

UIT DE LOOPBAAN VAN SCHIPPER JORIS J. HANLEWYCK

George wou ook terug naar België, maar daar hij geen tim-

merman kon worden wist hij met zichzelf geen raad en was een last voor de familie. Broer "Choarlewie" (= Karel-Louis) was in België reeds gemonsterd samen met Julien "Koesse" Zonnekeyn, op hun eigen smack die ze na de oorlog in Engeland gekocht hadden. Na Wereldoorlog I konden Britse visserijreders hun zeilvaartuigen verkopen naar het vasteland en stalen mijnenvegers en patrouillevaartuigen gunstig kopen uit de surplus van de Royal Navy .

Zo waren Charles Haelewyck en Zonnekeyn eigenaar geworden van de smack 0.67-MAY, in 1904 uit hout gebouwd te Porthleven aan de Mount's Bay, op de zuidwestkust van Cornwall, groot 25,41 netto- en 61,18 ton bruto, uitgerust met een stoomkaapstander (= in het Engels "donkey"). Het rondom witte toplicht werkte op petroleum, de boordlichten groen en rood op karbid. Voor de dekverlichting volstond een karbidlantaarn en om bij het winden over de zijde klaar te zien gebruikte men een fakkel, een stok waaraan een wollen prop was vastgemaakt, gedrenkt in petroleum. Toen later de elektrische verlichting aan boord voor een comfortabeler verlichting in stond, werd dit op bescheiden wijze gebruikt, met een 12 watt's-lamp daar een 25 watt's-lamp te sterk schitterde !

De MAY had ook, lijk alle zeilsloepen uiteraard, een dubbel stel zeilen : een stel zomerzeilen en een stel winterzeilen. De zomerzeilen waren uit lichter materiaal vervaardigd en groter dan de winterzeilen, die uit geteerd zeildoek waren vervaardigd.

De MAY had een bemanning van vier leden. Ze vistte al naar gelang het jaargetijde in de Noordzee en zelfs westwaarts ten zuiden van Ierland . In het drie maanden durende haringseizoen draaide alles zich af in de omgeving van Kales.

George kon het thuis niet meer harden en moest van de nood een deugd maken : hij zou varen. Hij woonde destijds op de Conterdam, toen nog Gemeente Stene, in de Guido Gezellestraat 2, en vroeg aan reder Julien Zonnekeyn of hij mocht leren varen aan boord. Dat mocht en monsterde " in 't Martien " als scheepsjongen en hij zou 1 % van de besomming verdienen.

Het nieuw bemanningslid moest evenwel een tijd van gewening door maken. De grote en de kleine " kommisje " moest bvb over de verschansing achterop gebeuren. Soms kon " het " in een kuipje die dan met een puts of "puize" zeewater overboord uitgekipt werd. Steeds stond de koffie op de kachel, t.t.z. een waterketel (de "moor") gevuld met drinkwater en daarin hing een koffiezak met gemalen koffiebonen, soms aangevuld met wat chicorei (= krotte). 's Middags was het middagmaal samengesteld uit gekookte aardappels met gekookte vis, 's avonds brood met gebakken vis. Soms trakteerde de reder met als toespijs een "koekkebroodje".

