

THEOPHIEL DE GROOTE:

'DE ZEE BLIJFT MIJ ALTIJD NABIJ'

DE EERSTE 'SLEEP' IS BINNEN.

Op woensdag 13 september mochten wij - bestuursleden van Heist Leeft - met de pen in de aanslag naar Theophiel De Groote. In zijn appartement aan de Parkstraat drie hoog, bewonderen wij het uitzicht op ... hoe kan het anders: de zee.

Theophiel is nu 85 jaar, maar zijn geheugen is fenomenaal. Iedere gebeurtenis, datum, of anekdote kan hij in detail weergeven. Zijn verhaal is zo puur, zo rijk, dat ik met plezier een jaar verlof zou nemen om een boek te schrijven over zijn leven. Het zou geen gewoon boek worden nee, eerder een geschiedkundig document, een ode aan de visserij en de Heistse mensen.

Een verhaal met Theophiel in de hoofdrol zou nooit monotoon kunnen zijn, want de belevenissen volgen elkaar in zo'n snel tempo op dat het avontuurlijk getint zou zijn.

Elke interviewer vóór mij moet dit ook gevoeld hebben, want er is al veel geschreven over Theophiel. Naar zijn rustige stem zou je blijven luisteren. Hij neemt je mee door de tijd en als je denkt dat je alles al gehoord hebt begint hij aan een nieuw hoofdstuk.

Onze koffie werd koud, en de uren vlogen om, maar wij merkten het niet. Theophiel sprak in de micro van onze dictafoon alsof hij nooit iets anders gedaan had.

Rondom ons stapelden de foto's, medailles en documenten zich op maar Theophiel bleef de rustige verteller. Zijn geheugen had alles onder controle.

In feite verdient Theophiel een speciale vermelding van Heist Leeft. Wij hebben al zoveel interviews afgenomen van evenveel sympathieke mensen, maar het is de eerste keer dat wij het gevoel hebben dat de moedige levensgeschiedenis van een persoon onze verbeelding overstijgt.

Ons ledenboekje kan zijn verhaal nooit omvatten, wij zullen ons moeten beperken tot een korte weergave van de mijlpalen uit zijn leven.

Ons verhaal zal reeds eerder en door andere mensen neergepend zijn, maar of wij nu de eerste of de laatste zijn die Theophiel geïnterviewd hebben, voor onze lezers zal het verhaal niet minder boeiend zijn.

Maar wij komen terug Theophiel als lavers naar hun schipper. Wij zouden graag nog een eigentijds persoonlijk gesprek optekenen over 'De Grote Lessen van het Leven.'

Maar je authentiek verhaal krijgt nu voorrang Theophiel, want het sluit perfect aan bij onze eigen doelstelling nl.: het behoud van het Heistse volkseigen.

Omwille van de oorlogsomstandigheden staakt de vader van Theophiel De Grootte in 1914 definitief de visserij. Meteen behoort hij tot de laatste generatie Heistenaars die van op het strand en onder zeil, met de schuit het zeegat uit-trok.

Een jaar later wordt Theophiel als veertiende in een gezin van zeventien geboren.

Drie kinderen sterven zeer vroeg. Van de vijf zonen worden er vier visser en later ook reder.

Twee daarvan zijn nog in leven : Theophiel (85) en Felix (84).

Op weg naar de zusterschool moet de jonge Theophiel dagelijks langs de twee Heistse scheepswerven lopen. Op deze scheepswerven heeft hij enkele platbodems (schuiten met een platte bodem) zien herstellen. Maar ook de eerste kielscheepjes te Heist zoals de H 42 - H 50 - H 55 en Z 3.

Deze werden op rollen door een spil met mankracht naar het strand getrokken.

Ter hoogte van het hotel van Van Isacker (huidige Pub Royal) was er een 'ramp', waar ze bij hoog water konden afglijden. Bij gebrek aan een haven te Heist werden ze naar Zeebrugge gesleept of tijdelijk op twee krukken gezet. Voor platbodems was dit niet nodig.

De Heistenaars genoten van die attractie, iedereen was op de been. Voor Theophiel was zo'n spektakel een hoogdag.

Hij vergat het uur, de school en zijn thuis. Dit betekende straf en in de hoek staan. Daar zag hij niets meer, maar het stranden van de schuiten en scheepjes staat nu nog op zijn netvlies gegrift.

Ook het stranden van het vrachtschip 'Midsland' levert de bevolking maandenlang gespreksstof op. Die zondag zes november 1921, Theophiel was toen zes jaar, gebeurde het. De Hoogmis was in volle luister, en voor één keer was Theophiel in de kerk zonder zijn vader. De man kon zeilen maken, en in opdracht van Bultje (L. Savels) was hij een zeil aan het herstellen. Er woedde een zware storm en tijdens de dienst sijpelde het gerucht binnen dat de Midsland gestrand was.

