

Op 15 juli 1925 werd Emiel, met zijn één jaar jongere broer Petrus (liefst Pedro),leerlingen op de kweekschool IBIS, te Bredene, voor hun eerste opleiding. Niet lang evenwel. Miel voer, met nog scheepsjongens van de school, op de nieuwe O.178-IBIS VIII, een stalen zeilschip met hulpmotor, van 120 brutoton, gebouwd op de Scheepswerven John Cockerill, te Hoboken. Ze mat 22,25 meter lengte en werd bij het varen geholpen door een 2-cilinder semi-dieselmotor ofte "gloeikopmotor" Kromhout van 80 pk. Schipper was L.Deroo .

Op 26 augustus 1926, de studie in de IBIS werd afgebroken, vaarde hij op een ander schip als jongen. Einde 1926, op 14 december monsterde hij aan op de O.236, onder schipper Dewaele, als lichtmatroos tot de 22e april 1927 toen vader Jules een nieuw vaartuig had laten bouwen op de scheepswerf van Jules Denye aan de oude Werfkaai, Derde Dok, te Oostende. Ze kreeg het nummer O.253 en werd JULIETTE gedoopt, was 15 meter lang en uitgerust met een Kromhout-motor van 50 pk. Miel voer er mee van 7 juni 1927 tot 12 maart 1929. De 18-jarige Emiel had intussen kans gezien om de opleiding tot motorist te volgen, want op 27 april 1929 stak hij als motorist in zee op de O.223, een zeilsloep van de rederij Lascrauwaet, uitgerust met een hulpmotor van 80 pk.

Op 4 januari 1930 voer Miel Hennaert als matroos op de O.263-ARGOO van reder Verleene Honoré, gebouwd in 1916 te Vlaardingen, metende 56 nettoton en 115 brutoton, uitgerust met een 210 pk-machine.

Zeven maanden later, n.l. op 18 augustus 1930 voer Miel terug als motorist op de O.265, verantwoordelijk voor een Industrie-middeldrukmotor van 130 pk.

Heel kort, van 3-9-1930 tot 16-9-1930 voer hij als matroos op de O.30 van de rederij Verbiest. Vader Hennaert was gezagvoerder.

Op 3 oktober vaarde Emiel als matroos onder bevel van vader Jules op de O.265-NOTRE DAME DE PERPETUEL SECOURS (ex O.73-N.D. de P.S.), metende 26,8 ton netto, 64 ton beuto, voortgestuwd door een Industrie-machine van 100 pk.

De toenmalige, zogenaamde mixte-schepen - zeilen en hulpmotor - bewogen zich op de visgronden van de West (Zuid-west-Engeland) tot de Ooster-(Noord Holland) en de Noord-gronden (Outer Dowsing) in de Noord-zee, voor vangreizen van \pm 8 dagen. De afgevaren afstand werd gemeten met de "Cherub's Log " en de diepte onder het vaartuig voor het berekenen van de sleeplengte van de staaldraad voor het slepen van de kor, werd gemeten met het handdieplood. Er moest zelfs een logboek bijgehouden worden.

Ze waren stevig uit hout gebouwd, voornamelijk op Oostense werven sober en zonder comfort . Ze waren ingedeeld in: vóórronder (magazijn voor vistuig) , visruim, machinekamer en verblijf in het achterschip, van elkaar gescheiden door houten schotten. Tussen de machinekamer en het verblijf was het schot soms voorzien van een deurtje zodat men, niet alleen de motor goed