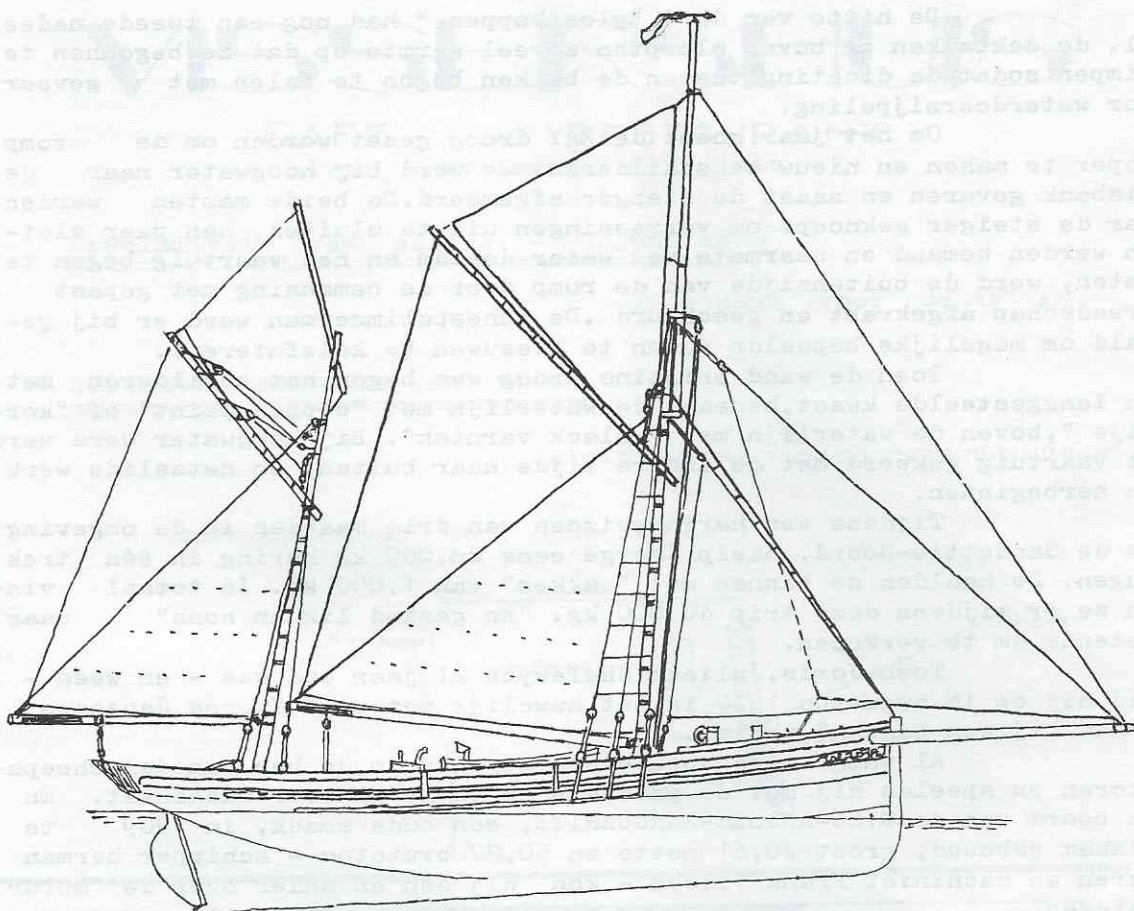
Het hellend dek van een zeilschip moest hij ook nog gewoon worden, zonder de beide handen te gebruiken, evenals de kooi met strozak, waarin hij sliep. Als het grootzeil bij erge wind moest gereefd worden, moest de jongste de boom op, de gaffel werd wat gezakt en hij moest de reeflijnen van het zeil naar een matroos aanreiken die ze om de boom bond. Er werd niet veel geroepen, iedereen kende zijn taak, en een teken was soms duidelijk genoeg.

Er werd aan boord van de MAY nog gediept met twee verschillende dieploden, een van 10 kg voor de grote diepten en een van 5 kg.

George leerde ook omgaan met de zeilen en met het vangtuig, het boomnet. Een gewone vangst bestond uit schol, pladijs, tong, griet, tarbot, rog, knorhaan, robaard, wijting, kabeljauw in wisselende hoeveelheden. Na een "schone" reis van een 8-tal dagen werd een 12.000 fr besomd.

De arbeidskledij van de visser bestond uit "kloeffe"-laarzen, de oliejekker of "oliebaai", een halsdoek en de pet. Bij regen en storm, op het hoofd de zuidwester.

George herinnerd zich nog een reis uit zijn jeugdjaren in wintertijd op de West. Op 3 dagen van het einde hadden ze nog maar weinig gevangen. Op een gegeven moment " kwamen m'in de vis ". Schipper Karel-Louis besloot nog 2 dagen te vissen en ze vingen er. Bij weinig wind werd er heen en weer gezeild. Twee dagen liepen ze meer westwaarts ,



Grote Lowestoft smack - 1908 - 75 voet - 55 ton

nabij de Noordhinderbank. De wind begon als spelbreker en er werd
koers gezet naar huis. Ze liepen Oostende binnen, de vis werd gelost.
't Werd een mooi reisje van 13.000 fr.

