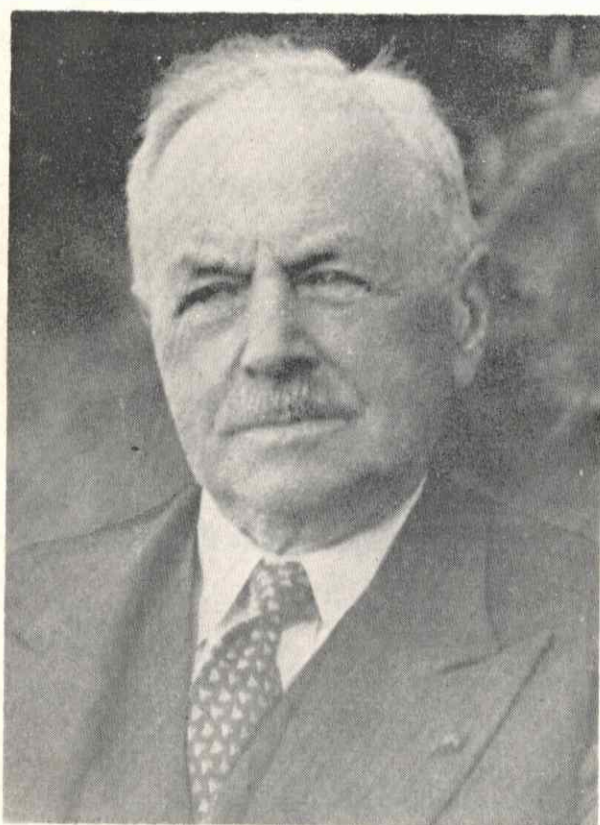


REDERIJ
N. V. PECHERIES A VAPEUR

GESCHIEDENIS

Onze oudste Rederij telt dit jaar 65 jaar



Wijlen John Bauwens

Geschiedenis der N.V. Pêcheries à Vapeur

Laat ons niet verder blijven stilstaan bij het anonymaat van de naamloze vennootschap Pêcheries à Vapeur. Pêcheries à Vapeur is immers niemand anders dan de immer jeugdige en onvermoeibare promotor der rederij die zo pas, met een glimlach, persoonlijk zijn jubileum heeft gevierd, dat hem noodgedwongen en met enige verrassing voor hemzelf, aan zijn ouderdom deed denken. Het was niet zonder reden trouwens dat het vijftigjarig jubileum der P.V. — die op 13 juni 1896 het daglicht zag — uitliep op een verheerlijking van dit welgevulde leven van de bouwer der rederij : J O H N B A U W E N S !

(dir.-gen. Devos op 10 okt '46)

Inleiding

Het idee om de geschiedenis en ontwikkeling onzer Belgische visserij na te speuren en te bestuderen bezielde ons reeds geruime tijd. Toen ons gevraagd werd voor de huidige uitgave en naar aanleiding van het dit jaar in de vaart brengen der treilers « Princesse Marie Christine » en « Prinses Paola » de geschiedenis der Pêcheries à Vapeur op te stellen, hebben wij deze taak, als een onderdeel van hetgene wij wilden bereiken, gretig aanvaard.

Bij het napluizen der dokumentatie die ons ter beschikking werd gesteld en bij het samenstellen van onze nota's kwamen wij tot het besluit dat we geen betere opdracht konden gekregen hebben om aldus onze lezers een gedokumenteerd en historisch verantwoord overzicht te geven van de ontwikkeling onzer visserij in de laatste eeuw.

Inderdaad : het weze ons niet ten kwade geduid, maar de geschiedenis der Pêcheries à Vapeur en deze van haar stichter, de heer John Bauwens, mogen meteen beschouwd worden als « de geschiedenis » onzer moderne — hedendaagse — visserij en vooral voor wat onze diepzeevisserij betreft. De bloei- en krisisperiodes die deze vennootschap heeft medegemaakt waren algemeen en heel wat kleinere rederijen hebben, bij het doorworstelen van hun moeilijkheden, hierbij het voorbeeld van de P.V. en van de heer John Bauwens gevolgd waarbij ze meteen van dezes ondervinding hebben gebruik gemaakt. We menen dus gerust te mogen beweren dat de geschiedenis van de P.V. meteen als de « model-geschiedenis » onzer hedendaagse diepzeevisserij gelden mag, want alhoewel de naam der vennootschap nooit veranderde, was deze meteen de grondlegger van de moderne motorvisserij.

Wij achten het ook het ogenblik om de publieke aandacht op onze visserij te trekken en dit publiek enig inzicht te geven van de juiste aard

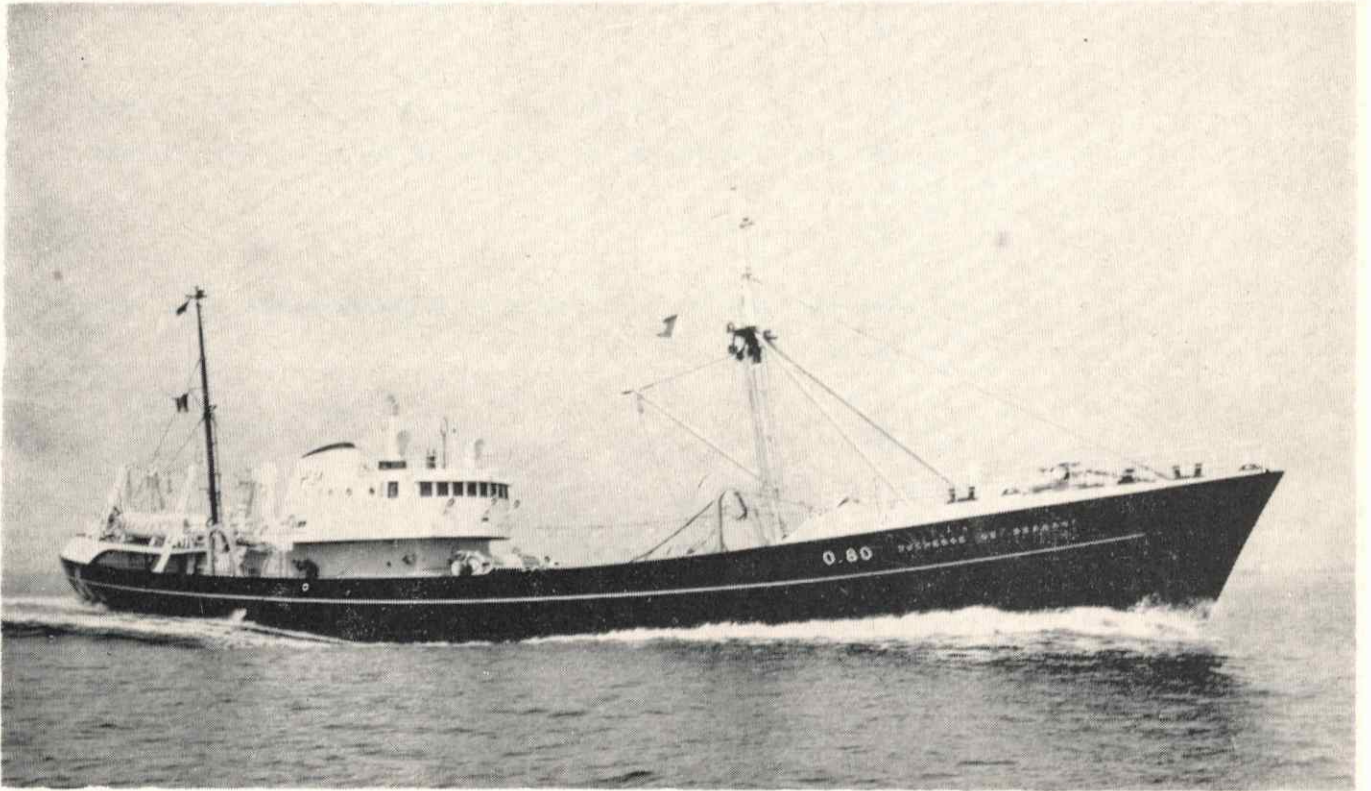
en moeilijkheden van dit bedrijf, want ons bedrijf staat op een keerpunt in zijn geschiedenis tengevolge van :

- de nieuwe eisen die aan de rationele uitbating van het bedrijf worden gesteld
- de aanpassing die moet voortspruiten uit de algemene verandering der territoriale- en visserijlimieten
- de komende strijd die ontstaan zal om stand te houden in het kader der Euromarkt
- de hoogdringende reorganisatie der afzetmogelijkheden en verkoopsorganisaties.

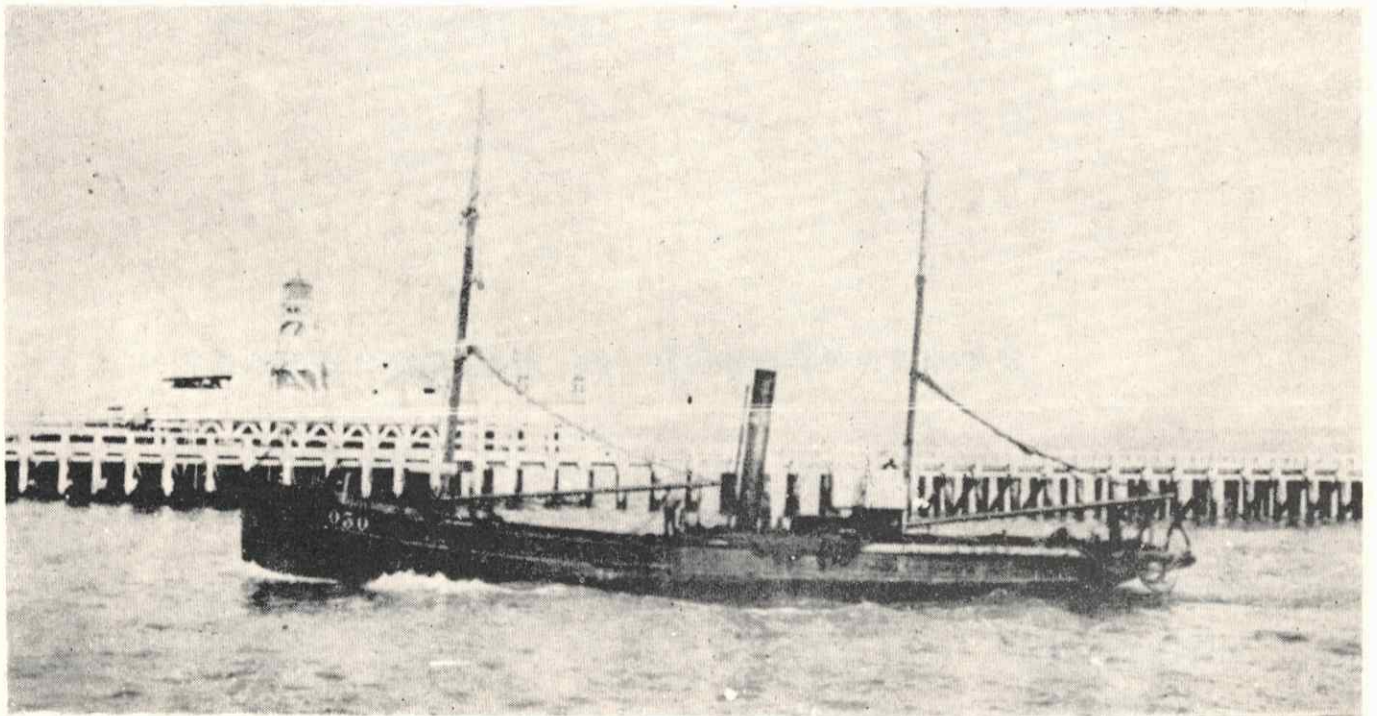
Dit alles samen dwingt ons — heel wat sneller dan ons lief is — naar een grondige verandering en aanpassing van het bedrijf. Wij zijn ervan overtuigd dat de P. à V., nog steeds bezielde door de pioniersgeest die wijlen John Bauwens bezielde en onder impuls van zijn troonopvolger, de heer Raymond Bauwens, dit alles reeds geruime tijd heeft voorzien en juist daarom beide nieuwe treilers thans in haar vloot opgenomen heeft.