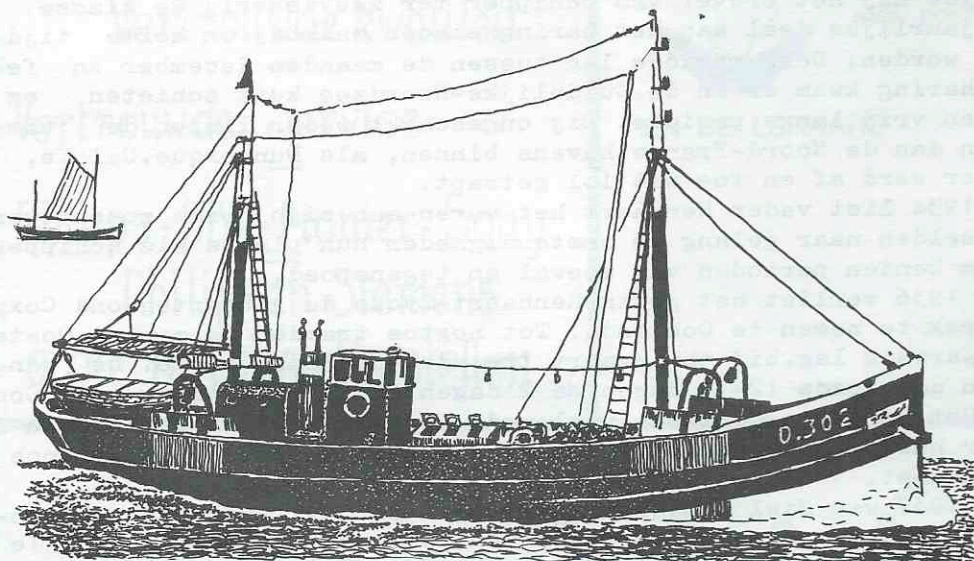
hoorde, maar ook vlug kon ingrijpen in geval van storing. Het in V-vorm ingerichtte verblijf was aan de beide zijden voorzien van houten kooien (4 à 7) als slaappleats, rondom uitgerust met houten bakkisten, het deksel dienend als zitplaats. In de kisten zaten de persoonlijke spullen o.a. de werkkledij en de plunjezak, van iedere opvarende. Meestal was er ook een houten tafel, zeevast op de houten vloer bevestigd en een gietijren kolenkachel met mogelijkheid om 2 afzonderlijke gerechten te bereiden. In het midden van het achterdek (men zegde niet plafond) was een

luchtschachtje met een paar gesloten patrijspoorten, als luchttoevoer voorzien. Onder het verblijf draaide de schroefas. Via een vloerluikje kon men afdalen bij de schroefaskoker om de smering te verzorgen.

In dit kleine bestek sliep, at, kookte, waste zich, schoor zich, verschoonde zich, las, vermaakte zich, ruziedde de bemanning en werd de vaat schoon gemaakt. De sanitaire "dinges" gebeurden over de verschansing of in een klein afgedank olievaatje.

Via een houten trap krom men door een houten opening (= luik) in het houten stuurhuis dat zeer dicht bij de achter- of bezaanmast was opgebouwd. Het bovendeeel was aan drie zijden voorzien van vaste ruiten, in de voorwand konden er twee, een aan stuurboord en een aan bakboord, naar beneden schuiven. Vooraan in het stuurhuisdek zat een "overhead"-kompas voorzien van een nachtverlichting.

Vóór in het stuurhuis stond de stuurkolom met -rad, die via kettingwielen (of nestenschijven), kettingen en schokdempveren, verbonden waren naar het roerkwadrant, boven op de roerkoning. Naast de stuurkolom was de hefboom, scharnierend in de vloer, voor het bedienen van de keerkop-



De 0.302-SUZANNE-ADRIENNE - gebouwd in 1932

aan stuurboordzijde was op het dek de pneumatische seinhoorn gemonteerd, via een stalen leidingetje aangesloten op een luchtaanzetvat in de machinekamer. Door middel van een staaldraad kon de hoorn bediend worden.

Op korte afstand vooruit van het kleine stuurhuis stond een plaatstalen machineschacht met enkele openslaande luikjes waarin een vaste patrijspoort. Deze machineschacht, net boven de motor, werd gewoonlijk "schijnlicht" genoemd naar het Engels "skylight". Tussen de machineschacht en de stuurhut, mondde de uitlaatpijp van de motor uit op een vertikaal opgestelde schoorsteenpijp.

