

Theophiel De Grootte:

## "De zee blijft mij altijd nabij"

Theophiel De Grootte: visser, schipper, reder en handelaar is een boeiend spreker, met een geheugen dat een minutieus bijgehouden logboek complexen moet bezorgen. Feiten, vaartuigen en mensen situeert hij — uit het hoofd — op dag en uur nauwkeurig en hij gaat daarvoor tot meer dan een halve eeuw terug.

Een schippersleven van iemand zoals Theophiel mag je feitelijk niet in één artikel persen. Die mensen hebben zoveel meegemaakt, zoveel zien evolueren dat alleen een boek hun verhaal van durf en strijd, voor- en tegenspoed kan vatten.

Theophiel De Grootte of een leven op zee. Toch eiste die zee — nu nog altijd het decor van zijn luchtig en gezellig appartement drie hoog aan de Parkstraat te Heist — van hem een zware tol. Eén van zijn drie schepen strandde en werd door een storm tot wrakhout geslagen, zijn rechterbeen diende na een ongeval geamputeerd en zijn tweede zoon liet op zee het leven.

Wij vroegen het hem wel niet, maar mocht Theophiel De Grootte zijn leven mogen overdoen, dan zou hij zeker weer voor de zee kiezen.

### Meer nat dan droog

Omwille van de oorlogsomstandigheden staakt vader De Grootte in 1914 definitief de visserij. Meteen hoort hij tot de laatste generatie Heistenaars die vanop het strand en onder zeil met de schuit het zeegat uitrok. 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. Drie daarvan zijn nu nog in leven: Maurice (87), Theophiel (74) en Felix (73).

Op weg naar de zusterschool moet de jonge Theophiel dagelijks langs de twee Heistse scheepswerven lopen. Hoe druk-

ker de activiteit op die werven is, hoe minder punten hij overhoudt voor stiptheid. Vooral het 'verhalen' van de schuiten en scheepjes naar het strand was voor hem — en voor alle Heistenaars — een attractie. Hijzelf zag ooit de H.47, H.50, H.55 en Z.3 de werf verlaten.

Ook het stranden van het vrachtschip de 'Midland' in 1921 levert de bevolking maandenlang gespreksstof op en voor de kinderen een extra grote 'kelle', waarin kon gezwommen worden of met de 'kloefschuute' op gespelevaren.

"Ik kwam dan ook meer nat dan droog, en ook meer laat dan vroeg thuis." Het feit dat de gemeenteschool, waar hij vanaf zijn zevende in terecht komt, maar op één steenworp van zijn huis af ligt laat nog maar weinig speelruimte open voor hageschool lopen. Thuis hoort moeder immers ook de schoolbel luiden...

Hij is er 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



Sinds Theophiel De Grootte op 11-jarige leeftijd naar de Ibis trok, heeft de visserij zijn hele leven bepaald. (foto g.w.)

leerling-schipper.

Op 28 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 nogal mee, maar vanaf september werkten we voor een 'fixe' ofte vast bedrag. Ik verdiende toen 72 frank per week. In de winter kon de sportvisserij dan wat soelaas brengen." Voor wat betreft die periode houdt hij de beste herinneringen over aan schipper Leopold Vantorre (Pol Kodde) van de H.19.

## Jongste

Met zijn leeftijd van vijftien en een half jaar is hij meteen de jongst aangemonsterde matroos van de vloot. Om de inkomsten 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 we meer aan de kaai dan op zee. Op dat ogenblik was ik één van de kostwinners thuis en mijn moeder zei me meer dan eens: 'je poosje is alweer opgegeten vòdr je naar zee gaat.'" 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 die dagen wordt de Heistse vissersgemeenschap zwaar in rouw gedompeld door het met man en muis vergaan van de H.15, die door de Harwichboot 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 Ameys vervulden de bemanning. Maar ook hier houdt motorpech hem veel aan de wal. Van de vele vrije tijd maakt hij gebruik om twee burens (Constant Vantorre, alias de Bels en Louis Vandierendonck ofte Kromme Mories) voor te bereiden op het schippersexamen. In 1933 krijgt Theophiel de kans om — voor één reis — schipper (alweer de jongste van de vloot) te worden aan boord van de H.43.

