet gewone reuk waar te nemen. Toen de vis gestort was stak daar tussen een varken in ontbinding. Het was die reuk die de vis had aangetrokken. Een collega overkwam hetzelfde. De verklaring van het varken in ontbinding moet te zoeken zijn bij het verlies van lading tijdens de voorbije storm.

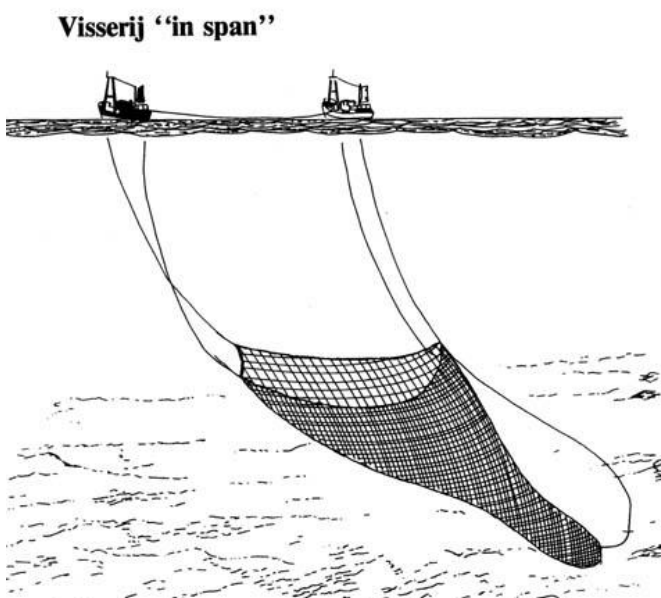


Slepen in span en de korre of visnet

Het net is een van de belangrijkste ingrediënten bij het vissen. Er zijn veel verschillende netten. Het net is eigen aan de grootte en zwaarte van het schip, de te vissen vissoort zoals rondvis of platvis en methode van vissen. Men kan individueel of in span (een net dat gesleept wordt door twee schepen) vissen. Een net wordt niet altijd gesleept. Er is ook vissen met drijfnetten. Dit zijn netten die geplaatst worden en ter plaats blijven, ze kunnen kilometers lang zijn. Sleepnetten zijn er in verschillende maten volgens de verschillende vismethoden en kunnen een lengte hebben van 10 meter tot 90 meter en zelfs meer. Men heeft zich slechts aan één reglement te houden en dit is de maasgrootte van het onderste gedeelte van het net de kuil. De kuil is het gedeelte van het net waarin de gevangen vis zich verzamelt en aan de achterkant dichtgemaakt met een strop. De mazen van de fuik mochten maximum 7 cm zijn in mijn visperiode. Er was geregeld controle op die maat zowel op zee als bij het aanleggen in een haven.

Vroeger werden de standaardnetten gebreid in vezels van vlasgaren en katoen. Om deze te beschermen tegen verrotting of invreten van het zeewater werden ze geteerd, getaand of in carbolineum gedrenkt. Tijdens de oorlog toen ik in Engeland was heb ik nog gevestig met katoenen netten. Deze netten waren wel licht. De huidige netten en die welke ik altijd gebruikte bij het maken van mijn netten worden machinaal gebreid in nylon, perlon of andere synthetische stoffen. Ze vergen geen bescherming meer tegen invreten of verrotting.

Er zijn standaard netten te koop volgens grootte, de vismethode en de te vissen soorten. Men kan ook netten laten maken. De netten waarmee ik en mijn schepen visten heb ik meestal zelf gemaakt. Nog andere schepen maakten hun netten zelf. Om de netten zelf te maken heeft men veel ruimte nodig wat niet iedereen had. Ik had de danszaal Pernasse gekocht en zo had ik voldoende ruimte.



Jaren is in span gevist door de schepen N.88 samen met de N.590. Het vissen in span gebeurde tijdens de maanden september, oktober, november en december. Een viertal maanden en afhankelijk van de vangst. Het slepen in span gebeurt door twee schepen die evenwijdig aan elkaar varen op een afstand van ongeveer 60 meter en die samen het net slepen.

Bij deze manier van vissen is het een groot net. Plat opgelegd heeft de voorkant van het net op de plaats van de sleeptouwen een breedte van 90 meter. De lengte van het net is 90 meter. Tijdens het vissen is het net vooraan open gehouden door het verzwaren van de onderpees en aan de bovenpees (onder- en bovengedeelte van het net) zijn er bolders (lege glazen of plasticen lege bollen) bevestigd die het net opentrekken. Voor het net zijn er aan de sleeplijn gewichten bevestigd die over de grond slepen en zo zijn bevestigd dat de onderpees juist de grond niet raakt. Het net heeft tijdens het slepen aan de voorkant de vorm van een ovaal met een breedte van 45 meter.

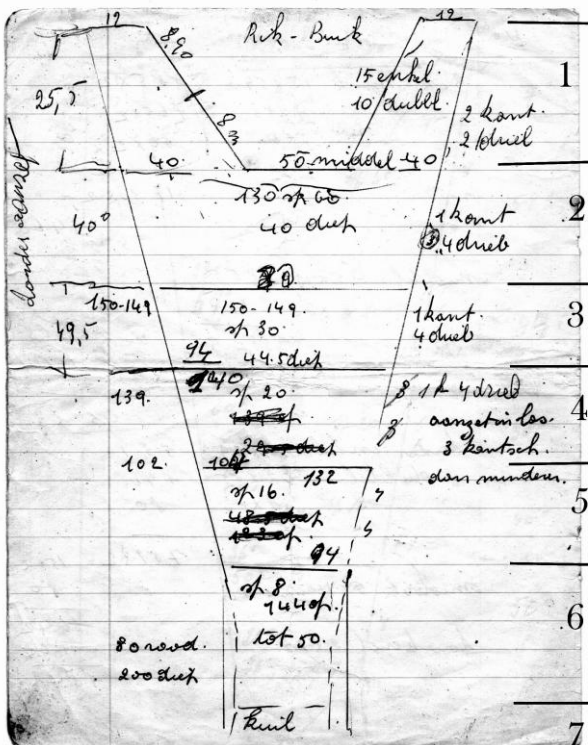


Als de sleep ten einde is (ongeveer 3 uur) neemt het schip dat de vis aan boord neemt het sleeptouw van het ander schip over. Het net wordt binnen gehaald (opgerold) tot een eind voor de kuil. Een stukje boven de kuil brengt men een strop aan en winch men deze boven het dek. Onderaan de kuil is een strop die wordt losgemaakt en opengetrokken. De vis stort op het dek. Het net wordt nagezien of het is beschadigd en terug klaargemaakt voor de volgende sleep. Het sleeptouw wordt terug naar het meesleepende schip overgebracht, en het net terug in het water gelaten.

Het komt voor dat bij het vissen het net beschadigd is door het haperen aan vreemde voorwerpen die van allerlei aard kunnen zijn, of voorwerpen die zijn opgevist en in het net zitten. Voorwerpen uit het net verwijderen is niet altijd eenvoudig en soms moet het net opengesneden worden. Geregeld zijn zeemijnen opgevist. Een zeemijn uit het net

halen en veilig opbergen was niet zonder gevaar. Men kon van geluk spreken als die niet ontplofte. Tientallen schepen zijn door ontploffing in de lucht gevlogen en gezonken met de volledige bemanning. Een vlugge herstelling is dan nodig. Indien het herstel te veel tijd zou vragen neemt men een reservenet en herstelt men het net in een minder drukke periode van vissen en overdag. Voor het herstellen worden stukken net gebruikt van afgedankte netten. Beschadigde netten worden ook meegenomen en in de haven hersteld. Een nieuw net kan men 5 jaar gebruiken.

Het maken van een net voor het vissen in span:



Een net is gemaakt zoals een kledingstuk volgens een patroon. Het patroon is niet te koop, maar ontworpen volgens kennis en ervaring van de visser. Het is vervaardigd uit verscheidene delen en uit net met verscheidene maasgrootte. Het is vooral een kennis om het net over de ganse lengte zo vloeiend mogelijk te maken. Niet zo eenvoudig met stukken net van verschillende maasgrootte. Voor het maken van het patroon is veel rekenwerk. Wanneer men uit standaardnet verkeerde stukken snijdt zijn die verloren. In het beste geval kunnen die gebruikt worden voor herstel. Voor het net volgens afgebeeld patroon is het stuk 1 en 2 vervaardigd uit net met maasgrootte van 60 cm. Het deel 3 uit net met een maasgrootte van 30 cm. Deel 4 vervaardigd uit net met een maasgrootte van 20 cm. Deel 5 vervaardigd uit net met een maasgrootte van 16 cm. Deel 6 vervaardigd uit net met een maasgrootte van 8 cm. Het laatste stuk deel 7 is de kuil met een

maasgrootte van 7 cm de maximum toegelaten maasgrootte in mijn visperiode. De onderkant van de kuil sleept over de bodem en krijgt een versterking. Het maken van het net uit delen met verschillende maasgrootte is om het gewicht zo laag mogelijk te houden. Vooral is het van belang dat het net tijdens de sleep een vloeiend verloop heeft. Het is uitkijken naar het resultaat. Veel moet proefondervindelijk vastgesteld worden en dan nog omgezet worden in de praktijk. Een kleine aanpassing kan een opmerkelijk verschil maken. Van de schepen die op dezelfde visgrond en op dezelfde manier visten als ik, volgde ik goed hun opbrengst. Als hun opbrengst beter was moest dit aan het net liggen en probeerde ik te achterhalen wat het verschil was. Ik deed aanpassingen aan mijn net en vergeleek de opbrengst met de vorige. De aanpassing was niet altijd positief.

Elke visser geloofde dat hij het beste net had en was niet geneigd het zomaar te vervangen. Het schip de N.88 en de N.590 sleepten samen. Men gebruikte altijd het net van de N.88. Op een visreis was het net erg beschadigd. Het vissen was op zijn einde en men besloot het vissen te stoppen en naar huis te varen. Tegen de volgende reis wilde men het net hersteld hebben. Zelfs met nachtelijk werk was het me niet gelukt. Er moest gevist worden met het reservenet. Het net was nieuw en door mezelf gemaakt. Het oude net was hersteld en terug klaar voor gebruik. Toen ik voorstelde het terug te gebruiken, kwam het antwoord dit niet te doen. Het vissen en de opbrengt met mijn net was beter. Een bewijs dat het ontwerp en het goed maken van een net van groot belang is.

Onderhoud.

De vissersschepen zijn aan een reglementering verplicht wat betreft de voorgeschreven uitrusting en het onderhoud. Er is elk jaar een controle. Er moeten twee ankers aan boord zijn. De reddingsboot met het overlevingspakket. De N.211 was bij de eerste schepen uitgerust met een opblaasbaar reddingsvlot. Tijdens de eerste keuring na de plaatsing van het opblaasbaar vlot



moest van de inspectie de gewone reddingsboot weggenomen worden. Dit wilde ik niet omdat we het bootje ook konden gebruiken bij het droogvallen. Het stond voor niets in de weg. Uiteindelijk en na veel discussie is het bootje toch aan boord gebleven. De reddingsvesten worden nagezien op de deugdelijkheid. De reddingsvesten lagen altijd in het logies, op een

vaste plaats en gemakkelijk te bereiken. Er moest er altijd één meer zijn dan het aantal bemanningsleden aan boord. De eerste hulpkist was bevestigd in de stuurhut. Indien er iets was gebruikt is dit telkens aangevuld. Elk jaar bracht ik deze kist naar de apotheker die de inhoud nakeek op vervaldag en deze terug in orde bracht. Van het reglementair in orde brengen vroeg ik

aan de apotheker een bewijs dat ik voorlegde bij de inspectie. Door het werken met een vaste bemanning, wat de veiligheid verhoogde, heb ik geen enkel ernstig ongeval gehad op mijn schepen. Nog andere zaken werden nagekeken zoals: blusapparaat, seinvlaggen, de lichten de signalisatie te gebruiken tijdens het vissen en ik zal er nog wel vergeten te vernoemen. Wel was belangrijk de jaarlijkse inspectie op de sleet en de speling van de schroefas. Ik melde wanneer het schip op het droge lag en de inspectie kon gebeuren. Om de drie jaar was er ook een keuring van de dikte van de huidplaten, maar daarvoor moest het schip niet op het droog liggen.

De motor, winchen, lieren, bomen, kabels en andere technische onderdelen werden altijd goed onderhouden. Het onderhoud en herstel van de elektronische toestellen is altijd uitgevoerd door een gespecialiseerde firma. Het schilderen van het bovenwaterschip is geregeld uitgevoerd. Het onderwaterschip en de schroef kreeg drie maal per jaar een onderhoud. Op het onderwaterschip heeft men een aangroei van algen en schelpen die geregeld moeten verwijderd worden. Indien men het onderwaterschip niet tijdig onderhoudt merkt men dit duidelijk in de vaarsnelheid en het verbruik van de brandstof dat merkkelijk verhoogt. De zinkanoden werden waar het nodig was vernieuwd. Voor het onderhoud van het onderwaterschip heb ik in mijn beginperiode gebruik gemaakt van de kuisbank langs de Havengeul. Het op de kuisbank gaan, of banken is een zwaar en een gehaast werken omdat alles onder invloed van de waterstand moet gebeuren. Later is gebruik gemaakt van de slipway te Oostende. Op een slipway wordt het schip op een platform gevaren, vastgezet en op het droge getrokken. Daar kan men zonder onderbreking aan het schip werken. Natuurlijk het prijskaartje was er ook naar. Ook is de kuisbank te Nieuwpoort gebruikt om er eens het schip droog te plaatsen als men een vermoeden had dat er iets niet in orde was met het onderschip en vooral het nazien van de schroef en het roer. De kuisbank ligt er nu verlaten en werkloos bij.



Werkplaats voor sloopsherstellingen.

1966. Onze smid Frans De Langhe had zijn atelier in de Havenstraat en was gestorven. Zijn vrouw stopte met de zaak en had de grond verkocht. Voor alle werken moesten we voortaan naar Oostende. Dit bracht ons veel verplaatsing en voornamelijk veel tijdverlies. Er moest een betere oplossing zijn voor dit nogal groot probleem. We vroegen op de gemeente aan de burgemeester of de mogelijkheid bestond om een plaats te krijgen op de kaai voor het plaatsen van een loods en het inrichten van een werkplaats voor sloopsherstellingen. We moesten het maar één maal vragen aan de burgemeester en hij kwam bij ons om de plaats aan te duiden. Nu we een plaats hadden kochten ik en mijn vader al de machines en de werktuigen van onze overleden smid. Het personeel namen we volledig over en konden we vlug met de werkzaamheden starten. Het grote probleem van verplaatsingen en tijdverlies was hierbij opgelost. Er was elektriciteit op de kaai waardoor we veel zaken ter plaats konden herstellen. De andere schepen kwamen ook met hun werk naar het atelier, en het was er zeer druk. Ik wou helpen, maar was daarvoor niet opgeleid. Ik volgde hiervoor gedurende drie jaar avondschool in de Panne. In het jaar 1972 behaalde ik het brevet lassen.