Vóór de machineschacht was de treillier, of de Engelse "winch", opgesteld, aangedreven door een riemoverbrenging vanaf de motor. Deze lier is, via vier galgen met klokrol, twee aan twee aan beide scheepzijden, het voornaamste mechanisch onderdeel bij de "ottertrawl"-visserij, of plankenvisserij, die sedert 1920 op de Belgische vloot meer en meer toegepast werd. Op de liertrommels zitten de twee staaldraden (het "touw") waarmede het vangtoestel voortgesleept wordt.

En eindelijk op het achterschip was de houten reddingboot op een "stoel" zeevast opgesteld.

Miel Hennaert bleef aan boord van de 0.265 tot 7 mei 1931 en vertrok 's anderendaags 8 mei als matroos naar zee op de 0.217-ANDRE-MARCEL, de houten motortreiler van de rederij K. Verleene, Oostende, metende 22,69 netto- en 61,63 brutoton, uitgerust met een Deutz-diesel van 150 pk. Op 15 september 1931 werd Hennaert motorist op de 0.219, een smack.

In de loop van 1932 kwam het nieuw vaartuig van vader Jules

peling tussen de motor en de schroefas. Tegen de voorzijde van het huis was een schab getimmerd als elleboogsteun voor de wachtsman of de schipper bij het uitkijken met de verrekijker, die in een afzonderlijk kastje geborgen zat.

Gewoonlijk

gemonteerd,

Hennaert klaar. De bouwer was Jules Denye, en het houten vaartuig was 25,5 meter lang, mat 25,83 ton netto en 81,34 ton bruto, bewogen door een Deutz-diesel van 150 pk. Reder Hennaert had de evolutie gevolgd, de zeilen waren verdwenen op het bezaanzeil na, dat een goed sturen van het vaartuig beoogde, het stuurhuisje was nu een grote stalen bovenbouw, samengesteld uit het kookhuis, de opstap naar het stuurhuis met schoorsteen, en het ruimere stuurhuis zelf. De motor had haar betrouwbaarheid bewezen en maakte het vaartuig onafhankelijker van de wind. Door de grote machine was de machinekamer ruimer, evenals de machineschacht, er was meer bunkerruimte voor gasolie beschikbaar, er kon een zoetvatertank in het vooronder worden ingebouwd, het verblijf voor de bemanning was ook ruimer en er was radiotelefoon voorhanden. De "Cherub's Log" en het logboek, evenals het handdieplood bleven behouden.

Door de grotere afmetingen kon het vaartuig haar vanggebieden uitbreiden, iets westelijker, meer noordelijker en oostelijker in de Noordzee, Witte Bank inbegrepen. Er kon ook langer op zee vertoeft worden.

Emiel vaarde afwisselend als motorist en zelfs schipper want in 1933 behaalde hij het brevet van Schipper ter zeevisserij 2e klasse. De O.302 nam jaarlijks deel aan het haringseizoen waarbij in korte tijd goed verdiend worden. Deze periode lag tussen de maanden december en februari en de haring kwam er in de Zuidelijke-Noordzee kuit schieten en verbleef er een vrij lange periode. Bij ongeschikt weder liepen de vissersvaartuigen dan de Noord-Franse havens binnen, als Dunkerque, Calais, Boulogne. En er werd af en toe wat lol getrapt.

In 1934 liet vader Hennaert het varen aan zijn beide zonen over. De broers wisselden naar gelang de omstandigheden hun plaats als schipper en motorist en kenden perioden van meeval en tegenspoed.

In 1936 verliet het gezin Hennaert-Lycke de geboortegrond Coxyde om hun intrek te nemen te Oostende. Tot nogtoe tranden de mannen Oostende waar het vaartuig lag, bij thuisvaart tranden ze naar Coxyde. De vangerreizen duurden dan reeds 12-14 dagen. Na 2 dagen thuis werd terug naar Oostende getramd. Het wonen te Oostende verlengde enigzins de rustperiode. En in datzelfde jaar huwde Emiel met mej. Adrienne Rubben en het echtpaar koos ook daar hun woonst.