Eens ze op zee zijn vissen ze — samen met de Z.14 — meer kisten dan vis op. Het blijkt om kisten met pure alcohol te gaan. In Zeebrugge wacht de douane. "We mochten alle flessen (97°) houden mits betaling van 104 frank per liter. Van reder Haerinck mochten we de winst houden en onder de vier bemanningsleden verdelen. Naast de visvangst hielden we er elk 306 frank aan over. Een serieus bedrag was dat want om hetzelfde te verdienen hadden we zes dagen moeten vissen." Dé alcohol, zo bleek achteraf,

was afkomstig van de O.218 van Jan de Hollander, die de smokkelwaar over boord 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 gefailleerde Brugse scheepswerf De Jonghe overkoopt en verder afwerkt. "Mijn broer Maurice werd schipper, Felix en Gerard Deputter matroos en ikzelf matroos-motorist. Het betrof een zeventien meter lange boot met een ABC-motor van 100 pk. Het was veruit de mooiste boot van de Zeebrugse vloot. De visserij op de Oost was een succes en bij ons aan boord werd de 'wekker' geboren, een kittelaar om tong wakker te maken."

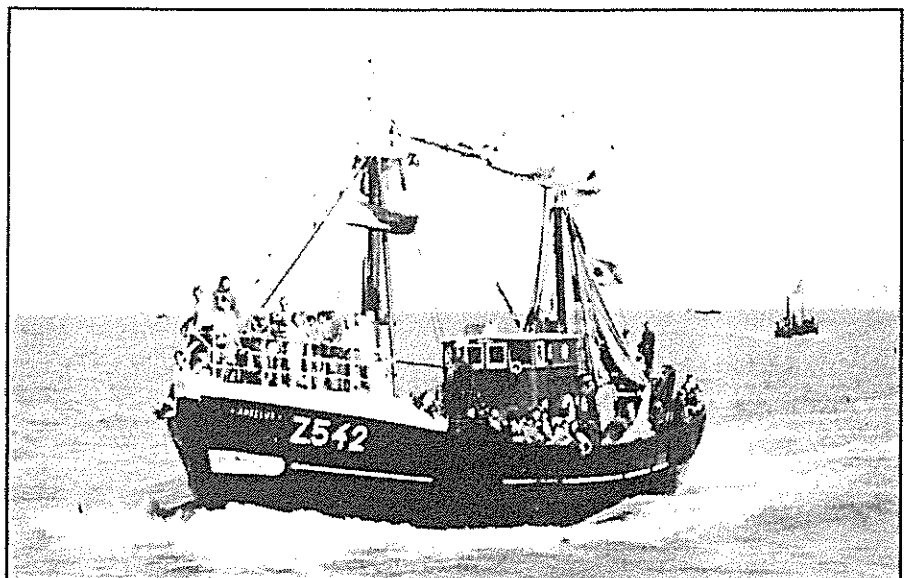
Omdat de schipper van de Z.7 ziek wordt krijgt Theophiel weer toestemming van zeecommissaris Carlier om op dat vaartuig schipper te zijn. Hij is dan negentien jaar. Na twee reizen houdt hij het echter voor bekeken want het blijkt dat bij een eventuele tegenslag met het vaartuig zijn ouders aansprakelijk kunnen gesteld worden. "Dat wilde ik niet. Die mensen hadden eindelijk hun eigen huisje en ik wilde het risico niet lopen dat ze alles zouden kwijtspeelen. Ik stapte terug over op de Z.4 'Buffalo Bill'. Een schip met heel wat meer comfort dan de Z.7 of Z.8. Er was dekspoeling aanwezig, waardoor we de vis mooier konden wassen en dus beter bewaren. We hadden ook meer ruimte aan dek, een groter visruim, een juweeltje van een motorkamer en ook het logies was 'picco bello' afgewerkt. We konden ons wassen met warm water en dat was een luxe die we vroeger nooit gekend hadden. Er waren andere tijden — en dus andere en betere schepen — aan het komen.