We verkregen ook de toelating om een betonnen paal te plaatsen waar de schepen konden aanleggen voor het uitvoeren van de werken.

Op de kaai stonden drie kranen om kolen te lossen. De burgemeester had het verdeelpunt van kolen voor West- en Oost-Vlaanderen. Iedere week kwamen zeven binnenschepen die ook herstellingen bijbrachten. Voor herstel van de kranen moest men voortaan ook niet telkens naar Oostende.

Het was een eenvoudige loods van betonnen platen.

De loods werd verhuurd na de uitbreiding en de verhuis van het atelier.



MINISTERIE
VAN OPENBARE WERKEN

Bestuur der Waterwegen

Dienst der Kust.

Oostende de 28.2.1966
Christinastraat 113
Tel. 71009/73062

Aan de HH. Burgemeester en Schepenen
van de Stad
Nieuwpoort.

Onze referenties
78.148

Betreft-Handelskaai te Nieuwpoort
-Bouwtoelating dhr. Vercoutter

Mijne Heren,

Ingevolge uw schrijven ref. T/18/I34/JV van 17.2.1966 en in aansluiting met mijn brief van 6.12.1965, heb ik de eer U te laten weten dat ik geen bezwaar heb tegen het uitvoeren volgens het voorgelegd plan, van de voorgestelde smidse voor sloop van het gedeelte handelskaai door de stad in concessie **gegeven**.

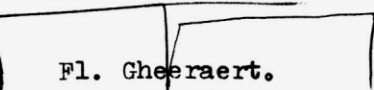
Hoogachtend,
De Hoofdingenieur-Directeur
van Bruggen en Wegen,

get. J. VERSCHAVE.

Voor eensluidend verklaard afschrift,
De Secretaris, De Burgemeester,


J. van Cauwenberghe




Fl. Gheeraert.

Brand in het magazijn.

Ik was op zee met de N.730 tijdens de brand in ons magazijn. Een visnet lag voor herstel op de grond. Het was koud en de mazoutstook was in werking. Mijn vader was daar aan het werk aan de netten. Hij werd naar het atelier geroepen bij een visser uit Duinkerke om de uitvoering van de herstelling te bespreken. In die tijd heeft het net door een onbekende oorzaak vuur gevat en stond in zeer korte tijd alles in brand. De schade was enorm en van het gebouw was weinig over. Tijdens

de brand is de werkplaats gespaard gebleven. Het werkmateriaal, de voorraad aan wisselstukken en de tot herstelling gebrachte materialen waren onbeschadigd. De onderbreking van de activiteit is zeer kort geweest.

In het jaar 1976 hebben we de werkplaats voor de helft verkocht aan mijn schoonzoon Christiaan Vanthuyne, gehuwd met onze dochter Annie. Het werk nam toe wat een uitbreiding vereiste. Er was maar een oplossing, uitzien naar de mogelijkheden voor het plaatsen en inrichten van een nieuwe werkplaats. In het jaar 1983 is de werkplaats volledig verkocht aan Christiaan Vanthuyne en Annie Vercoutter.

Een nieuwe werkplaats.



De werkplaats gelegen in de Houtboeistraat in de buurt van de Handelskaai was te klein geworden.

In het jaar 2010 verhuisde de werkplaats naar zijn nieuwe vestiging op het industrieterrein Ambachtstraat Sint-Joris Nieuwpoort.



De zaakvoerder van het nieuwe bedrijf is mijn kleinzoon Pieter.



Proef vismijnbestuurder.

Na de oorlog was het de heer Glabeke die vismijnpolitie was. Toen die op pensioen ging wilde het stadsbestuur een vaste vismijnbestuurder aanstellen. Ieder die op zee vaarde kon zijn aanvraag indienen om deel te nemen aan de proeven. Er was een minimum leeftijd vereist, en ik was nog iets te jong. Vishandelaar Messiaen zegde dat ik voor die vereiste van die leeftijd niet mocht nalaten toch mijn aanvraag te doen. Zijn reden was omdat ik het heel goed deed bij de vloot en ik dit zeker aankon. Mijn vrouw wenste ook dat ik zou deelnemen. Dan zou ik elke dag thuis zijn. Hierop heb ik mijn aanvraag ingediend. Het was niet volledig mijn goesting want ik vaarde graag. Mijn aanvraag werd aanvaard en ik kreeg de toelating tot deelname aan het examen.

De datum voor het examen was bepaald, en onze visreis zo geschikt dat ik op de dag van het examen zou thuis zijn. Onze reizen waren er normaal van tien dagen. Ik had boeken meegenomen om tijdens mijn vrije perioden te studeren. De vangst was heel goed en we hadden veel vis maar het ijs was op en we moesten nog vier dagen vissen. Ik besloot naar binnen te lopen om het nog nodige ijs in te doen.

Op de kaai kwam vishandelaar Messiaen die onze onverwachte aankomst opgemerkt had naar me toe en zegde dat het examen plots vervroegd was en het deze namiddag zou doorgaan. Ga vlug naar huis en fris u op. U moet deelnemen. Mijn antwoord was spontaan, ik ben te moe en heb geen zin. Ik ging naar huis.

Mijn vrouw was eveneens verrast toen ik plots thuis kwam. Ze had het verplaatsen van de datum van het examen ook vernomen maar kon me niet verwittigen. Het veranderen van de datum was ons niet gemeld en we kenden er ook de reden niet van. Iedereen wist heel goed dat ik op zee was. Was de reden, me van deelname aan het examen te verhinderen? Toch spoorde ze me aan om me vlug klaar te maken en het examen te gaan afleggen. Door vermoeidheid en onvoorbereid zag ik ertegen op, maar liet me toch overhalen. Ik was inwendig kwaad omdat ze naar mijn mening speciaal een dag hadden gekozen waarvan ze wisten dat ik op zee was en daardoor niet aanwezig kon zijn. Ik kon niets anders bedenken, dan ze me wilden uitsluiten.

Er waren vier schippers ingeschreven. Onder de vier kandidaten waren het er drie van de Broeders- en een van de Stedelijke school. Vier kandidaten hadden tijdens de oorlog gevaren voor de Navy en hadden heel wat ervaring.

De uitslag werd bekendgemaakt. Vier kandidaten waren geslaagd waarbij ik behoorde, maar ik werd uitgesloten wegens te jonge leeftijd.

De heer Rijssen was voor de oorlog schipper op mijn vaders schip dat is verloren gegaan tijdens het redden van soldaten te Duinkerke. Hij had graag die functie gehad maar was niet geslaagd. Rijssen had tijdens de oorlog ook vier jaar gevaren voor de Navy en was niet akkoord dat ik uitgesloten werd. Hij had graag gehad dat ik het was, en kwam vragen of ik die functie wenste. Ik zegde er geen goesting meer voor te hebben. Over de gang van zaken zou hij telefoneren met de Pool van de Zeelieden te Antwerpen wat ik niet geloofde maar toch deed. Er kwamen twee mannen bij me thuis die me vroegen of ik die functie wilde. Een ervan was duidelijk niet akkoord met de gang van zaken en zegde kwaad, als je het wil zijn, dan zul je het zijn en sloeg met zijn vuist op de tafel. Die personen hadden na de oorlog veel te zeggen. Ik gaf te kennen liever verder te vissen dan deze functie op deze manier te aanvaarden .

De functie kwam zoals vooraf geregeld in handen van Jozef Verbank. Hij had zijn garnaalboot voor het examen verkocht.

Mijn aanvraag tot deelname aan het examen:

Mijnheer de Burgemeester en schepenen,

Ik heb de eer u bij deze mijn aanvraag te laten geworten voor de beschikbare plaats van vast bijzondere - Opsteller.

Ik doch wel aan ab de gestelde voorwaarden te voldoen buiten dat ik nog niet ten volle 30 jaar oud ben.

Ik ben mochtens zo vrij u te laten opmerken dat ik aanspraak mag doen op prioriteitsrechten daar ik eerst den verlag gewonnen heb ter koopvaartij. Daarbij beschik ik over een brevet van schipper te visscherij F Rho, hetgeen een zekere waarborg biedt voor mijn grondige kennis op gebied van gewaarten visscherij. Ik ben ervan overtuigd dat de onderwijzing die ik opgegeven heb als vader met 9 jaar consequent voort, waarvan bijna 5 jaar als schipper, mag opwegen tegen die enkele maanden die ik mis om aan de gestelde onderdom te voldoen.

In de hoop van een gunstig antwoord bied ik u, Gheer Burgemeester en Schepenen de verzekering aan van mijne eerbiedige achting

Z

Antwoord van de gemeente op mijn aanvraag:

STADSBESTUUR



Nieuwpoort, 18 Juni 1952.

NIEUWPOORT

Telefoon Nr 234.11
Postcheck Nr 254.90

De Heer Michel Vercoutter
Hoogstraat, 22
t.S.

S/ Nr II25/VC

ANTWOORD op SCHRIJVEN

Mijnheer,

van Nr

5

Onderwerp:

Kandidatuur
mijnbestuurder

Bijlagen:

Wij ontvingen uw kandidatuur dd.9 Juni 1952, voor de plaats van mijnbestuurder.

Wil nota nemen dat Ued. niet aan de gestelde vereisten inzake leeftijd voldoet.

Het Schepencollege heeft beslist Ued., niettegenstaande het niet vervullen der leeftijdsvoorwaarde, toch toe te laten tot het vergelijkend examen.

De gemeenteraad, of desgevallend de Hogere Overheid, zal oordelen of U in aanmerking komt voor eventuele benoeming.

Bij de ingezonden stukken ontbreekt een getuigschrift dat aan de militiewetten werd voldaan. Dergelijk getuigschrift kan bekomen worden bij het gemeentebestuur Dienst der Militie.

Gelief het ontbrekend stuk te willen inzenden.

Ter aanvulling van het examenprogramma aan Ued. overgemaakt bij schrijven van 16 dezer, zijn wij zo vrij U te melden dat de nieuwe spelling verplichtend moet gebruikt worden voor het Nederlands opstel en dictée.

Hoogachtend,

De Secretaris,

De Burgemeester,

J. Van Cauwenberghe

Fl. Gheeraert

STADSBESTUUR



Nieuwpoort, 27 Juni 1952.

NIEUWPOORT

Telefoon Nr 234.11
Postcheck Nr 254.90

De Heer Vercoutter Michel
Hoogstraat, 22
t S.

S Nr II78/VC

ANTWOORD op SCHRIJVEN
van Nr

Mijnheer,

Onderwerp :

Proef mijnbestuurder

Wij zijn zo vrij hierbij kennis te geven van de eindslag der examenproef van Mijnbestuurder, afgenomen op dinsdag, 24 Juni 11.

Bijlagen :

Deschepper Frans	49 p. op 100
Vercoutter Michel	83 id. $\times 8\% = 8,4 + 83 = 91,4$
Verbanck Jozef	81,5 id.
Rysen Charles	65,5 id.

Ingevolge de wetten op het voorkeurrecht moet het puntenaantal verhoogd worden met onderstaande percenten:

voorkeurrechthebbenden	1e	categorie:	absolute voorrecht.
"	2e	"	: verhoging punten met 10%.
"	3e	"	: verhoging punten met 8%.
"	4e	"	: verhoging punten met 6%.

Zoals reeds werd gemeld zijn wij verplicht te laten opmerken dat de Hr Vercoutter Michel niet beantwoordt aan de voorwaarden inzake leeftijd.

Met de meeste hoogachting.

De Burgemeester,

De Secretaris,

J. Van Cauwenberghe

Fl. Gheeraert

Balen katoen.

Op dertien januari zijn we bij mooi weer om veertien uur de haven van Nieuwpoort uitgevaren met de N.761 om te vissen. We zijn op de visgrond aangekomen om negentien uur dertig. Het weer kwam slecht waardoor we het besluit namen te wachten om te vissen. De volgende morgen rond vijf uur hebben we het vissen kunnen aanvatten. De vangst tijdens de dag en de er op volgende nacht was goed. Rond acht uur visten we een baal katoen op. Er kwamen steeds meer balen aangedreven. We namen er 87 aan boord tot we niet verder meer konden. Door die zware en hoge lading lag het schip niet meer stabiel en was het wel gevaarlijk. Met een volle vislading en de balen katoen zijn we om middernacht de haven van Nieuwpoort binnengevaren. Na het verwittigen van de vreemde vangst aan de douane, hebben we deze in de voormiddag gelost op de kaai. In de namiddag hebben we ze naar onze loods gebracht en met het plaatsen van tussenplanken te drogen gelegd.

De daaropvolgende dag zijn we terug gaan vissen naar die plaats. Er dreven daar nog een massa balen waarvan we er nog 38 opvisten.

~~Middelmeer van verhoor van~~
~~bestuur van het Bureau~~
Houtskoutaanlet Nieuwpoort
N. 761/1287.

Verslag N 761 "Vrede in Christus"

Opvissen van 38 balen katoen (24 Grote en 14 kleine)

N 761. Geb. in kant door Hillebrandt te Oostende in 1949. BT, 5687.
N.E. 17, 99 PK 100.

Eigenaar. Vercautten Raphaël Hoogestraat 32 Nieuwpoort.

Schipper. Vercautten Michel Hoogestraat 22 Nieuwpoort. Dipl. Sch. 1e. Kl.

Matroos. Van Craeynest. Adress. Chenaalstraat 1 Nieuwpoort. D. Mot. 500 PK

Matrosen. Pyliver Georges Witte Brigadelaan 47 Nieuwpoort.

Legier François Coppitestraat 4 Nieuwpoort.

Bevis van draagdelijkheid nr. 1908 geldig tot 31.12.1951.

A. datum van 18.1.52. verslijnt voor ons F. Roels. Agent der Zevaart.
politie de gearande Vercautten Michel, schipper van boord van
N. 761. "Vrede in Christus".

Hij doet de volgende verklaring in de Nederlandse taal:

17.1.52. 5 u. 15' uitgevaren met de bedoeling de vissers te beschermen
ten E. van de "Falls".

10 u. - Bezoeken wij ons op ongeveer 10 mijl. ten N. van NF. 3 en bemerk-
ten op die plaats drijvende balen katoen. Wij zijn niet van de hove
gegaan maar bleven in de omgeving rondvaren om de katoen van
boord te halen.

Op ongeveer 12 mijl ten N. van NF 3. hebben wij ook twee balen, in
het niet geschilderde reddingsboten zien rondrijven, alsmede een

een voodgeschikende plaat (afmeting ongeveer 4x4m) waarvan ik veronderstelde dat het een dak of gedeelte van een dak was van het stuurhuis van een koopvaardyschip. Het was ons wegens het slechte weder onmogelijk deze voorwerpen te behandelen om naar enig merk- teken of naam uit te zien.

14 u. 15 - Koers gezet naar de Ehuistaven. Wind WNS. Kraakt 6 à 7. Ielder zicht.

20 u 35 - De haven van Aitumpoot binnengelopen met 24 grote en 14 kleine ballen boten aan boord.

De voorlading volhardt de schipper in zijn verbaring en leent met ons.

De Schipper,
(get.) Wemoutter M.