Deze eindejaarsuitgave beschouwen we dan ook meteen als een hulde aan :

- de Pêcheries à Vapeur en haar stichter, John Bauwens, in de eerste plaats
 - aan alle pioniers uit de kinderjaren onzer hedendaagse diepzeevloot
 - en aan het hele Belgische visserijbedrijf, dat steeds, in alle omstandigheden het actiefste bedrijf is geweest in het hele Belgische economische apparaat, want het heeft steeds waakzaam moeten blijven en hard moeten werken om niet te verdwijnen.
-



De O.80 « Duchesse de Brabant », een der mooiste en modernste treilers van de vloot.



O.30 « Elisabeth », van John Bauwens, Pottier en C^o

John Bauwens

De geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » verhalen zonder te beginnen bij John Bauwens ware een onvergeeflijke fout. Van heel wat mensen heeft men beweerd en geschreven dat zij hun leven in dienst hebben gesteld van een welbepaald ideaal, van een kunst of van een door hen vooropgezet doel.

John Bauwens was dé man die zijn leven in dienst stelde van onze visserij en van het ogenblik af waarop hij zijn eerste vaartuig bouwde — hij was toen nog géén 17 jaar oud — tot bij zijn overlijden in 1955 (op 89-jarige ouderdom) ieder uur van zijn welgevuld leven — zelfs de oorlogsjaren wijdde aan de ontwikkeling van onze diepzeevisserij en al wat, rechtstreeks of onrechtstreeks, met de visserij verband hield.

Op hem paste, in 1955 — bij zijn overlijden — het Visserijblad zeer terecht de woorden toe van Rabindranath Tagore :

— « De verstandige denkt na over wetenschap en bedrijf alsof hij niet ouder werd en niet had te sterven ».

John Bauwens was een man die alleen op eigen werk en aktiviteit rekende om zijn bedrijf tot bloei te brengen en in stand te houden. Hij was de man die het aandurfde te zeggen :

« Wij vragen géén geld en geen aalmoezen aan de staat. Het is ongezond een bedrijf te doen leven op subsidies, dat is niet de oplossing van onze problemen, wij verlangen enkel van de regering dat zij in haar economische politiek ook rekening houde met de belangen en de vraagstukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid zou geven zichzelf te redden. »

Soms hebben wij wel eens lust om deze woorden, van de man die onze moderne visserij uit de grond heeft gestampt, in reuzenletters te laten in de wolken tekenen, als een publicitair slogan, opdat alle ambtenaars ze zouden moeten zien en overwegen.

John Bauwens werd geboren op 31 maart 1866, uit het gezin van Philippe Jacques Bauwens en Marie Louise Bens. Zijn vader en grootvader waren kapiteins ter lange omvaart. De familie was in 1653 verwant aan Philips van Maestricht en voerde een eigen blazoën. In

1663 werd Roger Bauwens burger van Oostende en van toen af was de familie opgenomen in de geschiedenis der stad en begon zij hier betekenis te krijgen.

Niets leek de jonge John Bauwens voor te bestemmen om een geschiedkundig figuur en voorvechter te worden. Toen hij bijna 17 werd, in 1883, bouwde hij evenwel — samen met zijn broeder — zijn eerste vaartuig, nl. een sloep. Wat door verscheidene mensen als jeugdige overmoed werd beschouwd zou zeer korte tijd later in 1885, als een ernstige bezieling worden bevestigd.

In dit jaar bouwde hij reeds zijn eerste stoomtreiler te Oostende de O.30 « Elisabeth ». Dit vaartuig kon natuurlijk geen enkele vergelijking doorstaan met onze huidige treilers, maar alhoewel het een open, houten romp had, bevatte het toch reeds een « compound » motor, hetgene voor deze tijd als zeer progressief beschouwd moet worden.

Meteen stichtte de negentienjarige pionier de rederij « Bauwens, Pottier & Co » die het vaartuig in uitbating nam.

Het moet zijn dat John Bauwens het vaste voornemen had om het niet hierbij te laten. In hetzelfde jaar gaat hij een vennootschap oprichten met August Van de Walle en beoogt hierbij, behoudens de rederij, ook de uitbating van een eigen zeilmakerij en touwslagerij. Hierdoor bewees hij meteen het commerciële inzicht te bezitten dat van hem later de grote, ongekroonde koning der reders zou maken, door kost- en herstellingsprijzen te drukken door uitbating van eigen ateliers.

De uitzonderlijke aktieve jongeling plaatste in hetzelfde jaar de eerste stoomlier aan boord van de sloep « Naar mijn genoegen » en vestigde meteen de aandacht van andere reders op hem, die deze stoomlier als een revolutionaire nieuwigheid — en sommigen ook wel als een waaghalzerij — beschouwden.

Gedurende elf jaar bleef John Bauwens, Belgisch jongste en stoutmoedigste reder, hard, onverpoosd werken en wroeten, en zeer vroeg reeds — op dertigjarige ouderdom — kon hij overgaan tot de stichting van zijn levenswerk :

De n.v. Pêcheries à Vapeur

DEEL I — 1896 - 1914

De notariële akte luidde :

« Op 13 juni 1896, voor ons, Meester Jules Jacqué, notaris te Brugge, zijn verschenen :
De heren John Bauwens, reder te Oostende,
Prosper Bouckaert, dokter in de geneeskunde te Oostende,
Emmanuel De Cloedt, aannemer van baggerwerken, te Brugge,
Albert Stevens, pleitbezorger bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge,
Gerard Vlietinck, konsul van Chili, te Brugge,
Auguste Van de Walle, reder te Oostende »
deze personen, onder het bezielend impuls van John Bauwens stichten bij deze akte de rederij « Pêcheries à Vapeur », samen met nog enkele andere personen. Kapitaal : 500.000 frank, verdeeld onder 500 bevoorrechte en 500 gewone aandelen.

De Beheerraad luidde :
Albert Stevens, voorzitter ; Emmanuel De Cloedt, ondervoorzitter ; John Bauwens, directeur ; Prosper Bouckaert, Alphonse Benninck en Gerard Vlietinck, leden. Op te merken valt dat ook hier John Bauwens het meest aktieve deel van het werk voor zichzelf nam.

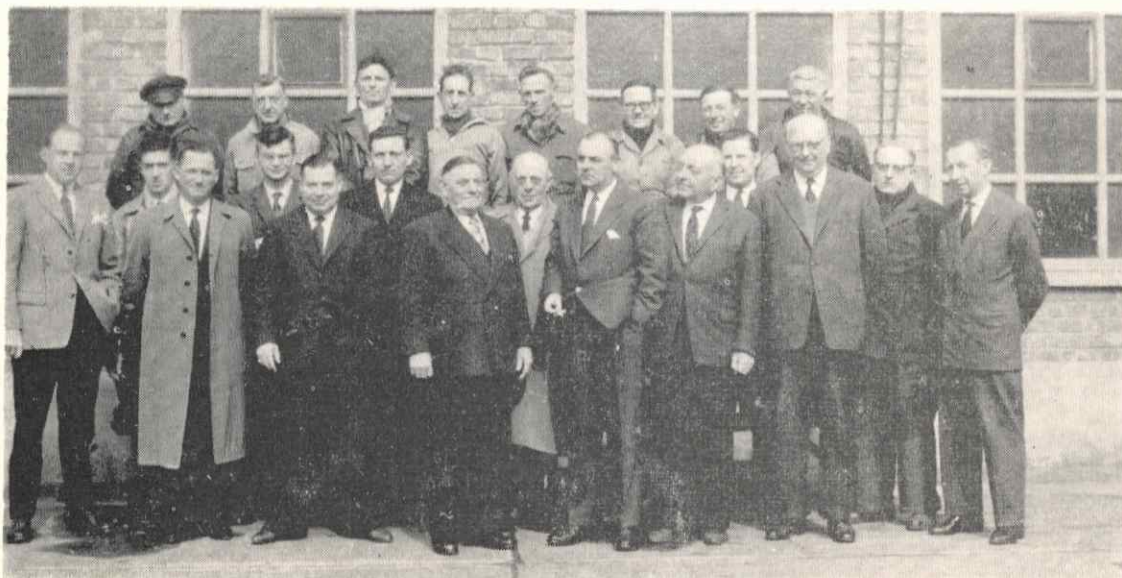
Terloops dient aangestipt dat de « Pêcheries à Vapeur » niet de eerste rederij was die zich op de uitbating van stoomtrawlers ging toeleggen : de rederij Dossaer had reeds in 1884 de « Prima » als dusdanig in de vaart gebracht, maar wel heeft de « Pêcheries à Vapeur », zoals uit het later verloop zal blijken, deze visserij de ontwikkeling bijgebracht die zij nodig had om door te breken.

Bij zijn leiding in de nieuwe vennootschap liet de jonge directeur zich inspireren door een voorbeeld dat hem jaren voor ogen zou blijven : de steeds groeiende ontwikkeling van de stoom- en diepzeevisserij in Engeland. Doordrongen van de enorme verantwoordelijkheid die hij droeg tegenover zijn mede-vennoten was hij er steeds op uit nieuwe verbeteringen aan te brengen aan het exploitatie-apparaat om het hoogste rendement te bekomen maar meteen zeer voorzichtig te blijven wat de voorzorgsmaatregelen op financieel gebied betreft. Hij was er « heilig » van doordrongen dat hij niet alleen met zijn eigen geld, maar ook met dit van anderen werkte en hiervoor verantwoording verschuldigd was. Op zeer korte tijd leerden zijn vennoten en medewerkers hem als dusdanig eerbiedigen en waarderen.

Zijn steeds zoekende geest opende voor hem horizonten die andere, soms eens oudere reders, niet bleken te zien en in 1898 richtte hij de beruchte

« LOFOTEN - EXPEDITIE »

in en vestigde meteen de aandacht van het buitenland op onze plaatselijke nijverheid.



Het personeel van de rederij Pêcheries à Vapeur

De Oostendse « moluwe » of gezouren kabeljauw, had gedurende jaren een stevige reputatie in het hele vasteland. Sinds een tiental jaren evenwel was tengevolge van de uitputting der Noordzee-banken en vooral van de Doggersbank (waar de kabeljauw gedurende de zomer door onze zeilschepen werd gevangen) de « visserij ten zoute » fel achteruit gelopen. In 1877 bedreven 140 schepen deze visserij en brachten 9.500 vaten kabeljauw aan de wal. In 1892 brachten 19 schepen nog slechts 544 vaten aan. John Bauwens wou deze tak van onze nijverheid doen herleven en zond in 1898 twaalf Oostendse schepen en een kuiper naar de Lofoten. Daar kochten zij de grote kabeljauw op en legden ze, volgens de Oostendse methode, in. In totaal stuurden zij 3.500 vaten per vrachtschip naar Oostende, waar elke maandag 3 à 500 vaten publiek werden te koop gesteld. Het experiment kon niet worden herhaald, want de kopers, die wisten dat er nog een enorme reserve bleef, boden geen voldoende prijzen en de zaak rendeerde niet voldoende.

