



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De Nederlandse vissers te Fleetwood

Bruyne, P. de

Citation

Bruyne, P. de. (1977). De Nederlandse vissers te Fleetwood. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 35, 48-60. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305532>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305532>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

De Nederlandse vissers te Fleetwood 1940 - 1945

P. de Bruyne (met aantekeningen door H.Hazelhoff Roelfzema)

De auteur van het hieronder volgende rapport, P. de Bruyne, werd in 1884 te Middelburg geboren. Na zijn opleiding werd hij in 1905 assuradeur aldaar, in 1906 tevens Lloyd's agent, in 1908 bovendien Brits vice-consul en in 1912 directeur van de Provinciale Stoombootdienst. In mei 1940 week hij met zijn gezin via Frankrijk uit naar Engeland. Na zich te hebben gemeld bij de Nederlandse autoriteiten aldaar, werd hij in september 1940 aangesteld tot consulaire vertegenwoordiger (in de rang van vice-consul) tevens 'ambtenaar voor visscherij-aangelegenheden' te Fleetwood. Vanuit deze haven aan de Ierse Zee opereerde een twintigtal Nederlandse trawlers met ongeveer 200 opvarenden. Deze mannen waren door de oorlog plotseling en ongewild gescheiden van hun families, en zij voelden zich eigenlijk niet thuis in Fleetwood. De heer de Bruyne en de leden van zijn gezin hebben zich zeer ingespannen de levensomstandigheden van de vissers te verbeteren 1). Na ongeveer twee jaren waren de Nederlanders in Fleetwood de grootste moeilijkheden te boven gekomen.

In april 1942 schreef de Bruyne het hieronder volgende rapport aan de consul-generaal.

De Nederlandsche Trawlers te Fleetwood

Voorgeschiedenis

Toen in September 1939 de oorlog tusschen Engeland en Duitschland was uitgebroken, werd een deel der Noordzee tengevolge van mijnenvelden onveilig voor de visscherij. Een deel der bemanningen van de trawlvloot van IJmuiden weigerde te varen, bleef aan den wal, werd werkeloos en . . . kreeg steun. Daarom moesten de bemanningen der schepen worden aangevuld met menschen die, in normale tijd op de trawlers wegens hun minderwaardigheid geen plaats hadden kunnen vinden en er kwam op de schepen een aantal vreemde elementen, die daar eigenlijk niet thuis hoorden.

Oorlog

Bij het uitbreken van den oorlog was het grootste deel der trawlvloot van IJmuiden op zee; de schepen kregen radiotelefonische order om zich te begeven naar de dichtst bijzijnde Britsche haven, hetgeen voor de meeste was Aberdeen of Grimsby. Er was een aantal trawlers te IJmuiden; de overheid bemande ieder schip dat varen kon met een inderhaast bijeengezochte bemanning en beval hun vertrek naar Engeland; een maatregel van wijs beleid. Een aantal schepen was niet vaarklaar te maken en zij zijn achter gebleven.

De bemanningen moesten door de militaire overheid tot aan boord gaan worden gedwongen, en niet altijd werd die order met bereidwilligheid opgevolgd. De opgeroepenen kregen een oranje kaart met het bevel zich in te schepen.

De secretaris van de reedersvereniging te IJmuiden, de Heer Vermeulen, schijnt zich voor dat in de vaart brengen veel moeite te hebben gegeven en heeft ook op een aantal schepen Joodsche vluchtelingen medegegeven, waarvoor geld moet zijn gevorderd en betaald. Enkele schepen vertrokken met een onvolledige bemanning; één, de "Knikker" werd door een schip van dezelfde reederij, de "Maria", gesleept.

Niemand schijnt er aan te hebben gedacht om gezinnen van de visschers de gelegenheid te

geven om de reis naar Engeland mede te maken; bij een deel van de bemanning, die werd gedwongen zee te kiezen, heeft het idee bestaan, dat het slechts ging om het overbrengen der schepen naar Engeland en dat zij binnen eenige dagen weder terug te IJmuiden zouden zijn.

Aberdeen

De meeste van de Nederlandsche trawlers, die op zee bericht hadden gekregen, voeren naar Aberdeen, waar de twee grootste, de "Haarlem" en de "Erwin" onmiddellijk door de Britse Admiraliteit in beslag werden genomen; een deel der schepen voer naar Grimsby en de uit IJmuiden weggezonden trawlers werden naar Duins gedirigeerd en later verder het Engelsche Kanaal in. De Nederlandsche vice-consul te Aberdeen zag zich door de plotselinge komst van zooveel Nederlandsche schepen voor een enorme taak geplaatst. De bemanningen moesten voorzien worden van geld, kleeren en voedsel, visch moest worden verkocht, reparaties uitgevoerd en allerhande dingen moesten worden gedaan. Dat alles in een tijd, dat men in Groot-Brittannië wantrouwen koesterde tegen iederen vreemdeling, immers de berichten wat de NSBers in Nederland hadden gedaan, waren in Engeland bekend. Over de terugbetaling der sommen door de heer Reid voorgeschoten, is later het een en ander te doen geweest. Het is niet geheel vlot verlopen, er waren wellicht fouten of onnauwkeurigheden gemaakt, maar de omstandigheden waaronder hij heeft moeten werken zijn in aanmerking genomen.

Falmouth

Alle Nederlandsche trawlers zijn daarna gedirigeerd naar Falmouth; die van Aberdeen maakten de reis ten Noorden van Schotland om. De Marinestaf was inmiddels naar Londen verplaatst en de Koninklijke Marine legde te Falmouth beslag op 17 van de 38 overgekomen Nederlandsche trawlers om deze te transformeeren in mijnenvegers die moesten varen voor de inmiddels tot stand gekomen Nederlandsche Mijnenvvegdiens in de Britsche wateren 2). Deze door de Marine gevorderde trawlers moesten worden bemand en de Koninklijke Marine koos toen uit de aanwezige Nederlandsche visschers de besten uit. In dien tijd schijnt door de Nederlandsche Regeering te Londen een overeenkomst te zijn gemaakt waarbij de Firma MacFisheries werd aangesteld om de Nederlandsche trawlers onder haar directie te nemen en ermede de visscherij uit te oefenen vanuit een Britsche haven.

