

OP HET EINDE van 1991 ontspan er zich in het HVB een kontroverse over het vissersschip 0.88 'John' (1). Een speciaal vaartuig waarvan wij niets afwisten? We lagen er nachten wakker van. Intussen gaf menig lezer gevolg aan onze roep om hulp en keerde de zolder om op zoek naar een foto van het vaartuig. En zie, de straten van de visserskwartieren kwamen vol 'groot vuil' te staan. In een scheef gezakte schuif vonden we hem uiteindelijk: de 0.88 'John' in volle glorie.

Deze bijdrage aan 'Nacht en Ontij' is gebaseerd op het rapport, van wijlen schipper Robert Rycx die het vaartuig verloor, gericht aan het Britse Board of Trade.

1941: De 0.88 'John' gevat door mitrailleurvuur

HET VISSERSVAARTUIG 0.88 'John' heeft een adembenemende geschiedenis. Het kende een speciale start en een speciaal einde. Nieuw in 1936, werd het in onze pers geprezen en beschouwd als een mijlpaal in de geschiedenis van onze visserijscheepsbouw. Het sleepte in 1938 onder leiding van schipper *Leon Allary* (insamenwerking met een kapitein ter lange omvaart die de verantwoordelijkheid op de Atlantische Oceaan waarnam) het yacht 'Endeavour', naar New-York, opdat het daar zou kunnen deelnemen aan een zeilrace. Een oorlogsschip vond de 'Endeavour' een tijd later terug. Dit verhaal echter is voor een andere keer...

Oorlogsvisserij

Na de vlucht uit België in mei 1940 worden de grote treilers in Engeland naar *Fleetwood* verwezen. Het is de veiligste haven, weg van het slagveld en zonder plaatselijk oorlogsverkeer. Met de Belgische vlag langs beide zijden op de brug geschilderd worden onze vissers aanvankelijk met rust gelaten. Van zodra de Duitsers echter zien dat onze vissersvaartuigen meehelpen Engeland van voedsel te voorzien worden ze op dezelfde wijze aangepakt als de Britten. De vaartuigen bevissen, soms in gevaarlijke omstandigheden, samen met Britse en gevluichte Nederlandse en Deense schepen, IJsland of de visgronden ten zuiden van Ierland. De Britse Admiraliteit heeft veel treilers bewapend en in gebruik genomen als mijnenvegers, torpedobootjagers, eskorteschepen of ingedeeld in anti-duikbotenquadrons. Er zijn schippers te veel en treilers te kort. De beschikbare kapiteins krijgen volgens een beurtrol een schip toegewezen. Zo kwam *Robert Rycx* in april 1941 op de 0.88 'John' terecht.

Op 22 mei 1941, 10u15, verlaat de 'John' *Fleetwood* en richt zijn steven naar Zuid-IJsland. De schipper noteert in zijn logboek: "16u00: *dwaars van Maghould Head, 17u10: dwaars van Ayr*", en op 23 mei: "1u45: *dwaars van Rathlin Island, en 18u25: St Kilda gepasseerd*". Verder verloopt alles vlot en op 25 mei 1941 verdwijnt om 19u00 de kor voor de eerste maal in 't water. De visserij ter hoogte van *Ingolfshofdi* en "t *lèèg land*" is voorspoedig. Op 1 juni 1941 wordt om 22u00 het dek geklaard en de terugweg naar *Fleetwood* aangevat. Die middag horen ze vliegtuigen. Het is mistig en de vissers zien niets. De grote hoeveelheid ronkende motoren verontrust hen. Rond middernacht wordt de 'John' gepraaid door een Engels patrouillevaartuig. De Britten vragen het wachtwoord (2) en voeren aan boord een controle uit. Een paar uur later, op 2 juni, worden ze nogmaals gecontroleerd door een andere eenheid. "Vanwaar komt al die aktiviteit?" Robert krijgt te horen dat de Duitse 'Bismarck' het Britse slagschip de 'Hood' heeft gekelderd. De 'Bismarck' zoekt waarschijnlijk beschutting onder de IJslandse kust terwijl het wordt opgejaagd door de Engelse oorlogsvloot. De vliegtuigen die ze hoorden waren de Duitse verdedigers zijn van de 'Bismarck'

Aanval

Op 2 juni komt stuurman *Leon Grunewald* Robert wekken met de melding dat een vliegtuig zich voorbereidt om aan te vallen. Terwijl de vlieger zijn 'loop' neemt draait de schipper het stuurrad hard bakboord zodat het vliegtuig het schip niet in de lente kan overvliegen maar alleen in de breedte. Deze handeling geeft de bommen minder kans het schip te treffen. Drie geloste bommen plonzen in zee en ontploffen zonder schade aan te brengen. Mitrailleurvuur treft de 'John' echter in zijn volle flank. De