Na Wereldoorlog I was het motoriseren op de visserij-
vloot ernstig begonnen, oorspronkelijk wat argwanend, maar later toch
met stevige stap voorwaarts. In 1930 was ook de rederij Haelewyck-Zonne-
keyn voor de zaak gewonnen en werd een motor ingebouwd. Nog sprak men
van een "hulpmotor", de zeilen moesten het meeste werk doen. Dat bete-
kende een machinefundatie aanbrengen, schroefas en schroefaskoker opstel-
en wijzigen van de roerstaven die nu moest ingericht worden met schroef-
raam ofte "kapellegat". In de machinekamer moesten twee brandstoftanks
worden ingebouwd met nog een zoetwatertank van ruim 2.000 liter. Boven
de motor werd een kleine machineschacht gebouwd en een uitlaatpijp voor
de motor. Vóór de bezaanmast werd een laag stuurhuisje opgetrokken,
want de zeilen werden nog niet verbannen. Wat wel gebeurde was dat hun
oppervlakte kleiner werd en het kluiverzeil verdween. Aan een zijde wer-
den galgen opgesteld om de plankenvisserij te beoefenen. De andere zij-
de bleef voorbehouden voor de boomkor-visserij.

De motor was een 4-cilinder 2-takt-middeldrukmotor of
"gloeikop"-motor van het Nederlandse merk Bolnes, 120 pk sterk. Naast
het inspuistuk dat de brandstof in de richting van het gloeistuk spoot,
was er een waterinjectie voorzien. Wanneer zo'n viercilinder gloeikopmo-
tor lange tijd volbelast moest draaien - denk aan tegenstroom, storm,
zwaarte in het net, e.d. - dan konden de gloeistukken zo hard gloeien
dat zelfs zelfontsteking optrad, zodat de motor begon te "kloppen". Om
nu deze hoge temperatuur in de verbrandingskamer te dempen, werd een
zoetwaterstraal in de kamer gespoten. Deze straal was verstelbaar zodat
ze niet noodzakelijk naar het gloeistuk moest worden gericht. Als motor
"gekalmeerd" was kon de waterinjectie afgesteld worden.

Het is nog voorgevallen dat het waterverbruik zo groot was dat ijs uit het visruim moest worden gehaald om tot water te smelten teneinde het injectiewater aan te vullen.

De hitte van de "gloeikoppen" had nog een tweede nadeel, n.l. de dekbalken er boven slorpten zoveel warmte op dat ze begonnen te krimpen zodat de dichting tussen de balken begon te falen met gevaar voor waterdoorzijpeling.

Om het jaar moest de MAY droog gezet worden om de romp proper te maken en nieuw te schilderen. Ze werd bij hoogwater naar de kuisbank gevaren en naast de steiger afgemeerd. De beide masten werden naar de steiger geknoopt om verrassingen uit te sluiten. Een paar vloten werden bemand en naarmate het water daalde en het vaartuig begon te rusten, werd de buitenzijde van de romp door de bemanning met gepast gereedschap afgekrabt en geschuurd. De scheepstimmerman werd er bij gehaald om mogelijks bepaalde naden te breeuwen (= kalefateren).

Toen de wand enigzins droog was begon het schilderen met een langgesteelde kwast, beneden de waterlijn met "copper-paint" of "korreije", boven de waterlijn met "black varnish". Bij hoogwater werd het vaartuig gekeerd met de andere zijde naar buiten, en hetzelfde werk kon herbeginnen.

Tijdens een haringseizoen van drie maanden in de omgeving van de Sandettie-Noord, hielp George eens 28.000 kg haring in één trek vangen. Ze haalden ze binnen met "zakken" van 1.000 kg. In totaal vingen ze er tijdens deze trip 40.000 kg. "En gezind lik un hoas" naar Oostende om te verkopen.

Toen Joris, Juliaan Haelewyck 21 jaar oud was - en wees - trad hij op 16 augustus 1930 in het huwelijk met mej. Yvonne Janssens, en had hij een eigen "thuis".

Al enige tijd voelde George zich in de ban van de scheepsmotoren en speelde hij met de gedachte om te leren voor machinist. En aan boord van de 0.66-ANGÈLE-MARGUERITE, een oude smack, in 1909 te Brixham gebouwd, groot 20,61 netto en 50,77 brutoton - schipper Herman Vieren en machinist Frans Vileyn - kon hij één en ander over de motor opsteken.

Toen een nieuwe motor zou worden ingebouwd aan boord van de MAY, moest het vaartuig naar de Bolnes (Motorenfabriek te Krimpen-aan-de Lek, nabij Rotterdam. George mocht mee en bleef daar voor de duur van 3 maanden - at en sliep aan boord. Maar in de loop van de dag kon hij vrij kijken en veel details opnemen, en leerde hij nagenoeg alles wat er te leren viel. Er werden daar ook 2 nieuwe brandstoftanks ingebouwd met een capaciteit van 18.000 liter.