Vele kerkgangers spoedden zich naar buiten en Theophiel aarzelde geen minuut en volgde de volwassenen naar de dijk. Om 11 uur lag het schip te zwalpen ter hoogte van de 'paravans en Dr. Delaey' (huidig Vissermonument - Paola.)

Het schip dreef oostwaarts en strandde tussen 12 en 12.30 h. tussen het Hotel des Bains en de Bristol.

Theophiel vergat weer eens het uur en kwam pas om 13 h. thuis. Gelukkig was Bultje er nog om te sussen, want iedereen had al gegeten, zijn ouders waren ongerust geweest en aan hun sermoen kwam geen einde.

Maar zijn familie wist nog niets af van het gebeuren met de Midsland, en héél overtuigend begon Theophiel aan zijn verhaal. Bultje vond dat hij zijn verhaal goed gebracht had en beloonde Theophiel met de toen nog bestaande papieren frank. Voor een jongen in die tijd betekende dat een fortuin! Van zijn moeder kreeg hij nog een laat middagmaal, en zo liep dit avontuur toch nog goed af.

De Midsland werd weer 'vlot gemaakt' en vertrok op 29.3.1922. Op de plaats waar het schip gelegen had bleef er een grote 'kelle' over waarin Theophiel leerde zwemmen met zijn vrienden zoals Gerard Deputter, Kamiel Musse, Jan van Gats, Schulle e.a.

Die jongens waren reeds 13 à 14 jaar oud, maar ze ontfermden zich vriendschappelijk over dat kleine duiveltje.

De enige echte Theophiel.

Hij kwam dan ook meer nat dan droog, en ook meer laat dan vroeg thuis. Door het feit dat de Gemeenteschool, waar hij vanaf zijn zevende in terecht komt, maar op een steenworp van zijn huis lag wordt het moeilijk om 'bosje te kappen' (te spijbelen). Thuis hoorde moeder immers de schoolbel luiden...

Hij is elf als hij naar de Ibis trekt. Een strenge, maar toffe tijd waar Theophiel zich ontpopt tot een leergierig baasje dat met glans slaagt in het examen van leerling schipper.

Op 12 augustus 1929 - hij is pas twee dagen uit de Ibis - monstert hij aan op de H. 19, een elf meter lange garnaalboot die zowel op motor als onder zeil vaart.

"Geen visserij om rijk van te worden" herinnert hij zich nog, "wij hingen teveel van de garnaalopkoper af." In de zomer viel het nog mee, maar vanaf september werkten we voor een "fixte" een vast bedrag van 72 frank per week. Een kleine rekensom verklaart dit bedrag.

'Met een vangst van 100 kg. per dag à 2 F = 200 F X 6 dagen = 1.200 F opbrengst per week.

De schipper vaarde aan 15 %, de matrozen à 12 % en de laver, in dit geval Theophiel à 6 %, hetzij 1.200 F à 6 % = 72 F.'

De sprotvangst behoorde tot de wintervisserij, en begon vanaf 15 november tot ongeveer 15 februari.

Sprot, ook wel eens 'gelukvis' genoemd bracht gouden geld op voor enkelen, maar bij vele anderen 'groeide het haar door hun mutse.'

Voor wat betreft die periode houdt hij de beste herinneringen over aan schipper Leopold Vantorre (Pol Kodde) van de H. 19.

In die tijd, we schrijven 1929 tot '32 werd de sprotvisserij beoefend met het staaknet. Later door middel van bordenvisserij.

De eerste die startte met bordenvisserij was Kalus van Pol Mussche, reder van de H 34.