De algemene gang van zaken bij de P.V. liet de bedrijvige directeur evenwel toe bij de eeuwwisseling met fierheid en voldoening op zijn prestaties terug te blikken en men dient hierbij te vermelden dat op dat ogenblik 10 vaartuigen de vlag der rederij voerden :

- O.20 « Alphonse », schipper E. Bailleul
- O.55 « Prosper », schipper Deroo
- O.81 « Emmanuel », schipper Ponjaert
- O.82 « Albert », schipper M. Coopman
- O.85 « Gabrielle », schipper A. Coopman
- O.86 « Isa », schipper C. Poelaert
- O.88 « Bernard », schipper A. Declercq
- O.89 « Gerard », schipper J. Declercq
- O.97 « Marie - Louise », schipper L. De Drie
- O.99 « Pêcheries à Vapeur X », schipper P. Defer

Alleen de O.86 « Isa » was niet in België gebouwd.

Ook de financiële resultaten waren meer dan bevredigend. In vier jaar tijds was een totale bruto-winst van 3.268.817 F geboekt (Vergeet niet dat het hier goudfranken betreft).

De gemiddelde kostprijs van een stoomtreiler bedroeg toen 125.000 F. Deze treilers waren ca. 105 voet lang.

In deze korte periode waren trouwens twee kapitaalsverhogingen te noteren :

- op 21 januari 1897, waarbij het maatschappelijk kapitaal verdubbeld werd ;
- op 24 september 1898, waarbij het kapitaal van 1 naar 1,5 miljoen frank werd gebracht.

Deze kapitaalsverhogingen beoogden steeds de uitbreiding van de vloot door bouw van nieuwe treilers.

Van de voornoemde tien treilers waren er 4 in Brugge besteld. Op 24 december 1897 liep het eerste der vier nieuwe vaartuigen van stapel, de O.20 « Alphonse », weldra gevolgd door de O.81 « Emmanuel », O.55 « Prosper » en O.85 « Gabrielle ». Al deze vaartuigen waren 109 voet lang, 21 voet breed en omvatten 65 netto-ton.

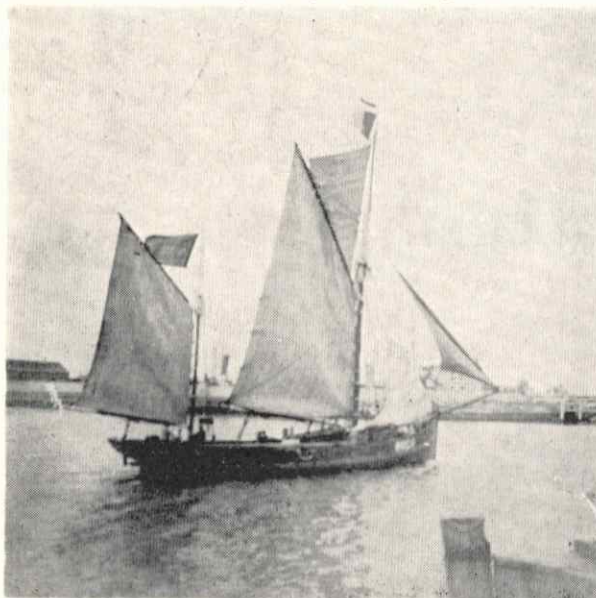
DE NIEUWE EEUW

of althans het begin ervan, zou de bloei der rederij en zijn verdere ontwikkeling geenszins remmen, evenals de aktiviteit van de pionier der moderne zeevisserij : John Bauwens.

Overtuigd van de steeds dringender noodzaak niet alleen de kostprijzen der herstellingen te drukken maar zelf controle te hebben op het uitvoeren der herstellingen stichtte hij in 1900 eigen herstellingswerkplaatsen in de schoot der P.V.. Hierbij is hij de eerste om de auto-geen-lassing toe te passen, bij de aanbouw van stoomketels en toen hebben heel wat « wijzen » weer wijselijk het hoofd geschud en naar het schijnt heeft men toen te Oostende en verder gefluisterd dat hij nu té ver ging. Zoiets kon niet houden en was niet bestand tegen de weerstand die dergelijke ketels moeten kunnen bieden. Maar John Bauwens kreeg gelijk en zij die eerst het hoofd hebben geschud, kwamen toch ook maar eens dichter kijken.

Een der sterkste jaren die John Bauwens en « zijn » rederij ooit beleefden zou het jaar 1906 worden. In dit jaar stichtte hij vooreerst het « Koninklijk Werk Ibis », wier geschiedenis reeds uitgegeven werd en welke wij in een andere bijdrage eens zullen behandelen.

In dit zelfde jaar plaatste hij de eerste marine-motor aan boord van een treiler. Het moet zijn dat hij hierbij niet het volledig akkoord van zijn vennoten genoot, want hij heeft hier in zekere zin op eigen rekening gehandeld, maar kreeg een onverwachte en flinke steun vanwege niemand minder dan Zijne Majesteit Koning Albert.



O.200 « Pionier » van 1906 der rederij John Bauwens en Van de Walle, voorzien van een marine-motor, gift van Koning Albert

Het vaartuig O.200 « Pionier » behoorde toe aan de rederij Bauwens en Van de Walle, dus niet aan de P.V., maar de motor behoorde aan Koning Albert, die meteen zijn belangstelling voor het steeds groeiende bedrijf betoonde en een gevoelig handje toestak om onze vloot naar de modernisatie te stuwen.

En zo betoonde ons vorstenhuis voor het eerst een zeer ernstige belangstelling voor onze visserij, maar dan ook op een zeer originele manier.

Bij de tewaterlating van de « Pionier » vertegenwoordigde Zijne Excellentie baron Ruzette, gouverneur der Provincie, de Koning.

Dit zelfde jaar was ook financieel een volledig succes (we rekenen nog steeds in goudfranks) : de gemiddelde aanvoer per schip bedroeg 105.086,16 F. De O.85 « President Stevens » alleen, besomde 130.479,90 F de acht andere vaartuigen samen 840.689,30 F. Dergelijke opbrengsten waren tot nog toe als « onmogelijk » bestempeld, vooral sinds het verdwijnen der visserij ten zoute.

In 1907 bouwde de rederij de eerste frigo-installatie aan boord van de O.87 « Marcelle ». In 1908 kwam een grondige reorganisatie en wijziging in de schoot van de rederij en van haar uitbating. Een departement « vishandel » werd opgericht om zelf de marktorganisatie in handen te krijgen en in nieuwe banen te leiden. De eerste treilers werden naar de « Witte Zee » en Marokko gestuurd. Anderzijds werd aandacht besteed aan het opvangen van traan-olie van kabeljauw en neemt de vennootschap hiervoor belangen in de « Nordiana ».

In 1910 wordt deelgenomen aan de « Internationale Tentoonstelling van Brussel » en vestigt John Bauwens voor het eerst — langs deze tentoonstelling om — de publieke aandacht op het wezen zelf en de activiteit van onze visserij.

In dit zelfde jaar wordt de haringvisserij hervormd en stuurt hij de eerste vaartuigen met treilnet om haring.

In 1913 plaatst hij, met de Ibis, de eerste radio-apparatuur voor opleiding van marconisten. Hij brengt aldus voor het eerst contact tot stand tussen vissende vaartuigen en de rederij.

De periode 1913-1914 leek geroepen om de rederij tot haar volledige ontplooiing te brengen, ware er niet plotseling de oorlog gekomen. John Bauwens leek zich de nakende dreigingen weinig aan te trekken en bleef steeds even actief en doortastend.

John Bauwens bekomt van de Bulgaarse regering het alleenrecht voor bevissing van zee- en binnenwateren. Hiertoe sticht hij op 22 mei 1914 de « n.v. Pêcheries en Bulgarie » en plaatst er, tot bij het uitbreken van de oorlog, Oostendenaars op de diverse visserijgronden.

In 1913 richt hij een studiereis in voor eventuele uitbating van de visserij in Belgisch Kongo, de O.130 « Jacqueline » vaart af met Oostendenaars naar Kongo (stuurman H. Beuren). Niettegenstaande de onderbreking door de oorlog, zou hier in 1920 de stichting uit voortvloeien (op 10 februari) van de « n.v. Pêcheries à vapeur du Congo Belge ».

In dezelfde periode sticht hij, ten einde zelf voor de nodige ijsbevoorrading te kunnen zorgen en meteen andere schepen te kunnen van ijs voorzien, de S.A. « Froid Industriel » die evenwel tot na de oorlog tot werkloosheid gedoemd zou blijven.

Met John Bauwens ging de Oostendse visserijnijverheid op dit ogenblik een wereldfaam tegemoet. Na van zich te hebben doen spreken op de Loforen, waren er Oostendenaars op alle gekende visgronden, maar ook in Bulgarije en Kongo. Deze opgang werd evenwel plotseling brutaal gestuit door de eerste wereldoorlog, doch ook tijdens deze oorlog zou John Bauwens niet stil blijven afwachten.

RAMPEN

Ieder rederij kent rampen en verliezen en dit zal wel blijven duren zolang de zee bevaren wordt. We hebben in dit eerste deel geen melding gemaakt van de verschillende rampen omdat er vooreerst tot nog toe geen mensenlevens bij verloren gingen en omdat wij het jam-

De O.130 « Jacqueline », bij de afvaart naar Congo, vóór het Zee-station te Oostende.



met vonden de opgangsperiode van de baanbrekende rederij en haar directeur met pioniersbloed, te ontsieren door de ontijdige melding der verliezen. We geven ze daarom hieronder :

Op 8 januari 1899 verging de O.81 « Marie - Louise » om 4 uur 's morgens bij mistig weder op de rotsen bij Berrydale in de Morray Firth.

De O.61 « Emmanuel » die pas op 20 juli 1898 in de vaart kwam, verging reeds op 14 januari 1899 bij de Doggerbank.

Ten oost-noord-oosten van het lichtschip « Borkum » verging op 21 mei 1901 de O.55 bij aanvaring.

Op 29 november 1903 was het de O.83 « Gabrielle » die verdween bij de Doggerbank en in 1906 verging de O.83 « Roi des Belges » voor de Spaanse kust. Achtereenvolgens verloor de rederij nog de O.20 « Alphonse » in 1908, de O.82 « Albert » in 1909 en de O.81 « Emmanuel » die de O.61 verving) in 1911.

De O.86 « ISA » verdween in januari 1912 ten oosten van het licht van Whitby (Engeland) en de O.99 « Pêcheries à Vapeur X » op 9 november 1912 ten zuiden van Beachy Head. John Bauwens legde zich bij geen verlies neer, maar deed de verloren schepen regelmatig en snel vervangen. Toch omvatte de vloot hierdoor bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog een paar schepen minder dan in 1900.

DEEL II — 1914 - 1918

De eerste wereldoorlog zou voor John Bauwens aanleiding zijn om zijn onvermoeibare aktiviteit op een ander terrein te verleggen en daarmee te bewijzen dat ook in de oorlogsjaren de visserij een belangrijk bedrijf kon blijven. Voor een paar van zijn schippers zou het aanleiding worden om van zich te doen spreken door het beleven van belangrijke wapenfeiten, waar ze — met ongewapende vaartuigen — glansrijk uit terug keerden.

Bij het uitbreken van de oorlog lag zowat de hele vloot te Oostende aan de kade en was de O.130 op terugweg uit Kongo. Tijdens een drukke bespreking op het stadhuis beslisten reders en overheden de uittocht naar Engeland te organiseren en de vaartuigen niet te laten liggen tot de vijand er eventueel schade kon aan berokkenen. Deze uittocht stelde evenwel nieuwe problemen. Niet iedereen had lust om zich tijdens de oorlogsgebeurtenissen op zee te wagen en de vrees voor de Duitse U-boten hield heel wat bemanningsleden thuis, zodat er vooreerst naar nieuwe bemanningen moest uitgekeken worden. De onzekerheid dwong de reders ook om het maksimum te bunkeren en heel wat meer reserve-materiaal aan boord te nemen dan gebruikelijk, waardoor de schepen reeds meer belasting kregen dan anders.