Thuis scheepte hij zich in als machinist. Destijds kreeg de bemanning maar 48 uren vrij als ze te Oostende binnenliepen. Maar ze moest de vangst helpen lossen in de vismijn, een en ander aan het vaartuig beredderen, vooraleer ze naar huis - en de rust - konden.

George moest bij alles helpen aan boord, om daarna nog de motor te verzorgen. De machine moest proper gemaakt worden, de knaldemper achteraan open gemaakt om de uitlaatpoorten vrij te maken van koolafzetting, water op dek verbinden voor het spoelen van het losgerief en het scheepsdek, leidingen en omheiningen poetsen, en een en ander klaar maken tegen volgend vertrek. Hij was tevens kok aan boord voor het bereiden der middagmalen, en moest kolen aan boord laten aanvoeren voor de kachel. In het voor- en het najaar was er veel mist op zee, en moesten de aanzetvaten regelmatig bijgevuld worden.

George had reeds geleerd dat de zeeman de gulden regel moest indachtig zijn : een hand voor u, een hand voor het schip, want hij was eens bij slecht weder aan de lijzijde de benen van onder zijn lijf gespoeld en was reeds met beide benen door de loospoort gegleden. Dat was inderdaad op het nippertje !

George was nu aan een zekere ouderdom gekomen, en voelde zich zeker genoeg, om aan de Vrije Visserijschool Paster Pype cursus te volgen voor schipper 2e klasse. Als hij thuis was volgde hij avondlessen en later nam hij drie maanden verlof voor de ultieme voorbereiding. Hij slaagde vlot in het schippers-eksamen en mocht de 0.67 voeren.

Wat er nu wél mee gemoeid was, weet hij niet meer, maar wel onthield hij de tegenslagen. 't Was al " malfieterie " (= duistere tegenslagen) wat de klok sloeg, ze vingen nagenoeg niets, ze sloepen vast aan een wrak, ze "verspeelden" de " boel", ze hadden geen materiaal meer genoeg om een nieuwe "boel" klaar te maken, en noem maar op.

Toen George niet meer aan boord was, verloor hij op dit schip zijn jongste broer, die overboord sloeg en verdronk.

In 1930 had de oudste broer "Choarellewie" een nieuw schip laten bouwen op de Scheepswerf Crabeels, aan het Oostendse Zwaai-dok. Het eikenhouten vaartuig kreeg de naam BASILE-GEORGE (beiden zonen van Choarel) en het nummer 0.127, en mat 27,43 netto- en 72,79 brutoton

en voerde een Bolnes 2-takt-dieselmotor van 180 pk. Vergeleken met de MAY was de opvatting van de niet zoveel grotere BASILE-GEORGE heel wat anders en beter, inzake ruimen, verblijf in het achteronder, het stuurhuis, bezaaizeil verdwenen, reddingboot en bootstoel groter, een betere dieptemeter, en zo meer. George werd schipper op het nieuwe vaartuig.

Toen hij voldoende vaartijd verworven had, deed George eksamen Schipper ter zeevisserij 1e klasse. Hij slaagde met grote onderscheiding en stond 2e op de lijst.

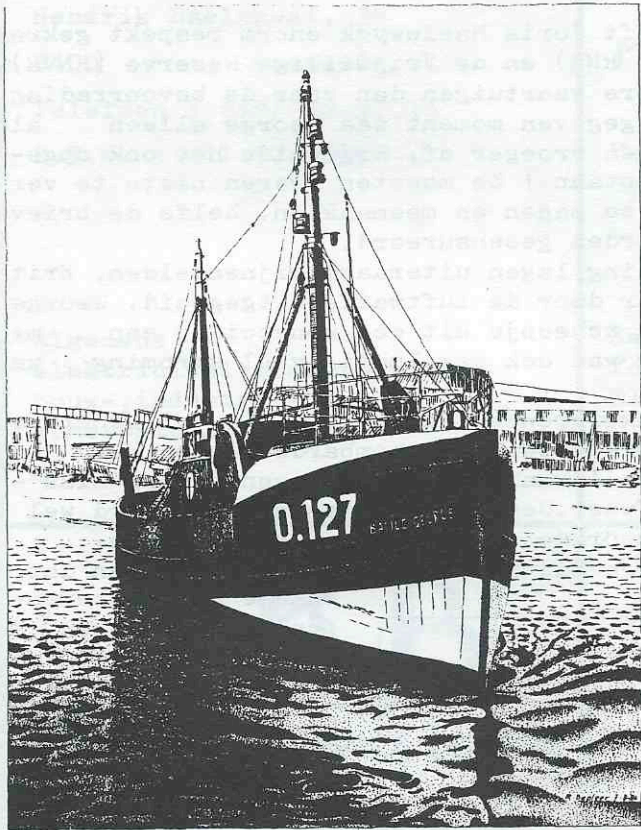
Er werd naarstig gevaren, hard gewerkt en met bijval. En er kwam een eind aan, want wat al enige tijd in de lucht hing, brak los. Wereldoorlog I. Daags vóór de oorlog voer de 0.127 onder George naar de West, richting Newlyn en Brixham. De Britten hadden het vissen nog niet gereguleerd en de 0.127 viste een 20 mijl bezuiden Wolf Rock voor enkele dagen.