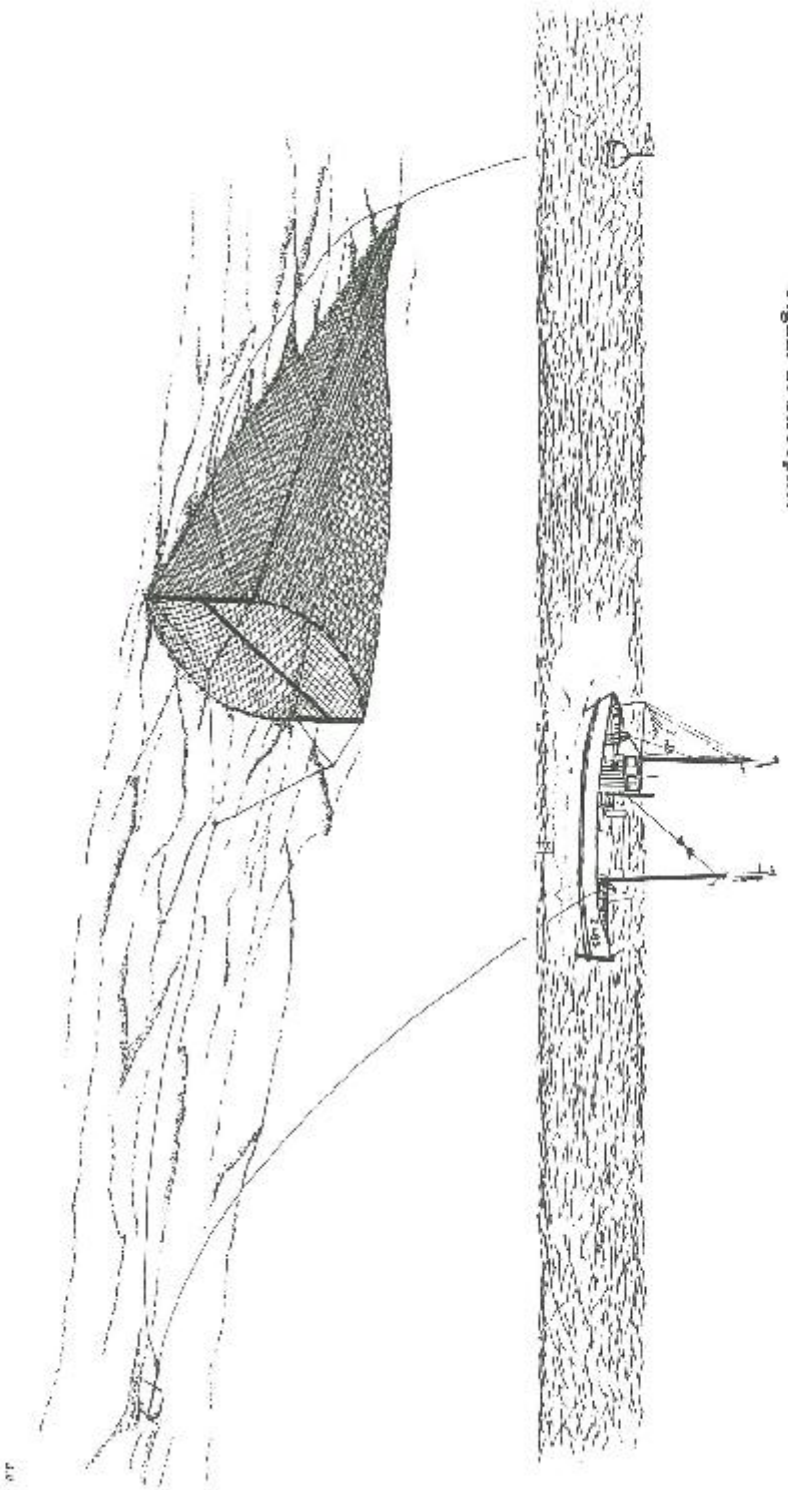
De sprotvisserij liep al gauw op zijn einde wegens geringe vangst. De Heistse visserij zocht de oorzaak in het sluiten van de Zuiderzee.

Op de volgende bladzijden ziet U op figuur 1 en 2 een weergave mét uitleg van het stroopnet en debordentrawl.