vliegtuigen verdwijnen terug naar het westen. De 0.88 is aan stuurboordzijde volledig doorschoten, zelfs onder de waterlijn zijn verschillende gaten. Na een kwartier valt de motor stil. Bij nazicht ziet de motorist dat de stuurboordtank doorschoten is en leeggelopen. Ze wordt uitgeschakeld. Een lichte slagzij doet de tank vollopen met zeewater. De bakboordtank wordt opengedraaid en de motor start opnieuw. Er zijn geen gekwetsten. Een onvoorstelbaar geluk: de hele brug is doorzeefd, de kompassen verbrijzeld, het want van de masten hangt te slingeren en de reddingsboot is versplinterd. Het vaartuig kan varen, dus ze zetten door. Overdag varende volgens de zonnestand, 's nachts op de sterren. Op 3 juni valt langs achter een vliegtuig aan. Ook de wachtsman haalt het roer over zodat de bommen weinig kans krijgen het schip te treffen. Dichtbij ontploffende bommen en mitrailleurvuur maken van de 'John' een ontredderd schip. Het ene moment rijst het schip met zijn voorsteven uit het water, het andere moment is het de beurt aan de achtersteven. Achteraan loopt er veel water in het logies. De motorkamer is erg gehavend. De hulpmotor en de kompressor zijn kapot. De hoofdmotor is gebarsten vanaf het vliegwiel tot aan de derde cilinder. De dekpompen en de bilgespomp zijn weggeslagen. Stopt de motor dan zinkt het schip. De motorist en enkele matrozen slagen erin de motor draaiende te houden door er olie in te gieten en het water tegen te houden. *Robert Rycx* geeft de opdracht op het deke een vlot te sjoeren met dekplanken en lege traanvaten. Op de bak wordt brandbaar materiaal gestapeld. Maar... nog is het niet voorbij. Een Duits vliegtuig vliegt over en geeft nog enkele salvo's. De stuurman beantwoordt het vuur door, met het machinegeweer op de buitenbrug gemonteerd, terug te vuren. Het vliegtuig verdwijnt.



De 0.88 'John' op weg naar New-York. Op zijn dek een niet te identificeren lading. Reservemasten voor de 'Endeavour'? We komen er later nog op terug. (Foto: met dank aan mevrouw Verbiest uit Bredene)

Redding

In de verte ziet de bemanning een rookpluim. Het materiaal op het voor-kasteel van het schip wordt aangestoken. Trekt het de aandacht? De rookpluim die ze in de verte zien verandert van richting en wordt groter.

De Noordse tanker *'Thorshavel'* nadert. Van zodra er mondeling contact mogelijk is vraagt Rycx de kapitein om sleephulp. *Atile Thange* antwoordt: "In de omgeving is een U-boot gesignaleerd. Met 16 000 liter vliegtuigbrandstof aan boord heb ik geen zin een gemakkelijke prooi te vormen. Uw vaartuig ligt trouwens dieper in 't water dan U beseft. Het houdt het niet lang meer vol. We zetten een boot uit. Stapt allen in!"

De 0.88 'John' wordt achtergelaten op een positie op 93 mijlen van het eiland *St. Kilda* (N.W.-Schotland), en omdat ze zonder kompas moesten varen, 60 mijlen ten westen van zijn normale route. Het ligt zwaar in zee met een klotsende massa zowel in het voor- als achterschip. Wanneer ze verwijderd worden zien de mannen hun 'John' waggelend dobberen, nog niet goed wetend of het eerst met de voor- dan

wel met de achterstevan zal ondergaan. Aan boord van de tanker vertelt de kapitein dat ze al zigzaggend zijn ontsnapt uit een konvooi van 18 schepen dat door drie duikboten werd aangevallen.

Robert Rycx en zijn 'crew' worden aan boord gehaald op 4 juni 1941, in de monding van de *Clyde* rivier (Glasgow, Schotland) en naar *Gourock* gebracht. De Noorse tanker blijft liever op de rivier liggen, want wegens een aanval met brandbommen woeden hevige branden op de wal, een distilleerderij is ontploft en de whisky stroomt in de goten van het stadje. De onfortuinlijke vissers worden door het RNMDSF ondergebracht in het *'Sailor's Home'* te *Greenock*.

Intussen kregen de Britten de *'Bismarck'* te pakken. Overlevenden worden krijgsgevangen naar Schotland gebracht. In de trein die hen naar midden Engeland brengt wordt een kompartiment vrijgehouden voor de geredden van de 'John' die via *Glasgow* terug te *Fleetwood* toekomen met slechts één lichtgewonde matroos.

Enkele maanden later mogen de treilers niet meer alleen uitvaren maar

wel in groepjes. De machinegeweren op de brug worden vervangen door *'Marlin guns'* op de voorstevan of het achterschip, afgeschermd door beton en een pantserplaat. De bemanning wordt aangevuld met één of twee *'gunners'* die geen wacht lopen op de visserij, maar enkel de horizon moeten afturen.

Na te zijn bekomen moet *Robert Rycx* mee als co-schipper op de kolenbrander *'Christine'* (uit IJmuiden van de rederij *Vem*) met als schipper *Jacob Zwaan* die toen nog geen kaas had gegeten van de IJslandse visserij.

Daniël Pots

- (1) zie HVB 12/91, p.40 en 1/92, p. 53.
 (2) De schippers kregen van de admiraliteit een grote omslag mee naar zee. Iedere dag moesten ze daaruit een kleinere omslag openen om het wachtwoord van de dag te kennen. Bij controle van buiten af was dit wachtwoord het teken dat ze bevriend volk waren.