John Bauwens organiseerde de uittocht van zijn vloot systematisch en met veel overleg. Op 5 september 1914 vertrok de O.87 « Emmanuel » met opdracht te vissen en te lossen in Milford Haven. Op 6 september vertrok de O.81 « Isa » met opdracht te vissen en in Swansea te verkopen. Op 8 september vertrok de O.85 « President Stevens » met bestemming Milford Haven, dezelfde dag gevolgd door de O.83 « Marcelle ». Op 9 september waren het de O.82 « Gaby » en de O.131 « John » die naar Milford Haven afvaardigen. De O.97 « Marie Louise » vertrok gelijktijdig doch kreeg opdracht eerst te gaan vissen en in Engeland te verkopen. Op 23 september liep de O.87 « Emmanuel » terug binnen van de visserij, doch vertrok reeds de volgende dag naar Milford Haven met aan boord familieleden der bemanning. Intussen had het Belgisch leger Antwerpen ontruimd. Op 15 oktober liep het bericht binnen dat de O.87 veilig Milford Haven had bereikt.

Op 13 oktober voer de O.130 « Jacqueline » uit, met aan boord niet minder dan 500 vluchtelingen, die merendeels in Folkestone aan land werden gezet, waarna het schip doorliep naar Milford haven om er zich bij de andere treilers der vloot te voegen.

En toen kwam voor John Bauwens weer de gelegenheid zijn organisatietalent te laten blijken, waarbij hij de hele visserij weer organiseerde, eerst van uit zijn burelen in « Pinmore Villa » langs de Waterloo Road te Milford Haven en daarna vanuit « Wellington House ».

Het werd niet zijn Waterloo, maar veeleer vestigde hij zich daar een roem, deze van de befaamde Wellington waardig.

De heersende moeilijkheden, voortspruitend uit de chaotische toestanden, zouden iedereen tot kalmtte hebben aangezet, maar niet John Bauwens. Steigende kosten, de dreiging van opeising als patrouille-schepen, steeds verder doorgedreven mobilisatie die zijn bemanningen steeds liet wisselen, niets hield hem tegen. Integendeel, hoe eer zijn schepen hun nut bewezen, des te sneller zou de opeising afnemen, en het was hij die de overheden dwong hem en zijn kollegas, de andere uitgeweken reders, toe te laten de visserij verder te beoefenen.

Het werden vier jaren met dreigend gevaar, afwisselend met gunstige exploitatie.

In die vier jaar moeten we vooreerst onze vissers en schippers de eer gunnen die hen toekomt, en U het relaas geven van hun :

WAPENFEITEN

En hier citeren we U, omwille van de juistheid der weergave, een passage uit de documentatie van de heer Marcel Poppe. Deze passage luidde :

« Tijdens de oorlog werden door de schepen van de P.V. niet alleen belangrijke bijdragen geleverd tot de bevoorrading van de geallieerde naties, maar werden tevens verschillende wapenfeiten in het gulden boek van de rederij opgetekend. Al deze feiten vermelden zou te ver leiden :

Enkele er van dienen nochtans aan de vergetelheid onttrokken.

De reeks werd ingeluid op 26 mei 1915, toen de O.130 « Jacqueline », onder bevel van schipper Arsène Blondé, de bemanning van het getorpedeerde stoomschip « Morwenna » ter hulp snelde. Op haar beurt werd de O.130 door de duikboot aangevallen. De niet bewapende treiler zette onmiddellijk koers recht op de duikboot af, met de bedoeling haar door rammen tot zinken te brengen. Door snel duiken wist de onderzeeër te ontkomen. De « Jacqueline » redde daarop 29 leden van de bemanning van de « Morwenna ».

Twee jaar later, op 16 juli 1917, had de O.130 « Jacqueline » - die intussen tot O.140 « Raymond » was herdoopt, opnieuw een ontmoeting met een duikboot. Steeds onder bevel van kapitein Arsène Blondé vocht de treiler samen met de « M.F. 12 Assama » een duel uit met een duikboot, die hen met zijn boordwapens aanviel. De treiler « Assama » ging daarbij verloren, de O.140 wist in de mist te ontkomen.

In de loop van december 1917 hadden ook nog de O.81 « Isa » onder bevel van schipper Louis Dedrie, en de O.131, gevoerd door Pierre Pincket, vuurgevchten met duikboten.

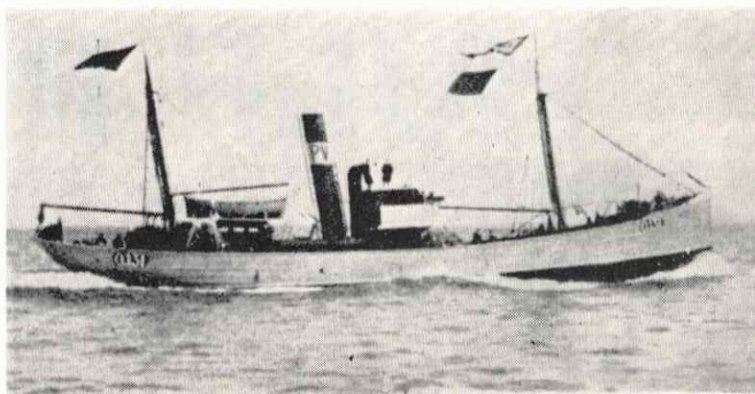
Een bijzonder hevige strijd werd op 21 maart 1918 uitgevochten met een duikboot door de O.85 « Président Stevens » en de O.120 « Baron Ruzette » van de Pêcheries d'Islande. Onthaald op het vuur van de boordwapens van beide treilers, brak de duikboot het gevecht af. In totaal werden gedurende de oorlog niet minder dan 325 leden van bemanningen van koopvaardij schepen door treilers van de Pêcheries à Vapeur gered.

Bovendien werden 3 koopvaardij schepen die in nood verkeerden naar een veilige haven opgesleept. De O.85 « Président Stevens » genoot de eer het grootste aantal mannen met één enkele tussenkomst te hebben gered door op 29 juni 1915 niet minder dan 125 man van het getorpedeerde stoomschip « Armenian » aan boord te nemen ».

Totdaar de heer Poppe.

ORLOGS - VERLIEZEN

Tijdens de oorlogsjaren verloor de « Pêcheries à Vapeur » twee schepen, waarbij slechts van één kan beweerd worden dat dit geschiedde tengevolge van oorlogsfeiten. Op 30 januari 1917 werd de O.83 « Marcelle » door een duikboot getorpedeerd. De bemanning kon zich in de reddingsboot in veiligheid brengen, zodat hierbij nog zelfs geen levens verloren gingen.



De O.131 « John »

De O.131 « John » ging verloren op 3 januari 1918 bij een aanvaring met de O.55 « Comte Horace van der Burgh » behorende aan de « Pêcheries d'Islande ». Zes bemanningsleden verloren hierbij het leven. Sinds haar stichting was dit de eerste maal dat de « Pêcheries à Vapeur » mensenlevens te betreuren kreeg.

Over het algemeen kon dus niet beweerd worden, dat de « Pêcheries à Vapeur » met zware verliezen uit de oorlog kwam.

Niettegenstaande de moeilijke omstandigheden, was het bilan der werkzaamheden niet ongunstig, slechts één vaartuig ging tengevolge van oorlogsomstandigheden verloren en de zes mensenlevens die te betreuren vielen, waren het ook niet aan vijandelijke handelingen te wijten.

Van de acht schepen die samen de in 1914 uitgeweken vloot vormden, bleven er zes over, die in 1919 de thuishaven vervoegden.

Het waren de :

- O.81 : « Isa » gebouwd in 1912,
- O.82 : « Gaby » gebouwd in 1909,
- O.85 : « Président Stevens », gebouwd in 1905,
- O.87 : « Emmanuel » gebouwd in 1912,
- O.97 : « Marie-Louise » gebouwd in 1900,
- O.140 : « Raymond » gebouwd in 1910 (vroeger O.130 « Jacqueline »).

DEEL III

TUSSEN TWEE OORLOGEN

Er wordt nogal eens van zeven vette en zeven magere jaren gesproken. In de geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » vinden we, voor wat het gedeelte tussen de twee wereldoorlogen betreft, twee perioden van negen jaar elk, de eerste voorspoedig de tweede periode echt zware crisisjaren.

De voorspoed van de rederij zou nog duren tot in 1929, maar verder zullen we zien, dat daarna het tij plots gekeerd leek, want na de crisisperiode van 1930 tot 1939 komt dan ook de tweede wereldoorlog, die voor de rederij helemaal niet verliep zoals de periode 1914 — 1918, maar een echt rampzalige geschiedenis werd.

We weten wellicht allen dat een heraanpassing na een oorlog steeds een massa moeilijkheden oplevert, want dat elke oorlog de economische omstandigheden waarin 's lands bedrijvigheden zich moeten ontwikkelen, dusdanig grondig wijzigt dat er van eenvoudig « herbeginnen » waar men is uitgescheiden, geen sprake kan zijn.

In het geval van de « Pêcheries à Vapeur » was het trouwens geen herbeginnen aangezien het bedrijf tijdens de oorlogsjaren vanuit Engeland verder werd uitgebaat, doch weer in het moederland terug, dat door de vijandelijke handeling zwaar was getroffen, waren de omstandigheden waarin opnieuw diende gewerkt te worden weer totaal verschillend van deze die men in Engeland had gekend.

John Bauwens, voor de oorlog de belangrijkste en meest dynamische reder der Belgische visserij, had zich in Engeland prachtig weten te organiseren. Thans moest hij weer zijn werkwijze aan andere omstandigheden aanpassen.

Niet alleen voor hemzelf, maar ook voor zijn personeel en vennoten was het een geluk, dat deze man een buitengewone scherpzinnigheid bezat en over de mogelijkheid beschikte om de komende ontwikkelingen te voorzien en aan te voelen.

Vóór de eerste oorlog kende hij slechts onbelangrijke concurrenten, waarvan de sterkste de rederij Aspeslagh was, gesticht in 1906. De rederijen « Pêcheries d'Islande », gesticht in 1906 ; « Delta », gesticht in 1908 ; en « Pêcheries du Nord », gesticht in 1913 ; waren bij het uitbreken van de wereldoorlog nog niet tot hun volle ontplooiing kunnen komen.

Na de wereldoorlog evenwel schoten de nieuwe rederijen als paddestoelen uit de grond. Wat begrijpelijk en menselijk is, gebeurde : het ging de « Pêcheries à Vapeur » nu al zoveel jaren vóór de wind, dat de nieuwe concurrenten zich allen op de stoomvisserij gingen toeleggen.

In 1919 werden de « Pêcheries des Flandres » en de « Pêcheries à Vapeur Zeester » gesticht ; in 1920 kwam de « Union des Pêches Maritimes » in de bijvoegsels van het Staatsblad, gevolgd in 1921 door de « Armement Ostendais » en de « S.A. Noordzee ».

In 1923 kwam de « Pêcheries Ostendaises » voor de pinnen en deze nam meteen de rederij « Aspeslagh » over.

Geen enkele zou dezelfde bloei kennen als de « Pêcheries à Vapeur » en behalve de « Armement Ostendais », heeft geen dezer concurrenten de crisis 1930-'39 overleefd.

Gedurende enkele jaren ging de strijd om het overwicht, voor zover hiervan sprake kan zijn, tussen de « Pêcheries à Vapeur » en de « Armement Ostendais ». Deze laatste lukte er zelfs gedurende enkele jaren in de « Pêcheries à Vapeur » te overvleugelen, vooral rond 1925. Nochtans zouden John Bauwens en « zijn » rederij na de crisis, in 1939 weer de groot-meesters van de Belgische zeevisserij zijn.

