

door François COOPMAN

Eind 1916 waren de Duitse admiraals tot de conclusie gekomen dat alleen het voeren van een onbeperkte onderzeebootoorlog (1) tegen de handelsscheepvaart van de geallieerden en neutralen, Groot-Brittannië in zes maanden tijd op de knieën zou brengen (2). De Duitse rijkskanselier VON BETHMANN HOLLWEG daarin gesteund door de Duitse keizer Willem II, was steeds een tegenstander geweest van een onbeperkte onderzeebootoorlog. Hij was van oordeel dat de heftige reacties van de neutrale landen, inzonderheid de Verenigde Staten van Amerika, in het nadeel van Duitsland zouden uitvallen. De marine autoriteiten konden echter de Duitse keizer overtuigen van het welslagen van hun strategie en die besliste uiteindelijk, op 9 januari 1917, dat Duitsland zou overgaan tot het voeren van een onbeperkte onderzeebootoorlog en dit met ingang van 1 februari 1917. In drie maanden tijd werden er meer dan 800 vrachtschepen gekelderd terwijl er slechts een zestal onderzeeboten door de geallieerde marine gezonken werden (3).

In de loop van 1917 zou de Britse admiraliteit eindelijk gepaste maatregelen nemen om niet alleen de handelsvloot maar ook de vissersvloot te beschermen, doorslaggevend was het in voege brengen van het convooisysteem (4), doch eerst zou er nog één van onze stoomtrawlers door een U-boot tot zinken gebracht worden.

Zeerapport der visscherstoomboot "Marcelle" 0.8 der haven van Oostende, tijdelijk gehecht aan Milford Haven, metende 87 zeetonnen, gezagvoerder August WITTRÖCK (5).

Op Maandag 29 Januari 1917 om 10,30 's morgens zijn wij Milford Haven uitgevaren naar onze visscherij Trevoise Head (6), alles goed aan boord, de bemanning bestaat uit elf koppen.

Den 30 Januari, rond middag, met Trevoise Head in het Z.O. 20 mijlen afstand, op 50,45 N.B. en 5,30 W.L., klaar weder, wind O.Z.O., middelmatige bries en zee met zwel, lagen wij aan de korre met onze stuurboord boel (7), den kop N.O., wanneer wij in het N.W. op ongeveer drie mijlen van ons een onderzeeër zagen uit het water rijzen, eerst in de vorm van een ton en naderhand kwam de romp boven.

Ik heb aanstonds bevolen de korre te winden. De visplanken waren eventjes tegen boord toen de onderzeeër een eerste schot afvuurde dat juist boven ons schip terecht kwam. Daarop gaf de stuurman een signaal met de fluit om te beduiden dat wij stopten, terwijl de Belgische vlag bijgezet werd en de boot buitengebracht.

Ik haaste mij naar de chartroom om de papieren te redden doch ik kon er niet aangeraken want het derde schot sloeg onze brug weg.

Binst dat wij onze boot te water brachten, die in het uitwerpen tegen dek erg beschadigd werd, bleef de onderzeeër ons maar gedurig beschieten, ons voor, midscheeps en achter genakende. Niettegenstaande dit alles bleef ons volk koelbloedig.

Wij namen plaats in onze boot, die veel water miek en zijn ten spoedigste mogelijk van ons schip weggeroeid. Dan is de onderzeeër rond ons schip komen varen, het gedurig beschietend. Het vaartuig stond in vuur voor, en één der bommen moet de ketel geraakt hebben die ontplofte.

Na een uur beschieten is ons schip met zijn achterste voor gezonken waarop de onderzeeër weg gemalen is boven water.

Wanneer wij hem uit het oog verloren, hebben wij ons zeiltje bijgezet, standvastig water uit onze boot scheppende.

Alzoo zijn wij tot vijf uur 's avonds voor de wind gelopen in de hoop een vaartuig te ontwaren tot dat wij opgenomen werden door de smack "The Sweet Heather" BR 308, waar wij goed verzorgd werden. Deze heeft daarna nog de bemanning van een andere smack aan boord genomen die insgelijks in den grond gstoken geweest was.

Hij heeft met ons zeil gezet naar Milford Haven en werd op 31 Januari om 2.30 uur 's middags door een patrolboot op sleep genomen die ons om 5.30 uur binnenbracht.

Zoals hooger vermeld zijn al de scheepspapieren met ons schip gezonken. Ik betreur slechts eene zaak en dit is dat wij geen kanon aan boord hadden, want in dit geval hadden wij al de tijd gehad om den onderzeeër in den grond te schieten vooraleer hij ooit de kans zou gehad hebben om ons te beschieten ! Dit had terzelfder tijd mijn schip gered en de zeevaart van een vreeselijke vijand bevrijd.