Fleetwood

De Firma MacFisheries kreeg van de Britsche Regeering en van de daarbij belanghebbende particuliere instanties gedaan, dat als thuishaven Fleetwood werd aangewezen en in de maand Juni 1940 voeren de eerste trawlers vanuit Fleetwood ter vischvangst. Later is de Nederlandsche Scheepvaart & Handelscommissie ingesteld en deze is toen als het ware geïnterpoleerd tusschen de Regeering en de Firma MacFisheries. Het blijkt niet of er bij de Regeering aan is gedacht om een Nederlandsche visscherij reederij te beginnen, gelijk de Belgen met hun schepen hebben gedaan, die alleen in de nieuwe thuishaven de hulp van een plaatselijken reeder voor andere zaken dan het reeden zelf inriepen 3). Deze Belgen echter hadden in eenige gevallen hun reeders in Engeland aanwezig, terwijl dit bij onze schepen niet het geval was. Door de Firma MacFisheries moesten dien eersten tijd te Fleetwood talloze moeilijkheden worden overwonnen, niet altijd hadden zij de medewerking van de oudsher te Fleetwood gevestigde trawler reederijen, en nog steeds schijnt er een zekere afgunst te bestaan. Ook voor de bemanningen van de 16 schepen, die successievelijk te Fleetwood aankwamen, was het een moeilijke tijd, men leefde in Engeland nog in een tijd van grooter wantrouwen tegen den vreemdeling dan thans. In het begin moesten de beman-

ningen aan boord slapen en hun verblijf aan den wal was beperkt, maar de Firma Mac-Fisheries gesteund door de N.S. & H. Commissie te Londen slaagde er in om in een en ander langzamerhand verandering te brengen.

De Royal National Mission to Deep Sea Fishermen had te Fleetwood een Zeemanshuis. Met medewerking van de Mission, de Firma MacFisheries, de vereenigde Fleetwoodsche Reeders en vijf afzonderlijke reederijen werd een bedrag van bijna vierhonderd Pond bijeengebracht, en gesteund door de "Mission" werd door haar gehuurd een gebouw gelegen naast hun Zeemanshuis, het werd ingericht als club en als nachtverblijf voor Nederlandsche en Belgische visschers. De Regeering stelde van haar kant een opperwachtmeester der Kon. Marechaussee als hoofd aan, alles onder directie van de Mission.

Het verblijf aan den wal

Terwijl in het eerste begin het verblijf aan boord regel was, werd dit spoedig uitzondering. Met medewerking van den "Immigration Officer" en van de plaatselijke politie, die steeds zeer welwillend tegenover onze menschen stond en nog staat, werd aan de Nederlanders toegestaan aan den wal te verblijven. Zij kregen van de I.O. een z.g. "leave to land permit"; zij konden of in het Zeemanshuis slapen of in de stad een kosthuis zoeken. Vooral in de eerste tijd was dat niet moeilijk want Fleetwood is behalve een visschersplaats ook nog badplaats, zoodat vele Fleetwoodsche gezinnen gasten plegen te herbergen.

De loonen van de menschen zijn gebaseerd op de besommingen van de schepen en, daar de vischprijzen steeds stegen, deden de loonen dit ook en was het geld voor hen geen bezwaar.

Er ontwikkelde zich een soort van inburgering van onze menschen in Fleetwoodsche gezinnen en op het oogenblik kan men zeggen, dat de noodzakelijkheid van een huis, waar de menschen kunnen slapen, niet meer bestaat, maar wel aan een plaats waar men tezamen kan komen om met elkaar te praten.

De omstandigheden waaronder onze menschen te Fleetwood kwamen te leven, waren, ik mag dat gerust zeggen, ongunstig. De bemanning bestond uit een groot deel gehuwde personen, die allen zonder uitzondering hun vrouwen en kinderen in Nederland hadden moeten achterlaten en daarvan den eersten tijd niets hoorden. Er was geen Nederlander tot wien zij zich konden wenden, zij verdienden een massa geld. Bier, sterken drank en vrouwen waren in overvloed aanwezig. De stad des vermaaks van Lancashire: Blackpool, was maar een half uur met de tram van Fleetwood. Dit waren genoeg redenen waarom het verdiende geld niet altijd werd bewaard, maar ook in dit geval heeft de Firma MacFisheries zijn best gedaan want al spoedig maakte zij met hun bank een regeling waarbij de menschen op hun kantoor een bankboekje bij Barclays Bank konden krijgen en daarop konden storten. Het is zeer te betreuren, dat toen de Regeering niet heeft ingegrepen en een gedwongen spaarregeling ingesteld, maar daarmede heeft gewacht tot einde 1941 toen de gewoonte van het veel geld uitgeven zich zoo had vastgezet, dat het doorvoeren van de zoo goed bedoelde maatregel thans niet wel uitvoerbaar schijnt.

Het loon

De betaling van den visscherman is geregeld bij een werkovereenkomst gesloten tusschen de werkgevers en de organisaties te IJmuiden 14 Februari 1938 met aanhangsel Maart 1939; hierbij wordt bepaald, dat de bemanning behalve de schipper, basisloon krijgt benevens percentage van de bruto besomming, terwijl de schipper alleen percenten van de bruto besomming ontvangt. Deze wijze van betalen is historisch gegroeid, en de oogen-schijnlijk vreemde wijze van betalen van den schipper heeft ten doel hem het grootst mogelijke geldelijke belang bij het slagen van de vischreis te geven. De oorlogstoestand heeft verschillende percentsgewijze verhoogingen met zich gebracht. Er was bij het maken van deze regeling nooit voorzien, dat de besommingen en daardoor ook de loonen

zoo groot zouden zijn 4), en wat erger is, er was van overheidswege nooit gezorgd, dat een vast deel van het loon in handen kwam van vrouw en kinderen thuis.

De betaling van den Britschen visscher lijkt op die van den Nederlander met dit verschil, dat de percentages van de netto besomming worden genomen en dat zoowel schipper als stuurman alleen op percenten varen.

In het algemeen is de Nederlander alweder beter af wat loon en sociale verzorging betreft, alleen de Britsche schipper en stuurman zijn, wat hun totale verdiensten betreft in een betere positie.

Aan- en afmonsteren (regeling daarvan)

Toen de schepen in Juni 1940 vanuit Fleetwood gingen visschen, werd met de bemanning overeengekomen, dat men zou visschen op de Nederlandsche voorwaarden en op de Nederlandsche Monsterrol. Daar op dat oogenblik geen andere wijze van doen mogelijk was, monsterden de reeders zelf aan op Britsche visscherij monsterrollen met ingeplakte Nederlandsche clause en de monsterboekjes werden, alweder als noodzaak alhoewel in strijd met de Nederlandsche wet, door de reeders ingevuld. Nadat te Fleetwood een Nederlandsch Vice-Consulaat was gevestigd, werd in den loop van 1941 met aan en afmonsteren volgens de voorschriften van de Nederlandsche Wet in het buitenland geldende, begonnen.

Gehalte van de bemanningen & Justitie

Het gehalte van de bemanning was, gelijk ik reeds mededeelde niet goed. De Koninklijke Marine had te Falmouth de beste en de jongste visschers weggenomen zoodat het restant, dat de Fleetwoodsche schepen moest bemannen bestond uit een vrij groot aantal minder goede krachten. Bovendien werd in April 1941 een viertal schepen door de Koninklijke Marine opgevorderd en werden deze bemand uit de besten, die men uit de te Fleetwood achtergebleven visschers kon vinden 5). Als ik daarbij voeg, dat er onder de plm. 140 Nederlandsche visschers te Fleetwood een aantal recidivisten zijn, die van 6 tot 10 jaar gevangenisstraf hebben ondergaan en verder eenigen, die vroeger nooit ter visscherij hebben gevaren, dan is het verklaarbaar, dat er over deze menschen door de reederij dikwijls klachten werden geuit 6).