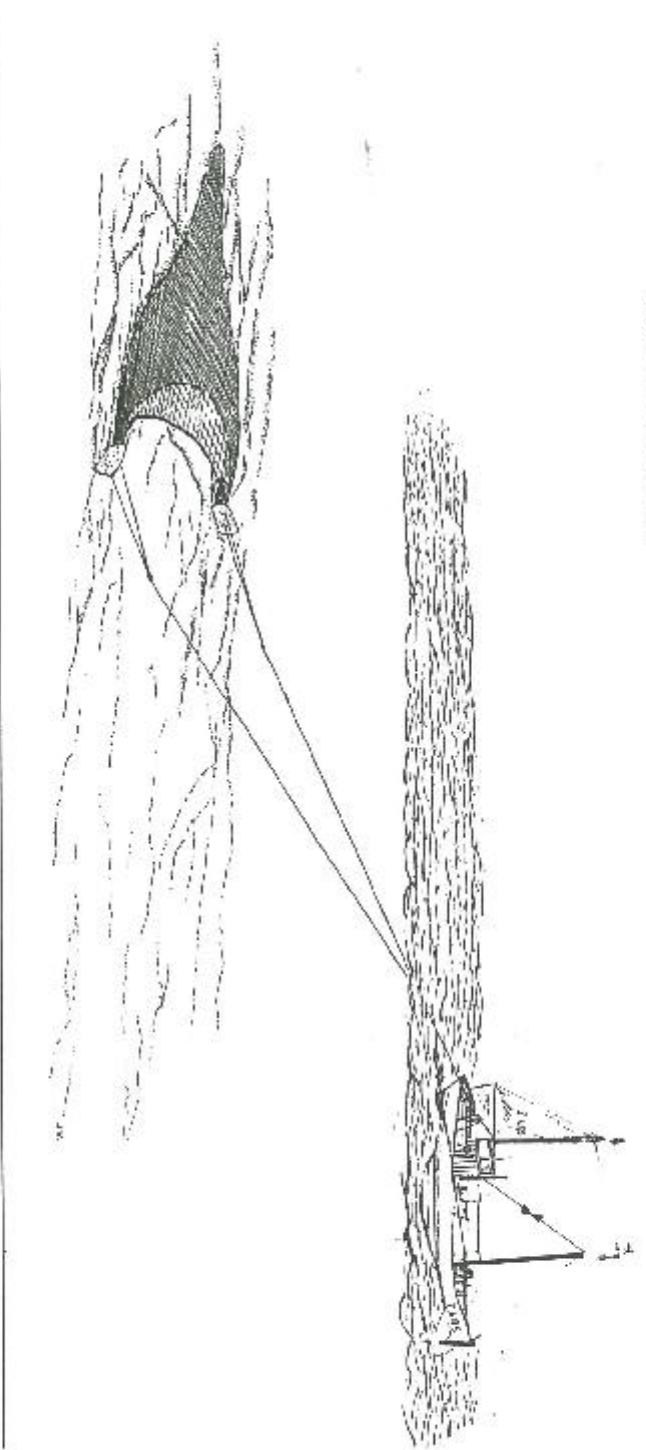
Wij hebben die informatie voor U 'opgevist' uit het boek

"De Zeebrugse Visserij"
van Dirk en Frank Neyts
en Walter Dobbelaere

Figuur 1: Stroopnet



Figuur 2: Bordentrawl



Het stroopnet.

Vooraf vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog visten de kleinere vaartuigen op haring met een stroopnet. Figuur 1 toont hoe het net tegen de stroom in aan een anker werd vastgemaakt. Het schip lag aan hetzelfde anker vast. Het net werd opgehouden door de stroopstok en de dwarsstokken.

Het ging hier dus om passieve visserij, waarbij het net niet werd voortgesleept. Wilde men het net aan boord halen, dan werd eerst het anker gelicht en daarna, aan dezelfde lijn, het net.

De Bordentrawl.

De bordentrawl was tot in de jaren zestig van deze eeuw het middel om demersale vissoorten te vangen, de vissoorten dus die op of zeer dichtbij de bodem leven. Net als bij de boomkor vormt het net een kegelvormige zak met een grote mondopening. In tegenstelling tot de boomkor, waar het net opgehouden wordt door de boom en de sleden, wordt het net hier echter opengetrokken door de uitscherende krachten die door met de lange kant over de zeebodem lopende visborden opgewekt worden. De vooruitstekende zijkanen van het net (de vlerken) zijn met korte stroppen aan de achterkanten van de visborden bevestigd. Het vangvermogen van dit vistuig wordt, naast de breedte van de baan die het net beschrijft over de zeebodem, in grote mate bepaald door het loodzeel dat voor de onderkant van het net uit over de zeebodem loopt. Net als bij de boomkor, jaagt dat de vis van de bodem op en worden de vissen zo in de kuil van het net gedreven. Het aantal en het gewicht ervan is echter beperkt omdat ze de scherhoek van de borden verkleinen, wat op zijn beurt de horizontale opening van het net verkleint. Ook de snelheid waarmee het net wordt verdergesleept is bepalend voor de opening van het net. Een constante snelheid is noodzakelijk wil men vermijden dat het net niet wijd genoeg opengaat. Vandaar ook dat dit soort net vooral in gebruik werd genomen ná de opkomst van mechanisch voortbewogen schepen. Omdat een volledige technische beschrijving van het bordennet ons te ver zou leiden, beperken wij ons hier tot een schets van de werking ervan (figuur 2).

JONGSTE

Met zijn 'vijftien en een half jaar' is hij meteen de jongst aangemonsterde matroos van de vloot. Om de inkomsten wat op te krikken stapt hij over naar de Z.8 waarop zijn broer Maurice motorist is. Maar dat werd een flop. Door allerlei pech lagen ze meer aan de kaai dan op zee. Met als gevolg dat Theophiel, als één van de kostwinners thuis, zijn moeder meer dan eens hoorde zeggen: "Je poosje is alweer opgegeten vóór je naar zee gaat."