Mr. De Hoofdwaterschant der Kust,
De Agent der Zeevoortpolitie
(get.) F. Roels.

Verzekering: V.G. Z.O.R.: I. 643.000.
Hulp in Nood: 1.000.000.

Afschrift ter kennisgeving lang overgemaakt aan de Heer:

Oostende. Januari 1952.
De Hoofdwaterschant der Kust.

E. Carlier.

Ministerie Van Verkeerswezen .
Bestuur van het Zeewezen .
Waterschoutsambt Nieuwpoort .

N.76I/I280.

Verslag N.76I "Vrede in Christus"

OPvissen van 87 balen katoem .

N.76I mk. Gebouwd in hout door Hillebrandt te oostende in 1949 BT.56,87
NT.17,99 PK - 100.

Eigenaar: VERCOUTTER Rapael Hoogstraat 32 Nieuwpoort

Schipper: VERCOUTTER Michel Hoogstraat 22 Nieuwpoort Dipl. Sch.Ie.KL.

Motorist: Vancraeynest Andreas Arsenaalstraat I Nieuwpoort Dipl. MO¹.500PK

Matrozen: PYLISER Georges Witte Brigadelaan 47 Nieuwpoort
LEGEIN Francis Coppierterstraat 4 Nieuwpoort

Bewijs van deugdelijkheid Nr 1908, geldig tot 31.12.52

Indatum van 16 Januari 1952; verschijnt voor ons, F; ROELS ;
Agent der Zeevaartpolitie, de genaamde VERCOUTTER Michel, schipper
aan boord van N.76I "Vrede in Christus."

HIJ doet de volgende verklaring in de Nederlandse taal:

136I.52 Te 14u. de haven van Nieuwpoort uitgevaren. Wind SW. Mooi Weder
Te 19u30 aangekomen op de visserij ten E. van de Falls. Wegens het
OPkomen slecht weder bijgelegd tot 14.1.52,5u. Nadien normaal de
visserij bedreven .

15.1.52 te 8u. bevonden wij ons ongeveer 10 MIJL NTE van boei NF I.
toen wij rond ons vaartuig drijven de balen katoen bemerkten .
TE 8U .namen wij de eerste baal aan boord, nadien vonden wij er
steeds meer en meer, en in de loop van de namiddag kwamen er
honderden rond ons schip gedreven. Rond 18u30 hadden wij reeds 87
balen aan boord genomen, en zette ik koers naar de thuishaven .

15.1.52 te 23U45 . De haven van Nieuwpoort binnen gelopen. WIJ hebben
op 16.1.52. vanaf 1u. de balen gelost op de kade, en onmiddellijk
de douanediensten gewaarschuwd, die me opdracht gaven ze voorlopig
in een magazijn op te stapelen, en tussen elkelaag balen houten
latten of stokken te leggen, zo dat zij me kaar niet raken en er
voldoende lucht tussen kan .

Deze namiddag zal ik de balen in ons magazijn op de kaai doen onder-
brengen .

de balen zijn allen gemerkt "et "coton France"50/51+het nummer der
baal; en wegen naar schatting elk ongeveer 150 Kgr.

Na voorlezing volhardt de schipper in zijn verklaring en tekent
met ons .

De Schipper,
(get) M. VERCOUTTER.

Vr.De Hoofdwaterschout der Kust;
De Agent der Zeevaartpolitie,
(get) F. ROELS.

Verzekeringen: V.O.Z.O.R. :I.675.000

Hulp in Nood: I.000.000

Afschrift voor kennisgeving aan de Heer:

Oostende Januari 1952

DE hoofdwaterschout der Kust ;

E.CARLIER .

Een tijd later zijn deze balen door de douane verkocht waarvan we een twintigste van de opbrengst kregen. Het was 200.000 frank. Dit bedrag is verdeeld onder de bemanning volgens de normale verdeling bij het vissen.

Middelmeer van West-Indië
Brest van het Zeevissen
Waterscheepvaart Museum
N. 461/1284.

Verslag N 461 "Vrede in Christus"

Opvisen van 38 balen katoen (24 grote en 14 kleine)

N 461-mk - Geb. in kout door Hillebrandt te Oostende in 1949-BT, 5687.
N.t. 14, 99 PK. 100.
Eigenaar. Versutter Raphael Hoogestraat 32 Vliempoot.
Schipper. Versutter Michel Hoogestraat 22 Vliempoot, Dipl. Sch. 1^o. Kl.
Motorist. Van Craeynest, Andries, Orenachtstraat 1 Vliempoot, D. Mot. 500 PK
Matrozen. Pyliser Georges Witte Brigadelaan 44 Vliempoot.
Legin Francois Coppinestraat 4 Vliempoot.
Bevis van deugdelijkheid nr. 1908 geldig tot 31.12.1951.

H. datum van 18.1.52. versijnt van ons F. Roels, Agent der Zeevaart-
politie de gevaarnde Versutter Michel, schipper van boord van
N. 461. "Vrede in Christus".

Hij doet de volgende verklaring in de Nederlandse taal:

14.1.52. 5 u. 15' Mitgavare met de bedoeling de vissers te beschrijven
ten E. van de "Falls".

10 u - Bevoorden wij ons op ongeveer 10 mijl. ten N. van NF. 33 en bemek-
ten op die plaats drijvende balen katoen. Wij zijn niet van de kome
gegeven maar bleven in de omgeving rondvaren om de katoen van
boord te halen.

Op ongeveer 12 mijl ten N. van NF 3. hebben wij ook twee balen, in
het niet geschikende reddingsboten zien rondvaren, alsmede een
en roodgeschilde plaat (afmeting ongeveer 4x4m) waarvan ik
veronderstelde dat het een dek of gedeelte van een dek was van het
stuurhuis van een koopvaardij-schip. Het was ons wegens het slechte
weer onmogelijk deze voorwerpen te bekijken om naar enig merk-
teken of naam uit te zien.

14 u. 15' Koers gezet naar de thuishaven. Wind WNS. Kraakt 6 à 7.
helder zicht.

20 u 35 - De haven van Vliempoot binnengelopen met 24 grote en
14 kleine balen katoen van boord.

De voorlering volhardt de schipper in zijn verklaring en
lekt met ons.

De Schipper,
(get.) Versutter M.

Vr. De Hoofdwaterschant der Kust,
De Agent der Zeevaartpolitie
(get.) F. Roels.

Versicherung: V.G. Z.O.R.: I. 643.000.
Hulp in Nood: 1.000.000.

Afschrift der kennisgeving lang overgemaakt aan de Heer:

Oostende. Januari 1952.
De Hoofdwaterschant der Kust.

E. Carlier,

In het net tussen de vis.

Bij het ophalen van de netten treft men soms onder de gevangen vis andere voorwerpen. Het kan vuil zijn of andere niet te omschrijven voorwerpen van allerlei aard. Op de zeebodem ligt van alles en van formaat klein tot groot. Het kan een gezonken schip zijn, verloren lading of gedumpt materiaal. Bij ons vissers, betreft het meestal om kleinere stukken. We vissen meestal in de buurt van zandbanken en op de flanken ervan. Tijden terug waren de zeekaarten niet zo nauwkeurig en ook niet de navigatie door gebrek aan middelen. Om die reden zijn in die omgeving veel schepen in moeilijkheden gekomen en zijn daar in het ergste geval vergaan. Het waren in die tijd schepen gebouwd met hout en die met de jaren op de zeebodem zijn verteerd, met stromingen zijn verplaatst of in de bodem gezakt. Hun lading uit allerlei kleiner en moeilijker te vergaan materiaal is door stroming uit de wrakken gespoeld en heeft zich op de zeebodem verspreid. Het zijn deze kleinere stukken die in de netten steken. Vele vissers beschouwen dit als vuil en waardeloos en werpen het terug in zee. Bij mij was het enigszins anders. Ik had daar interesse naar en legde deze opzij en bracht deze naar huis. Mijn vrouw had daar ook een grote interesse naar, en zo kon ik haar daar een plezier mee doen bij mijn thuiskomst. Collega vissers wisten het dat ik vondsten verzamelde, en wanneer zij dachten iets waardevols opgevist te hebben brachten ze het voor me mee. Zo heb ik een ganse kast met opgeviste stukken van allerlei aard verzameld. Het grootste gedeelte van mijn verzameling is eigen vondst.

Het bestaan van de verzameling was algemeen geweten. Langs ons onbekende weg is de dienst "Maritiem archeologisch erfgoedonderzoek" daarvan in kennis gebracht. Deze dienst bracht ons een bezoek. Nadat we hen de verzameling hadden getoond, beoordeelden ze deze interessant om verder te onderzoeken. Ze vroegen hiertoe onze toestemming en medewerking, die we graag verleenden.

"Maritiem archeologisch erfgoedonderzoek" **2006/2007**

Uit de collectie van Michel Vercoutter konden 84 vondsten worden geregistreerd. De meerderheid ervan werden opgevist door Michel zelf in de jaren 1950 -1960. Enkele voorwerpen werden hem door collega vissers geschonken.

Aan de hand van zeekaarten kon de vindplaats van de meeste vondsten min of meer worden gepositioneerd. Alle artefacten zijn afkomstig uit Engelse wateren, voornamelijk uit het Thames-estuarium. Vergissingen mogen niet worden uitgesloten aangezien het gaat om vondsten van soms 50 jaar geleden.



Het overgrote deel van het materiaal bestaat uit aardewerk, meer bepaald steengoed met zoutglazuur, allemaal daterend uit de periode 16^{de}/20^{ste} eeuw.

info verstrekt door:
Ine Demerre -
Erfgoedonderzoeker Maritieme
Archeologie
www.maritieme-archeologie.be

Michel Vercoutter en
Ine Demerre

Enkele vondsten.

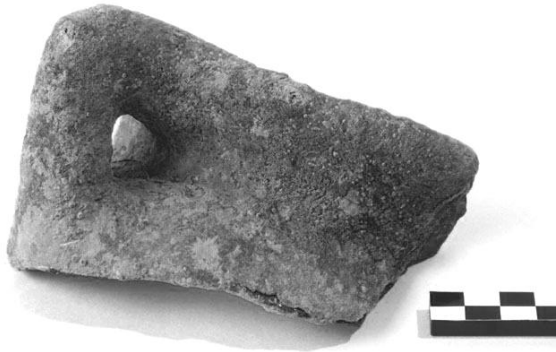
amfoor, opgevist aan de
Leman Bank



3 glazen met gefa-
cetteerde decoratie (2
paarse & 1 groene) uit
de Thamesmonding
opgevist door kennis
Michel



kiezen van een mammoet, wellicht afkomstig van de Gabbardbank in Engelse wateren



randfragment van een 'grape' in rood aardewerk, een laatmiddeleeuwse kookpot uit Engelse wateren



baardmankruik vol zeevitrage (ten zuiden van galloperbank)



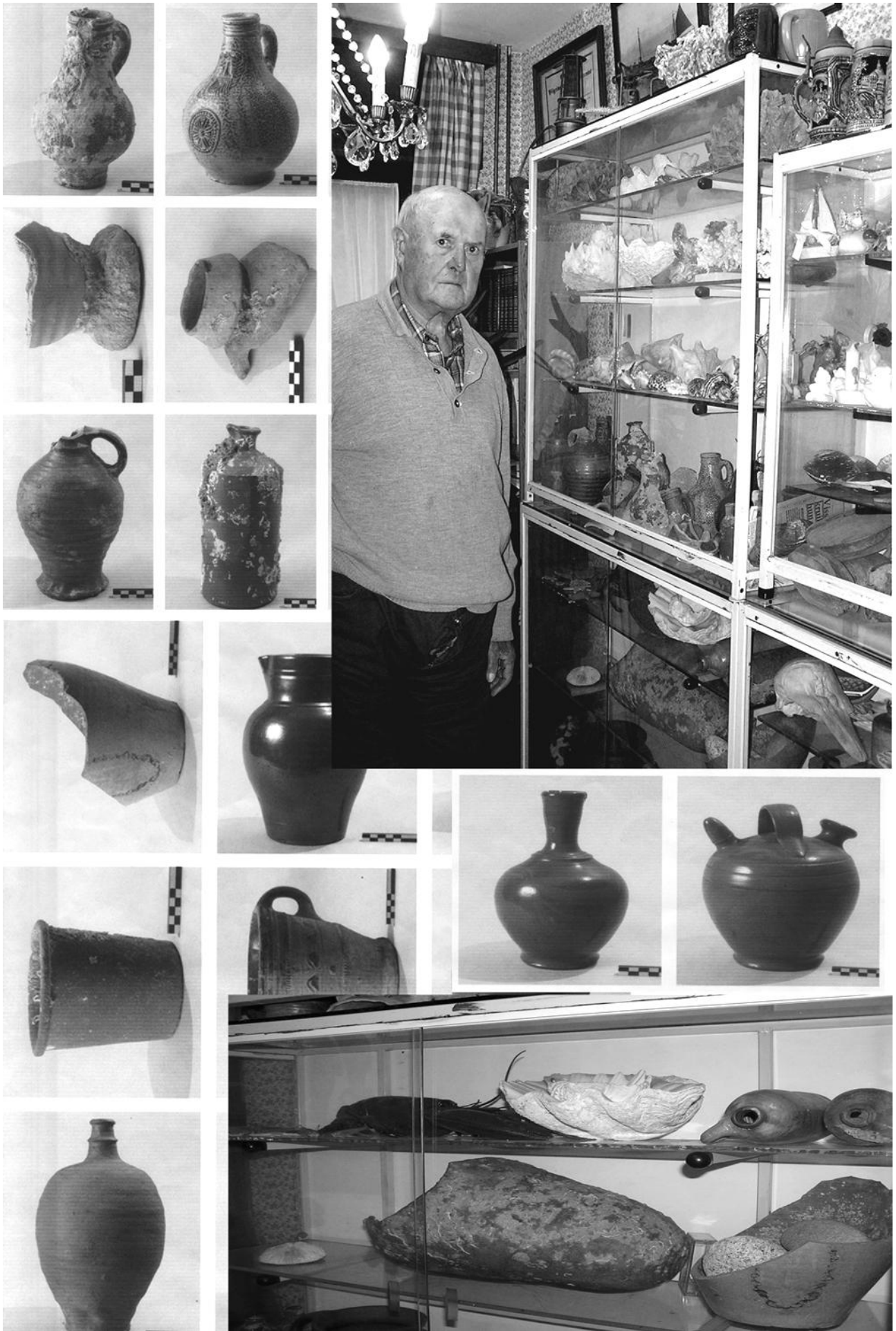
'blok' van het zeilgetouw van een groot schip, opgevist tussen 1953 & 1956



voorzijde munt uit 1808 van de Britse "East India Company" van de wraksite 'Admiral Gardiner' op weg naar India gezonken op de beruchte 'Goodwin Sands' (zandbank voor de Engelse kust)



schedel van dolfinachtige

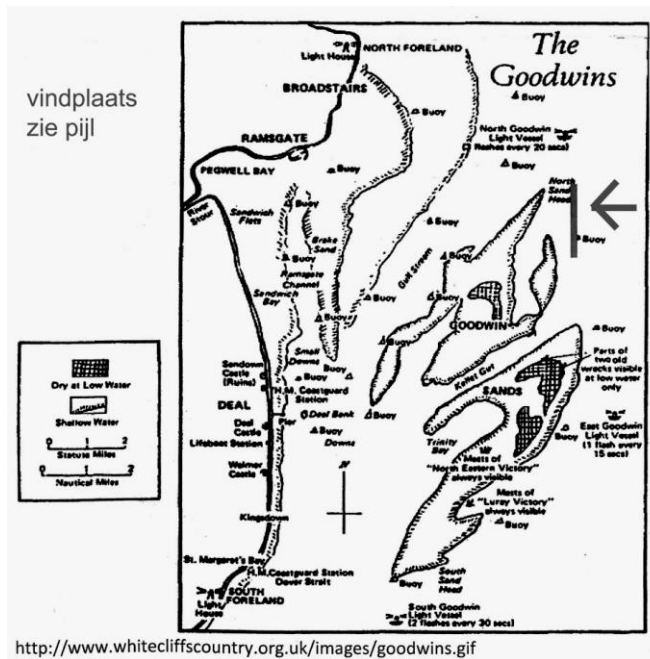


Ankers.