John Bauwens voelde direkt aan, dat hij, om zijn positie te handhaven, de vloot van de « Pêcheries à Vapeur » moest moderniseren en nog steeds even vooruitstrevend als in de jaren vóór de eerste wereldoorlog, hervatte hij de studie van de motorvisserij, zich steunend op de ondervindingen die hij vóór 1914 opdeed met de « Pionier ». Hij begon eerst met het toepassen van de motorvisserij op de vaartuigen met beperkte aktiestraal, maar vatte ook meteen het probleem aan betreffende de diepzeevervisserij en bekeek het vanuit al zijn aspecten en standpunten.

Uiteindelijk dierf hij de stap wagen en het was in 1929 dat hij de belangrijkste daad stelde, die ooit werd gewaagd om de diepzeevervisserij in haar wezen te veranderen : hij voegde aan zijn vloot de eerste diepzeetreiler met motoraandrijving toe : de O.89 « Freddy ».

Een tweede stap in de richting van de volledige en zelfs vooruitstrevende modernisatie der Belgische diepzeevloot zou volgen in 1935, bij het lanceren van de O.88 « John », destijds de modernste treiler die ooit iemand zich had durven voorstellen.

Deze initiatieven van de meest vooruitstrevende reder die wij toen in ons land hebben gekend, zou de volledige modernisatie van onze gehele Belgische vloot ten gevolge hebben.

Vóór hij het zover kreeg, heeft John Bauwens eerst evenwel nog heel wat te doen gekregen, zodat wij thans terug overgaan tot de chronologische volgorde der geschiedenis om een klaarder beeld te krijgen in de periode tussen beide oorlogen.

En vermits wij zoëven hebben geschreven dat tussen beide data twee goed en absoluut verschillende periodes liggen :

a) de periode van voorspoed, gaande van 1920 tot 1929 ;

b) de crisisjaren van 1930 tot 1939,

zo zullen we ook volgend overzicht aldus indelen.

HET GAAT HEN STEEDS VOOR DE WIND

Het eerste dat John Bauwens na de oorlog bereikte, was een nieuwe kapitaalsverhoging, die er trouwens, gezien de noodzaak de vloot aan te vullen en de nieuwe basiswaarde van het geld, wel nodig leek. Op 10 mei 1920 werd het maatschappelijk kapitaal opgevoerd tot 3 miljoen.

Van het systeem om zelf schepen te laten bouwen, werd afgezien en thans kocht men liever in het buitenland pas gebouwde schepen. Wellicht is dit geschied met het doel de vloot sneller weer aan te vullen en waren de omstandigheden waarin in ons eigen land op dit ogenblik gewerkt moest worden, minder gunstig voor een snelle bouw op eigen werven.

Op 8 februari kwamen twee treilers de vloot vervoegen, nl. de O.86 « Ady » en de O.83 « Philippe ». Deze waren in 1918 in Engeland gebouwd en werden van de eigenaars afgekocht.

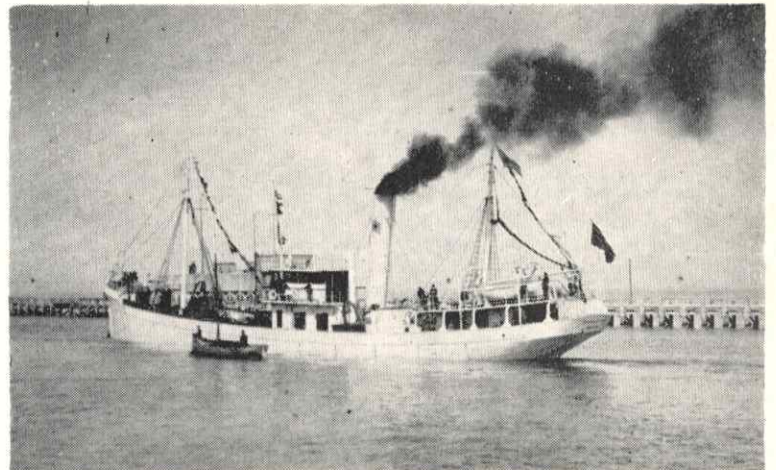
1921 was trouwens weer een « boerenjaar » voor John Bauwens. Hij dreef de bedrijvigheid ten top en zo ontstonden :

Op 19 april 1921 de « Caisse d'assurance et de retraite ». Deze werd opgericht ten voordele van het personeel en jaarlijks ging een deel van de maatschappelijke winst het fonds van deze nieuwe instelling vervoegen.

Het stichten van een dergelijke verzorgingsorganisatie in het belang van zijn personeel getuigt, dat John Bauwens niet alleen als handelaar en nijveraar een vooruitstrevend figuur was, maar tevens op sociaal gebied op zijn tijd vooruit liep, terwijl hij er groot belang aan hechtte, zijn personeel zo lang mogelijk te kunnen in dienst houden en een vast kader te vormen door hen voordelen toe te kennen die groeien naar gelang het aantal jaren dienst.

De « Froid Industriel » werd reeds in 1913 gesticht maar was tengevolge van het uitbreken van de oorlog niet verder gekomen dan het « ontwerp-stadium ». Vanaf 1920 werd er de hand gelegd aan de verwezenlijking van het ontwerp dat in 1921 vaste vorm kreeg en in bedrijf kwam.

Zoals reeds vroeger geschreven, werd op 10 februari 1920 de « Pêcheries à Vapeur du Congo Belge » gesticht. In september van hetzelfde jaar vertrok de O.130 « Boula Matari » — een reuzentreiler voor zijn tijd — naar Kongo om er de visserij te beoefenen.



Vertrek van de « Boula Matari » in september 1920 naar Congo

De uitbating van de visserij aldaar leverde evenwel niet de gewenste resultaten op en in 1924 werd dit vaartuig verkocht aan de N.V. « La Morue française et Pêcheries de Fécamp ».

Op 8 september 1922 stichtte het bestuur van de « Pêcheries à Vapeur », in samenwerking met de andere bestaande rederijen, twee coöperatieve verenigingen, die er vooral op gericht, waren de uitbatingskosten te drukken.

Het waren de « Assurance mutuelle maritime » waardoor de eigen zeevaart- en visserijrisiko's zouden verzekerd worden ; « Industrielle des Pêcheries », herstellings- en onderhoudswerkhuizen voor visserijvaartuigen.

In 1923 werd een nieuwe treiler aan de vloot toegevoegd : de C.88 « John » een stoomtreiler van 278 Brt. en 480 hp. Deze was in 1918 gebouwd op de werven Cook, Welten en Gemmel te Beverley.

Te Langerbrugge werd een treiler besteld met een motor 100 pk.

Daarna lezen we in het verslag van de algemene vergadering gehouden op 15 april 1924 :

« De studie en proefnemingen met marinemotoren, die onze directie sinds lange jaren en zelfs reeds vóór de oorlog, ondernam en tot vóór kort doordreef, alsook deze van de mogelijkheden die uit de in gebruikname van een gemengde treiler, hebben ons doen besluiten dergelijk modern visserijmateriaal in gebruik te nemen. De resultaten die uit de proeven voortvloeien, zijn onbetwistbaar en hebben ons doen besluiten tot het bouwen van dit nieuwe type treiler, waarvan de details en eigenschappen door onze zorgen uitgestippeld werden. Dit besluit werd genomen om over materiaal te beschikken, dat zo goed mogelijk rendeert.

Het is nutteloos te onderlijnen dat, zo de resultaten verder gunstig blijven, wij geleidelijk zullen overgaan tot het in gebruik nemen van dit nieuwe type treilers ».

Dit nieuwe, naar tijdsbegrippen « revolutionnaire » vaarttuig, werd in juni 1924 in de vaart gebracht onder de naam O.89 « Anny ».

Kort daarop werden nog twee stoomtreilers gekocht in Engeland, de O.75 « Albert » en de O.76 « Prosper ». Beiden waren in 1918 gebouwd te Paisley.

Tengevolge van de schitterende resultaten met de O.89 bereikt, werd een tweede motortreiler van hetzelfde type besteld.

Deze nieuwe eenheid werd de O.85 « Marcelle » en kwam in mei 1925 in de vaart.

De oude « President Stevens », gebouwd in 1905, werd in hetzelfde jaar verkocht aan mevrouw Yvonne Carrémartrand, reder te Boulogne. Dit was de eerste maal dat de « Pêcherie à Vapeur » een van haar treilers verkocht. Dit geschiedde op 11 augustus 1924.

Op 18 oktober werd, zoals reeds aangehaald, de « Boula Matari » verkocht, die in feite tot de zustermaatschappij « Pêcherie à Vapeur du Congo Belge » behoorde.

Het tweede vaarttuig van de thuisvloot, dat verkocht werd, was de O.97 « Marie-Louise ». Op 30 juni 1923 ging het de vloot « Malahiende et Meunier » te Boulogne vervoegen.

In 1926 werden vier grote stoomtreilers aangekocht : de O.97 « Jacqueline », O.98 « Marie-Louise » en O.99 « Jeanne » allen in 1918 te Toronto gebouwd en hebbende elk 258 brt. en 500 pk. Ze kwamen samen met de O.80 « Duchesse de Brabant » (302 brt. en 580 pk.) het aantal eenheden opdrijven. De « Duchesse de Brabant » was in 1915 te Selby gebouwd.

In 1926 stichtten de beheerders van de Pêcherie à vapeur, samen met enkele andere reders de maatschappij « La Marée fraîche », ten einde de vishandel te hervormen en te vulgariseren. Hoe lofwaardig ook, toch mislukte deze eerste poging volledig.

De sociale omwentelingen en evoluties die na de eerste wereldoorlog ontstonden in de werkliedenmiddens, hadden ook op de uitbatingkosten van de Belgische rederijen hun druk laten voelen. In 1926 brak in Engeland een maandenlange, verbeterde staking uit in de koolmijnen. Het onmiddellijk gevolg was een ongehoorde stijging van de prijzen der kolen en dus ook van de bunkercolen.

Onze reders waren als gevolg hiervan verplicht enkele van hun schepen tot voorlopige werkloosheid te doemen.

Voor dit probleem geplaatst, besloot John Bauwens, ten einde het opleggen van deze vaartuigen en het werkloos worden van zijn personeel te voorkomen, enkele vaartuigen vanuit Engeland te exploiteren. Door de stijgende visprijzen in dit land, werd zulks mogelijk en kon een grote financiële en sociale ramp in onze visserij vermeden worden.

De Oostendenaar A. Deroo kocht in 1928 de motortreiler « Anny » van de « Pêcherie à Vapeur » en herdoopte dit vaarttuig tot « Astrid ». De geschiedenis vertelt ons niet of hij deze naam koos om tenminste de beginletter van de vroegere naam uit te sparen.

In dezelfde periode nam de P.V. de O.177 « Commandant Bulfinck » over van de « Compagnie Belge de Pêcherie Maritimes » waarin zij sterke belangen bezat.

In 1929, vlak vóór de grote crisis, werd besloten tot de verdere modernisatie van de vloot over te gaan.

In het verslag van de beheerraad, vergaderd op 16 augustus 1928, lezen we o.m. het volgende :

« Wij achten ons verplicht U kennis te geven van de wijzigingen die wij aan de vloot willen toebrengen en waartoe sedert de sluiting van het boekjaar 1928 werd besloten.

De raad heeft een nieuwe motortreiler op stapel doen zetten, die groter zal zijn dan het type « Anny ».

Wij willen meteen een tweede nieuwe eenheid in de vaart brengen van het nieuwe type der grote motortreilers.