En dat was waar. Bovendien stak het Theophiel dat zijn broer Felix die vaarde als laver op de H.58, bijna zoveel verdiende als hijzelf. Theophiel zei dikwijls aan Maurice en Henri Pieste dat hij zijn 'tuig' zou uithalen. (Van boord afgaan) Maar in die tijd waren er weinig goede vaarten en Theophiel bleef waar hij was. Zonder dat het beter werd!

Prettig is wel de herinnering aan een ontmoeting met een walvis. "Hij was langer dan ons schip en hij spoot zijn water hoger dan onze veertien meter hoge mast. Die mastodont spoelde later trouwens aan op het strand in Cuxhaven - Duitsland.

In die dagen wordt de Heistse vissersgemeenschap zwaar in rouw gedompeld door het met man en muis vergaan van de H.15, die door de Harwichferry in de grond wordt gelopen.

Omwille van de geringe inkomsten stapten Maurice (nu als schipper) en Theophiel over op de Z.7.

Zijn broer Felix en Maurice Ameye vervolledigen de bemanning. Maar ook hier houdt motorpech hem veel aan de wal.

Van de vele vrije tijd maakt hij gebruik om zich samen met twee burens (Constant Vantorre, alias Bels en Louis Vandieren-donck ofte Kromme Maries) voor te bereiden op het schippers-examen.

In 1933 krijgt Theophiel de kans om voor één reis schipper te worden aan boord van de H.43.

Hij was toen net 18 jaar en alweer de jongste van de vloot. Ook deze tiendaagse trip liep goed af.

Ook tijdens een latere reis samen met zijn broer Maurice op de Z.14 beleeft hij een avontuur. De bemanning vist namelijk meer kisten op dan vis! Bij het binnenhalen van de vangst kwetst Maurice zich aan de vingers en Theophiel moet de job alleen klaren.

Het was een zware klus om die kisten naar boven te krijgen, hij hing half buiten boord en een maat hield zijn benen vast.

Het blijkt om kisten met bussen pure alcohol (97°) te gaan.

In Zeebrugge wachtte de douane op ons. "We mochten alle bussen houden mits betaling van 102 F per liter. Van reder Haerinck mochten we de winst houden en onder de vier bemanningsleden verdelen. Naast de visvangst hielden we er elk 306 F aan over. Een serieus bedrag was dat, want om hetzelfde te verdienen hadden we zes dagen moeten vissen." De alcohol, zo bleek achteraf, was afkomstig van de O.218 van Jan de Hollander, die de smokkelwaar overboord had gekieperd op het ogenblik dat hij dreigde "gesnapt" te worden.

Ondertussen brengt reder Haerinck de Z.4 in de vaart, een schip dat de reder van de failliet-verklaarde Brugse scheepswerf "De Jonghe" overkocht en verder afwerkt.

Zijn broer Maurice werd schipper, Felix en Gerard Deputter matroos en Theophiel matroos-motorist.

Het betrof een zeventien meter lange vissersboot met een ABC-motor van 100 pk. Het was veruit de mooiste vissersboot van de Zeebrugse vloot. De visserij op de oost was een succes en bij ons aan boord werd de 'wekker' geboren, een kittelaar (ketting) om tong wakker te maken.

Omdat de schipper van de Z.7 ziek wordt krijgt Theophiel toestemming van zeecommissaris Carlier om als schipper aan te monsteren. Hij is dan negentien jaar. Na twee reizen houdt hij het echter voor bekeken wanneer blijkt dat bij een eventuele tegenslag met het vaartuig, zijn ouders aansprakelijk kunnen gesteld worden. Dat wilde hij niet. Die mensen hadden hun eigen huisje en hij wilde het risico niet lopen dat ze alles zouden kwijtspelen.

Hij stapt terug over op de Z.4 "Buffalo Bill." Een schip met heel wat comfort aan boord. Er was dekspoeling aanwezig, waardoor de vis mooier kon gewassen worden en dus beter bewaard. Ze hadden ook meer ruimte aan dek, een groter visruim, een juweeltje van een motorkamer en ook het logies was 'picco bello' afgewerkt. Ze konden zich wassen met warm water en dat was een luxe die ze vroeger nooit gekend hadden. Samen met de evolutie kwamen er andere en betere schepen in de vaart!

GERED

Gehuwd in 1935 stapt Theophiel een jaar later - nu als meerderjarige - terug als schipper aan boord van de Z.7. Maar niet voor lang.

Doordat zijn vrouw een zware bevalling (keizersnede) ondergaat blijft Theophiel thuis en bereidt zich voor op het examen van schipper, waarvoor hij grandioos slaagt.