Het opvissen van ankers was door hun omvang en het gewicht niet zo eenvoudig. Men moest er voornamelijk interesse voor hebben en het vissen ging voor. Veel ankers zijn om die reden terug in zee verdwenen. De opbrengst was zeer gering. Men kon deze maar verkopen als oud ijzer. Ikzelf had er wel interesse voor en wanneer de omstandigheden het toelieten namen we het aan boord. De afspraak was, dat de waarde van het oud ijzer evenredig zou verdeeld worden onder de bemanning. Zo ben ik nog eigenaar van twee ankers die mijn tuin sieren.

Via via is bij onderzoekers naar maritiem erfgoed het bezit hiervan gemeld. Deze hebben me gevraagd of ik wilde meewerken aan het onderzoek van herkomst. Het was voor hen vooral zeer nuttig dat ik een goede beschrijving kon geven van de vindplaats.

Een samenvatting van het verslag:



Deze twee ankers werden door dhr. Vercoutter zelf opgevist in 1953 of 1954 ten noordoosten van de Goodwin Sands, voor de Engelse kust (aanduiding door pijl). De ankers bevinden zich nu in de tuin van dhr. Vercoutter in Nieuwpoort. Ondanks het feit dat de vindplaatsen van deze ankers zijn gekend is het moeilijk om ze met bepaalde schepen te associëren gezien de enorme hoeveelheid scheepswrakken op de Goodwin Sands. Dhr. Vercoutter kon hiervoor zelf een interessante verklaring geven. Bij laagtij is het zo dat bepaalde delen van deze bank bloot komen te liggen (gearceerde delen op figuur) en andere delen nog bedekt zijn met amper één meter water. Zeilschepen die hierdoor worden verrast konden niet, zoals moderne boten, gebruik maken van een motor om weg te komen. Ze moesten als laatste redmiddel hun anker uitgooien om niet op de bank te lopen.

Ook bij een sterke oostenwind is dit een gevaarlijke locatie voor (zeil)schepen gezien ze op de bank dreigen te worden geblazen. Een grote hoeveelheid aan scheepswrakken en verloren ankers kan dus geen verrassing zijn op deze bank.

Anker 1. (straatkant)



Dit anker vertoont sterke gelijkenissen met het Baelskaai Anker 2. Wellicht gaat het ook hier om een Admiralty 1841 Plan Anchor (cf. supra). Dit anker van dhr. Vercoutter is iets kleiner en meer verroest, maar het grootste verschil zit hem in de stok. Het Baelskaai anker 2 had namelijk een ijzeren stok terwijl dit anker een houten stok moet hebben gehad. Waarschijnlijk kan dus een terminus post quem van 1841 worden vooropgesteld en werd het anker ergens midden

de negentiende eeuw, of vroeg in de tweede helft van de negentiende eeuw gebruikt. Vrij vroeg omdat het anker nog vervaardigd was met een houten stok (CURRYER 1999: 84). Gezien het Britse patent en de vondstlocatie is het anker waarschijnlijk in Engeland gemaakt.

De schacht is 214 cm lang en heeft een ovale vorm. De kroon is rond en de armen maken cirkelvormige bogen. Voor verdere afmetingen zie de technische fiche in de bijlagen, het gewicht is niet gekend.

Vermoedelijk gaat het om een boeganker van een klein schip of het stroom- of keganker van een groter model, maar helaas is er opnieuw geen context voorhanden.

Vermoedelijk een Brits anker uit het midden van de 19e eeuw jaar 1841???

Anker 2



Ook hier gaat het waarschijnlijk om een Admiralty 1841 Plan Anchor, zoals het eerste anker van dhr. Vercoutter (cfr. supra), maar dan opnieuw in een kleinere vorm. Dit anker is echter sterk door corrosie aangetast. De kroon ziet er nu een beetje gepunt uit en de armen lijken gesegmenteerde in plaats van cirkelvormige bogen.

Mogelijkerwijze is dit een gevolg van de sterke verroesting. In zijn huidige vorm lijkt het anker op Franse ankertypes uit de zeventiende en achttiende eeuw (CURRYER 1999: 45-47).

Indien het om een Admiralty 1841 plan Anchor gaat zou ook hier een terminus post quem van 1841 kunnen worden vooropgesteld. Het anker werd dan waarschijnlijk midden de negentiende eeuw, of vroeg in de tweede helft van de negentiende eeuw gebruikt, gezien ook dit anker een houten stok had. Mocht het toch om een Frans anker gaan dan kan het logischerwijs in de zeventiende of achttiende eeuw gedateerd worden.

De schacht is 264 cm lang en heeft een ovale vorm. Voor verdere afmetingen zie de technische fiche in de bijlagen, het gewicht is niet gekend.

Vermoedelijk gaat het om een boeganker van een middelgroot schip of het stroom- of keganker van een groter model, maar helaas is er opnieuw geen context voorhanden.

Vermoedelijk een Brits anker 17e, 18e, 19e eeuw???

geraadpleegd: Bachelorpaper Thomas Dhoop - KUL Faculteit letteren onderzoekseenheid Archeologie



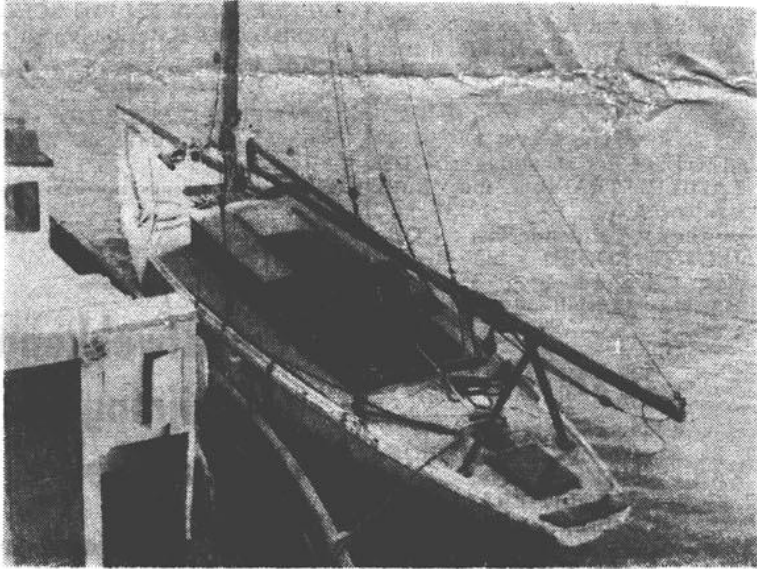
anker opgevist door de bemanning van de N.761 in het jaar 1958

v.l.n.r. Fernand Puystiens, George Legein, Marcel Vercoutter en Maurits Gonzales

Hulp bij ongevallen.

Onbemand Brits jacht door Nieuwpoortse vissers opgesleept

DRIEKOPPIGE BEMANNING VOORDIEN
DOOR KOOPVAARDER OPGEPIKT



Het gehavend zeilbootje veilig gemeerd te Nieuwpoort

Zaterdagmorgen, te 2 uur, voer de N.762 « O.L. Vrouw ter Duinen » de thuishaven binnen met een onbemand jacht op sleeptouw, dat zij in de nabijheid van het Westhinder-lichtschip hadden ontdekt. Aanvankelijk leek deze vondst zeer geheimzinnig, doch weldra kwam men via Oostende Radio te weten dat het plezierbootje door zijn engelse bemanning de avond tevoren in de steek was gelaten, toen het in een hevige storm in nood verkeerde.

HET VERHAAL VAN DE NIEUWPOORTSE SCHIPPER

Kapitein Michel Vercouter gaf bij zijn thuiskomst volgend verhaal.

De N 762 was vrijdagmiddag bij vrij onstuimige zee ter visvangst uitgevaren. Omstreeks 15u.30 ontwaarde de bemanning in de nabijheid van het Westhinder-lichtschip een blijkbaar in nood verkerend vaartuig. Naderbij gekomen stelde men vast dat het een onbemand jacht betrof. Matroos Robert Ollieuz die er na veel moeite in slaagde aan boord te geraken van het zwalpend plezierbootje, bestatigde immers dat zich niemand meer aan boord bevond. Hierop besloot schipper Vercouter het vaartuig op sleeptouw te nemen. Het koste echter heel wat inspanningen om het bootje met een touw aan de visserssloep te verbinden. De opsleping was al even

bewogen, gezien het koord tot tweemaal toe doorbrak. Uiteindelijk bereikte men zaterdagmorgen te 2 uur dan toch de thuishaven met deze wonderbare vondst op sleeptouw.

HERKOMST GEKEND

Waterschout R. Van Loo, die kort daarop een eerste onderzoek aan boord van het geheimzinnig vaartuig verrichtte, tastte aanvankelijk volkomen in het duister. In de kajuit van het bootje, dat als enig herkenningsteken de fiere naam « Intrepid » droeg, vond men alleen enkele papieren op naam van dokter Ellis, geneesheer te Londen, enkele vrouwenklederen en een gitaar.

Via radio Oostende werden onmiddellijk berichten doorgeseind aan de op zee varende schepen. Aldus kwam men spoedig te weten

Donderdag 19 september
1957

dat de 3 opvarenden van het jacht vrijdagavond in de nabijheid van de Westhinder waren opgepikt door het Brits koopvaarderschip North Foreland. Men was er echter niet in geslaagd het vaartuig op sleeptouw te nemen en had het dan maar aan zijn lot overgelaten.

JACHT NOG STEEDS TE NIEUWPOORT

Dit hachelijk avontuur kreeg dus uiteindelijk een gelukkige ontknoping. De drie vermetele zeevaarders, waaronder zich trouwens een vrouw bevond, werden van een gewisse dood gered terwijl ook hun broos vaartuig veilig terecht kwam. Men verwacht er zich aan dat de eigenaar van het bootje eerstdaags zijn jacht zal komen terughalen. Vooreerst zal het echter nog dienen opgekalefaterd te worden gezien het aanzienlijke schade opliep toen het tijdens de storm op drift was. Vooral de voorsteven is zwaar gehavend terwijl ook het takelwerk schade opliep.

Dinsdag was dr. Ellis nog steeds zijn bootje niet komen afdalen. Volgens het zeevaartrecht blijft het jacht immers zijn volle eigendom.

De Nieuwpoortse vissers die het bootje van een zekere ondergang redden, zullen nochtans ongetwijfeld voor hun koene reddingswerken een ruime beloning verdiend hebben.

Brits jacht verkeerde in nood op de Noordzee



De N. 762 «O. L. Vrouw ter Duinen» voer zaterdagmorgen de haven van Nieuwpoort binnen met een onbemand Brits jacht op sleeptouw. Op de foto bemerken wij de bemanning van de N. 762 aan boord van het jacht. Het zijn schipper Michel Vercouter, motorist Robert Ollieuz, matroos Sylveer Sesier en scheepsjongen Frederik Hamers. (B.O.)

(Vervolg van eerste blz.)

het Westhinder-lichtschip was gekomen, zag de bemanning op ongeveer 8 km. afstand een zwalpend vaartuig. De bemanning van de N-762 bemerkte al dadelijk dat het kleine vaartuig op de stormachtige zee in nood verkeerde. Met volle kracht voer men dan ook de boot tegemoet. Toen het Nieuwpoortse vissersvaartuig 't schip was genaderd, stelde men vast dat het hier een jacht betrof, dat blijkbaar onbemand was. Er was inderdaad niemand aan dek en ook de geluidsseinen die door de vissersboot werden uitgestuurd bleven onbeantwoord. Het was toen dat kapitein Michel Vercouter van de Nieuwpoortse boot besloot een lid van zijn bemanning aan boord van het onbekende vaartuig te sturen. Met veel moeite slaagde Robert Ollieuz er ten slotte in het onbemande vaartuig te bereiken. De matroos stelde vast dat er zich inderdaad niemand meer aan boord bevond. Toen matroos Ollieuz zijn bevindingen aan zijn kapitein had medegedeeld, nadat hij gezien de woelige zee met veel moeite zijn eigen vaartuig opnieuw had kunnen bereiken, besloot Michel Vercouter de verlaten schuit op sleeptouw te nemen. Na lang werken kon het vaartuig inderdaad met een koord aan het vissersvaartuig worden verbonden. Ook de terugweg naar Nieuwpoort verliep niet zonder moeilijkheden, want tot tweemaal toe brak het touw, dat het jacht met de sloep verbond, door. Telkens slaagde de bemanning er nochtans in het jacht opnieuw op sleeptouw te nemen. Het was omstreeks 2 u. gistermorgen dat de N-762 de haven van Nieuwpoort binnenvoer.

BEMANNING GERED

Schipper Michel Vercouter verwittigde dadelijk bij zijn aankomst de waterschoot de h. Van Loo, die kort nadien voor het eerste onderzoek aan boord kwam. Men stelde vast dat het jacht de naam droeg van Intripide. In de kajuit van de schuit werden tevens een gitaar aangetroffen naast enkele papieren waarop de naam van dokter Ellis, geneesheer verbonden aan het ziekenhuis te Allsaints (Londen), evenals enkele vrouwenklederen werden aangetroffen. Hoewel men zonder nieuws was over het lot van de opvarenden werd deze zaak door de snelle tussenkomst van de waterschoot Van Loo vlug opgelost. De h. Van Loo verwittigde inderdaad onmiddellijk de diensten van radio-Oostende die waarschuwingseinen uitstuurden naar alle op zee varende schepen. Korte tijd nadien ontving radio-Oostende een bericht afkomstig van het Brits koopvaardijchip North Foreland dat meldde dat de opvarenden van de Intripide vrijdagavond in de nabijheid van de Westhinder werden opgepikt. De kapitein meldde verder aan radio-Oostende dat zijn bemanning er niet was in geslaagd ondanks herhaalde pogingen het kleine jacht op sleeptouw te nemen. Uit het bericht van de Nort Foreland vernam men verder dat het jacht Intripide drie bemanningsleden telde, dokter Ellis, zijn vriend en diens dochter.