De raad vertrouwt er op dat U volledig akkoord zult zijn met haar besluiten, waaruit volgt dat de praktische uitbating der marinemotoren, sinds jaren bestudeerd en gevolgd, verder doorgedreven moet worden. »

Het gold hier de O.207 « Windroos », in 1918 te Toronto gebouwd, eigendom van de « Pêcheries d'Islande » en door deze laatste aan de P.V. verkocht. Het vaartuig vervoegde de vloot van de P.V. onder de naam O.89 « Freddy », nadat het van stoom- tot motortreiler was omgebouwd, door het plaatsen er op van een motor Deutz van 550 pk. Het kwam in de vaart tegen einde 1929.

Ook de nieuwe maar kleinere motortreiler O.81 « Annie » voorzien van een Deutz-motor van 150 H.P. kwam rond dezelfde periode in de vaart. Opmerkelijk was de O.89 « Freddy ». Tot nog toe was te Oostende geen enkele grotere treiler uitgebaat en gelijktijdig was het de eerste echte diepzetereiler die met een marine-motor uitgerust was.

Door deze treiler werd voor het eerst bewezen, dat de diepzeevisserij niet uitsluitend aan stoomvaartuigen zou blijven voorbehouden. De O.89 bevatte nog een paar andere détails die de aandacht opeisten : De vislier werd gedreven door een « A.C.E.C. » motor, in de machinekamer geplaatst onder Ward-Leonard schakeling en gevoed door een dynamo welke rechtstreeks door de hoofdmotor werd gedreven.

En zo komen we vlak bij de crisisjaren.

Nooit heeft de rederij « Pêcheries à Vapeur » een dergelijke uitbreiding gekend als op het einde van het jaar 1929. De vloot was een der modernste van Europa en telde 16 eenheden, waarvan reeds drie met marine motoren werden aangedreven. Bij de jaarswisseling 1929-1930 omvatte de vloot van de P.V. :

O.75 « Albert » 1918 S.T.
O.76 « Prosper » 1918 S.T.
O.80 « Duchesse de Brabant » 1915 S.T.
O.81 « Annie » 1929 M.T.
O.81 « Isa » 1912 S.T.
O.82 « Gaby » 1909 S.T.
O.83 « Philippe » 1918 S.T.
O.85 « Marcelle » 1925 M.T.
O.86 « Ady » 1917 S.T.
O.87 « Emmanuel » 1912 S.T.
O.88 « John » 1918 S.T.
O.89 « Freddy » 1918 M.T.
O.97 « Jacqueline » 1918 S.T.
O.98 « Marie - Louise » 1918 S.T.
O.99 « Jeanne » 1918 S.T.
O.140 « Raymond » 1910 S.T.

NOTA'S :

Op dit ogenblik was de O.81 « Isa » in feite reeds buiten gebruik en waren er onderhandelingen over de verkoop ervan, aan gang.

De O.89 « Freddy » was gemotoriseerd — zoals reeds gezegd — in 1929.

De O.140 « Raymond » was vroeger de O.130 « Jacqueline ».

E E N R A M P

Om deze eerste periode van het « entre deux guerres » af te sluiten, is er nog een ramp te noteren. Gelukkigig maar één ramp, doch hierop gingen drie mensenlevens verloren. De pas aangekochte O.177 « Commandant Bultinck » verging op 2 oktober 1929.

RAMPEN 1930-1939

In de periode 1930 — 1939 kende de P.V. slechts twee rampen. Het is op zichzelf reeds teveel, doch indien we denken aan de gevaren, die op zee steeds dreigen en de moeilijkheden die reeds ontstonden uit de krisistoestanden, dan mogen we gerust beweren, dat langs die zijde de rederij voor erger gespaard bleef.

Op 15 februari 1932 strandde de O.99 « Jeanne » op de rotsen van Kelder Steel Recief en verloor hierbij drie opvarenden. De stormen die toen woedden, maakten een direkt ingrijpen onmogelijk en gedurende weken moest men wachten om het vaartuig te kunnen naderen. Toen was de schade reeds zo groot, dat het schip als volledig verloren diende beschouwd te worden.

Op 17 april 1927 was het de O.80 « Duchesse de Brabant » die verloren ging. Op thuisreis van de visgronden bij IJsland zonk het vaartuig bij de Faroë-eilanden, zonder evenwel mensenlevens te verliezen.

Daarmee werd deze periode afgesloten.

B. 1930 - 1939

HET TIJ KEERT

In alle geschiedenissen, of het nu deze der volkeren, der mensen op zichzelf of der grote en kleine firma's is, komen er minder voorspoedige periodes voor.

Alles bij elkaar genomen was het de « Pêcheries à Vapeur » en de promotor van de rederij, John Bauwens, nu al sinds de stichting op 13 juni 1896, lekker voor de wind gegaan.

De sociale en economische evoluties die de oude en nieuwe wereld rond de jaren 1930 begonnen door te maken en in de grond de aanleiding zouden worden tot de tweede wereldoorlog, zouden ook hun invloed op de verdere bedrijvigheid van onze zeevisserij laten gelden. Dit mag ons helemaal niet verwonderen en ons komt het meteen voor, alsof juist in de crisisjaren 1930 — 1939 John Bauwens tenvolle heeft kunnen bewijzen, dat zijn schrandtheid en doorzicht uitzonderlijk waren.

De voorzichtige financiële politiek die hij steeds huldigde en naleefde, hadden de rederij toegelaten reserves aan te leggen die hen thans enorme diensten zouden bewijzen. Zijn absoluut heldere en onschatbare handigheid om zich aan de tijdsomstandigheden aan te passen en er het beleid van zijn vennootschap naartoe te richten, zouden hem tevens een grote steun zijn.

Beide feiten samen hebben het mogelijk gemaakt dat de « Pêcheries à Vapeur » niet alleen het hoofd boven water hield, maar bij het einde van de crisisperiode « de » modelrederij was die ze steeds is geweest.

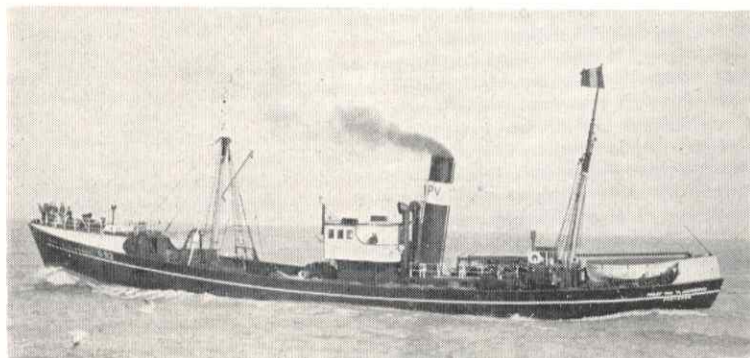
Wel mogen we aanvaarden, dat deze crisis de absolute modernisatie van onze visserijvloot heeft vertraagd en deze — zonder crisis — bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog wellicht de modernste van West-Europa zou geweest zijn.

Vergeeten we hierbij niet, dat de crisis kwam toen de vloot van de P.V. in volle modernisatie en aanpassingsvermogen was.

Tot einde 1934 worden de oudere vloot-eenheden stelselmatig verkocht en de crisis heeft wellicht er toe bijgedragen het rythme van deze verkoop te verhaasten. Er zal evenwel tot in 1935 gewacht moeten worden vóór er weer, aan geleidelijke uitbreiding kan worden gedacht. En zelfs in dit jaar was een vlootuitbreiding een stoutmoedige zet waar heel wat andere reders zuchtend en sceptisch tegen opkeken.

We zullen meteen zien dat deze wijzigingen in de vloot niet zozeer opvallen door de hoeveelheid als wel door de aard van de nieuwe vaartuigen.

Nog steeds trouw aan het voorgenomen vernieuwingsprogramma, werden in het eerste crisisjaar (1920) de vier laatste treilers die dateerden van vóór de eerste wereldoorlog, verkocht, terwijl twee nieuwe treilers in België werden op stapel gezet.



De O.92 « Graaf van Vlaanderen »

Op 28 januari 1930 ging de O.140 « Raymond » over naar de rederij Th. Davidson te Aberdeen. Deze rederij nam op 24 maart van hetzelfde jaar ook nog de O.81 « Isa » en de O.82 « Gaby » over.

De O.87 « Emmanuel » werd op 14 juni 1930 aan de rederij R. Foliot te Dieppe verkocht.

Bij Beliard and Crighton werd te Oostende in deze zelfde periode een nieuwe treiler gebouwd : de O.82 « Raymond », die zee koos in februari 1931.

De tweede nieuwe treiler, O.87 « Gaby », gebouwd bij Boel te Temse, vatte zijn eerste reis aan in januari 1931.

Beide schepen waren absoluut overeenstemmend wat tonnage en motor betrof : 131 brt. en motor « Deutz » van 249 pk.

De O.86 « Ady » werd aan een Franse rederij verkocht in de loop van hetzelfde jaar.

In 1932 werd de eerste Belgische marinemotor « Carels » aan boord van een treiler ingebouwd. Het was de O.85 « Marcelle » die werd omgebouwd en aldus zijn stoommachine zag vervangen door een marinemotor van 150 pk.

De crisis groeide evenwel verder en werd zo scherp, dat de Belgische regering moest ingrijpen en in juli 1932 de kontingentering van visinvoer afkondigde. Aldus werd een langzame verbetering in het

bedrijf bereikt, en dit was net op het nippertje, want verscheidene vaartuigen lagen reeds sinds maanden met hun kiel op het droge en talrijke faillissementen werden gekend.

De verkoop van vaartuigen die verouderden, ging verder. In november 1933 kwam de O.88 « John » aan de beurt, in 1934 gevolgd door de O.83 « Philippe ».

Verdwenen de oudere vaartuigen uit de vloot, ook de mensen bleven niet steeds dezelfde. In 1934 betreurde de rederij het overlijden van haar eerste voorzitter, Albert Stevens. Zijn zetel werd daarop bezet door zijn zoon, de heer Georges Stevens.

Midden in de crisisjaren kwam voor Oostende toch een lichtpunt en zelfs een zeer belangrijke gebeurtenis. **De nieuwe vissershaven werd op 15 september 1934 ingehuldigd en in gebruik genomen.**

Deze verandering spoorde heel wat reders aan om hun vloot aan te passen en er kwam terug een vlaag optimisme in het plaatselijk visserijbedrijf. Heel wat moderne treilers werden besteld en gebouwd. Het was ingenieur Childsky die op de ontwerpen een grote invloed uitoefende. Het merendeel der nieuwe treilers werd naar zijn plannen en ontwerpen gebouwd.



De O.83 « Prince de Liège »

Met de nieuwe vissershaven verhuisde ook de rederij. Haar kantoren en magazijnen werden van de Vindictivelaan nr 5, overgebracht naar de Rederijkaai, langs de nieuwe vissershaven. Voor de Oostendenaars is dit nutteloos, maar voor de vreemdelingen en buitenstaanders is het wellicht wel nuttig hier even te onderlijnen dat de Rederijkaai thans « Hendrik Baelskaai » heet, naar de naam van de minister en later gouverneur Baels, die zeer veel voor de visserij heeft gedaan.

Nu de nieuwe instellingen toelieten het rendement op te drijven en gemakkelijker te werken, besloot ook de directie van de « Pêcheries à Vapeur » verder door te bijten en gaf in 1934 aan de werf Boel, te Temse, opdracht een nieuwe treiler te bouwen. Het werd de O.88 « John », 197 brt., die in 1936 in de vaart kwam, gedreven door een motor « Carels » van 500 pk.