Briek Cattoor, een oom van zijn vrouw, vraagt hem als schipper op de H.75, het grootste vaartuig van Zeebrugge. Met de 150 pk sterke motor kan het schip zowat bij alle weer blijven vissen. Maar één storm werd hun bijna fataal. 't Was november 1936 en door de hevigheid van het stormweer moesten ze 'bijliggen'.

's Avonds luwde de storm en Theophiel besloot om weer te gaan vissen. Opeens riep iemand dat er water in het logies stond. Bij nazicht bleek de roerkas ingedrukt en stond hij op punt uit elkaar te vallen. Met koorden, spieën en vet konden ze de kas opkalfateren, zodat het onmiddellijke gevaar geweken was. Voor alle zekerheid vroegen ze, voor de vijftenzestig mijl die hen van Zeebrugge scheidde, assistentie van de O.225 van Pros 'Van Stokkens' die met hen mee voer tot in de haven.

Wat was er gebeurd?

Door de zware storm was er een plank met nagels losgerukt en terecht gekomen in de roerkuip. Het bleek echter dat de plank door het overhalen van het roer een fameus lek geslagen had, dat veel water binnenliet.

Ook voor Emiel Knockaert, die 'peerder' was op de H.75 liep alles goed af.

Emiel was door een ongelukkige misstap op de kaailadder in 't dokwater terecht gekomen.

Theophiel stond aan boord en zag het ongeval gebeuren, hij sprong Emiel achterna en kon hem uit het water halen.

Ralph Huysseune die alles gezien had, gaf hen een warme 'poester' om terug op temperatuur te komen. Na deze opkikker ging Emiel weer naar huis en Theophiel ging aan boord om verse kleren aan te trekken en verder te gaan vislossen.

Theophiel was niet aan zijn proefstuk toe, want ook in de zomer van 1932 redde hij zijn vriend Louis Dewaele die toen 18 was, van de verdrinkingsdood.

Dit ongeval gebeurde te Heist aan de stranduitbating van Marie Creyf.

Tot tweemaal toe kwam Theophiel in aanmerking voor een 'ere-merking' die hij echter afwees. Op latere leeftijd zou hij dit beklagen, hij had ze immers tot tweemaal toe dubbel en dik verdiend.

Peter Utterwulghe, die de H.49 op stapel had staan, wil Theophiel nog als schipper, maar zover zal het niet komen want...

Onze Theophiel wil het zelf ock eens als reder proberen.

OP EIGEN BENEN

"Beste Mutse" (Frans Vandierendonck) had de H.42 te koop gesteld. Theophiel was eenentwintig jaar, twee jaar gehuwd en kon alleen maar zijn huisje in pand geven. Maar Frans had vertrouwen in hem. Zijn echtgenote en schoonouders slaagden erin - terwijl hij op zee was - de nodige 215.000 frank bijeen te krijgen voor de aankoop van het vaartuig. Zo werd Theophiel eigenaar!

Alles verliet vlot tot op 16 februari 1938.

Bij het binnenlopen te Zeebrugge werden ze aangevaren door de H.65 van Jan Gats (Dobbelaere.) De uitspraak van de onderzoeksraad oordeelde de H. 65 volledig in fout en de schipper kreeg een schorsing van vijftien dagen.

Maar voor de schade van 83.000 frank moest Theophiel zelf opdraaien omdat het vaartuig slechts verzekerd was tegen totaal verlies.

DE TWEDE WERELDOORLOG

SEPTEMBER 1939 :

Duitsland valt Polen binnen en dit is meteen de start van de tweede wereldoorlog.

Maar Theophiel blijft verder vissen: mijnen, duikboten en vliegtuigen ten spijt. De inkomsten zijn groot, maar de gevaren nog groter.

de H.58, Z.47, O.67, B.24 en B.36 en nog vele anderen maken hun laatste en fatale reis.

10 MEI 1940 :

Duitsland valt België binnen en op 17 mei wordt Heist gebombardeerd.

Een dag later verlaten bijna alle vissersvaartuigen Zeebrugge.

De dag daarop vertrekt ook Theophiel, die ondertussen 25 jaar geworden is, met 27 mensen aan boord van de H. 42.

Het zijn niet alleen bemanningsleden, maar ook hun vrouwen en kinderen varen mee.

De vluchtroute gaat langs Boulogne waar ze hun eerste bombardement meemaken. De tocht gaat verder naar Dieppe waar bij aankomst grote paniek heerste. De O.309 werd gebombardeerd en er waren 27 doden.

Ook bij het verlaten van Dieppe op 21 mei 1940 varen de O. 237 en O.288 op een magnetische mijn. Beide schepen zinken en weer vallen er tientallen doden.