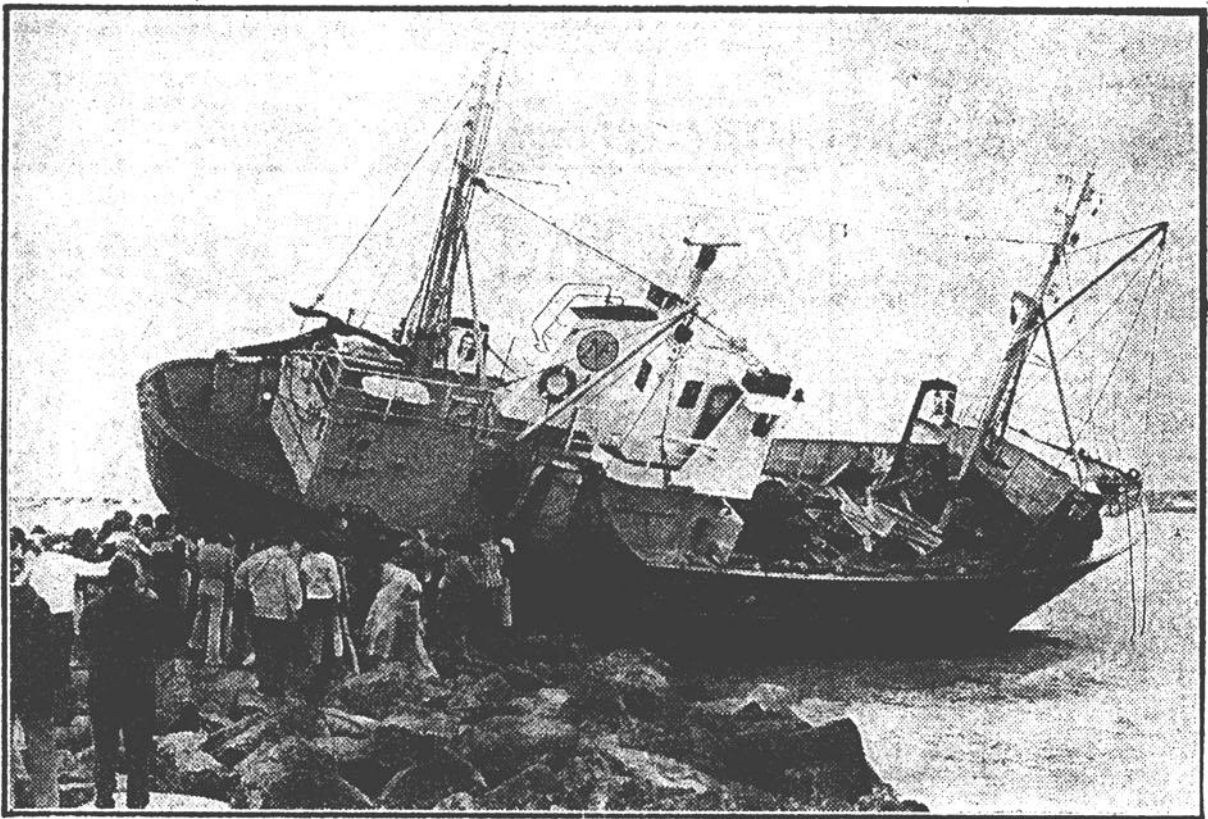
Nadat de bemanning van het vaartuig van een zekere dood werd gered door de tussenkomst van het Britse koopvaardijchip werd ten slotte ook het door de storm zwaar gehavende vaartuig door de Nieuwpoortse vissers van de ondergang gered.

Hulp aan vaartuigen en bemanning die verkeren in nood krijgen altijd voorrang.

Dit was ook het geval bij het opmerken van het zwalpende schip de dag na een storm. Onmiddellijk werd het vissen stopgezet en snelde men ter hulp. Er waren geen personen aan boord, maar besloten het schip op te slepen. Het koste heel wat moeite en konden het aanmeren aan de kaai te Nieuwpoort.

De eigenaar een dokter, is naar Nieuwpoort gekomen voor regeling. Het schip is verkocht en er is een vergoeding aan me betaald. Het bedrag was klein en stond niet in verhouding met het geleden verlies door het stoppen van de visvangst en de visreis. We hadden toch onze plicht gedaan.

Dronken schipper voer in zigzag NIEUWPOORTSE TREILER STRANDDE TE WESTENDE



Dat een treiler geen plezierbootje is, heeft nu ook schipper Henri Zwertvaegher uit Oostduinkerke ondervonden. Het schip liep vast op een golfbreker nabij Westende. Uiteraard lokte dit voorval heel wat nieuwsgierigen.

Een vissersboot is geen speeltuig en als men eens wil fuiven, doet men dat best niet op zo'n treiler, want daar kunnen wel eens brokken van komen. Deze wijze les heeft schipper Zwertvaegher nu ook geleerd. Hij voer vorige week vrijdag rond de middag zonder toelating de Oostendse haven uit en stevende niet volgens de regels van de kunst naar de

Nieuwpoortse thuishaven. Te Westende strandde zijn schip dan ook op een golfbreker. Het duurde tot na middernacht vooraleer men de boot weer vlot kreeg. Toen zat de dronken schipper reeds lang achter slot en grendel.

Vorige week vrijdagmorgen had de Nieuwpoortse treiler N.40 « Ravelingen » van de rederij Norfish zijn vangsten ge-

lost in de Oostendse vissershaven. Terwijl drie bemanningsleden naar huis waren gekeerd, bleven aan boord schipper Henri Zwertvaegher uit Oostduinkerke en motorist Daniël Dasseville, alsook drie vrouwen, nl. Sonia Zwertvaegher, vrouw van Theo Marteel; Micheline Lagrange, echtgenote

BLZ. 4.

(VERVOLG 1e BLADZIJDE)

van de h. Vanelverdinge, en Marcella Zwertvaegher. Rond de middag vaarde de N.40 met de schipper, de motorist en voornoemde drie vrouwen de Oostendse haven uit. Dit gebeurde niet zonder moeilijkheden. De schipper had immers een uitvaarverbod genegeerd en daarbij werd een binnenvarende pakketboot door eigenaardige manoeuvres gehinderd.

Het vaartuig strandde uiteindelijk voor het Sint-Laureinsstrand te Westende. De treiler kwam daar op een golfbreker terecht. Mensen op het strand hadden gezien dat de boot nogal zigzag voer en steeds meer de kust naderde, zodat een stranding uiteindelijk onvermijdelijk was.

Twee sleepboten van Oostende, die onmiddellijk ter plaatse waren om hulp te bieden, probeerden de treiler weer vlot te krijgen, maar intussen werd het stilaan eb, zodat ze voor een onmogelijke taak stonden.

Het schip maakte steeds meer slagzij, maar volgens experts bestond er geen gevaar dat de boot zou kantelen. Er werd dan maar gewacht op het volgend hoogtij, nl. rond middernacht, om de boot weer



Schipper Henri Zwertvaegher, die in de alcoholtest positief bevonden was schold de hulpdiensten uit, nadat hij met zijn schip op de golfbreker vastgelopen was.

vlot te krijgen.

Het was de staatsleepboot Zeemeeuw, die dit werkje omstreeks 1 u. opknapte.

Alhoewel er geen lek werd geslagen, was de schade toch vrij groot. Volgens een eerste raming zou er voor meerdere honderdduizenden schade zijn. Vooral het roer en de schroefschenen erg onder het avontuur geleden te hebben.

Daarbij komt nog, dat waarschijnlijk ook nog een gepeperde rekening van de hulpdiensten zal moeten betaald worden.

Wie in zijn geldbeugel zal moeten tasten, is nog niet uitgemaakt, maar het is best mogelijk, dat de schipper en de motorist daarvoor zullen moeten opdraaien.

Toen ze samen met de voornoemde vrouwen van de boot gehaald werden, bleken ze nogal beschonken te zijn. De h. Zwertvaegher werd in elk geval positief bevonden. Hij werd gearresteerd.

Hij had geruime tijd op zee de radiogesprekken o.m. van schepen van de Zeemacht gestoord. Na de stranding had hij een hele tijd de mensen van de hulpdiensten uitgescholden.

De h. Zwertvaegher zal zich over al het voornoemde, alsook over het uitvaren met een onvolledige bemanning enerzijds en met onaangemonsterde personen anderzijds voor de rechtbank moeten verantwoorden.

Vermelden we ten slotte dat de h. Zwertvaegher vroeger reeds een schip verloor in een storm.

Ik was op de kaai toen ik vernam dat de N.40 gestrand was te Westende. Ik ben daar naar toe gereden om het te bekijken. Er was daar zeer veel volk. Het schip lag droog. Daar stonden ook de waterschout en de verzekeraar. De waterschout had me opgemerkt, kwam tot bij mij en vroeg me wat ik dacht van de situatie. Er was daar een sleepboot die een poging had ondernomen om het

schip vlot te trekken maar dat was mislukt. Een nieuwe poging was gepland bij het volgend hoog water. Ik zegde tegen de waterschout dat het vlot trekken niet zou lukken zonder bemanning aan boord. Ze vroegen me of ik het wilde doen. Ik stemde daar mee in en ben naar huis gereden om te veranderen van kledij en wat materiaal te halen. Ik ben aan boord gegaan met nog enkele mannen. Er is een touw geschoten van een sleepboot die zorgvuldig op de best geschikte plaats aan het schip werd vastgemaakt. Ondertussen was ik gaan zien naar de motor. Deze was in orde en heb ik gestart. Dan het bevel gegeven om het touw te spannen en langzaam te trekken. Met hulp van de motor is het schip langzaam vlot gekomen. Op eigen houtje mocht het schip de haven van Nieuwpoort niet binnen. Het touw is dan vervangen door de sleepkabel en het schip werd tot aan de staketsels gesleept waar het is overgenomen door de pilootboot. Deze bracht het aan de kaai.

Van de verzekering heb ik een dankbrief en bedrag ontvangen.



samenwerkende vennootschap

hulp in nood

h.r.o. 11.151 — bank brussel lambert 384-1605068-93 — postrekening 000-0081289-03
telefoon (059) 70 16 89 — telex : hunood 81229

8400 - oostende 18.8.1977
h. baelkaal 27

U/ref.

o/ref. D/77/125 PV/GW/44.544

De Heer Vercoutter Michel
Duinkerkestraat, 1
Nieuwpoort

Beste schipper,

Betr: stranden N.40 - hulpverlening

Wij willen van deze gelegenheid gebruik maken om U hartelijk te danken voor de door U geboden hulp op vrijdag 12.8.77, naar aanleiding van het stranden van de N.40.

Het w eze ons toegelaten U hiervoor een klein geschenk in de vorm van check ten bedrage van 3.000 fr. over te maken.

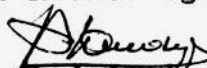
Uit naam van Hulp in Nood en de vele verzekerden, nogmaals onze dank met de door U geleverde prestaties.

Namens HULP IN NOOD

De voorzitter

E. Verleens

De Gevolmachtigde


P. Vandenberghe

Op maandag 29 januari was het vertrek om 8 uur gepland voor een visreis van de N762 "O.L. Vrouw ter Duinen". De schipper Veraneman meldde zich ziek. Ik maakte me vlug klaar om hem te vervangen en we konden uitvaren omstreeks 11 uur. De radio was defect maar het was me niet gemeld. Tijdens de vierde dag vissen sloegen we plots vast. Het verwonderde me omdat op die plaats op de zeekaart er geen aanduiding is van een wrak. Ik noteerde de positie van de Deca om dit bij onze thuiskomst aan het Zeewezen te melden. We hadden veel moeite om ons vrij te maken. Er kwamen reddingsvesten naar boven die wegdreven. Wanneer we los waren, hebben we een nieuwe korre geplaatst en het vissen hervat. Tijdens het vissen probeerde ik radiolampen te vervangen wat ik nog nooit gedaan had. Het lukte, de radio werkte terug. Ik hoorde dat de N.449 vermist was. Ik riep Oostende op en melde het vastlopen en de Deca positie. Engel Verleene de vader van Francois Verleene riep me op voor meer informatie. Hij zou vlug naar de opgegeven plaats varen waar ik hem opwachtte. Verder, lees het krantenbericht en het verslag van de onderzoeksraad voor de zeevaart. Bij thuiskomst heb ik de radiopanne en het vervangen van de lampen gemeld aan de firma SAIT. De firma SAIT heeft de radiopanne bevestigd aan het Zeewezen.

N. 449 "O.L. VROUW VAN SCHERPENHEUVEL," MET VIERKOPPIGE BEMANNING VERGAAN AANVARING VERMOEDELIJKE OORZAAK VAN RAMP



Schipper-eigenaar
Verleene François.

De wankele hoop waaraan vier vissersfamilies uit de Westhoek zich vorige week nog vastklampten werd zaterdag jl. definitief de kop ingedrukt. Voor de 55 brutotonnende treiler N.449 «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel» en haar vierkoppige bemanning is geen weg terug...

Reder Engel Verleene — vader van schipper-eigenaar François Verleene van het vermiste vaartuig — is zaterdag uitgevaren naar de plaats waar de ramp zich voordeed. Hard moet de waarheid ingeslagen zijn toen hij met 'n dreganker de achterspiegel van de N.449 «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel» aan de oppervlakte haalde.

Met een is een tergende onzekerheid omgeslagen in een harde werkelijkheid waarbij vier vissers hun zeemansgraf vonden in de Noordzee.

N.762

«O.L.V. TER DUINEN»

SLOEG VAST AAN

NIET GEREgistREERD

WRAK

De gezonken «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel» werd feitelijk door een toeval gelokaliseerd. Vorige week woensdag lag de N.762 «O.L. Vrouw ter Duinen» van reders Raphaël en Michel Vercoutter, onder het bevel van deze laatste aan de korre. Het was toen omstreeks 9u.45 in de voormiddag toen de korre plots vast sloeg aan een zich onder water bevindend voorwerp. Dit tot grote verwondering van schipper Michel Vercoutter gezien dit wrak niet op de kaart was aangegeven. Vermelden wij echter volledigheidshalve dat de zend- en ontvangstpost aan boord van de N.762 was uitgevallen en de bemanning derhalve niet op de hoogte was van het feit dat de N.449 vermist werd. Het was slechts na urenlange arbeid dat men er in slaagde de korre vrij te krijgen. Door het winden kwamen evenwel 3 lijfgordels boven water evenals een hoeveelheid mazout. Schipper Vercoutter noteerde de positie van het wrak op zijn decca kaart en bleef verder de visserij bedrijven, steeds onwetend nopens het feit dat het hier stukken betrof van de vermiste N.449.



Matroos-motorist Vanhove André.

EEN PAN-BERICHT

Het was pas zaterdag omstreeks de middag — de radioinstallatie was ondertussen hersteld — dat schipper Vercoutter een PAN-bericht opving waaruit hij kon opmaken dat de N.449 «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel» vermist was en dat dit moest gebeurd zijn in de omgeving waarin hij was vastgeslagen. Onmiddellijk stelde hij zich in verbinding met Oostende - Radio en gaf de juiste positie op.