Toen een bevredigende vangst aan boord gehaald was, werd naar Newlyn gestevend, de vis verkocht en bepaalde materialen in Engeland aangekocht.

De 0.127 vertrok naar Oostende en ter hoogte van Dungeness vernam men via de niet te stuiten scheepsradio dat hun familie's aan boord van andere Belgische vissersvaartuigen naar Engeland uitweken, wat hen gerust stelde. De 0.127 keerde terug naar West-Engeland en voer naar Swansea, aan het Bristol Kanaal, van waaruit ze visten en hun vangst daar verkochten. De vrouwen en de kinderen waren te Brixham ontscheept. En wat ze wel hadden gevreesd, de 0.127 werd gevorderd voor de afdeling Ballon-versperring van de Royal Navy.

Alle visserijtuig op dek werd weggenomen en de bemanning kreeg opdracht naar Schotland te varen via Caernarvon Bay, North Channel naar de Firth of Lorne. Daar werd het Caledonian Canal opgevaren via Loch Linnhe, Loch Lochy, Loch Oich, Loch Ness en via de Moray Firth de Noordzee op.

Onder de Britse oostkust werd zuidwaarts gevaren via de Firth of Forth, The Wash naar de Theems. De 0.127 kwam op 23 juni 1941 op haar doel in de Theems toe, kreeg bevoorradings en een kleine ballon met 2 Britse militairen ter vervanging van 2 Belgen die het schip verlieten. Ze waren een soort " boodschappenjongens " met kleine opdrachten en en bemanningsleden en pendelden tussen de talrijke schepen die daar op de



Theems lagen, tot zelfs 3 konvooien ineens voor Londen, zonder de Navy-eenheden. Ze waren met drie vaartuigen: de 0.127, de 0.155-DE HOOP van de rederij Maes en een Engels schip. 's Nachts mochten geen lichten gevoerd worden. In de Theemsmonding waren drie luchtafweer-eilanden gebouwd - waarvan er nu nog één bestaat - plus kustbatterijen van ieder kaliber ter verdediging van het gebied. Ook de 0.127 had een mitrailleur met bediening aan boord.

Het was hard werken in alle weer en wind, dag en nacht. Er waren drie werktoestanden : werkelijke dienst, "stand by" en "off" (= vrij). De vaartuigen hadden ieder een genummerde ankerplaats op de kust, in de vorm van een vierkant. Hun uiterste westgrens op de Theems was Tilbury, tegenover Gravesend, en daar was een Shell-haven waar ze konden bevoorraden in brandstof en andere noden. Om de zes weken was er een kort verlof voorzien.

Op de Theems heeft Joris Haelewyck enorm respect gekregen voor de Royal Navy Reserve (RNR) en de Vrijwillige Reserve (RNVR). Zij hielden de havens open, andere vaartuigen dan voor de bevoorrading kwamen daar niet binnen. Op een gegeven moment was George alleen als Belg op de 0.127, de andere nokten vroeger af. Hij wilde het ook opgeven, maar dat werd hem niet toegestaan ! Ze moesten zweren niets te vertellen over hun baantje, en wat ze zagen en meemaakten. Zelfs de brieven voor de familie's in Engeland werden gecensureerd.

In de Theemsmonding lagen uiteraard mijnenvelden, Britse en waarschijnlijk ook Duitse daar door de Luftwaffe uitgegooid. George zag ontploffende mijnen, zag een scheepje uit een konvooi op een mijn lopen en in de lucht knallen. Er was ook regelmatig veel stroming wat het pendelen bemoeilijkte.