Dan maar verder naar Fécamp waar paniek heerste en waar er plaats noch eten was voor de vele vluchtelingen.

Bovendien vallen bij een bombardement veel doden, waaronder veel Heistenaars en Zeebruggelingen.

Vandaar naar St.-Vaast. De H.37 en de O.323 vluchten onder Frans geschut naar Engeland.

De H.42 blijft ter plaatse. Iedereen, met uitzondering van de bemanningsleden moest van boord. De vluchtelingen waaronder de familieleden werden overgebracht naar Valognes in Zuid Frankrijk. Theophiel zou pas na vijf jaar zijn familie terugzien.

Ook moest alle vistuig van boord en de bemanning werd door de Franse marine opgevorderd om te helpen bij de ontzetting van Duinkerke.

Op 31 mei moet Theophiel met een Bretoense loods aan boord, in konvooi naar Dover. Daar kregen ze bevel, deel te nemen aan de evacuatie van Duinkerke. Er werden 10 ton munitie en 500 broden gebunkerd.

In de nacht van 1 op 2 juni vertrok Theophiel met de H.42 uit Noord Goodwin, als konvooileider van de H.41, H.23, H.63, Z.2, Z.48, N.49 en O.210, via Westdiep en het Pas van Zuydcote naar Duinkerke.

Onderweg werd het konvooi door vliegers beschoten en verloren de vaartuigen contact met elkaar.

Vroeg in de ochtend van 2 juni lag Oostende op 8 mijl afstand onder de rook van brandende gebouwen.

Dan maar verder naar Duinkerke. Overal zagen ze wrakken en lijken.

In het Zuydcote-pas wordt een destroyer aangevallen door een Duits vliegtuig, bommen en kogels vlogen overal rond.

Gelukkig missen de bommen doel en worden alle vaartuigen gespaard. Tussen wrakken, vloten en lijken door liepen ze om 8 uur 's morgens de haven van Duinkerke binnen.

Duizenden soldaten stonden op de kade om in te schepen. Maar eerst moest de munitie gelost worden. Wanneer het brood te voorschijn kwam, waren tal van verhongerde soldaten niet langer te houden. Sommigen hadden in dagen niets meer gegeten.

Intussen vielen steeds meer bommen in het rond! Bebloede soldaten smeekten om aan boord te komen. Theophiel kon uiteindelijk 39 soldaten ter evacuatie aan boord inschepen, en verliet om 12.30 uur de haven van Duinkerke samen met de

H. 41, de Z.48 en de H.23 bestemming Ramsgate.

Tussen de mijnevelden door vlucht het konvooi naar Engeland.

Even buiten de haven voeren de 'Brighton Queen' en 'Scotia' twee veerboten met ongeveer 5000 soldaten aan boord.

Beide schepen werden het doelwit van steeds maar aanvallende Duitse vliegtuigen. Het werd een bloedbad. Soldaten sprongen in het water, anderen werden op dek beschoten en op zeker ogenblik plofte een neergelaten reddingsboot op een andere reddingsboot vol soldaten. Ze huilden en smeekten om hulp. Theophiel met zijn H.42 snelde ter hulp en kon 86 soldaten en drie bemanningsleden van de gebombardeerde schepen aan boord nemen, waaronder veel zwaar gekwetsten.

Met 125 soldaten aan boord van het klein vaartuig voeren ze naar Ramsgate waar ze om 17.30 h. binnenliepen en overladen werden met gelukwensen.

Op maandag 3 juni was het wachten op nieuwe orders. Het werd wellicht weer Duinkerke maar zeelui die van Duinkerke kwamen beweerden dat het een nutteloze reis zou worden. De H.16 was het laatste vaartuig dat Duinkerke heeft kunnen verlaten, want op 5 juni viel Duinkerke in Duitse handen.

Voor de Heistse vissers volgde een tweede reis naar Frankrijk, richting Le Havre. Samen met een 20 tal andere vaartuigen werd op 7 juni Le Havre binnengevaren.

Door de hevige bombardementen kon er geen sprake zijn van blijven liggen.

Dan maar koers gezet naar St.- Vaast.

Het konvooi werd weer uit elkaar geslagen, maar gelukkig kwam de mist opdagen en zagen de aanvallende vliegtuigen de schepen bijna niet meer liggen.

In St.-Vaast was het rustiger en tot 18 juni konden de Heistse vissers wat verpozen, na dag en nacht gevaren te hebben en hulp en bijstand te hebben geboden.

Intussen bleek dat de Duitsers naderden en ze bedreigden reeds Cherbourg.

De Vlaamse vissersvaartuigen boden hulp aan soldaten in de omliggende forten.