De omstandigheden waren, gelijk ik reeds zeide, te Fleetwood ongunstig en het was niet te verwonderen, dat het nogal eens voorkwam, dat tengevolge van dronkenschap, een deel van de bemanning niet op tijd aan boord kwam en daardoor het schip niet op den daarvoor bepaalden dag kon varen. Deze gevallen kwamen in evengroote mate ook bij de Britsche schepen voor. Deze zaken moesten worden berecht, er was feitelijk geen competente justitieele instantie, maar men maakte van de nood een deugd en liet de "Police Court" de zaken volgens de (niet toepasselijke) Merchant Shipping Act berechten, waarbij dan aan de delinquenten geldboeten werden opgelegd. In ernstigere gevallen werd op order van onze Regeering gehandeld in samenwerking met de "Immigration Officer", die de z.g. "leave to land permit" introk en dan de man als zijnde zonder verlof aan den wal, in verzekerde bewaring zette, gevende aldus de Nederlandsche Regeering gelegenheid tot het instellen van een onderzoek, waarmede een Marine Officier werd belast. Dit was een onbevredigende toestand en daarin werd verandering gebracht op twee wijzen:

- 1) Door het maken van een nieuwe werkovereenkomst tusschen de N.S. & H.C. te Londen en de Centrale Bond van Transportarbeiders te Londen, waarbij bepaalde misdragingen met een boete konden worden gestraft en
- 2) Door de instelling van een Nederlandsche Rechtbank die later de zaken van het Vaarplichtbesluit 1942 zou te behandelen krijgen.

NEW WAY OF DEALING WITH ERRING DUTCH FISHERMEN

A new way of dealing with recalcitrant Dutch fishermen was put into force at Fleetwood this week.

DISCIPLINE FOR DUTCH FISHERMEN

UNDER a new system of dealing with recalcitrant members of Dutch trawler crews, one man was refused a landing permit when his ship arrived in Fleetwood from the fishing grounds.

This, it was stated, was because of "general lawlessness".

DISOBEDIENT FISHERMAN CITES DUTCH CUSTOM

Four Dutch fishermen were each fined £3 at Fleetwood on Wednesday for disobedience.

These of them Captain Van der

Krantenartikelen in het plakboek van De Bruyne, waarvan de koppen voor zichzelf spreken. Lastposten zaten overigens niet alleen onder de Nederlandse vissers, doch ook in ruim aantal op de Engelse trawlers.

Werkovereenkomst

Deze was in Februari 1938 indertijd te IJmuiden tusschen de reeders en de verschillende organisaties gesloten; hier in Groot-Brittannië waren de reeders door de N.S. & H.C. vertegenwoordigd, maar voor de werknemers kon slechts optreden de Centrale Bond van Transportarbeiders, waarvan slechts weinige visschers lid waren. Toch werd na lang onderhandelen en nadat er te Fleetwood was gestaakt, overeenstemming verkregen en werd in October 1941 een nieuwe werkovereenkomst van kracht waarbij de regeling van IJmuiden aan die van Fleetwood werd pasgemaakt en een boete- en arbitrageregeling werd gemaakt. Op 18 Maart 1942 werd echter het Vaarplichtbesluit 1942 van kracht waardoor een deel van de bepalingen van de werkovereenkomst zijn geldigheid heeft verloren.

Drankmisbruik

Het drankmisbruik was te Fleetwood, voordat de Nederlandsche trawlers hier kwamen, reeds zeer groot en dat het onder onze menschen onder de omstandigheden waarin zij kwamen te verkeeren groot was, is vanzelfsprekend en men moet daar vergevensgezind tegenover staan. Een instituut, dat in Engeland een groote rol speelt in het gezelschapsleven is de "Club". Dit soort van instelling werd nu misbruikt door er van te maken een minste soort zeemanskroeg, ook gefrequentieerd door vrouwen, die men trouwens ongelijk als in Nederland, in alle herbergen aantreft. De Politie, alhoewel van goeden wil, kan tegen deze clubs alleen wat uitrichten indien zij wettelijke bepalingen overschreden. Inderdaad gelukte het de Politie twee van de meest beruchte gelegenheden te doen sluiten, maar een zeer ongunstige gelegenheid en nog wel in hetzelfde blok en op twee huizen afstand van de "Mission" bleef tot nu toe in werking.

Het Zeemanshuis

Het Nederlandsche Zeemanshuis maakte, gelijk gezegd, deel uit van "The Royal National Mission to Deep Sea Fishermen" en de regelen van deze philanthropische instelling laten niet toe, dat bier in hun instellingen wordt verkocht. Dit werd door onze menschen ondervonden als een nadeel, want zonder een glas bier voor zich, schijnt onze visscherman eenvoudig niet gezellig met zijn vrienden te kunnen praten. De slaapkamers van de Nederlandsche afdeling werden langzamerhand al minder en minder en tenslotte alleen nog maar door de asociale menschen gebruikt. De wensch maakte zich kenbaar om vrij van de Royal Mission te komen en een eigen tehuis te krijgen. De Mission bleek niet bereid aan de N.S. & H.C. de vrije beschikking over het door haar gehuurde pand te geven en toen toevallig in Fleetwood een lokaliteit vrij kwam op een veel fatsoenlijker plaats, huurde het "Welfare Depart-



Het eerste Nederlandse zeemanshuis (links), gelegen naast de Engelse (rechts).



Vissers in het eerste Nederlandse zeemanshuis. Het viel geheel onder de administratie van de "Mission", met als gevolg dat er geen bier getapt mocht worden. Daarin kwam pas verandering toen de NS & HC zelf een pand huurde.

ment" van de N.S. & H.C. dit gebouw en droeg aan den beheerder van de Nederlandsche Afdeling Kapt. F. van der Gaag, die zich had doen kennen als een ware vader voor onze Visschers, op voor de inrichting daarvan te zorgen, waarmede men thans bezig is.

Geestelijke verzorging

De regeling daarvan liet het eerste jaar te wenschen over; daarna kwamen Ds. Mietes, Vader Padberg uit Londen en Vader Klomp uit Preston (een Nederlander te Preston werkzaam, die van zijn pastoor permissie kreeg om eens per week hierheen te komen); nog later werd door den Minister van Binnenlandsche Zaken Ds. W.K. Veltkamp hier gestationneerd, die tevens het Isle of Man en Liverpool onder zich kreeg. De laatste kwam op 6 December 1941 te Fleetwood en houdt kerk op ongeregelde tijden in een zaaltje van de "Mission".

Een vrij groot aantal van onze visschers hoort tot de Oud Katholieke Kerkgemeenschap. Deze heeft in 1934 een overeenkomst met de Anglikaansche Kerk gesloten, en ik heb met een Anglikaansche geestelijke te Liverpool, Nederlander, afgesproken dat hij voor geestelijke bijstand bij ernstige ziekte zal zorgen en ook bij begrafenissen hierheen zal komen.

De haven van Fleetwood enz.