In 1937 was Miel nog eens leerling aan de Visserijschool Paster Pype en haalde vervolgens het brevet van Schipper ter Zeevisserij 1e klasse. Het gebeurde dat de O.302 westwaarts viste en wegens een voorspoedige verkoop, en uit besparingsoverwegingen op de brandstof, 1 à 2 maal in een Britse visserijhaven zoals te Brixham of te Newlyn (Penzance) hun verkochten en terug naar zee vertrokken voor een nieuwe lading.

Toen kwam 3 september 1939. De visserij kreeg het moeilijker tussen de drie ruziënde landen die dachten ook op zee de lakens uit te delen.

En op 10 mei 1940 was de O.302 op zee. Er was gevist in Het Kanaal nadat de vangst 2 maal was verkocht te Brixham. De bemanningsleden wilden huistoe. Maar de oorlogsvinger van de Franse Marine Nationale wees naar Dieppe. Collega Arthur Lusyne kreeg van hetzelfde laken een broek.

Daar werd de O.302 gevorderd door de instantie's die het door de oorlogsomstandigheden voor het zeggen hadden. Ze moest krijgsgevangen vliegers van maarschalk Göring's Luftwaffe, naar het Engelse Folkestone overbrengen. De O.301-MARIS STELLA van de rederij Henri Goutsmit, nagenoeg van dezelfde afmetingen dan de O.302, onder gezag van schipper Albert Goutsmit, kreeg ook dergelijk baantje.

De vissersvaartuigen kregen in Engeland de opdracht om naar Dartmouth, Zuid-west-Engeland, te varen om daar op de Dart-rivier met Belgische collega's te wachten op nadere orders. Ze verbleven er een 5-tel weken en mochten niet op de wal.

De volgende opdracht was ; stevenen naar Newlyn (Penzance), de meest zuidwestelijke haven van Engeland, nabij Lands End.

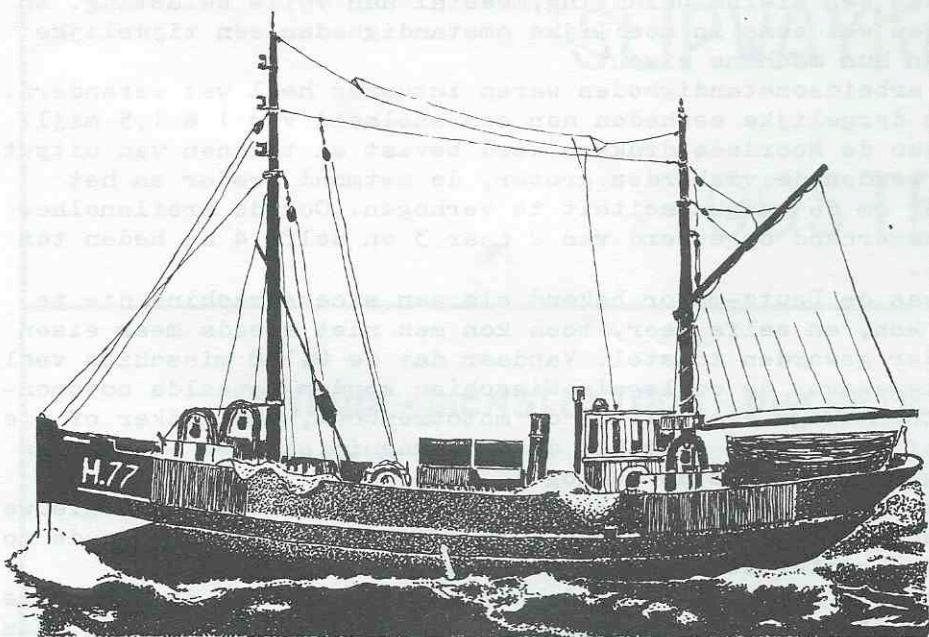
Daar werd de O.302 door de Royal Navy gevorderd en moest de bemanning het schip naar Plymouth vervaren. Samen met de O.115-IRMA-ALICE van de rederij Lebluy Maurice en de O.135-JEANNE d'ARC van de rederij Blondé J., drie vaartuigen van ongeveer dezelfde grotte, moesten ze afme-

ren naast een grote oorlogsbodem, later bij een boeienlegger. De bemanningen mochten niet de wal op. Na een 5-tal weken werden de bemanningen naar een opvangcentrum te Londen gestuurd waar ze de eerste bombardementen van de Luftwaffe meemaakten.