Dan volgde het bevel naar Brest te varen.

Maar veel vaartuigen ondervonden last van een opstekende storm. Minder snelle vissersvaartuigen staken meteen over naar Engeland.

Op 19 juni lag de H.42 vóór Brest - Quessant.

Brest stond in brand en rondom het Heistse vaartuig cirkelden tal van vaartuigen die geen raad meer wisten. De meeste vaartuigen hadden geen zeekaart van dit gebied aan boord.

Maar Theophiel had ooit geleerd in de lbisschool dat Brest en Land's End (Engeland) op een zelfde rechte lijn N-Z lagen. Er moest dus noordwaarts gestuurd worden om na vijfenveertig uur Engeland te bereiken.

In de voormiddag van 20 juni, één maand na het vertrek uit Zeebrugge, voer de H.42 alleen de haven van Newlyn binnen. Aan boord hadden ze al die tijd geleefd met het brood dat overbleef van de tocht naar Duinkerke.

Ze waren een van de laatste vaartuigen die Engeland konden bereiken. Bij gebrek aan brandstof of door defect, waren onderweg vele vissersvaartuigen verplicht terug naar Franse havens te varen.

In Newlyn verbleven reeds tal van Vlaamse vissersvaartuigen.

Wat stelden ze vast?

Onze vissers waren reeds aan het vissen ten dienste en niet ten laste van het land waar ze een onderkomen kregen.

Van het Zeewezen kregen ze, ondanks vele beloftes niets, en de H.42 ging weer vissen vanuit het zwaar gebombardeerde Penzance en Newlyn. Daar voeren ze als eerste sprout aan.

In 1943 brachten ze een boot met 22 Franse vluchtelingen binnen.

Na tal van andere avonturen wordt de H.42 in mei 1944 door de Navy opgeëist en werd het vaartuig door de bemanning aan een vergoeding van één pond per dag naar Cardiff overgebracht.

Theophiel had zijn taak volbracht en ging terug naar Newlyn om in te schepen aan boord van de H. 56 met André van Beste Mutse (Vandierendonck.)

In september 1944 wordt Theophiel aan boord gevraagd van de door de Navy omgebouwde H. 42 om het schip terug naar België te brengen.

Op 25 november 1944 met een stevige noorderwind, verlaat de H.42 in konvooi, samen met een lichte kruiser, drie cargo's, drie slepers en andere vissersvaartuigen Engeland met bestemming Antwerpen.

Op 26 november rond 5 uur 's morgens liggen ze vóór Zeebrugge en de verleiding was groot om het konvooi te verlaten. Maar de bemanning: Staf Vantorre, Pietje De Groote en Cisse de Klemmer (Frans Acks) konden hem weerhouden.

Gelukkig want er lagen mijnen vóór de haven van Zeebrugge.

Er wordt doorgevaren naar Antwerpen en komen aan op 26.11.'44, als eerste konvooi!

Toch werden ze als 'volunteers' nooit erkend.

Twee dagen later kreeg het volgende konvooi die erkenning *wél!* Ergens is dit schrijnend, want onder groot vertoon van ministers, admiraals en prominenten kregen zij de eer die alle voornoemde Heistenaars die zagezegd 'het ijs gebroken hadden' onthouden werd.

De taak van de H.42 bestond erin de Schelde te patrouilleren, dit hield in het opsporen van vijandelijke kikvorsmannen of éénmansduikboten. Met dieptebommen moesten ze ook nog achtergebleven mijnen vernietigen.

Tijdens de nacht van 12 op 13 december '44 werd iets verdacht opgemerkt aan de Royerssluis.

Met hun zoeklicht keek de bemanning uit op het water, waar ze in een schicht een onderzeebootje opmerken en daarna niets meer. De motor wordt stilgelegd want ze dachten aan kikvorsmannen. Ook droppen ze verscheidene depth-charges maar ze zien niets meer.

Toch blijven ze op hun hoede en Theophiel meldt dit voerval aan commandant Buchmann. Ze blijven alert en inderdaad om 11 h. worden aan de Royerssluis twee mannen in een boot vol munitie opgepikt.

Hier werd op het nippertje een grote ramp vermeden want hun doel was nl. de sluis opblazen.

Commandant Buchmann beschreef de daad van de H.42 als 'heroic.'

Dit moest vereerd worden! Maar Buchmann werd overgeplaatst naar Breskens en de bemanning van de 'Pharailde' bleef weer eens in de kou staan... Het ereteken blijft nu nog een 'belofte.'

(wordt vervolgd)



Theophiel poseert als IBIS-matrosje

Nieuwjaar 1927

Antwerpen 1944
Een bom viel op amper 100 m van de H
in de Schelde