. . . . De havenkommen en in het algemeen alles wat met de vischvangst in verband stond, waren bedoeld voor een geringer aantal schepen dan momenteel vanuit Fleetwood vaart, want het aantal schepen is niet alleen door de komst van de Nederlandsche, Belgische, Fransche en Deensche trawlers uitgebreid, maar ook door een groot aantal schepen thuishoorend op plaatsen van de Britsche Oostkust. Gelijk bij de Nederlandsche trawlers het geval is, zijn ook de meeste of liever bijna alle nieuwe Britsche trawlers bij de Marine ingelijfd 7). Het gevolg hiervan is, dat ook de Britsche trawlers allen oud zijn en veel reparaties noodig hebben. Nu waren de mogelijkheden tot repareren van de schepen in vredestijd al niet zeer groot en het spreekt vanzelf, dat onder de tegenwoordige omstandigheden, tengevolge van oproeping der werklieden en materiaalschaarste, men voortdurend klachten hoort over het enorme tijdverlies, dat met het repareren der schepen gepaard gaat, en die geheel buiten verhouding staat tot de omvang van de reparaties zelve. Een en ander beïnvloedt niet alleen in ongunstige mate de winst van den reeder, maar ook, wat veel erger is, de voedseltoevoer van Groot Brittannië en dan komt vanzelf de vraag naar voren of in tijd van oorlog niet een veel meer gecentraliseerde en een met veel meer macht bekleede leiding op

haar plaats zou zijn. In oorlogstijd is echter een verandering nog moeilijker dan in vredes-tijd en ook in dit geval is het uitoefenen van kritiek veel makkelijker dan het maken van een verbetering.

De schepen maken reizen van ongeveer tien à twaalf dagen waarna het schip twee dagen in de haven blijft. Zoodra het schip door de sluis is, vaart het naar de markt, daar gaat de bemanning zoo spoedig mogelijk aan den wal, laat het schip over aan wachtslui; de "Association" zorgt voor de vischlossing, de visch wordt in groote kisten (kits 10 stone inhoudend) gesorteerd, gedaan en de visch wordt daarna door den afslager van den reeder op de markt openbaar afgeslagen. Er is dus géén centrale vischafslagplaats onder Rijkstoezicht en Rijkscontrole gelijk dat te IJmuiden het geval is. De dag na aankomst gaat de bemanning naar kantoor om hun "afrekening" van de vorige vischreis, waarop zij in den regel voor het beginnen reeds een bedrag in voorschot hebben opgenomen. Daar de cijfers van de opbrengst van de reis eerst op het kantoor uiterlijk elf uur des morgens bekend zijn en, hoe vreemd het ook moge lijken, de plaatselijke verkoopsorganisatie geen ver-vroeging van dat uur toelaat, blijkt het niet mogelijk om den schepeling de afrekening van zijn volbrachte vischreis te geven op den dag, dat de verkoop der visch heeft plaats-gehad. Daardoor moet het opnemen van voorschot en de steeds terugkeerende kwesties tusschen reeder en schepeling over de hoegrootheid ervan, blijven bestaan.

Visch en Visschen

De kleine trawlers visschen in de Iersche Zee of in het North Channel; de grootere des win-ters West van Ierland en later om en nabij IJsland. Er wordt gevischt met de "Vigneron-Dahl trawl" met Britsche netten, te Fleetwood gemaakt. Aan deze netten zijn eenige bij de Nederlandsche visschers gebruikelijke verbeteringen aangebracht, welke de Britten niet bezigden. Een daarvan is een soort van houten vlieger, aan de bovenpees van het net excentrisch opgehangen, en die door het net medegetrokken, in het water een opwaartsche beweging tracht uit te voeren en daardoor de bovenkant van het net naar boven trachtende te trekken, dit openhoudt. De Britten gebruiken voor dit doel metalen met lucht gevulde ballen, waarvan de werking veel minder goed is, maar van welker gebruik zij, vanzelf-sprekend, niet wenschen af te stappen. Er wordt gevischt op diepten tot 100 vaam water.



De "Perseus", kapitein Theunis Groen en machinist J.J. Fack, stoomt de haven van Fleetwood binnen.

Daar onze visschers hier op plaatsen kwamen te visschen, waar zij totaal onbekend waren, werd van begin af aan op ieder schip een vischloods (pilotskipper) van Britsche nationaliteit medegegeven. Hiervoor gebruikte men vroegere Fleetwoodsche trawlerschippers, die om de een of andere reden geen schip meer hadden. Hun loon was 4 pct. van de bruto opbrengst plus een bonus van 1 percent na het einde van het jaar. De vischloods wees de plekken aan waar kon worden gevischt, hij was bekend met de rotsige plaatsen, die zooveel voorkomen en zooveel last kunnen veroorzaken. Hij kende de vaarwaters, de landmerken, de stroomingen, hij sprak beter de taal van het land en kon zich bij de patrouillevaartuigen beter verstaanbaar maken, vandaar dat alhoewel onze schippers thans goed den weg weten, toch aan de instandhouding van dit instituut van "pilotskippers" de hand wordt gehouden. Om de oneffenheden van den bodem tijdig te weten te komen, gebruikt men thans niet meer het gewone dieplood maar het "echolood", dat is een met electriche geluidsgolven werkend onderwater seintoestel, dat de tijdverloopen tusschen het oogenblik van uitzending en dat van terugontvangst van een sein opvangt en op een schaal in vademem uitdrukt. Alle Britsche schepen hebben er een, maar niet al onze schepen omdat het toestel in de Noord-zee door de kleine schepen niet werd gebruikt en ook omdat vele van onze schepen zoo oud waren, dat zij deze inrichting niet waard werden geacht. Onze schepen hebben daardoor een achterstand bij de Britsche, die niet is in te halen, daar er geen nieuwe toestellen meer aan de markt zijn.