Kort hierop werd hij dan opgeroepen door reder Engel Verleene, vader van schipper François Verleene aan wie hij ook de positie opgaf.

Zaterdag is laatstvernoemde reder met zijn N.152 «Suzette» naar de plaats van het onheil afgevaren alwaar hij werd bijgestaan door de ter plaatse gebleven N.762.



Matroos Ackemaan Albert

ACHTERSPIEGEL

OPGEHAALD

Onmiddellijk werd — inet de hulp van schipper Michel Vercoutter die met zijn treiler achter de N.152 liep om bovengekomen wrakstukken op te vissen — met een dreganker gezocht naar het wrak van de N.449. Het moet zowat 's avonds 8 uur geweest zijn toen werd vastgeslagen en kort hierop de beschadigde achterspiegel van de gezonken eenheid werd opgehaald. Een eerste vaststelling was dat deze zwaar was beschadigd. Het ligt voor de hand — en dit is de mening in de visserijmiddens — dat de N.449 werd aangevaren. De plaats waar het ongeval zich voordeed is immers een druk bevaren scheepsroute. Het wrak ligt zuidwest aan



De N.449 „O.L. Vrouw Van Scherpenheuvel“



Lichtmatroos Geryl Wilfried.

met de boel noord uit. De treiler moet dus aangevaren zijn door 'n vaartuig dat zuid uitliep. Het wrak ligt op een diepte van ongeveer 23 vadem.

De wrakstukken van de N.449 werden aan land gezet en ter beschikking gehouden van de bevoegde instanties

Tenslotte konden wij nog vernemen dat een aktie werd ingespannen waarbij het niet uitgesloten is dat duikers van de Zeemacht zich naar de plaats van het onheil zullen begeven en aldaar opzoekingen verrichten naar het wrak maar in de eerste plaats naar de slachtoffers. Het is inderdaad niet uitgesloten dat de ongelukkige vissers zich nog in het vaartuig bevinden. Althans werd in die zin een verzoek gericht tot de minister van Landsverdediging. Vernomen werd dat zich reeds vrijwilligers zouden hebben aangeboden. Men wacht nu op het antwoord van het Ministerie van Landsverdediging.

ROUWDIENST

Ter nagedachtenis van de vierkoppige bemanning, nl schipper - mede-eigenaar Verleene François, matroos-motocrist Vanhove André, matroos Ackerman Albert en lichtmatroos Geryl Wilfried, wordt zaterdag a.s. te 10 uur een dienst opgedragen in de O.L. Vrouwekerk te Nieuwpoort. Na de dienst zal stoetsgewijze opgetrokken worden naar het Vissersmonument alwaar burgemeester Gheeraert een in memoriam zal houden. Vernomen werd dat de heer Heger, minister van Landbouw en burgemeester Gheeraert hun rouwbeklag aan de families hebben overgemaakt.



De N.152 „Suzette” bracht zaterdagavond de zwaar beschadigde achtersteel van de vermiste treiler binnen. (Foto De Baere)

+ Bid God voor de zielerust van
 de Heer
FRANÇOIS VERLEENE
 echtgenoot van Mevrouw **Maria Van Ouytsel**
 Schipper - Reder
 geboren te Duinkerke (Frankrijk) op 16 april 1936.

de Heer
ANDRÉ VANHOVE
 echtgenoot van Mevrouw **Agnes Desaever**
 Motorist
 Weerstander 1940-45
 geboren te Nieuwpoort op 19 februari 1925.

de Heer
ALBERT ACKERMAN
 echtgenoot van Mevrouw **Amelia Timmerman**
 Matroos
 geboren te Corbeil (Frankrijk) op 21 december 1917

de Heer
WILFRIED GERYL
 zoon van **Albert†** en Mevr. **Simonne Dupon**
 Licht Matroos
 geboren te Westende op 11 oogst 1951.

met de N. 449 « O. L. Vrouw van Scherpenheuvel » omgekomen in de Noordzee op maandag 29 januari 1968.

Na angstig wachten en luisteren naar de radio die anders regelmatig de vertrouwde groeten doorzond, na rusteloos zoeken kwam de smartelijke zekerheid; Weerom is een schip vergaan met vier dappere vissers aan boord. Vier families treuren om het onherstelbaar verlies van hun dierbare echtgenoot, vader of zoon. Gaus de visserij is ontsteld en leeft met de beproefde families mee.

Wat is het leven van onze vissers toch moedig en hard! Iedere thuiskomst is een bron van geluk; iedere afreis is vol hoop op een rijke vangst en een behouden vaart. Zo waren zij ook weer vertrokken voor een korte reis. Niemand kon bedenken dat het hun laatste reis zou zijn. Er zijn veel gevaren op zee, maar onze vissers denken slechts aan hun werk en aan een schone vangst. In kameraadschap delen zij met elkaar last en vreugde, en leven en werken voor hun gezin en voor hun toekomst. Zij houden van elkaar en van hun schip omdat zij zo samen hun brood verdienen en het geluk van hun dierbaren.

Maar nu heeft een wrede ramp smart en wee gebracht in hun familie. We kunnen het haast niet geloven dat zij nooit meer zullen thuis komen. Alleen ons christelijk geloof kan ons troosten. Want wij weten dat de almachtige God hun ziel zal ontvangen in het eeuwig leven. Hun harde vissersleven wordt veranderd in een leven van eeuwig geluk. Laten wij voor hen bidden, en zij zullen voor ons bidden bij de Heer.

Dierbare familieleden, wij weten dat gij ons nooit zult vergeten. Wij rekenen op uw gebeden, en hopen dat gij elkander zult steunen en sterken.

Vrienden vissers, wij danken u om uw medeleven en uw kameraadschap, die gij vooral bij uw zoekingen bewezen hebt. Wij danken ook allen die om onze redding bekommerd waren.

O. L. Vrouw van Scherpenheuvel, aan wie ons schip was toegewijd, bid voor ons en onze dierbaren!

De families Verleene, Van Ouytsel,
 Vanhove, Desaever,
 Ackerman, Timmerman,
 Geryl, Dupon,

danken u
 voor uw gebed en medevoelen.

DRUK. MARKER GEBR. - NIEUWPOORT



Wilfried Geryl



Albert Ackerman



André Vanhove



François Verleene



Verslag onderzoeksraad:

HET SCHIP

Naam: N.449 O.L.V. van Scherpenheuvel
Bouwjaar: 1944
Materiaal: hout
Motor: Industrie van 150 PK
Eigenaar: P.V.B.A. Westhinder

DE BEMANNING

Vanhove André matroos/motorist
Ackerman Albert matroos
Geryl Wilfried lichtmatroos

DE FEITEN

De N.449 had op 27 januari 1968 de haven van Oostende verlaten om de visserij te bedrijven benoorden de Noordhinder. Het schip zou de haven terug aandoen op 31 januari 1968 om dan te markten. Op die dag was de mede-eigenaar Menu naar de haven van Oostende gegaan en tot zijn verbazing stelde hij vast dat de N.449 nog niet binnen was. Rond 15h00 rees het vermoeden dat er iets ernstigs gebeurd was daar schipper Verleene bekend stond als een zeer plichtsbewuste schipper die zich steeds aan de afspraken hield. Vanaf 17h00 werden er door Oostende radio regelmatig berichten omgeroepen om uit te kijken naar de N.449. De N.449 werd een laatste maal gezien door de 0.214 op 29 januari 1968 rond 18h00 in positie 52°02' N en 02°31' E. Het vaartuig lag aan de korre en de weersomstandigheden waren uitstekend. Omstreeks 19h00 heeft de N.728 over de radio nog contact gehad met de N.449, waarbij alles normaal bleek. Matroos Vanhove had op 29 januari 1968 omstreeks 18h45 nog zijn echtgenote opgeroepen met de melding dat alles goed was aan boord. Het geplande gesprek om 19h15 tussen schipper Verleene en zijn echtgenote heeft echter niet meer plaatsgehad. Op 31 januari 1968 sloeg de N.762 vast aan een onbekend wrak in positie 52°02' N en 02°32' E. Er werd een vreemde korrenboel naar boven gehaald alsook drie zwemvesten. Daar deze stukken niet konden worden geïdentificeerd werd er verder ook geen aandacht aan geschonken. Op 3 februari 1968 raakte de N.710 eveneens vast aan het wrak in dezelfde positie. Het kwam los terwijl een aantal wrakstukken aan de oppervlakte kwamen drijven: een plank half zwart en half kopermenie, een stuk balkknie met ketting en rubberen bollen en een stuk sloopspiegel. Op 3 februari 1968 is de N.152 onder leiding van de vader van schipper Verleene naar de opgegeven positie gevaren om daar dreggingswerken uit te voeren. Er werd onder meer een stuk sloopspiegel van de N.449 opgevist. Dit vertoonde een indeuking en een versplintering naar binnen toe. Vermits er een vermoeden van aanvaring bestond werd via Interpol aan alle havens van West-Europa gevraagd om de binnenlopende schepen op recente sporen van aanvaringen te onderzoeken. Twee gevallen bleken geen enkel verband te kunnen hebben met de N.449. Op 27 februari 1968 werd door de N.276 het stoffelijk overschot geborgen van matroos/motorist Vanhove. Van de overige bemanningsleden werd nooit nog een spoor teruggevonden.

OORDEEL VAN DE ONDERZOEKSRaad

Na onderzoek van alle gegevens en het verhoor van de schippers die de N.449 voor het laatst hebben gezien komt de Raad tot de volgende vaststellingen. Op 29 januari 1968 waren de weersomstandigheden goed zodat de N.449 zeker niet door zware zeegang kan zijn vergaan. Benoorden de Noordhinder zijn er geen ondiepten waarop de N.449 zou kunnen hebben gestoten. Volgens de verklaringen van verschillende schippers was de N.449 omstreeks 19h00 aan het vissen en vertoonde het normale lichten. Aan de hand van de opgeviste wrakstukken kan met grote zekerheid besloten worden dat de N.449 op 29 januari 1968 omstreeks 19h00, in vermoedelijke positie 52° N en 02°30'E, bakboord achteraan werd aan- en overvaren, waarbij het onmiddellijk is gezonken. Er werd immers geen enkel noodbericht opgevangen. De Raad betreurt ten zeerste het stilzwijgen van het aanvarende schip. De gerechtskosten blijven ten laste van de Staat.

bron: 75 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart

Vandalen laten boten los

Op donderdag 7 november 1974 omstreeks 6 u 45 merkte een vroege wandelaar drijvende vissersboten in de havengeul. Hij sloeg alarm en al de reders die daar een vissersboot liggen hadden werden gewaarschuwd. Vandalen hadden de schepen losgemaakt. Door de wind en de stroming zijn deze op drift gekomen richting zee. Drie schepen zijn ter plaats blijven liggen en ook de boot voor de levering van mazout. Na de vaststelling van het gebeuren waren er zes schepen gestrand in de havengeul. Eén schip was 1,5 kilometer ver gedreven.

Ook ik en mijn broer waren opgebeld met de melding van dit gebeuren. Het schip van mijn vader de N.761 waar mijn broer de schipper op was en de N.723 lagen gestrand broederlijk tegen elkaar.

Her schip N.738 "Johan" lag zeer gevaarlijk ter hoogte van het Kattesas. Bij opkomend hoog water was het zeker dat het schip onder water zou lopen. Het was onmogelijk dat het uit zichzelf zou redden en vlot komen. Vissers waren aan het beraadslagen wat er kon uitgevoerd worden om het onderlopen te vermijden. Vooraleer ik iets kon ondernemen moest ik nog naar Oostende met 3 vissers en materiaal omdat het vertrek voor een visreis gepland was. Zo vlug als ik kon ben ik teruggekomen om te helpen bij de berging. Met nog andere vissers en mijn twee smeden hebben we een mogelijk plan uitgewerkt. Ik had een dergelijke situatie in Engeland tweemaal meegemaakt en wist hoe dit in deze omstandigheden het best kon. Ondertussen was daar veel volk komen kijken. De waterschout en de vismijnbestuurder Verbanck konden enkel toekijken. Vlugg heb ik nog even uitgelegd hoe we het zouden afwerken en afgesproken dat ik hierbij de leiding nam. Op het gevaarlijk schuin liggend schip waren zes personen geklauterd met de hulp van een bootje voor de levering van mazout. Ze konden daar niets doen. Alles moest van op de kaai gebeuren. We hadden uit het atelier twee zware takels, twee dubbele blokken en een bol mix (touw versterkt met staaldraad) dat daar in voorraad lag genomen en naar de kaai gebracht. We riepen naar Arthuur Zwartveger de persoon aan boord van het schip die de leiding zou nemen wat we zouden doen. We wierpen een licht touw naar het schip en vroegen de kabel van de winch door de galg te steken en met het geworpen touw te verbinden. Zo konden we de kabel aan land krijgen. Het te veel aan kabel dat aan land was lieten we terugwincen en vast leggen. We bevestigden een dubbele blok aan de kabel. Ons tweede dubbel blok bevestigden we met een ketting aan de daar ongebruikte maar nog aanwezige spoorrail. Mix werd dubbel over de blokken geschoren en het ene einde vastgemaakt aan de trekhaak van de clark uit het houtmagazijn. Het op spanning brengen en trekken kon beginnen. Wanneer de kabel op spanning was gaf ik het bevel om het trekken te stoppen. De directeur van de vismijn en de waterschout stonden verbaasd dat ik dat bevel gaf. Ik wist wat ik deed want ik had reeds bij zo een voorval geholpen in Engeland. Het is onmogelijk om met de kabels en het materiaal dat we ter beschikking hadden deze boot recht te strekken. Het opkomend water zelf moet de kracht leveren. Het voorbereidende werk was voorlopig gedaan. Ik zegde dat we nu moesten wachten met het trekken tot het dek een twintigtal centimeter onder water stond aan de lage kant van het schip. Het wachten duurde lang. Ondertussen goed kijken dat alles strak onder spanning bleef. Wanneer het water op het dek stond gaf ik het bevel langzaam te trekken. Bij het rechtekken kon het water dat op het lage deel van het dek stond tijdens het rechtekken door de patrijspooten weglopen. Niet verder trekken om te redden maar alles goed op spanning gehouden. Met het opkomend water kwam het schip omhoog en recht. Wanneer het schip vlot was is het met de hulp van de loodsboot aan de kade gelegd. Het schip was gered.

Mijn vader volgde alles van op afstand. Hij was tevreden en zegde dat ik veel geleerd had bij de hulp in Engeland.

Wanneer het schip aan de kade lag kwam de eigenaar Johan Calcoen en zijn vrouw mij en de andere helpers bedanken. Jan was geen klant aan ons atelier maar is het nadien geworden met nog twee andere schepen.



De vissersboot N 738, die in de havengeul strandde. Aangezien de boot op haar zij lag, werd gevreesd, dat ze bij hoog tij vol water zou lopen.