Gedaan te Milford Haven den 31 Januari 1917

De schipper

Gelet op de inhoud van de laatste paragraaf van het zeerapport, nam de Minister, verantwoordelijk voor de zeevisserij, op aandringen van de "Redersvereniging voor Belgische Zeevisscherij" contact op met de Britse Admiraliteit ten einde de Belgische stoomtrawlers te bewapenen.

Er zouden echter nog talrijke "paperassen" van doen zijn vooraleer de eerste stoomtreilers bewapend werden met een drieponder.

Nota's

1. Op 1 februari 1917 begonnen de Duitsers hun "uneingeschränkten" U-boot Krieg. De voornaamste kenmerken van deze zeeoorlogvoering bestond in het zonder onderzoek van de scheepspapieren, verder zelfs zonder voorafgaande aanhouding, het in de grond boren van vijandelijke handelsschepen en in de onvoldoende zorg voor de veiligheid der opvarenden van de gezonken schepen.
2. Admiraal JELLICOE, First Lord of the Admiralty, meende dat de U-boot campagne de ernstigste bedreiging vormde waaraan ooit de bevolking van Groot Brittanië had blootgestaan. "Zij (de Duitsers) zullen winnen wanneer wij aan deze zware verliezen geen eind weten te maken" schreef hij. In de Britse officiële geschiedschrijving staat te lezen "dat de redding of de ondergang van de Geallieerden had afgehangen van de uitkomst der U-boot campagne". De geschiedenis zou zich 25 jaar later

herhalen toen een strijd op leven en dood werd uitgevochten op de Atlantische Oceaan.

3. Volgens R.M. GRANT's "U-boots destroyed" werden in de loop van februari, maart en april de hiernavermelde U-boten door de Britse Marine gekelderd : UC-46, UC-39, UC-18, UC-43 en de U-85. De UC-32, UC-68 en de UC-30 werden accidenteel vernietigd door hun eigen mijnen !
4. Alhoewel het convooisysteem zeer effectief was geweest in de tijd van de zeilschepen weigerde de Britse Admiraliteit nu dit systeem toe te passen daar zij meende dat, onder "moderne" omstandigheden, het konvooisysteem niet aan haar doel zou beantwoorden. Onder druk van de toenmalige eerste minister LLOYD GEORGE vertrok op 10 mei 1917 een proefkonvooi van 16 schepen uit Gibraltar naar Engeland en kwam zonder verliezen aan. Naar aanleiding van dit resultaat werd het konvooisysteem nu ingesteld voor alle zeeverkeer.
5. Na het beëindigen van zijn zeemansloopbaan (volgens mijn bron was zijn laatste bevel de 0.87 Emmanuel, 1921-1923), trad hij in dienst bij de rederij "Pêcherie à Vapeur" als pakhuisman.
6. Kaap aan de westkust (Cornwall) van Engeland, 50°33' N - 5°02' W.
7. Vissersverzamelwoord voor het sleepnet en de planken die het net open houden.

Monsterrol van de 0.83 "Marcelle"

<u>NAAM</u>	<u>VADER</u>	<u>MOEDER</u>	<u>OUDERDOM</u>	<u>FUNCTIE</u>	<u>ADRES</u>
WITTRUCK Auguste	Pierre	BEUREN Sabine	°Oostende 42	schipper	7 George street
PIERRE Emile	Theodore	VANHOEK Clemence	°Oostende 38	stuurman	12 Hakin Point
PONJAERT Jean	Corneille	DEBRUYNE Marie	°Blankenberge 29	visscher	aan boord
DELEY Polydor	Charles	VANBESIEN Elisabeth	°Oostende 40	visscher	13 Albionstreet
ACKEN Edouard	Alphonse	RYCKEMAN Rosalie	°Oostende 38	visscher	Priory Cottage
JANSSONE Louis	Michel	LEFEVRE Melanie	°Oostende 51 (?)	visscher	13 Albionstreet
NEUTS Gustave	Michel	WITTRUCK Adèle	°Oostende 16	jongen	7 George street
ENGELBRECHT Jules	Henri	PLATVOET Sophie	°Duinkerke 35	machinist	13 Mary Road
V.D AMEELE Jules	Charles	TILLIEZ Thérèse	°Staden 34	stoker	7 Point street
SOETE Jules	Auguste	VANHEE Louise	°Coudekerque 35	stoker	7 Hakin Point
PIERRE Emile	Emile	GERYL Marie	°Oostende 15	trimmer	12 Hakin Point