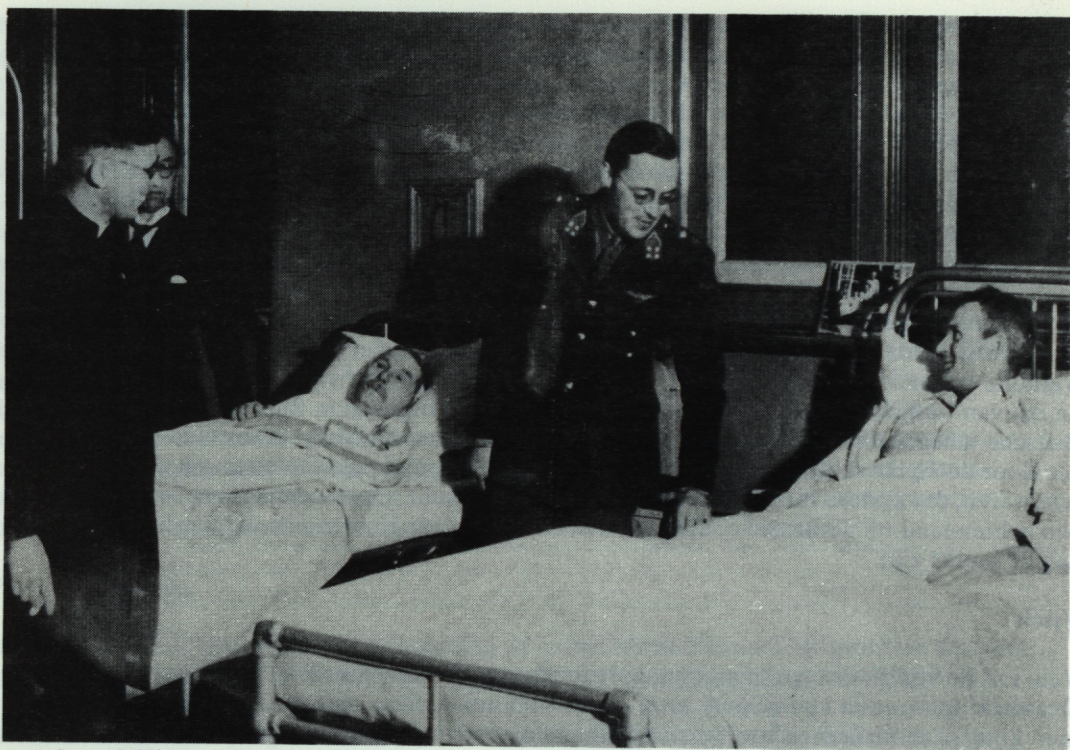
Visch

Vele van de vischsoorten, die men in de Noordzee en in den Noordelijken Atlantischen Oceaan ving, worden hier geland, maar men vangt ook andere soorten. Hoe meer Westelijk men komt, hoe meer men soorten aantreft aan een warmer klimaat aangepast. Van deze soorten is er een die een groote marktwaarde heeft en dat is de "heek" (Engelse Hake) (*Merlucius vulgaris*) een oppervlakkig op een groote snoek lijkende, maar tot een geheel andere familie hoorende roofvisch, die tot 2 M. lang kan worden. Hierop werd de laatste 100 jaar vanuit Fleetwood en Milford gevischt; het is een visch van groote plaatselijke beteekenis. De visch wordt te Fleetwood op de markt gefileerd ("Filleted") d.i. van een graat gesneden en in ijs verzonden; dit staat in verband met den verkoop aan de "Fish & chips shops". Hierdoor blijven de graten dus hier en er wordt vischmeel van gemaakt. De behandeling echter schaadt den smaak en de houdbaarheid van de visch. De te verzenden hoeveelheid en daardoor de ingenomen ruimte, wordt erdoor verkleind. Er is te Fleetwood vreemd genoeg geen inrichting tot conserveeren van visch of tot verwerken van al het mogelijke tot menscheijk voedsel.

Ziekte en ongeval

Er is bijna geen levensgevaarlijker arbeid dan dat van trawlervisscher. Gelukkig heeft zich tot nu toe slechts één ongeval met doodelijken afloop voorgedaan maar aanhoudend komen kleine ongevallen voor, dan bestaat ook nog het verdrinkingsgevaar en daaraan vielen twee man als slachtoffer. Wat de kleine ongevallen betreft, zoo zijn bloedvergiftigingen, al of niet voorafgegaan door zweren, het talrijkst. Gewone breuken en kneuzingen volgen daarna. Dan komen de griep, schurft en V.D. Tegen de schurft bestaat een goed middel maar om dat toe te passen ontbreekt den man in zijn kosthuis de gelegenheid en een ziekenhuis is niet happig op dergelijke patienten; er bestaat een eigenaardige huid-ziekte "recurrent scabies" welke na de gewone schurft optreedt. De V.D. patienten worden veelal als loopend patient te Blackpool behandeld.

De behandeling van de minder ernstige gevallen wordt aan twee Fleetwoodsche doktoren overgelaten; de patienten, die ziekenhuis verpleging noodig hebben, gaan naar het St. Joseph Hospital te Preston waar een Nederlandsche hoofdzuster en zes nonnen van de Tilburgsche Missie werken. Dit ziekenhuis is uitstekend ingericht en patienten daar



Prins Bernhard bezoekt Nederlandse vissers in het Mount Hospital.

opgenomen zijn veel eerder beter dan dat zij zouden zijn, indien zij in hun kosthuis zouden worden verpleegd. Voor de uitvoering der Ziekte en Ongevallenwetten zorgt de "Stichting Zeerisico 1940".

Begravenissen

Wij hebben tot nu toe slechts vijf begravenissen gehad en wel van vier Protestanten en een Rooms Katholiek; zij zijn op de Fleetwoodsche Algemeene Begraafplaats ter aarde besteld in tegenwoordigheid van alle op dat oogenblik te Fleetwood aanwezige visschers niet alleen maar ook van alle aanwezige matrozen van de Kon. Marine, die van het Zeemanshuis tot op de begraafplaats een indrukwekkende stoet vormden.

De begravenissen werden geleid door Ds. Mietes en Vader Padberg. Op ieder graf wordt een steen geplaatst van hetzelfde model en er zijn onderhandelingen gaande met de Gemeente Fleetwood om de beschikking te krijgen over een apart stukje van de begraafplaats waar allen dan zouden kunnen rusten.

Aldus het rapport van april 1942 (waaruit voor deze publicatie alleen een klein gedeelte van de beschrijving van de haven van Fleetwood is weggelaten). Zoals in de inleiding reeds werd vermeld, was men in 1942 de grootste moeilijkheden te boven. De vissers waren ingeburgerd in hun tijdelijke thuishaven, en zij waren nu voldoende thuis op hun nieuwe visgronden.

Er veranderde weinig meer in de situatie van de Nederlanders in Fleetwood. Voor de volledigheid van dit artikel was een afronding echter wenselijk. De heer de Bruyne (thans 93 jaar oud) bleek bereid een korte nabeschouwing te wijden aan de jaren 1942-1945. Wij laten zijn terugblik hieronder volgen.

In 1942 werd het vertrouwen dat de Geallieerden de oorlog zouden winnen zekerheid, zowel voor de Engelsen als voor de daar verblijvende buitenlanders. De verschrikkelijke scheepvaartverliezen op de Atlantische Oceaan, dwong de Britse regering echter tot vergaande rantsoenering van consumptie-artikelen. De rol van de visserij voor de voedselvoorziening werd zo mogelijk nog belangrijker. Visvangst op de Noordzee was vrijwel onmogelijk geworden, tengevolge waarvan havens aan de westkust overbelast waren. In Fleetwood was het moeilijk naast de daar thuisbehorende schepen nog zoveel andere trawlers ligplaats te geven. Bij een tijdschil van 27 voet en een nauw bochtig kanaal zeewaarts, was het noodzakelijk de afvaarten precies te regelen. Het op tijd vertrekken vereiste een strenge discipline en de handhaving daarvan was een van de moeilijkste taken waarvoor ik was geplaatst. De politie heeft mij in de uitoefening van mijn ambt altijd voortreffelijk geholpen. Als door het te laat komen van bemanningsleden een schip het tij gemist had, werden de boosdoeners bij mij gebracht op het politiebureau in een kamertje dat daartoe tot mijn beschikking stond. Wij vulden dan het proces-verbaal in waarop ik alle mogelijke aanleidingen, oorzaken en omstandigheden had laten voordrukken, e.e.a. uiteraard met het fiat van onze Officier van Justitie in Londen. De boete, meestal ongeveer £ 10/- werd door MacFisheries van het loon afgehouden. De politie kreeg van mij iedere maand een paar sloffen sigaretten. Behalve met de commissaris en inspecteur, onderhield ik goede betrekkingen met de burgemeester, gemeentesecretaris, marinecommandant, de voorzitter van de Kamer van Koophandel, de directeur van de haveninrichtingen, de visserij inspectie, de "Trawler association" en vele andere instellingen die van nut waren voor onze Nederlandse vissers.