Op 20 september 1940 kon Miel (en broer Pedro) van Brixham uitvaren in de Baai aan boord van de O.120-GABRIELLE van de rederij Vileyn Georges, groot 25,18 ton netto en 63,33 ton bruto en uitgerust met een Deutz-dieselmotor van 150 pk. Er mocht maar uitsluitend dagvisserij bedreven worden maar de bemanning verdiende behoorlijk. Emiel, zonder familie in Engeland, woonde bij de reder in.

Door de aanhoudende aanvallen van de Duitse Kriegsmarine en de Luftwaffe opgewonden, kreeg reder Vileyn er genoeg van en mocht zijn vaartuig naar de noordelijker gelegen haven Swansea, noordzijde van het Kanaal van Bristol, overbrengen. Op 26 november 1942 werd Miel afgemonsterd.

Op 26 januari 1943 kon hij terug uitvaren aan boord van de O.120. Er kon van uit Swansea gevist worden in de Ierse Zee tot aan de kust, ook rond het Eiland Man. Buiten de O.120 waren er te Swansea een 8 - 10 tal Belgische visserijeenheden waarvan de reder zijn vaartuig niet kon beheren. Die eenheden werden dan onderhouden door Arthur Zonnekeyn die de rol van walkapitein vervulde.



H.77-GILDA-rederij Latruwe Petrus - Zeebrugge

Daar waren :
de O.137-STE
THERESE-DE-JE-
ZUS - rederij
Lambrecht Emiel-
64,56 brutoton
groot - uitge-
rust met een
Deutz-dieselmot-
tor van 150 pk.
de O.227-MADE-
leine-HENRIET-
TE - rederij
Laplasse Th.,
66,01 ton bru-
to - Deutz-mo-
tor van 150 pk.
de O.322-BLAUW-
voet - rederij
Dewulf Julien -
73,41 ton bruto-
dieselmotor Lin-
cke Hoffmann
van 150 pk,
de H.82-FRANK -
rederij Vanhul-

le Prosper, Heist - 67,43 brutoton - Deutz-machine van 150 pk,
de H.77-ST. GILDA - rederij Latruwe Petrus, Heist - 70 ton bruto - Deutz-
machine van 150 pk,
de N.38-ANNA - rederij De Potter Marcel, Nieuwpoort - 21 brutoton - Deutz
dieselmotor van 55 pk.

Emiel Hennaert voer als schipper op de O.120 en toen de Belgische vissersvaartuigen terug naar hun respektievelijke havens mochten keren, bracht Miel de O.120 naar Oostende. Op 14 augustus 1945 voer hij terug uit Oostende ter visvangst tot oktober 1945.

Hij zocht iets anders en werd matroos op de houten O.327-HENDRIK CONSCIENCE van de rederij Vandewoude, groot 89,54 brutoton en uitgerust met een Deutz-dieselmotor van 200 pk. Hij werkte er aan boord van 31 oktober 1945 tot 6 januari 1946. 's Anderendaags monsterde Miel op de oude kennis uit de oorlogstijd, de O.137-STE THERESE DE JESUS, nu gevoerd door broer Pedro, en dit voor één reis tot 16 januari 1946.

's Anderendaags kreeg hij de kans om schipper te worden op de O.279-NOTRE DAME DELIVREZ NOUS voor de duur van zes maanden. Zestien da-

gen later stak Miel terug in zee met de 0.279 e, bleef schipper tot 23 mei 1947.

Miel voer twee maanden als schipper op de houten eenheid van scheepsbouwer Jules Denye, de 0.187-JAN DENYE, groot 28,85 ton netto en 81,54 ton bruto, bewogen door een Loncke Hoffman-diesel van 230 pk.