## Gered

Gehuwd in 1935 stapt Theo een jaar later als schipper weer over op de Z.7. "Want vanaf dat moment zouden mijn ouders er niet meer voor moeten 'opdraaien' mocht er iets mank lopen met het vaartuig."

Omdat zijn vrouw een zware bevalling (keizersnede) meemaakt blijft Theo thuis en bereidt ondertussen zijn schippersexamen voor. Hij slaagt grandioos. Briek Cattoor, een oom van zijn vrouw, vraagt hem 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. Theophiel: "t was november 1936 en door de hevigheid van het stormweer gingen we 'bijliggen'. 's Avonds luwde de storm en we besloten om weer te gaan vissen. Opeens riep iemand mij toe: 'de matroos staat vis te bakken met zijn laarzen aan.' Het logies stond al erg onder water. Bij nazicht bleek de roerkas ingedrukt en stond hij op het punt uit elkaar te vallen. Met koorden, spieën en vet konden we de kas opkalfateren, zodat het onmiddellijke gevaar bezworen was. Voor alle zekerheid vroegen we, voor de vijfenzeventig mijl die ons van Zeebrugge scheidde, assistentie aan de O.225 van Pros 'Van Stokkens' die met ons meevoer tot in de haven. Wat was er gebeurd? Door de zware zee was een plank met nagels tussen de roerschacht en de roerkas terecht gekomen. De nagels hadden zich vastgezet in de duigen van zacht hout en bij het draaien van het roer was de roerkas, tot op twee centimeter na, ingedrukt. Gelukkig werd niet alles volledig doorboord, want dan waren we als een baksteen gezonken."

Voor wie ook alles goed afliep was voor Emiel (Miel) Knockaert, die 'peerder' was op de H.75. "t Ventje was door een ongelukkige misstap op de kaailadder in 't dokwater terecht gekomen. Ik was aan boord, sprong hem achterna en kon hem



De Z. 542 tijdens de zeewijding op 15 augustus 1961.

uit het water halen. Raph. Huysseune die alles had zien gebeuren riep ons binnen in zijn bureau om er een goede 'poester' te drinken. Hij wilde er onmiddellijk een reporter van de krant bijbrengen, maar ik kon hem van die idee afbrengen. Miel ging gewoon weer naar huis en ik ging aan boord om er verse kleren aan te trekken en verder te gaan met het lossen van de vis."

Peter Utterwulghé, die de H.49 op stapel had staan, wil Theophiel nog als schipper, maar zover zal het niet komen want... Onze schipper wil het zelf ook wel eens als reder proberen.

## Op eigen benen

Het verhaal: "Beste Mutse' (Frans Vandierendonck) had de H.42 te koop gesteld. Ik was eenentwintig jaar, twee jaar gehuwd en kon alleen maar ons huisje in pand geven. Maar Frans had vertrouwen in ons. Mijn echtgenote en mijn schoonouders wisten — toen ik op zee was — de nodige 215 000 frank bijeen te krijgen voor de aankoop van het schip en zo werd ik eigenaar-reder. Maar omdat dat dus niet met eigen geld gekocht was werd de boot verzekerd tegen totaal verlies. Alles verliep vlot tot 16 februari 1938. Bij het binnenlopen te Zeebrugge werden we aangevaren door de H.65. Ik kon — het was gelukkig nog hoog water — mijn boot nog op de dijk zetten, anders waren we gezonken. Na wat oplapwerk kon de boot 's anderendaags naar de kuisbank voor herstelling. De uitspraak van de onderzoeksraad oordeelde de H.65 volledig in fout. Schipper Desmidt kreeg vijftien dagen schorsing en moest de helft van de gerechtskosten betalen. Maar omdat zijn vaartuig niet verzekerd was mocht ik zelf de reparatiekosten betalen: 83 000 frank.