Intussen hadden al onze mannen een tehuis gevonden, velen bij pensionhoudende weduwen van plaatselijke vissers. Als ik in zo'n woning kwam hing daar dikwijls boven de schoorsteenmantel een grote foto van de overleden echtgenoot die meestal in de Eerste Wereldoorlog was gesneuveld. De zoons dienden nu, op hun beurt, als militair. Alle jonge mannen waren opgeroepen en de moderne trawlers waren alle bij de marine ingelijfd. Sommige winkels waren geheel gesloten en in andere deed het vrouwvolk de werkzaamheden. Bij de boeren werkten de "land girls" en waren de Londense "refugees" ondergebracht. Er was een Home Guard die vlijtig oefende en op een streng afgesloten hoek van de kust stond een batterij waarvan men vertelde dat die uit houten dummies bestond. De directie van MacFisheries (een bij de bevolking weinig gewaardeerde dochter van Lever Bros.) functioneerde uitstekend. Nu en dan kwamen er Rode Kruisbrieven uit Nederland die onze vissers enige geruststelling boden met betrekking tot het leven van hun gezin. Er werd gevist zonder moderne zoekmiddelen maar met goede resultaten en de besommingen rezen tot ongekende hoogte 8). Desondanks bleven er verschillen van mening over de verdiensten en kwamen zelfs enkele korte stakingen voor. Maar meestal werd alles in der minne geschikt en stagneerde het werk nauwelijks. Het gevoel van samenhang onder de bemanning van elk schip groeide met de jaren en vormde een steeds groter tegenwicht tegen de vreemde elementen, de onrustzaaiers die in het begin de harmonie hadden verstoord. Opvallend was overigens dat de slechte elementen, als zij eenmaal op zee waren, zich meestal goed gedroegen en met de andere hun best deden voor een zo groot mogelijke vangst. Minister Van Boeyen had uiteindelijk toch een gedwongen spaarsysteem kunnen instellen, maar velen hadden daarnaast een rekening op een Engelse bank en de ponden waarmee zij in Nederland zijn teruggekeerd hebben ongetwijfeld meer opgebracht. De Nederlandse schepen werden naar omstandigheden goed onderhouden en zagen er over het algemeen keurig uit met hun zwarte romp en oranje band rond de schoorsteen. Het verblijf aan boord was echter primitief en de bunkercapaciteit onvoldoende voor de te maken visreizen. Dikwijls moest het schip kolen aan dek meenemen en het is gebeurd dat men bij het vroegtijdig ontmoeten van slecht weer, deze deklust over boord moest zetten. Maar anderzijds is geen schip verloren gegaan, behalve de Katwijkse 9) logger "Alida" met schipper Piet van den Oever. Hij werd op een heilige dag midscheeps aangevaren door een Engel-

se trawler waar de scheepsjongen aan het roer stond en de rest aan de dierbare "tea" zat. Piet trachtte nog een zeil voor het gat te trekken maar hij was te laat en de "Alida" zonk als een steen. Ernstige persoonlijke ongelukken hebben zich weinig voorgedaan 10). Wel hadden velen last van steenpuisten en schurft. Zwarte zieken werden behandeld in het Mount Hospital in Preston waar Nederlandse zusters werkten. Enkele sterfgevallen zijn voorgekomen. Op de begraafplaats droegen mede-opvarenden de kist, gevolgd door alle overige vissers. Ik heb de indruk dat ze er een eer in stelden bij dergelijke gelegenheden hun eenheid en ordelijkheid te demonstreren. Bepaalde problemen bleven steeds spelen. Daartoe behoorde het vissen onder de kust van het neutrale Ierland met het risico van te worden aangehouden. De "Maria" onder Leen Blok, de beste schipper van de vloot, is dat eens overkomen. Schip en bemanning werden opgebracht naar Donegal Bay maar wisten weer te ontsnappen vóór het tot een proces kwam. Ik hoorde, maar als consulaire ambtenaar was mij dat uiteraard niet officieel bekend, dat de vissers vanuit Ierland vrij met hun familie in Nederland konden corresponderen.

Van de strijd ter zee hebben de vissers weinig last gehad. In de Ierse Zee drongen geen U-boten door en was alleen enig gevaar te duchten van de Duitse lange afstand verkenningsvliegtuigen. De trawlers hadden alle een Bofors snelvuurkanon aan boord. Slechts in één enkel geval is dat wapen in ernst gebruikt, namelijk toen een Duits vliegtuig de "Elisabeth" aanviel. De schipper stuurde al zijn mensen naar beneden en sloeg geheel alleen de aanval af.

Zoals uit het voorgaande blijkt, liet de organisatie in de thuishaven weinig te wensen over. Er was een goed zeemanshuis, geestelijke verzorging, een consulaire dienst, scheepvaartinspectie, Nederlandse rechtspraak. De Regering kon tevreden zijn. Onze schepen visten vanuit Fleetwood bijna even regelmatig als vroeger vanuit IJmuiden. Zij hielpen de voedselvoorziening en maakten goede besommingen. De vissers verdienden veel en hadden goede kosthuizen. De afsluiting van deze merkwaardige episode in de geschiedenis van onze visserij heb ik niet meer kunnen maken. Per 1 september 1944 werd ik op weinig voltooingevende wijze van mijn post ontheven en overgeplaatst naar het Militair Gezag in het inmiddels bevrijde Zeeuws Vlaanderen.

Naschrift

Het beheer van onze scheepvaart door de Nederlandsche Scheepvaart en Handels Commissie ondervond niet overal waardering. Er bestond bij velen argwaan tegen dit voornamelijk uit reders bestaande bestuurslichaam dat enerzijds namens de overheid optrad doch anderzijds de belangen der eigenaars vertegenwoordigde.