In de loop van het jaar 1946 werd de 0.302 door de Britse Navy vrij gegeven en mocht overgebracht worden. Ze werd ontdaan van haar oorlogsattributen en werd terug voor de visserij geschikt gemaakt. Ze kreeg een nog ruimere bovenbouw, een bak op de boeg en recente navigatie-apparaten, zoals een radio-peiler ofte "direction finder", een dieptemeter en een radio met groot bereik.

Op 20 oktober 1947 werd de nieuw geregistreerde 0.198 (ex 0.302) terug in haar oud bedrijf geleid door Miel. Hij bleef schipper tot 26 april 1948. Een volgende periode van 15 juni 1948 tot 11 mei 1949 voer hij mee als motorist. Van 30 mei 1949 was hij ononderbroken terug gezagvoerder tot 20 april 1950, en dan terug motorist van 25 april tot 24 november 1951.

Begin 1952, na 20 jaar ononderbroken draaien, brak de kruk-as van de Deutz-motor. Nu weet men dat er scheepsmotoren zijn die langer dienst hebben gedaan dan 20 jaar, maar men moet wel rekening houden met de omstandigheden waarin de scheepsmachine van de 0.302 bedrijvig was. Zo lang een visserijmotor op zee is, dag en nacht 24 uur op 24, moet ze werken, af en toe aan een kleine belasting, meestal aan volle belasting. En de vissers dierven wel eens in moeilijke omstandigheden een tijdelijke overbelasting van hun machine eisen.

De arbeidsomstandigheden waren intussen heel wat veranderd. Vóór 1940 korden dergelijke eenheden aan een snelheid van 1 à 1,5 mijl. Na de oorlog, toen de Noordzee drukker werd bevist en tekenen van uitputting vertoonde, werden de visborden groter, de netmond breder en het loodzeel zwaarder om de vangcapaciteit te verhogen. Ook de treilsnelheden werden langzamerhand opgevoerd van 2 naar 3 en zelfs 4 en heden ten dage tot 5 mijl.

Al was de Deutz-motor bekend als een stoere machine die tegen een stootje kon, en zelfs meer, toch kon men niet steeds meer eisen van een toch ouder geworden toestel. Vandaar dat de 0.198 misschien veel te kort schoot tegenover de collega's. Misschien konden bepaalde motoronderdelen in de toenmalige evolutie in de motortrenbouw, moeilijker of niet meer aan te schaffen. En God weet hoe de Navy-machinisten en -schippers te keer zijn gegaan gedurende de oorlog!

Al met al besloot reder Hennaert tot de inbouw van een nieuwe en krachtiger machine, want met bvb een dure nieuwe kruk-as in een oude motor werd toch geen groter vermogen ontwikkeld!

Terwijl de 0.198 in bouwer's handen was, moesten de Hennaerts zorgen voor brood op de plank. In 1953 werd Miel voor de duur van 3 maanden schipper op de 0.244-PHILOMENE, een houten motortreiler van de rederij Provoost H., metend 20,32 netto- en 67,43 brutoton, aangedreven door een Deutz-dieselmotor van 150 pk. Miel voerde het vaartuig van 10 september tot 9 december 1953.

Begin 1954 was de inbouw van de nieuwe ABC-dieselmotor van 225 pk, een 3-cilinder MDX-type aan 750 omw/min, klaar en op 7 januari 1954 nam Miel terug het gezag op de 0.198, tot 22 oktober 1956.

In 1955 kochten de gebroeders Hennaert de 25-jaar oude stalen 0.82-RAYMOND van de rederij S.A. Pêcheries à Vapeur, Oostende, groot 34,79 ton netto, 130,77 ton bruto en voortgestuwd door een Deutz-machine van 240 pk, en brachten ze in de vaart onder de naam ST.-ANTONIUS. Broer Pedro was er gezagvoerder op tot het einde van 1966.