Een vroege wandelaar keek donderdag 7 november wel even op, toen hij in de havengeul van Nieuwpoort omstreeks 6.45 u. enkele vissersboten stuurloos zag drijven. Natuurlijk werd onmiddellijk alarm geslagen. Alle betrokken reders en vissers werden uit hun bed gehaald. Er werd vastgesteld, dat door onbekenden bij hoogtij omstreeks 6

u. alle vissersboten, die bij de vismijn vastlagen, losgemaakt waren. Een drietal boten waren ter plaatse blijven liggen, terwijl 7 andere met de stroming werden meegedreven.

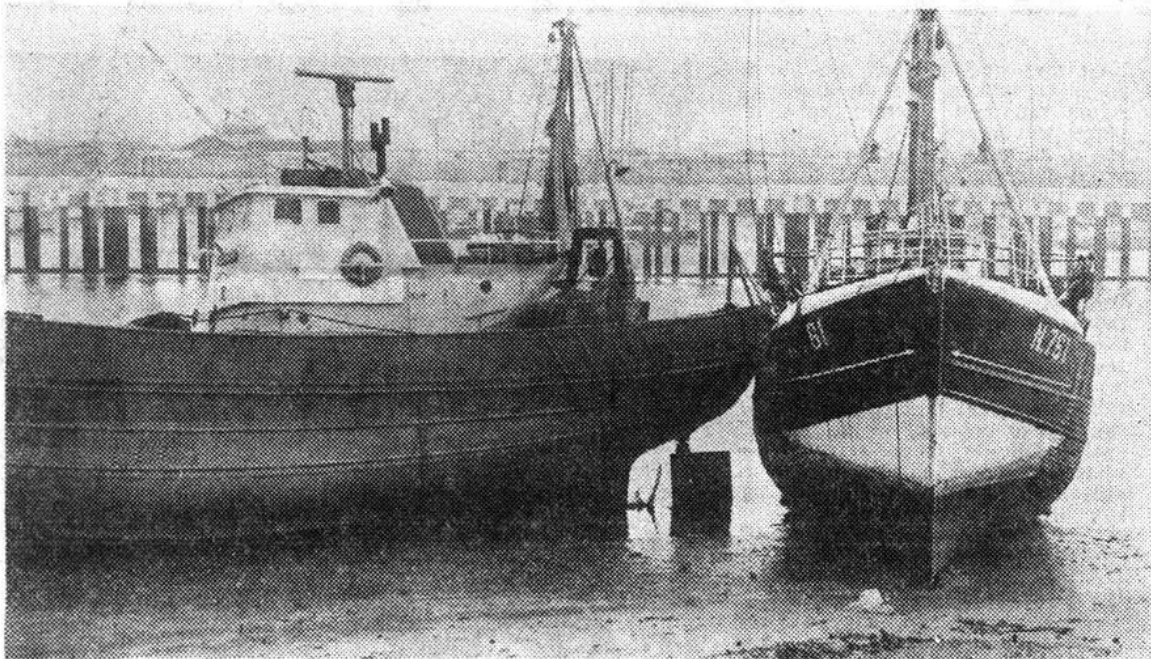
Toen men de feiten vaststelde, waren er reeds vijf vissersboten gestrand in de havengeul. De boot, die het verst geraakt was, lag 1,5 km. ver in de ha-

vengeul. Verder was er ook een bootje, dat zorgt voor de mazoutbevoorrading gestrand. Dank zij hun kordaat optreden konden enkele reders en vissers de twee vissersboten en een mazoutboot die nog stuurloos dreven in de havengeul terugbrengen naar hun ligplaats.

BLZ. 19.

Donderdag 7 november

Stuurloze boten stranden in Nieuwpoortse havengeul



(VERVOLG 1e BLZ.)

Men hoopte donderdagmorgen de andere boten met het volgend hoogtij opnieuw los te krijgen om ze eveneens naar hun ligplaats te kunnen terugbrengen. Op het eerste zicht bleek geen enkele vissersboot zware schade te hebben opgelopen.

Achteraf bleek men toch moeilijkheden te hebben met de nog tamelijke recente vissersboot N 738, die zich in een hachelijke positie bevond. Er werd gevreesd, dat bij hoogtij deze boot vol zou lopen met water.

In Nieuwpoort vraagt iedereen zich af wie die boten zou losgemaakt hebben. Aangezien alle aanwezige boten erbij betrokken waren, kan het niet gaan om een persoonlijke ruzie.

Men kan ook moeilijk aanne-

Twee vissersboten strandden broederlijk naast elkaar in de havengeul, waar ze mekaar rechthielden, zodat ze bij hoogtij gemakkelijk uit hun benarde positie konden bevrijd worden.

men, dat het hier zou gaan om een gewone grap, aangezien toch steeds de kans bestaat dat de boten stuurloos in zee gera-

ken en aldus zware schade oplopen of misschien vergaan.

Naar verluidt werd vorige zondagmorgen eveneens een vaartuig in de Nieuwpoortse haven losgemaakt; dit kon eveneens zonder schade teruggebracht worden.

Zou het hier gaan om een nieuw soort sport? Het is goed mogelijk, dat we er binnenkort meer over horen.

Vandalen gooiden trossen los

Zes schepen strandden in de havengeul

NIEUWPOORT. — Grote beroering heerste gistermorgen in vissers- en havenkringen, nadat bekend was dat tijdens de nacht onbekenden de trossen van negen aan de vismijn gemaakte vaartuigen hadden losgemaakt, zodat de schepen doelloos rondredren. Dit hadden toevallige voorbijgangers gisterochtend omstreeks 6 u. ontdekt omdat ze zagen dat her en der vissersboten waren gestrand in de havengeul. Drie vaartuigen konden door snel ingrijpen nog losgetrokken worden en naar de haven gesleept; de zes overige brachten een hele dag op het droge door. Een van de vissersschepen liep zelfs erge schade op.

Toen de wandaad ontdekt werd was het water op zijn hoogste punt, maar voor zes van de negen losgemaakte vaartuigen was het dan al te laat: ze waren door de hevige stroming en de sterke landwind op de oevers van de geul gedreven en zaten daar muurvast. De N 765 «Onze Lieve Vrouw van

Goede Raad» en de N 762 «Onze Lieve Vrouw ter Duinen», beiden van de rederij R. en M. Vercoutter, konden nog van een zachte bank afgehaald worden en behouden binnengesleept, net als een tankertje van de firma Legein, dat doelloos rond-

VAST

Zes vaartuigen zater echter vast op de oever van de havengeul. Ter hoogte van het Kattetas waren de O 157 «Diana-Lucie» van Monique Deroo en de N 738 «Johan» van rederij Decreton-Calcoen vastgelopen. Waar het eerste vaartuig recht bleef bij het aftrekken van het water, ging de «Johan» ver- vaarlijk slagzij maken. Op een bepaald ogenblik was er zelfs gevaar, dat het nog vrij recente schip, het is pas in 1965 gebouwd, helemaal zou kapseizen. Het gevaar bestond trouwens dat het schip zich niet meer zou redden, gezien het zo zwaar overhelde, dat het water bij vloed in de ruimen zou dringen. De N 738 heeft zwa-

re schade opgelopen aan de schroef en aan de kiel bij de voorsteven, waar de staalplaten ingedeukt werden door de stenen van de havengeul.

Ter hoogte van de nieuwe jachthaven lagen, steeds op de westelijke oever, de N 761 «Vrede in Christus» van Gaby Vercoutter en de N 723 «Pallietier» van rederij Gerard-Puystiens, in een broederlijke omstrengeling bijeen. Hoewel de schepen blijkbaar slechts na een aanvaring gestrand zijn, was geen schade te merken. De Pallietier had alleen een paar einden touw in de schroef.

Aan de overkant van de geul, in het natuurreservaat IJzermondig, lag het tankertje van de firma Lambrecht, samen met de N 579 «Karine» van rederij Het Westdiep. Geen van deze vaartuigen leek schade te hebben opgelopen.

Tegen 17 u., bij vloed, kwamen de vaartuigen zonder noemenswaardige moeilijkheden weer vlot, behalve de N 738, die moest getakeld worden, maar ook dat liep goed af.

GEVAAR

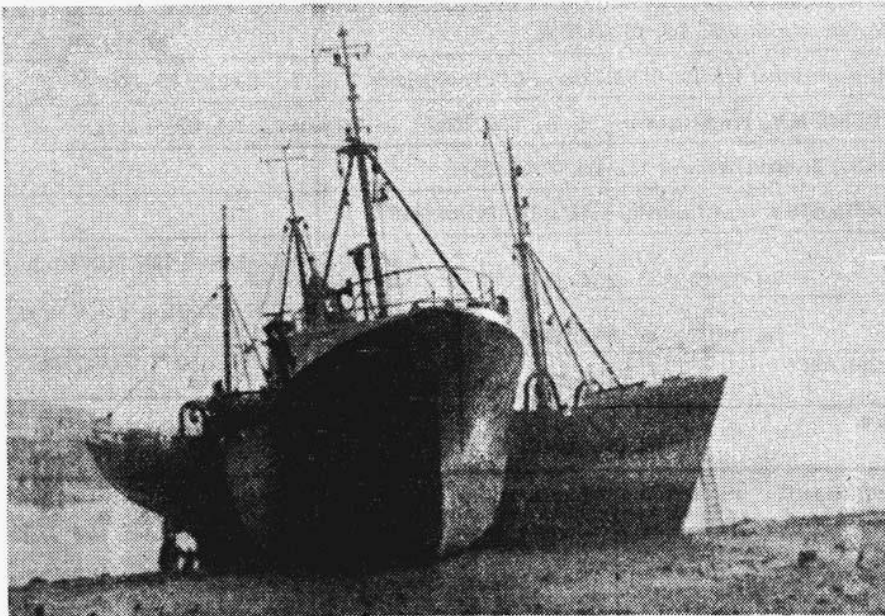
Daarmee was dan een vrij gevaarlijk avontuur achter de rug. Niemand durft er aan denken dat 's nachts een ander schip Nieuwpoort zou binnengelopen zijn: de stuurloze, onbemande en onverlichte vaartuigen in de geul zouden er een ramp van gemaakt kunnen hebben. Voor de betrokken vaartuigen betekent deze geschiedenis ook een dag minder vissen.

Natuurlijk zoekt men de onverlaat, die deze misplaatste «grap» op zijn geweten heeft. Twee jaar geleden deed zich al een gelijkaardig feit voor, maar dan dreven de schepen in de richting Langebrug en liep er geen enkel vast. De dader is trouwens nog opgesloten.

Ook verleden week reeds werd een schip 's nachts losgemaakt, de N 498, die echter zonder schade op te lopen 's morgens gevonden werd bij de nieuwe jachthaven.

Het wordt dus een soort plaag, die gevaarlijke vormen kan aannemen voor de visserij en de scheepvaart. Iedereen hoopt dan ook dat de dader binnenkort zal gevat worden en zijn straf niet zal ontlopen.

F.W.



In een broederlijke omhelzing lagen de N.723 «Pallietier» en de N.761 «Vrede in Christus» op de oever van de havengeul.

Lid van organisaties en verenigingen.

OCMW-raadslid van 1994 tot 2007.

Koninklijke Federatie Der Belgische Zeelieden. Raadslid West-kust.

Vissershaven Commissie - erelid

Op rust.

Het huis waarin ik nog alleen verblijf na het overlijden van mijn echtgenote, was één van de eerste gebouwd op die wijk in het jaar 1979.



Twee ankers sieren de tuin.



In de inkom tegen de muur bevindt zich het stuurrad van de N.45 met een diameter van 1,4 meter, het weegt ongeveer 60 kg. Een herinnering aan de vele uren navigatie.

In het bureau staan de kasten met de verzamelingen van mijn echtgenote.



In de kast bevindt zich ook een verzamelmap met de gedichten geschreven door mijn echtgenote. Ik herinner me nog een oude man die in onze buurt woonde waarover ze volgend gedicht schreef.

De oude man.

*In een kleine steeg
op 't einde van de straat.
Daar woont tussen rommel
een stokoude eenzaat.*

*Zijn huid is grauw, zijn hoofd is kaal,
zijn schoenen zijn versleten.
En soms heeft hij al dagen lang
heel weinig om te eten.*

*Zijn huisje, is geen huisje meer,
het is een echte krot.
De pannen vallen van 't dak,
de vensters zijn verrot.*

*En deur is er al lang niet meer,
waarom is die ook nodig.
Want iedereen is welkom
't zij rat, 't zij muis, 't zij de koning.*

*Soms gaat hij dan, een enkele dag,
naar d' overvolle stad.
En krijgt wat centen of wat brood
en drinkt zich soms ook zat.*

*Ik ben niet arm, zo zegt hij zelf,
De bloemen die er bloeien.
Zijn allemaal van mij alleen,
't is voor mij dat ze groeien.*

*En dan de vogels rondom mij,
de mus, de nachtegaal.
De merel met zijn mooie lied,
't is voor mij allemaal.*

*En in de stilte van de nacht,
hoor ik de wind soms huilen.
Zie de maan, de sterren staan !
Ik wil met niemand ruilen.*

Marcella Lapon

Mijn groot gezelschap is mijn hond Lyla. We hadden een dobberman maar die moesten we wegdoen. Mijn echtgenote was door haar ziekte erg verzwakt en de hond bezorgde teveel last en het werd te gevaarlijk. We konden niet zonder en zochten naar een andere. We kwamen in contact met een mevrouw die ons wist te vertellen dat er honden die in Engeland wedstrijden gelopen hadden en afgeschreven waren, door een organisatie van de dood gered waren en zouden overgebracht worden naar België. We konden door inschrijving er een van bekomen. We waren daar wel voor te vinden en schreven ons op de lijst. We zijn dan verwittigd dat deze waren aangekomen in België te Gent, en de hond die we wilden konden ophalen. Wanneer we daar aankwamen, werden we in volgorde van aankomst ingeschreven op de lijst. Er waren daar een veertigtal honden en iedereen mocht op de volgorde van inschrijving zijn hond uitkiezen. Wij waren de achtste geloof ik. We kregen dan de papieren van die hond. Hieruit konden we vaststellen dat hij zes jaar aan loopwedstrijden had deelgenomen. Het moet een heel goede loper geweest zijn, want normaal zijn ze na drie jaar afgeschreven. Hij was erg verwaarloosd, mager en zwak, maar is langzamerhand hersteld, en is een onmisbare vriend geworden. Hij is nu veertien jaar oud. Een mogelijk te verwachten afscheid zal zwaar zijn.

Geregeld heb ik het gezelschap van de poetsvrouw en het bezoek van een of andere zorgverlener. Het middagmaal ga ik gebruiken in het rusthuis Ter Zathe waar ik veel sociaal contact heb. Met mijn wagen verplaats ik me in de omgeving voor boodschappen. Ik breng geregeld een bezoekje aan de firma van mijn kleinzoon. Het bezoek aan evenementen, tentoonstellingen en recepties moet ik ook al eens overslaan. Het deelnemen aan de begrafenisplechtigheid van bekenden probeer ik zo veel mogelijk. Van vele jaren terug heeft mijn vrouw de bidprentjes verzameld in een album dat ik probeer aan te vullen. Het gaat vooral over bidprentjes van vissers. Geregeld krijg ik bezoek om het album te doorbladeren op zoek naar informatie van vissers. Om andere uiteenlopende informatie over het vissersleven krijg ik geregeld iemand aan de deur.