Naar het gevoel van de heer De Bruyne leed ook zijn duo-functie in Fleetwood aan een ingebouwde tegenstelling. Als visserij-ambtenaar diende hij in de eerste plaats het belang van het bedrijf en was verantwoording verschuldigd aan bovengenoemde commissie. Als consul waakte hij daarnaast over de belangen van de in zijn standplaats terecht gekomen Nederlanders. De laatste taak liet hij soms prevaleren boven de eerste. Hij achtte deze ook van een hogere orde. Bovendien was zijn sympathie voor de vissers duidelijk groter dan die voor de vertegenwoordigers van de N.S. & H.C. 11). Deze houding en De Bruyne's directe rapportage aan het Ministerie, werd weinig op prijs gesteld door het Hoofd van de sectie Korte Vaart. Juist deze N.S. & H.C. functionaris, voor de oorlog directeur van een scheepvaartmaatschappij, rekende het tot zijn eerste plicht de belangen der eigenaars zo goed mogelijk te behartigen 12). Deze tegengestelde zienswijzen leidden tenslotte in september '44 tot een conflict, als gevolg waarvan de heer De Bruyne het veld moest ruimen. Hij werd opgeroepen in militaire dienst en in zijn rang van reserve-kapitein, geplaatst bij het Militair Commissariaat (de voorloper van het M.G.) in het zojuist bevrijde gedeelte van Zeeuws Vlaanderen, waar hij als Vlissinger misschien ook van meer nut kon zijn. Men rekende toen nog op een zeer spoedige bevrijding van het hele land. Onze vissers zouden binnenkort naar hun thuishavens kunnen terugkeren en het consulaat in Fleetwood kon

wel worden opgeheven. E.e.a. is moeilijk meer na te gaan, zeker niet in de notulen van de N.S. & H.C., het eens zo machtige beheersinstituut dat intussen, in het kader van de "Reorganisatie Bewindvoering", door de regering was gedegradeerd tot een adviescommissie. Ondanks de door hem als grievend ervaren afsluiting van zijn ambtsuitoefening in Fleetwood, voelt De Bruyne toch veel voldoening over zijn werk aldaar. Hij bewaart uit deze periode interessante herinneringen, die echter te uiteenlopend van aard en veelal ook te anecdotisch zijn om in het hier gepubliceerde overzicht op te nemen. Enkele ervan zijn echter wel opgetekend en berusten in de bibliotheek van het Rijksmuseum "Nederlands Scheepvaart Museum" met afschrift in het Visserijmuseum in Vlaardingen.

Noten

- 1) Notulen Ned. Scheepvaart & Handels Commissie (N.S. & H.C.) 16-1-1941. Rapport No. 7 Welfare Zeevarenden 1941. Onderzoek Levensomstandigheden van Visschers in Fleetwood, febr. 1941.
- 2) Gegevens in verschillende bronnen lopen wat uiteen door het al of niet meetellen van kleinere of nagekomen vaartuigen. Naar de indruk van de bewerker, bedoelt de schrijver dat er in mei 1940, 38 Nederlandse diepzeevissersschepen in Engelse havens zijn binnengelopen. Daarvan zijn de drie grootste, ERIN, HAARLEM en UTRECHT onmiddellijk door de Royal Navy gerequireerd, doch het laatste schip werd kort daarop weer vrij gegeven. In Falmouth kwamen er dus in totaal 36 binnen (ERIN meegeteld). Na de vordering door de Kon. Marine van 17 eenheden, bleven er 19 over om vanuit Fleetwood in bedrijf te brengen. In april '41 gingen wederom vier (kleine) trawlers naar de mijnneveegdienst, voornamelijk omdat de Britse admiraliteit had berekend dat de Nederlandsche trawlervloot in het Ver. Koninkrijk relatief minder schepen had afgegaan dan de Britse. Er waren daarna nog 15 eenheden beschikbaar voor de visserij. In 1942 ging er één verloren (de logger ALIDA, die echter ook trawlde) en kwamen er twee recentelijk uit Nederland ontsnapte vaartuigen (BEATRICE en KATWIJK) bij. Er zouden toen dus volgens deze telling 16 schepen over moeten zijn, hetgeen overeenstemt met de opgave van de N.S. & H.C. in juli 1942 (stencil 294c), zodat de bewerker voorlopig aanneemt hiermee de gang van zaken juist te hebben weergegeven.
- 3) Reeds op 18 mei, drie dagen na de capitulatie (!), meldde de minister van Handel & Nijverheid aan de N.S. & H.C. dat "Unilever bereid is gevonden dit werk door een van haar dochtermaatschappijen, MacFisheries, te doen verrichten." (Notulen N.S. & H.C.).
- 4) Matrozen £ 6 tot £ 15 per reis van gemiddeld 12 dagen, waarvan £ 1 tot £ 2 per week aan het kosthuis werd betaald (Onderzoek Levensomstandigheden Visschers Fleetwood, febr. '41).
- 5) Na de militarisering van 1941 was de leeftijdsopbouw van de groep overgebleven vissers als volgt: 9 man tussen 20 en 30 jaar oud; 32 man tussen 30 en 40 jaar; 71 man tussen 40 en 50 jaar; 37 man tussen 50 en 60, 7 man boven de 60. (Opgave De Bruyne).
- 6) Het aantal slechte elementen wordt in de notulen van de N.S. & H.C. "ongeveer vijftig" genoemd. De Bruyne acht "vijftien dichter bij de waarheid". De koopvaardijpredikant Ds. Mietet constateert dat "de homogeniteit aan boord is zoekgeraakt door de vermenigving van oudere, meestal religieus ingestelde mannen - met veelal geslepen, buiten die gemeenschap staande individuen".
- 7) Leeftijdsopbouw van de vloot na de vorderingen van 1941 (opgave De Bruyne):

Utrecht	23	Christine	36	Cornelis	42
Alida	24	Amstelstroom	39	Knikker	43
Clasina Luther	31	Oostzee	40	Poolzee	44
Prinses Beatrix	31	Neptunus	40	Perseus	45
Maria	36	Hornrif	41	Jonge Jochem	12 (niet operationeel)

Volgens het Visserij en Scheepvaart Archief Arie van der Veer liggen verschillende leeftijden iets anders, doch de gemiddelde ouderdom naar gegevens van Van der Veer komt vrij goed overeen met die volgens opgave van De Bruyne.

- 8) Exploitatiewinst van juli '40 tot eind '41 van bovengenoemde schepen in £ (uit bijlagen notulen N.S. & H.C. 18-12-'41).

Utrecht	22.385*	Christine	12.535	Cornelis	16.597***
Alida (logger)	298	Amstelstroom	5.224	Knikker	7.606
Clasina Luther	12.147	Oostzee	8.146	Poolzee	3.540
Prinses Beatrix	13.553	Neptunus	3.582	Perseus	4.215
Maria	16.518**	Hornrif	6.685	Jonge Jochem	2.482****

* Het enige "lange schip" dat nog over was. Aanvankelijk gevorderd doch later weer vrijgegeven (Mededeling De Bruyne en Notulen N.S. & H.C. 18-12-'41).

** Volgens De Bruyne: "zeer goede schipper" (Leen Blok).

*** Viste bij IJsland, evenals de UTRECHT (Mededeling visser C.D. Korving).

**** Niet operationeel. Een door een vermogende Joodse familie als "vluchtschip" in Nederland gekochte kotter, die voor de schrobnetvisserij in de Ierse Zee een krachtige motor behoefde doch moeilijkheden ondervond bij het verkrijgen van deze installatie (Notulen N.S. & H.C. 20-2-'41).