Miel bleef op de oude en trouwe 0.198, nu terug als motorist voor de duur van 1 maand tot 26 november 1956, waarna hij terug schipper werd tot 18 maart 1957. Teruggekeerd naar de vertrouwde machinekamer 's-anderendaags op 19 maart, bleef hij in functie tot 16 december 1958 toen het einde kwam op een reis naar de Britse kust. De 0.198 liep wrak op een onderwater hindernis. Er werd heftig gepompt, maar en bleek geen houden aan, de bemanning moest in de reddingboot. Na 2 uren doodstrijd zonk het trouwe vaartuig.

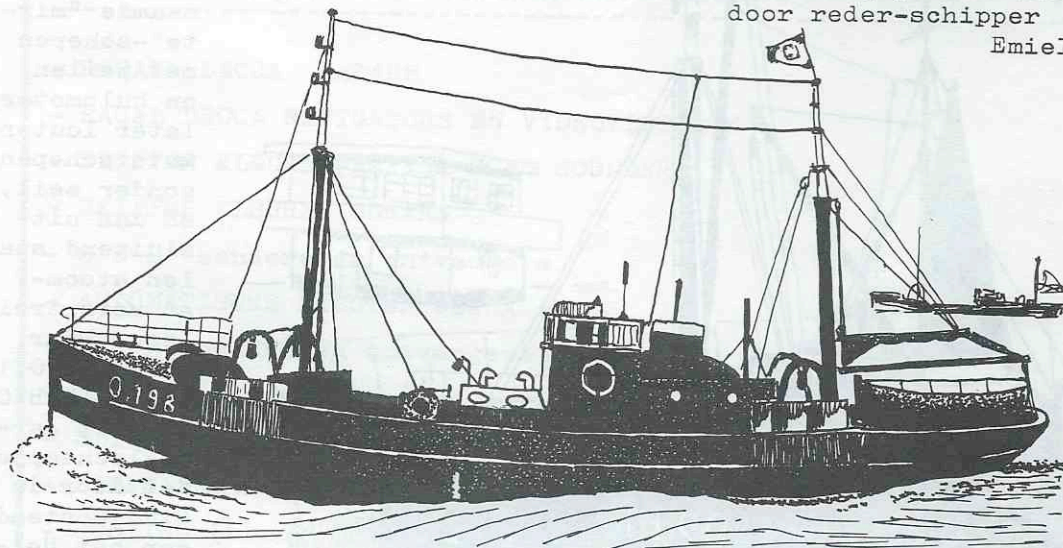
De drenkelingen werden opgepikt door een passerend koopvaardijschip, vrij ver nog uit de wal. Via de radio werd om assistentie verzocht, en een klein vaartuig uit een nabije haven kwam de drenkelingen van het koopvaardijschip afhalen, om ze in Engeland aan land te brengen.

Vertikte Miel het om nog een derde schip te helpen verlizen, in ieder geval hij stopte het varen, want hij had reeds een 33 jaar effectieve vaart. Hij bleef wel nog in het bedrijf als mede-eigenaar met broer Pedro van de nieuwe stalen hekreiler O.198-JUHEL, gebouwd in 1967 op de scheepswerf pvba Jos;Deweert, Nieuwe Werfkaai, Oostende, een eenheid van 47,59 netto- en 146,7 brutoton, bewogen door een ABC-dieselmotor van 500 pk, type MDX met 8 cilinders aan 600 omw/min, uitgerust met zoetwaterkoeling. Het vaartuig werd na verloop van tijd naar Zeebrugge verkocht.

Emiel Hennaert mag terugblikken op een moedig, eervol en standvastig vissersleven.

Naast de Franse onderscheiding, verwierf hij later het Bronzen Ereteken van Laureaat van de Arbeid, gevolgd door het Zilveren Ereteken van Laureaat van de Arbeid en nog later de Gouden Medaille der Kroonorde.

Roger Decler,
naar de gegevens verstrekt
door reder-schipper
Emiel Hennaert.



O.198 - SUZANNE-ADRIENNE - 1946