September 1939: Europa staat in brand, 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 er hun laatste en fatale reis.

10 mei '40: Duitsland valt België binnen. Theophiel: Wij stonden op het punt af te varen na een zeer lonende vorige reis, maar op 17 mei wordt Heist gebombardeerd. Een dag later verlaten bijna alle boten Zeebrugge en de dag daarop vaart ook de H.42 af met zevenentwintig mensen aan boord, ook met vrouwen en kinderen van bemanningsleden. De vluchtroute gaat langs Boulogne en Dieppe, waar de O.288 op een mijn loopt en zinkt. Ook in Fecamp vallen bij een

bombardement veel doden, waaronder veel heistenaars en Zeebruggelingen. Vandaar gaat het naar St.-Vaast. "De H.37 en de O.323 vluchtten er onder Frans geschut naar Engeland.

Wij bleven ter plaatse. Iedereen, met uitzondering van de bemanningsleden, moest van boord. De mensen werden overgebracht naar St.-Germain du Bel Air (Gourdon-Lot) en we zouden ze pas vijf jaar later terugzien.

Ook moest alle vistuig van boord en wij werden door de Franse marine gevorderd om te helpen bij de ontzetting van Duinkerke. We kregen een loods aan boord, in Dover werd nog acht ton munitie en brood gebunkerd en 's avonds werd er via Westdiep en Pas van Zuidcote koers gezet naar Duinkerke. In het konvooi bevonden zich ook nog de H.41, H.23, Z.48 en andere. Overal zagen we wrakken en lijken. Op het ogenblik dat we op vijftien meter afstand langs een destroyer langsvaren wordt die aangevallen door een Duits vliegtuig. Gelukkig missen de bommen doel en worden alle vaartuigen gespaard. In Duinkerke werd de lading gelost en namen we ter evacuatie driehonderd negentig soldaten aan boord. Tussen de mijnenvelden door vluchten we richting Engeland. De 'Brighton Queen' en de 'Scotia' werden zwaar getroffen. De vijfduizend soldaten springen over boord en ons konvooi pikt ze op tot de boot vol is. De H.42 heeft er honderd vijftientwintig kunnen redden. Nu werd koers gezet naar Ramsgate. 's Anderendaags ging het van daaruit naar Le Havre. Daar werden we 's avonds vanuit de lucht aangevallen, maar de mist die daar hing heeft ons gered. De volgende morgen bereikten we St.-Vaast en een paar dagen later voer de H.42 terug af naar Engeland. De reis duurde vijfenveertig uur en de vier bemanningsleden waren op één brood aangewezen. Van het Zee-wezen kregen we — ondanks vele beloftes — niets en we gingen weer vissen vanuit het zwaar gebombardeerde Penzance en

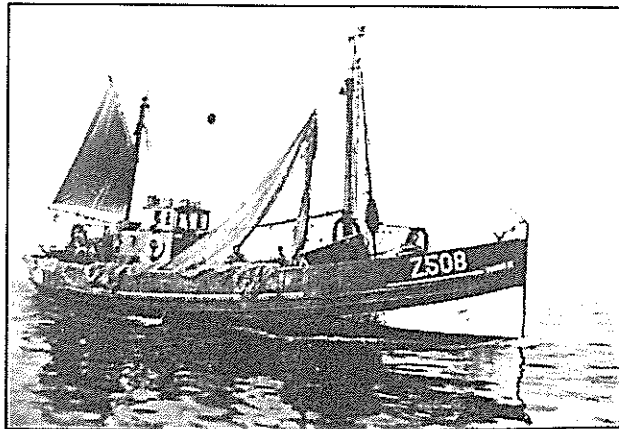
Newlyn, waar de H.42 als eerste sprot aanvoerde. In '43 brachten we een boot met tweeëntwintig vluchtelingen binnen." Na tal van andere avonturen wordt de H.42 door de Navy opgeëist. Op 25 november '44 verlaat de H.42 in konvooi, samen met een lichte kruiser, drie cargo's, drie slepers en andere vissersboten Engeland, richting België. Een dag later bereiken ze, als eerste maar niet-erkend konvooi Antwerpen. Daar moeten ze 'dieptecharges' in de Schelde droppen om die rivier van de Vlaamse kaai tot het Noordkasteel van mijnen te zuiveren. Enkele dagen vóór kerstdag 1944 ziet hij, na vier jaar en zeven maanden, vrouw en zoon terug. Ze zijn er berooid aan toe, maar in goede gezondheid. Dan roept de plicht weer want Antwerpen wordt zwaar geteisterd door V1 en V2's: de bioscoop Rex, de Boerentoren en het Bonapartedok krijgen de volle lading.