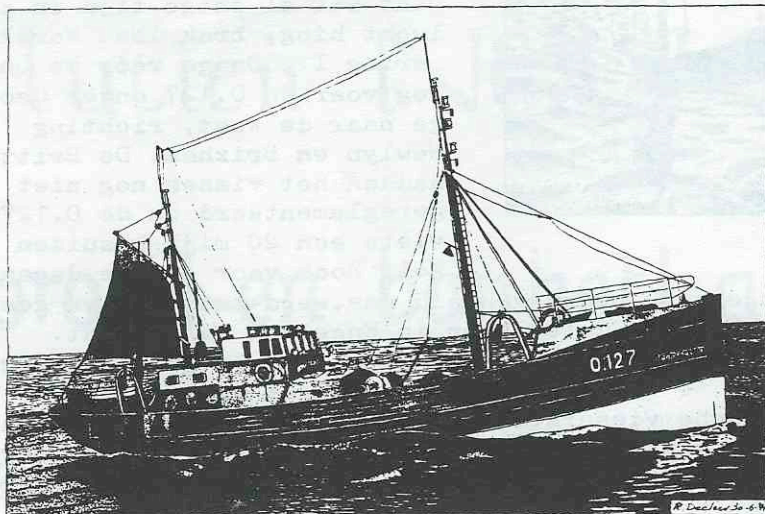
De aangeduide ankergronden lagen dikwijls vol schepen, de Luftwaffe kwam regelmatig boven de prooien en bombardeerde ze. Het was dan een kakafonie van geluiden en lawaai van vliegtuigen, "near miss"-mijnen en al de kalibers luchtafweer. Gemakshalve was er uiteraard wel een beboeide vaarweg gebaggerd voor de op- en neergaande schepen.

Al gauw zag George bij het werk tussen de schepen dat

enkele goede stevenfenders ontbraken.

Daar de Britten geen tijd hadden maakte George ze zelf. Hij kon 23 oude autobanden op de kop tikken en met 2 bedraaide kettingen slaagde hij er in twee behoorlijke stevenfenders te fiksen om de beschadigde houten stevens enigszins te beschermen.

Als hij verlof kreeg en zijn familie wou bezoeken moest hij 12 uren "treinen" en dan nog een 4-tal uren "bussen".



Toen de 0.127 op haar bestemming kwam in 1941 bleek haar houten reddingboot een "sta in de weg" en moest ze ergens "gestetioneerd" worden. Ze lieten haar achter in het slijk nabij Leydown-on-Sea. Het "ding" bleef er heel de oorlog liggen, en toen ze na de oorlog aan boord moest, was haar buik "plukke rot". Trouwens, heel het vaartuig zag er afgepeigerd uit, geschampt, gekneusd, ontveld.

Toen uiteindelijk de oorlog gestopt was en de Belgen terug naar huis konden na juni 1945, was de 0.127 een onogelijk stuk vaartuig. De Haelewyck's familie kwam naar Oostende aan boord van de 0.156-STELLA MATUTINA, in 1930 gebouwd te Oostende, metend 26,65 ton netto en 74,25 ton bruto, bewogen door een Deutz-dieselmotor van 195 pk,

en eigendom van de Crédit Maritime Belge.

Terug te Oostende en weer in de vooroorlogse sfeer, ging George terug als schipper varen op de Noordzee. Er was heel wat vis te vangen, maar af en toe zat er een pluk vliegtuig in de kor.

Destijds was George gezagvoerder op een vaartuig van een bekende rederij en er werden heel bijzondere vangsten binnen gebracht. Toen het vaartuig in andere handen over ging mochten, wegens onmin met de leverancier, zijn netten niet meer besteld worden. Op slag verminderte de hoeveelheid gevangen vis wegens het gebruik van andere netten. De oorspronkelijke netten stonden bekend als zeer "visnamig".

Op 51-jarige ouderdom besloot George het vissersberoep te verlaten, om mee te dingen aan een oproep van de Stad Oostende voor het werven van dokloodsen. De nodige paperassen werden opgestuurd naar de bevoegde instantie's.

Na verloop van tijd vernam George dat hij niet in aanmerking kon komen wegens bepaalde redenen. Door het gebrek aan kandidaten evenwel werd George toch voor de functie aanvaard.

Hij vaarde één maand onder de hoede van een ervaren loods als loodsleerling, waarop hij zelfstandig loods werd. Hij bleef dit tot hij in 1975 op rust ging, hij was toen 65,5 jaar oud.

Roger Decleer,
naar de gegevens van
de schipper Joris Haelewyck.