Dit nieuwe vaartuig was naar opvatting zodanig modern en technisch « volmaakt », dat binnen- en buitenlandse belanghebbenden er al hun aandacht aan wijdden. Het tijdschrift « Wandelaer - Sur l'Eau » van oktober 1938 publiceerde over dit vaartuig een zeer opgemerkte bijdrage van G. Van Mullem, waaruit we aanhalen :

In 1936 werd in België een treiler gebouwd, die niet alleen technisch heel wat verbeteringen inhoudt, maar ook uiterlijk een volledig nieuwe aanblik biedt en een dusdanig revolutionnaire silhouet vertoont, dat elk die hem te zien kreeg, een uitroep van enthousiasme liet horen om daarop sprakeloos te blijven van blijde bewondering.

en nog :

U hebt hem zeker gezien met zijn hellende boeglijn, zijn moderne opbouw, zijn vluchtige lijnen, zijn lage schouw, eigen aan vaartuigen met marine-motoren, schuin en bestuikt. Uit dit alles groeide de « John », een vaartuig met elegante vormen, laag op het water, een schip met allure, dat meteen een indruk van kracht geeft, zonder log of lelijk te zijn. Integendeel : elegant zoals geen ander...

Dit was in oktober... 1938.

Het volgende vaartuig dat bij de vloot werd gevoegd, was de O.86 « Georges - Edouard ». Het kwam eveneens van de werf Boel, had 217 brt. en een motor « Carels » van 600 pk. De proefreis werd ondernomen op 29 januari 1938 in een echte Noordzee-storm.

« Wandelaer - Sur l'Eau » vertelt hierover :

De « Georges - Edouard » ondernam haar proefreis in een ontzetende Noordzee, terwijl verschillende cargo's te Vlissingen rustig aan de kade bleven, wachtend op een verbetering van het weder.

Dit vaartuig, besteld in 1936, kwam in de vaart op 6 februari 1938.

Inmiddels, op 24 juli 1937, kwam de nieuwe O.80 « Duchesse de Brabant » in bedrijf ter vervanging van de oude « Duchesse » die

vergaan was. Deze nieuwe « Hertogin » was een stoomtreiler, in 1924 gebouwd te Selby onder de naam « Lord Balfour of Burleigh » — een echte oude typische Engelse naam. — Dit schip mat 324 brt. en ontwikkelde 570 pk. In Engeland zakte de prijs van de vaartuigen gevoelig en hieruit wou de P.V. haar voordeel halen. Twee treilers van het type O.80 « Duchesse de Brabant » werden aangekocht en kwamen op 21 juli 1938 te Oostende toe. Het waren de H.225 « Lord Mountbatten » (geen voorvader van de prins gemaal) die thans O.92 « Graaf van Vlaanderen » werd en de H.280 « Lord Weir », die thans O.83 « Prince de Liège » gedoopt werd. Ze maten elk 324 brt en hadden een stoommachine die 570 pk. ontwikkelde.

In 1939 werden de O.75 « Albert » en de O.76 « Prosper » verkocht aan het buitenland.

En zo komen we aan de fatale datum in onze hedendaagse geschiedenis :

10 MEI 1940

Wellicht is het niet belangrijk te vermelden, dat niettegenstaande de crisisjaren het kapitaal van de vennootschap, 3 miljoen in 1920, op 9 miljoen was gebracht op 27 april 1937.

Het feit dat de rederij bij het begin van 1930 over 16 eenheden beschikte en thans over 12, was geen teken van slecht beleid. Integendeel, heel wat zwakkere rederijen waren verdwenen. De vloot was bijna volledig gemoderniseerd en beschikte thans over zeven motortreilers.

Op 10 mei 1940 was de P.V. weer de rederij die onze visserij beheerste, naam en eerbied had geschonken. Trouwens, in 1919 beschikte zij over zes eenheden met samen 1205 brt. Thans haalden haar 12 eenheden de 2570 brt.

De vlootlijst van 10 mei 1940 leert ons dat op dit ogenblik in de vaart waren :

- O.80 « Duchesse de Brabant » 1924 st.
- O.81 « Annie » 1929 mt.
- O.82 « Raymond » 1930 mt.
- O.83 « Prince de Liège » 1926 st.
- O.85 « Marcelle » 1925 mt.
- O.86 « Georges-Edouard » 1938 mt.
- O.87 « Gaby » 1930 mt.
- O.88 « John » 1936 mt.
- O.89 « Freddy » (gemotoriseerd in 1929) 1918 mt.
- O.92 « Graaf van Vlaanderen » 1926 st.
- O.97 « Jacqueline » 1918 st.
- O.98 « Marie-Louise » 1918 st.

DEEL IV

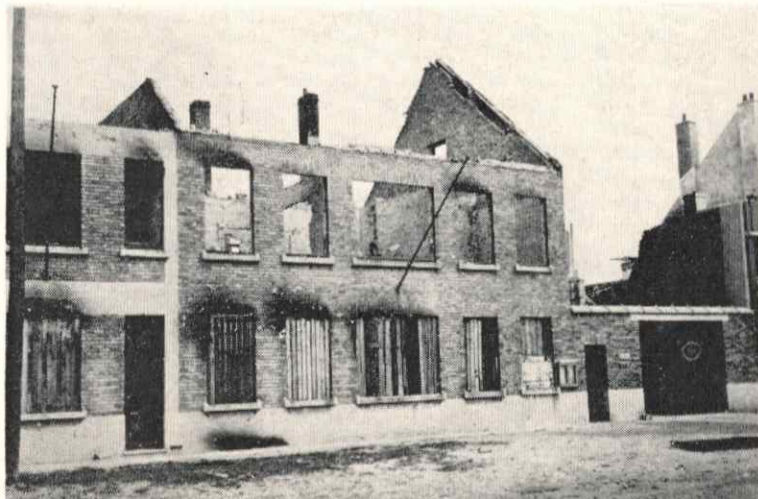
1940 - 1945

MODERNE OORLOG, MAAR OOK MODERNE VERLIEZEN

De rederij had in het laatste decenia een zware inspanning gedaan om de vloot te moderniseren en de stoommachines door marine-motoren te vervangen. De tweede wereldoorlog zou een zware streep door haar rekening trekken. Van de bestaande vloot bij het uitbreken der vijandelijkheden verloor zij thans hoofdzakelijk motor-treilers.

In de geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » - vloot zal de passage betreffende deze oorlog wel altijd een zwaar te verteren stuk blijven. De omstandigheden waren totaal verschillend met die der eerste wereldoorlog en de snelle opgang van de Duitse Wehrmacht was dusdanig verrassend, dat niet tijdig volledig kon uitgeweken worden, zodat zelfs de direktie van de rederij gedurende de oorlogsjaren, gescheiden was.

Vooreerst werd de O.89 door een vliegtuig aanval beschadigd en bleef te Oostende in handen van de bezetter. Het kantoorgebouw van

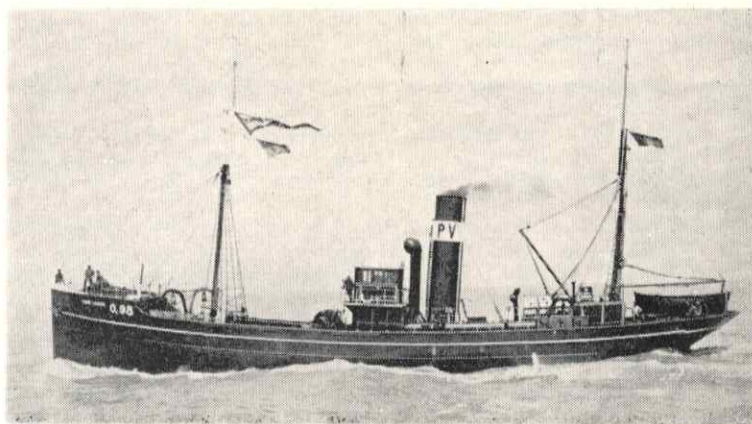


De kantoren van de rederij Pêcheries à Vapeur, na een bombardement

de rederij ging in de vlammen op en de rest van de vloot lukte erin naar Engeland uit te wijken. Twee ervan werden al direkt ingezet om nuttig werk te verrichten.

Het waren de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.86 « Georges-Edouard » die mede werkten aan de ontruiming van Duinkerke waarbij vooral de O.86 hierbij uitzonderlijke prestaties leverde. Op 31 mei 1940 lukte dit vaartuig, onder bevel van kapitein ter lange omvaart, Maurice Coppin, twee overtochten, waarbij meer dan duizend geallieerde soldaten naar Engeland werden gebracht. De Britse admiraliteit gaf onze vaartuigen evenwel geen verlof om na de ontruiming naar goeddunken lekker te gaan vissen.

De O.80 « Duchesse de Brabant », de O.81 « Annie », de O.82 « Raymond », de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.98 « Marie-Louise » werden opgeëist om dienst te nemen in Hare Majesteits almachtige vloot. Wel mochten de O.86 « Georges - Edouard », de O.87 « Gaby » en de O.88 « John » vissen gaan, maar dan niet meer voor eigen rekening der rederij, doch in dienst van de Regie van het Zeewezen, die in feite deze drie vaartuigen « in beslag » genomen had.



De O.98 « Marie-Louise », een van de vele die werd opgeëist

De Duitsers hadden de beide hier gebleven vaartuigen opgeëist en beiden gingen verloren. De O.89 « Freddy » verging op 3 augustus 1942 vóór het eiland Walcheren, bij Westkapelle.

In Engeland ging het anders : De O.85 « Marcelle » liep in het St Georges Kanaal op een mijn tijdens de maand augustus 1940, maar de andere vaartuigen, die in dienst van de Navy opereerden kwamen na de slag behouden naar huis terug.

Van de drie vaartuigen die de visserij beoefenden, gingen de beide nieuwste motor-treilers verloren. De O.86 « Georges - Edouard » strandde op 13 februari 1941 bij IJsland en verloor vijf bemanningsleden. In juni 1941 verging de O.88 « John » tengevolge van een vliegtuig-aanval. Alle opvarenden werden evenwel opgepikt door een tanker.

In totaal verloor de P.V. tijdens de oorlog vijf vaartuigen, doch van deze vijf, waren er vier motor-treilers, zodat het wel degelijk het modernste materiaal was dat naar de haaienkelder ging. En bovendien waren er de twee jongsten bij, waarover John Bauwens en zijn beheerraad steeds — en met volle recht — zo trots waren geweest.

In 1940 was de gemiddelde ouderdom van de vaartuigen 13 en een half jaar. Na de vijandelijkheden was de vloot, tengevolge van de verliezen, « verouderd » en beschikte men alleen nog over schepen die gemiddeld 20 jaar oud waren.

DEEL V

1946 - 1960

FULL STEAM NAAR VERDERE MOTORISATIE

Even na de tweede wereldoorlog, in 1946, vierde P.V. haar vijftigste verjaardag. Zij beschikte toen over zeven vaartuigen, waarvan vier stoomschepen en drie motortreilers.

Het waren de :

- O.80 « Duchesse de Brabant » (1924) st.
- O.81 « Annie » (1928) mt.
- O.82 « Raymond » (1930) mt.
- O.83 « Prince de Liège » (1926) st.
- O.87 « Gaby » (1930) mt.
- O.92 « Graaf van Vlaanderen » (1926) st.
- O.98 « Marie-Louise » (1918) st.

Nu zou John Bauwens nog eens blijk geven van een zeer scherp doorzicht en niet alleen zijn vaartuigen naar volledige modernisatie sturen, doch meteen de nieuwe eenheden die volgen zou hij zo opvatten, dat ze volledig op de diepzeevisserij konden worden geëxploiteerd. Heeft hij toen reeds kunnen vermoeden dat kust- en middenslagvisserij weldra een arm bestaan tegemoet gingen en de enige redding voor grote rederijen zou liggen in de bouw van schepen met grote aktie-radius ?

Nu we pas de zeerechtконференie van Geneve achter de rug hebben, weten we wat het waard is over een vloot echte diepzeetreilers te kunnen beschikken. En zij die het nog niet zouden vermoeden, zullen het in de eerste jaren wel gaan ondervinden zo de W-Europese landen mekaar in dat opzicht niet helpen.