Daarna kan er weer — zij het dan in erg gevaarlijke omstandigheden — worden gevist op zee. De inkomsten zijn goed. De H.42 wordt slechts begin '46 vrijgegeven en in afwachting monstert Theophiel aan op de Z.508, die ook veel mensen en schepen in nood helpt: dertien opslepingen in zestien maanden. Theophiel vindt het wel erg dat andere vissers zeggend nooit 'hoorden' dat er schepen in nood waren. Er was nu eenmaal niets te verdienen aan die slepen.

## Noodlot

'n Paar jaar later koopt Theophiel De Groote de op stapel staande Z.542, die in oktober 1949 in de vaart komt. Bij de derde reis slaat het noodlot toe. Theophiel loopt een rugwervelbreuk op, ligt tweeëntwintig weken in de kliniek en is meer dan negen maanden thuis. Blij als geen ander trekt hij na die lange herstelperiode weer het zeegat uit, maar zijn geluk is slechts van korte duur.

Omwille van een potdikke mist beslist hij op 25 februari 1951 niet uit te varen met de Z.542. En voor de tweede keer keert het tij in Theophiel's leven. Door de mist strandt, dezelfde dag omstreeks zeventien uur, zijn Z.508 op een golfbreker. Twee dagen na elkaar probeert een sleper het vaartuig weer vlot te krijgen. Als er de dag daarop een storm opsteekt worden de bemanningsleden en Theophiel van boord gehaald. Door een ongelukkige sprong geraakt de reder met zijn rechtervoet gekneld tussen beide scheepsrompen. Dokter Aerts uit Zeebrugge stelt een verkeerde diagnose. Hij denkt met een verstuiking te doen te hebben, terwijl alles erop wees dat de voet en het been aan het afsterven waren. Het gangreen wordt hem bijna fataal. Alleen een



1947: de Z.508 in betere tijden.

amputatie van het rechterbeen kan nog redding brengen. De behandelende dokter Maenhoudt zegde hem toen: "Ik maak weer een haas van u."

"En zo is 't ook gebeurd," zegt Theophiel De Groot, "ik ben nog vaak op zee geweest, maar alle reizen meemaken viel mij toch te zwaar. Bij Van Waes ben ik dan aan de slag gegaan als vislosser en Albert Goutsmit werd mijn schipper. Toen deze laatste zelf een boot kocht werd hij opgevolgd door Marcel Lycke, de 'Pieroo' van de visserij. In 1963 maakte deze Marcel een wonderbare tongvangst mee en was de Z.542 qua aanvoer de topper van de vloot."

Op de vraag waarom hij bij de aanmonstering Oostendenaars verkoos geeft Theophiel een eerlijk antwoord: "Ik heb de Heistenaars een eerste kans gegeven. Pol Vandierendonck (Pol van Jains) en August Vlietinck (Stien Rape) hadden hun schip en bedankten voor de eer en tegen de anderen zegde ik: liever een goede Chinees dan een slechte Heistenaar."