9) Volgens het Visserij Archief van Arie van der Veer, was de ALIDA geen Katwijkse maar een Scheveningse logger, en wel de SCH. 6. De aanvaring had plaats op 20-3-'42 met de HONDO (GY. 701).

10) In al die jaren zijn drie man overboord gevallen. Eén is gered, één vermist en de derde man raakte tussen schip en ka. Hij liep een bekkenbreuk op en overleed in het ziekenhuis. De twijfel of hem wel de best mogelijke behandeling ten deel was gevallen, werd aanleiding om daarna patiënten naar het zeer goed uitgeruste hospitaal in Preston te zenden, waar bovendien Nederlands sprekend personeel aanwezig was (Mededeling De Bruyne).

11) In zijn Onderzoek naar de Levensomstandigheden der Visschers in Fleetwood, van februari 1941 meldt kapitein A.J. Duykers reeds dat De Bruyne "veel met de vissers te doen heeft". Volgens zijn eigen mededeling zag B. het merendeel der vissers als "eenvoudige oudere mensen, die hier tengevolge van een verbroken belofte waren getransplanteerd". Hij deelde deze visie met Ds. Mietes die "bitterheid", "grote heimwee naar vrouw en kinderen", angst voor het varen met oude rotschepen" en "wroeging na zuip- en/of hoerenpartijen" constateerde. In een gesprek met De Bruyne zegt Mietes op 5-7-'41: "U bent de buffer tussen een kudde schapen zonder herder en de scheerders die wol, huid en vlees verlangen . . .". M. achtte "alles uit Londen absoluut onpersoonlijk" en zag de activiteiten van de N.S. & H.C. als "zo goed mogelijk zaken doen en verdienen". Deze uitlatingen geven vrij goed de gevoelens van de veldwerkers in de buitenposten t.a.v. de centrale organen in de hoofdstad weer.

Niet alle vissers waren overigens ontevreden met hun lot. Vooral onder de jongeren en ongetrouwden waren er velen die het varen vanuit Fleetwood wel beviel. De oud-visser C.D. Korving deelde na lezing van dit typoscript mede dat hij het er althans heel wat beter vond dan bij de koopvaardij op de Atlantische konvooien.

12) Diverse notulen N.S. & H.C., o.a. 17-5-'40 en 2e kw. '43 m.b.t. de meest voordelige exploitatie der schepen. Voorts de correspondentie in het voorjaar en de zomer van '43, deel uitmakend van de scherpe onderhandelingen met de Britse en Nederlandse Marine, ten doel hebbende de hoogst mogelijke chartertarieven te bedingen voor de gemilitariseerde trawlers.

Association des descendants de corsaires, te Saint-Malo.

Bij een gesprek in het Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf in Den Haag vernam ik van het bestaan van deze Franse vereniging. De Marinestaf was in correspondentie met de voorzitter van de vereniging, die in contact zou willen komen met afstammelingen van Nederlandse Corsaires.

De "Association", opgericht in 1964, is namelijk sinds 1976 opengesteld voor afstammelingen van buitenlandse Corsaires. Oorspronkelijk hebben haar statuten bepaald, dat het lidmaatschap kon worden verkregen door ieder die met "documents écrits" kon aantonen in mannelijke of vrouwelijke lijn af te stammen van "un Corsaire ayant fait compagnie sous la Royauté, la République ou l'Empire". De toegang van buitenlanders is in 1976 mogelijk gemaakt door vervanging van "sous" in "au temps de". Bovendien bepaalt de nieuwe tekst dat de vereniging open staat voor afstammelingen van Corsaires Français et Etrangers. Het is gebleken, dat voor toekomstige Nederlandse leden als "documents écrits" vereist zijn zowel een commissiebrief door de Staten-Generaal uitgereikt aan een commissievaarder, als het schriftelijk bewijs van afstamming van de commissievaarder in quaestie. Van de commissiebrief kan een fotocopy worden overgelegd.

Op het ogenblik zijn als enige buitenlanders drie Nederlanders en één Canadees lid van de vereniging in Saint-Malo, allen afstammend van de Vlissingse commissievaarder Isaac Rochussen uit 1672. Men hoopt in Saint-Malo dat meer buitenlanders zullen volgen, bijvoorbeeld de erfgenamen van de Dame of Sark, een eiland gelegen bij de Bretonse kust. De vereniging heeft als doel:

- 1) La création d'un lien culturel et de solidarité entre les descendants de corsaires, afin de maintenir le prestige d'une tradition qui a connu ses heures de gloire.
- 2) La recherche et l'étude de la course, ses activités, son influence
- 3) La promotion au profit des Jeunes, en particulier, d'activités éducatives se rapportant à la mer.

De vereniging is gevestigd: 1, Rue de Chartres, 35400 Saint-Malo.

Haar voorzitter is de Lt. Col. de Torquat.

Van de "solidarité" der leden in de statuten genoemd blijkt wanneer men een vergadering bijwoont. De leden, vaak afkomstig uit Bretagne, kennen elkaar doorgaans, en zij weten van welke Corsaire men afstamt. Dit wordt trouwens gemakkelijk gemaakt doordat in de ledenlijst achter de naam van elk lid zijn of haar Corsaire-voorzaat wordt opgegeven. Onder hen komen bijvoorbeeld talrijke naamgenoten en afstammelingen voor van Surcouf en Jean Bart. De ere-voorzitter is de Baron Antoine Surcouf.

Jaarlijks geeft de vereniging een bulletin uit, waarin verhandelingen voorkomen van historische waarde. Deze betreffen zowel maritieme acties waarbij bepaalde schepen door een Corsaire gecommandeerd betrokken zijn geweest, als meer algemene beschouwingen over de invloed van "la course" in de loop van de eeuwen. In het bulletin van 1976 komt een interessant artikel voor over de rol van Franse Corsaires tijdens de onafhankelijkheidsoorlog van de Verenigde Staten, ingeleid door een onderhoud in december 1776 tussen Lodewijk XVI en Benjamin Franklin. Kort daarna, op 17 juni 1778, opende het Britse fregat "Arethusa" het vuur op het Franse fregat "La Belle Poule". De oorlog die Frankrijk aarzelde te openen had daarmede tussen deze landen een aanvang genomen. Uit het artikel blijkt dat talloze Franse Corsaires in de Antillen, voor de Noord-Amerikaanse en voor de Europese kust in gevecht zijn geweest met de Britse vloot, en, hetgeen van meer invloed is geweest, van 1778 tot 1782 duizenden Britse handelsschepen hebben buitgemaakt. De afloop van de vrijheidsoorlog is hierdoor in niet onbelangrijke mate beïnvloed, aangezien de aanvoerlijnen voor de Britse troepen in Amerika onophoudelijk werden bedreigd. Ook Nederlandse fregatten uitgevaren ter bescherming van onze kust sinds de Republiek in oorlog was gekomen met Groot-Brittannië hebben indirect een rol gespeeld in deze