Ik ben nog altijd geïnteresseerd in het gebeuren in de buurt, de stad en de omgeving. Ik lees nog dagelijks de krant, luister naar de radio en kijk televisie.

Tijdschriften over de visserij zijn mijn geliefde lectuur en zal ik zo lang mogelijk lezen.

In de eetplaats en het salon hangen en staan ook veel voorwerpen die aan mijn vissersperiode herinneren. Onder de voorwerpen is er een schilderij waar ik een grote herinnering aan heb. Na de oorlog bracht ik geregeld een bezoek aan Brixham met nog andere vissers die daar tijdens de oorlog verbleven hadden. Een bezoek per autobus aan Brixham werd meerdere malen ingericht door de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden. Na de oorlog is daar een teken-schilderschool ingericht. Deze had een veertigtal leerlingen. Een van de leraren was een meester-schilder. Bij een bezoek bemerkte ik een mooi schilderij met een Brixhammer die me erg beviel. Ik had dat schilderij graag gekocht maar had geen geld genoeg bij. Wanneer ik mijn voornemen tot aankoop had mede gedeeld en de moeilijkheid van betaling, was dit geen probleem. Bij de betaling van een voorschot, zouden ze dat schilderij verder in de tentoonstelling behouden maar niet verkopen, en kon ik die het jaar daarop bij het volgend bezoek volledig volgens overeenkomst betalen. Op deze manier kwam ik in het bezit van dit schilderij.



Logboek.

Een logboek is een boekwerk waarin gebeurtenissen worden bijgehouden. Het logboek was ook aan boord van mijn schepen en werd ook gebruikt. Hiervan is niets in mijn bezit. Het logboek moest bij het uit de vaart nemen van het schip afgegeven worden aan het maritiem.

Mijn visser

*Mijn visser, al is het vroeg in de morgen
of in de donkere nacht,
toch denk je vaak aan je thuis
waar 't hele gezin op je wacht.*

*Mijn visser, met je eeltige handen,
verhard door het zware gesjouw,
je kleden doortrokken van 't ziltige zout
van de zee, waarvan je zo houdt.*

*Mijn visser, 'k moet je steeds bewonderen
als je daar zo stoer en sterk,
wijdsbeens en met gekromde rug,
gebogen staat over je werk.*

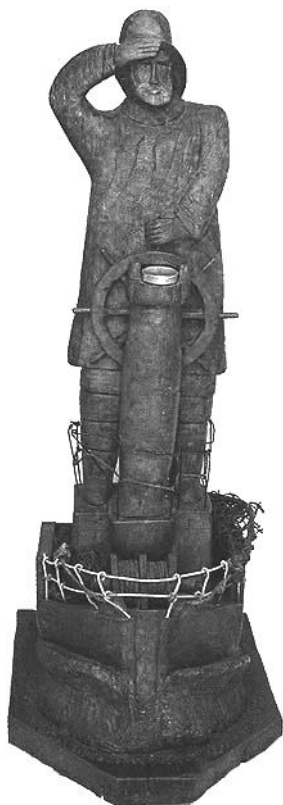
*'k zag meermaals een traan in je ogen
al veegde je hem af met je mouw,
als er weer een vriend was gebleven,
dan was ook jouw harte vol rouw.*

*En vluchtige kus op de mond van je vrouw
en een kruisje op 't hoofd van je kind,
vertrek je dan weer met nieuwe moed,
trotserend de stormen en de wind.*

*Mijn visser, al is er je tale ruw,
ja rauw soms, toch is het fijn
en ben ik gelukkig, fier en blij,
de vrouw van mijn visser te zijn.*

Marcella Japón

Zeewijding en vissersshulde.



Na zes jaar vaart en na het slagen in het examen van leerling stuurman, mocht ik terug naar school gaan voor de opleiding stuurman tweede klas. Ik slaagde in het examen en zal vanaf dan in de functie van schipper varen.

Schipper André Vanhove werd gevraagd uit te zien naar een ander schip. Hij mocht in zijn functie van schipper met het schip N.730 verder varen tot hij een ander schip gevonden had. Wanneer hij een ander schip gevonden had ben ik op het schip N.730 op 5 december 1946 aangemonsterd als schipper. Ik was toen 21 jaar en de andere vissers bekeken me zo van uit de verte. Ik was volgens hen nog te jong. Op het schip veranderde niet veel. Mijn functie was daar machinist en ik was goed bevriend met de matrozen. Er kwam een nieuwe machinist Leopold Sijs die woonde te Oostduinkerke waar ook de twee matrozen woonden. Matroos Legein heeft 22 jaar met mij op 3 schepen gevaren en matroos Frans Sesier 12 jaar. Met kaaikermis te Nieuwpoort waren al de vissers thuis. Ze konden de mis, de zeewijding en de vissersshulde bijwonen. Op de N.730 bestond de bemanning met uitzondering van ikzelf uit bewoners van Oostduinkerke. Ze waren niet geïnteresseerd in de Nieuwpoortse kaaikermis maar wensten met Oostduinkerke kermis thuis te zijn. We kwamen overeen ons normaal schema van vissen verder te volgen en dan enkele dagen vrij te nemen. Wanneer zij thuis waren deed ik uitgestelde werken aan boord. Ik ben zolang ik vaarde bijna nooit thuis geweest met kaaikermis. Maar elk jaar ging ik te Oostduinkerke naar de vissersmis. Deze vissersmis was altijd op donderdag in de tweede

week van september. Ook nu nog. Ik was lid van de "Koninklijke federatie der Belgische zeelieden" en wanneer ik stopte met varen ben ik in het bestuur gekomen. Vanaf dan ga ik elk jaar naar de plechtigheden: te Heist, met Pasen naar Oostende, in juni naar de Opex, naar Nieuwpoort en Oostduinkerke. Als er ergens iets moois gebeurde of op het altaar stond, vertelde ik dat te Nieuwpoort en probeerden ze ook iets te doen. Ik kon eens drie stuurraderen goedkoop kopen waarvan ik er twee aan stad Nieuwpoort verkocht. Men gebruikt er één als versiering tijdens de plechtigheid en één hangt in de Verbankzaal in de vismijn. Kinderen die tijdens de plechtigheid met brood en vis naar de pastoor gaan is een mooie uitvoering. Twee beelden die ik bezit worden elk jaar bij me opgehaald en als versiering geplaatst op het altaar. De "Treurende weduwe" is gemaakt door de kunstenaar die de panelen gemaakt heeft van de preekstoel in de Onze LieveVrouwekerk. Het andere beeld "De visser" is gemaakt door beeldhouwer Jozef Aks uit Zeebrugge.

Elk jaar wordt er op al de plaatsen in naam van de "Koninklijke federatie der Belgische zeelieden" een krans neergelegd. De federatie heeft een vlag en de leden dragen een armband. Het is voor mij een dag van bezinning, een terugdenken aan mijn verloren familieleden en vrienden.



Onze-Lieve-Vrouw van Goede Raad» gered van schroothoop

• OOSTENDE

«In die tijd was de N. 765 een ferm schip», zegt reder Marc Dezutter die ooit tot de bemanning ervan behoorde. Het vissersschip werd bijna dertig jaar geleden uit de vaart genomen en is plots weer opgedoken in Antwerpen. Daar ligt het te verkommeren als *De Zwarte Madame*. Het is de Bredense reder Willy Versluys die het schip terugvond. Hij wil het nu zijn vroegere naam *Onze-Lieve-Vrouw van Goede Raad* teruggeven, net als zijn glorie van weleer. Het renovatieplan is opge maakt en het project zal morgen voorgesteld worden tijdens de eerste editie van de Visserijfeesten, vanaf 10 uur aan de Oostendse vismijn.

Rik LABEEUW

Als kleine pagader al liep Marc Dezutter (55) mee in de branding achter de netten van grootvader Jean Ollieux aan, een van de meest bekende paardenvissers van Oostduinkerke. «De roep van de zee heeft mij nooit meer losgelaten», vertelt de eigenaar van de O.124. «Ik was nauwelijks veertien toen ik voor het eerst om den brode ging varen en vier jaar later was ik zo fier als een pauw tot de bemanning te behoren die mocht aanmonsteren op het nieuwe schip van de familie Vercoouter. Michel Vercoouter was de schipper die de N.765 naar de rijke visgronden manoeuvreerde, wijlen Freddy Luca en ik stonden ons mannetjes als matroos, Norbert Vercoouter was de motorist en Patrick Vermeylen de scheepsjongen.»

«Het schip werd omgedoopt in De Zwarte Madame en lag te verkommeren in de Antwerpse haven»

Hartopijn

Het schip liep van stapel op de inmiddels verdwenen werf Hillebrandt. Smid Jules Martin plaatste er de vislier van de afgeschreven O.250 en de galgen van de 0.223 op. Het kreeg de naam *Onze-Lieve-Vrouw van Goede Raad* en zou tot halfweg de jaren zeventig in de vaart blijven. «Ik verliet dit schip vier jaar na zijn tewaterlating om op IJsland te gaan varen. In 1980 koocht ik mijn eerste eigen vissersschuit. Dan verlies je de

schepen waar je vroeger op werkte wat uit het oog, maar je denkt er wel nog af en toe eens aan. Zo sneed het mij door het hart toen de N.752 *Ter Yde* gesloopt werd, een schip waar ik elf jaar van mijn leven op doorbracht...», vertelt Dezutter.

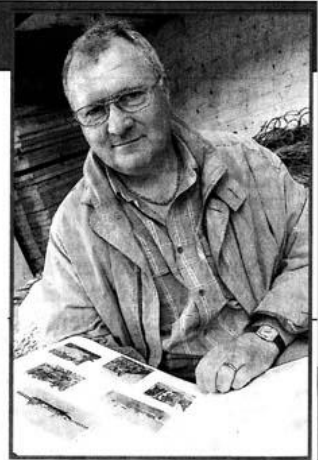
Restauratiefonds

De Oostduinkerkezeeman was dan ook de mening toegedaan dat de N.765 *Onze-Lieve-Vrouw van Goede Raad* hetzelfde lot had ondergaan, tot collega Willy Versluys het schip in Antwerpen terugvond. «Een idealist wou het vaartuig op eigen houtje renoveren en doopte het alvast om tot *De Zwarte Madame*. Maar zijn droom bleek groter te zijn dan zijn portemonnee en het schip dreigde tot schroot te vervallen. Ik heb daarom de nodige stappen ondernomen om het onder mijn hoede te kunnen nemen en morgen stellen we het dossier voor tijdens de Visserijfeesten. Zo willen we de belangstelling wekken van mensen die hun steentje willen bijdragen in de oprichting van een restauratiefonds», aldus Willy Versluys.

Matrozen Marc Dezutter en Freddy Luca, motorist Norbert Vercoouter, scheepsjongen Patrick Vermeylen (foto rechts) en schipper Michel Vercoouter (niet op foto), de eerste bemanning van de N.765.

Matrozen Marc Dezutter en Freddy Luca, motorist Norbert Vercoouter, scheepsjongen Patrick Vermeylen (foto rechts) en schipper Michel Vercoouter (niet op foto), de eerste bemanning van de N.765.

VRIJDAG 7 SEPTEMBER 2001 15 WK



De N.765 *Onze-Lieve-Vrouw van Goede Raad* bleef tot halfweg de jaren zeventig in de vaart. Oud-bemanninglid Marc Dezutter is blij dat het schip zijn glorie van weleer terug zal krijgen. Foto's: Macrouwerd



Alfabetische lijst van schepen verloren gegaan in de oorlogsperiode 03/09/1939 -02/09/1945

NAAM	BRT	DATUM	DOOR	DODEN	GEWONDEN
Adolphe Urban	537	8.3.1941	L ?	12	-
Albertville	11.047	11.6.1940	L	-	-
Alex Van Opstal	5.965	15.9.1939	M	-	9
Anna	695	9.9.1940	L	-	-
Arbel	901	12.4.1941	L	3	4
Antverpia	4.932	21.5.1940	L	-	-
Anvers	4.398	13.11.1940	L	20	4
Belgian Airman	6.995	14.4.1945	U	1	-
Belgian Fighter	5.403	9.10.1942	U	5	2
Belgian Soldier	7.167	3.8.1942	U	21	-
Brabant	3.396	13.5.1942	U	19	-
Bruxelles	5.085	8.6.1942	U	1	-
Carlier	7.217	11.11.1943	L	48	1
Elisabeth v. België	4.241	10.9.1942	U	1	-
Emile Francqui	5.936	16.12.1942	U	46	-
Eminent	500	15.3.1941	M	-	-
Escaut	1.087	3.8.1941	L	11	4
Gand	5.086	10.5.1941	U	1	1
Gandia	9.626	22.1.1942	U	65	-
Hainaut	4.312	5.7.1942	U	1	2
Indier	5.409	3.4.1941	U	42	-
Jean Jadot	5.783	20.1.1943	U	6	5
Johan (Trinidad)	434	5.9.1941	U	-	-
Joséphine Charlotte	3.422	16.1.1940	M	4	6
Kabalo	5.186	15.10.1940	U	1	-
Kasongo	5.254	26.2.1941	U	6	-
Leopold II	2.902	23.12.1941	M	35	-
Léopoldville	11.509	24.12.1944	U	5	6
Limbourg	2.396	29.3.1941	U	22	-
Lubrafol	7.138	9.5.1942	U	13	2
Luxembourg	5.809	21.6.1940	U	5	-
Macedonier	5.277	12.12.1940	U	4	-
Mercier	7.886	9.6.1941	U	7	6
Meuse	681	18.1.1940	M ?	12	-
Moanda	4.621	28.3.1943	U	29	2
Mokambo	4.996	1.5.1943	U	-	2
Olympier	5.266	31.1.1941	L	8	8
Ostende	4.438	22.1.1943	M	2	3
Persier	5.382	11.2.1945	U	20	11
Piriapolis	7.340	11.6.1940	L	-	-
Portugal	1.509	20.1.1941	U	22	-
Président Francqui	4.919	28.12.1942	U	5	2
Rosa	1.146	13.12.1939	M	1	3
Roumanie	3.563	24.9.1942	U	42	-
Sambre	683	11.9.1940	L	-	-
Suzon	2.239	1.10.1939	U	-	-
Vae Victis	1.829	20.4.1942	M	-	-
Ville d'Arlon	7.555	2.12.1940	U	56	-
Ville de Bruges	13.869	14.5.1940	L	3	7
Ville de Gand	7.590	18.8.1940	U	14	-
Ville de Hasselt	7.461	31.8.1940	U	-	2
Ville de Liege	7.463	13.4.1941	U	40	7
Ville de Mons	7.461	2.9.1940	U	1	7
Ville de Namur	7.463	19.6.1940	U	4	1
Yvonne	668	11.6.1940	M	9	2
55 schepen			TOTAAL	673	106

L = Luchtaanval -M = Mijn- U = Onderzeeboot

Opmerking :

Belgische schepen onder vijandelijke vlag werden in deze lijst niet opgenomen.

Bron: De Belgische koopvaardij in de tweede wereldoorlog