In '62 geeft hij zijn baantje als vislosser op, neemt een toeleveringsbedrijf van brandstof over en verkoopt zijn Z.542 aan Frans

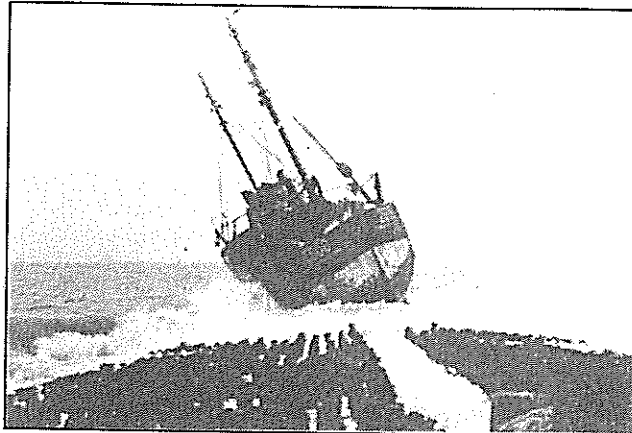
Devoogt (Poot).

Hij houdt het welgeteld één jaar uit zonder eigen schip. En dus kwam er de Z.572 'Tornado', een drieënderig meter lange moderne stalen vaartuij, aangedreven door een 630 pk motor.

En weer gaat Theophiel als schipper op de brug staan. In juni '65 vist hij — ondanks tegenslagen met de netten — tijdens een twintigdaagse reis een rekordbesomming bijeen: 688 000 frank.

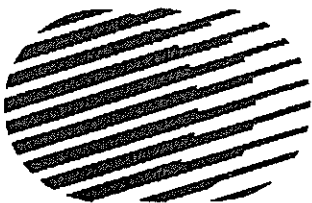
Na die reis besluit Theophiel het kalmer aan te doen. Elk van zijn drie zonen is zowel schipper als motorist. De twee jongs-

ten varen bij hun schoonouders. Ondertussen wint de bokkennisserij het op de bordennisserij en Theophiel verkoopt zijn Z.572 aan een Nederlandse rederij. In 1981 tenslotte laat hij zijn bloeiende bevoorradingshandel over aan Dobbelaere van Fina en gaat zelf op terecht verdiende rust. Alhoewel. Sinds 1956 tot vandaag is Theophiel bijzitter van de Onderzoekraad voor de Zeevisserij. Tevens is hij ondervoorzitter (én voorzitter Oostkust) van de Federatie van belgische Zeelieden. Maar toch schakelde Theophiel, die nu halverwege de zeventig is, op een kleinere versnelling over: "Vroeger was ik beroepshalve weinig thuis, nu haal ik mijn schade een beetje in. Knutselen kan ik niet, want geef me een boom en ik haal er nog geen 'kloefschuute' uit. Vroeger luisterde ik graag naar de vissers op zee, ik deed dat dag en nacht. Zo bleef ik met de visserij mee leven en kwam ik nog veel te weten. Vandaag wordt dit — gezien de vele golf-lengten waarop afgestemd wordt — moeilijk om volgen. Ook was ik vroeger niet van de kaai weg te slaan, maar nu kom ik er nog maar zelden."



Z. 508 wordt misleid door de mist: De Grootte verliest schip en rechterbeen.

Marc Loy



**LE LIS**  
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

**ZEEBRUGGE STORES**

Rederskaai 23/24  
8380 Zeebrugge  
050/54.48.87

**FISHING EQUIPMENT**

Tijdokstraat 34  
8380 Zeebrugge  
050/54.41.60

STAALKABEL & TOEBEHOREN



Na jaren van intensief testwerk langsheen de Atlantische kust wordt de nieuwe generatie visserijkabel **FORTRAL** eindelijk algemeen beschikbaar, zowel in Linkse als Rechtse uitvoering.

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN



TOUWEN & GARENS & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme

Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829

Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92