Maar laat ons eerst even bij de viering stilstaan.

Na het oorlogsrelaas zal het voor ons een prettige afwisseling zijn, zoals het toen ook voor John Bauwens en zijn medewerkers een aangename periode moet geweest zijn.

Dat bij deze viering algemeen werd toegegeven dat dhr John Bauwens de werkelijke spil was van de « Pêcheries à Vapeur », blijkt wel uit de diverse redevoeringen en persberichten, waarin vooral dhr John Bauwens werd gehuldigd.

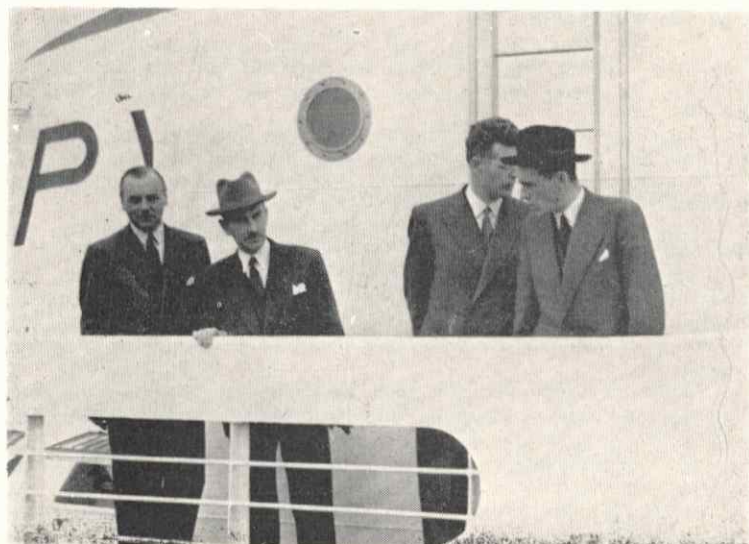
Dhr Stevens heeft toen in een toespraak de bloemen gegeven aan vader en zoon Bauwens.

Op 10 oktober 1946, verklaarde dhr Stevens letterlijk :

« Ik maak gretig van de gelegenheid gebruik om in naam van de vennootschap, maar vooral van vader en zoon Bauwens, onze voldoening uit te drukken over de hartelijke betrekkingen die wij sinds jaren onderhouden met de bestuurders en technici der werf » (Bedoeld wordt hier de werf Boel en Zoon te Temse).

Dhr Devos, directeur generaal, waarvan we reeds bij de aanvang een aanhaling hebben geciteerd, verklaarde eveneens op 10 oktober 1946 :

« De bouw dezer schepen is de bekroning van een gebouw waaraan John Bauwens heeft gewroet zoals alleen onze zeelieden kunnen zwoegen. »



Minister Héger bezoekt de O.81 in gezelschap van de heer gouverneur van Outryve d'Ydewalle en de heer Raymond Bauwens

Kan men een man beter eerbiedigen dan door hem een « wroeter » of « werker » te noemen ?

Deze viering had in feite plaats op de werven van de firma Boel en Zoon, waar twee nieuwe treilers de O.85 « Pasteur » en de O.86 « Edison » werden te water gelaten.

In feite waren het de medewerkers en personaliteiten die deze gelegenheid te baat namen om meteen John Bauwens en de 50 jaar oude rederij te huldigen.

Bij deze gelegenheid werden ook de « pionniers » onder het personeel der firma gehuldigd en het was directeur generaal Devos die de volgende medailles uitreikte :

Henri Beuren en Frans Verbanck : gouden medaille der Kroonorde, elk voor 45 jaar dienst.

Michel Depoorter, John Dedrie en Eduard Lefebvre : nijverheidsretaken eerste klas voor respectievelijk 35, 37 en 43 jaar dienst.

Vantygheem Oscar, Billiaert Alfons, Fides Georges en Jules Soete : nijverheidsretaken 2e klas voor respectievelijk 27, 26, 27 en 25 jaar dienst.

Hierdoor bewees John Bauwens, dat hij ook zijn echte vrienden niet vergat en tijdig was tussen gekomen om hen die in zijn bedrijf het hardste gedeelte van het werk hadden geleverd, te huldigen zoals behoort.

Niettegenstaande vieringen en huldigen en de morele voldoening de goede strijd nu al 50 jaar te hebben volgehouden en hiervoor rechtmatig gehuldigd en geëerbiedigd te zijn, legde John Bauwens er het bijltje niet bij neer. Integendeel, de reorganisatie van het bedrijf in deze na-oorlogsjaren vergde dubbele aandacht en steeds grotere activiteit en iedereen begon zich af te vragen hoe de kranige promotor van de rederij nog steeds even hard van stapel kon blijven lopen. Hij had een flinke steun aan zijn zoon, dhr Raymond Bauwens, maar hield nog steeds het leeuwenandeel van het werk voor zich zelf. Dit niettegenstaande het feit, dat hij nu al 80 winters achter de rug had en

reeds van zijn 17e jaar af aan het « sjouwen » was (om nu maar eens een matrozenuitdrukking te gebruiken).

Op 24 september 1946 werd de oude O.98 « Marie-Louise » verkocht aan Noorwegen.

De O.83 « Prince de Liège » en de O.92 « Graaf van Vlaanderen » werden verlengd en van een nieuwe voorstevens voorzien.

Op de werven Boel te Temse, waarvan reeds eerder sprake, werden vier nieuwe vaartuigen gebouwd. Zij hadden elk 220 brt en 499 pk. Carelsmotor. Zij waren 42,20 meter lang, 7 meter breed en hadden 4 meter diepgang.

De O.85 « Pasteur » kwam in de vaart in mei 1947, de O.86 « Edison » in augustus 1947. In september volgde de O.88 « Curie » en eindelijk, in november 1947 de O.89 « Marconi ».

Vier nieuwe treilers in minder dan één jaar in de vaart brengen (in feite in een half jaar) was wel een top-prestatie, die men alleen van mensen zoals John Bauwens kon verwachten.

Op 19 december van hetzelfde jaar werd de O.81 « Annie » verkocht aan reder Achiel Viaene, die het omdoopte tot O.281 « Jenny ».

Wie verwacht heeft dat na de oorlog een lange periode van bloei volgen zou, werd evenwel diep teleurgesteld. De heropbouw en uitbreiding van ons economisch en industrieel potentieel ging zodanig snel, de verbetering van de bevoorrading zo goed, dat we plots voor een crisis kwamen te staan, die ons verwonderde en onverwachts trof. De voedselvoorziening, waarvan iedereen scheen te verwachten, dat deze slechts geleidelijk zou worden aangepast, was — vóór men het beseftte — absoluut voldoende geworden en de eigen behoefte naar vis zakte dan ook meteen schrikwekkend. Het is steeds een treurig feit, dat de verzadigde Belg aan geen vis meer denkt en men de personen die vis als een smakelijk en volwaardig gerecht beschouwen, tot de uitzonderingen rekent. In België wordt zeer weinig vis op tafel gebracht als er geen tekort is aan andere voedingsmiddelen. De visserijmiddelen onderonden hiervan reeds begin 1947 de weerslag !

De Noordzee-gronden bleken gelijktijdig arm te worden aan vistapels en de nieuwe treilers die nog waren ingezet met het oog op de Noordzeevervisserij, moesten overgeschakeld worden op diepzee-operaties. John Bauwens heeft van toen af begrepen dat er geen « verbetering » meer te wachten stond in de Noordzee en over die visserij een groot kruis kon worden gemaakt indien hij de grote rederij — die de P.V. is — aan geen nutteloze avonturen wou bloot stellen.

In 1948 kenden we de grote lock-out van de visserij, die van april tot mei zou duren. Hierbij werden, om druk uit te oefenen op de regering en het nemen van maatregelen ter bescherming van de visserij af te dwingen, het merendeel der vaartuigen stilgelegd. Ook de P.V. nam hieraan deel. In die dagen was de absolute solidariteit tussen de reders en de vissers een voldongen feit en bleven haast alle vaartuigen liggen, terwijl zij allen ten teken van solidariteit de gele vlag hesen.

In het visserijbedrijf waren 3.000 werklozen te noteren. Maar het stilleggen der vaartuigen bracht ook in andere bedrijven kritische toestanden teweeg, ijsfabrieken, touwslagerijen en herstellingswerven lagen stil. Het land verloor er elke dag minstens één miljoen aan, terwijl de vis uit vreemde landen lustig verder ingevoerd werd. Eindelijk op 24 mei 1948 gingen onze schepen weer in zee en kon het « Visscherijblad » melden : « Gele vlaggen worden gestreken ».

De crisis was hierdoor evenwel niet opgelost en de jaren die volgden, brachten onze reders nog voor heel wat zware problemen. In 1949 en 1950 kon John Bauwens zelf zijn vloot niet wijzigen. De drie stoom-treilers die de vloot nog telde, lagen zelfs gedurende verschillende periodes aan de kade. Alleen in volle winter en gedurende de hoogtepunten van het haringseizoen kon men hen in zee sturen.

Op 25 oktober en 8 november 1950 werden de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.83 « Prince de Liège » naar de Sint Pieterswerf te Hemiksem gebracht om er tot motortreilers omgebouwd te worden. Zij kwamen terug in het bedrijf op 27 oktober en 13 december 1951, voorzien van een Carels-marine-motor van 755 pk. elk.

Vanaf 1951, toen ook nog de O.82 en O.87 verkocht waren, was de hele vloot alleen nog op diepzeevisserij aangewezen en ingesteld.



De O.81 « John »

Op 24 april 1951 kochten de reders Verhaeghe en Desaever de O.87 « Gaby » en lieten de naam en het nummer behouden.

De O.82 « Raymond » werd op 7 juni 1951 eigendom van Van Dierendonck en Falleyn te Zeebrugge, die er de Z.82 « Désiré Hilda » van maakten.

De heer Georges Stevens, voorzitter van de beheerraad overleed in 1951 en werd opgevolgd door de man die reeds vijftig jaar de rederij met vaste hand leidde : JOHN BAUWENS !

In de beheerraad zetelden thans de heren Raymond en Philippe Bauwens, zijn zoons ; dhr Raymond Decloet, Joseph Devestele en Louis Le Munter.

De O.80 « Duchesse de Brabant » ging in oktober 1952 over maar voerde reeds toen de naam « Argonaftis ». Met dit vaartuig verdween de laatste stoomtreiler.

Op dit ogenblik bestond de vloot van de Pêcheries à Vapeur nog enkel uit motortreilers, de : O.83 « Prince de Liège », O.85 « Pasteur », O.86 « Edison », O.88 « Curie », O.89 « Marconi », O.92 « Graaf van Vlaanderen ».

Op 7 oktober 1952 werd de eerste werkelijke grote treiler van de rederij te water gelaten.

Het vaartuig mat 56,50 meter lengte over alles, 51,50 meter tussen de loodlijnen, had een breedte van 8,39 meter, 5,25 meter holte, liep 13,75 knopen, kon 150 ton gasolie en 49 ton water bunkeren en mat ongeveer 560 ton.

Mevrouw Serruys was meter en het vaartuig werd, ter hulde aan de werkelijke reder « JOHN » gedoopt en ingeschreven onder nummer O.81. Het was het derde schip van die naam. De hoofdmotor « Carels » ontwikkelde 1.090 pk.

John Bauwens zag hier zijn 47e vaartuig te water glijden, het zou ook zijn laatste zijn...



Bij de inhuldiging van de O.81, Mevrouw Serruys, meter van de O.81, nadat schippers en reders haar een compliment hadden gemaakt.

OVERLIJDEN VAN JOHN BAUWENS

OP 3 AUGUSTUS 1955

De « DEKEN VAN DE VISSERIJ » zoals het « Visserijblad » hem in haar uitgave van 5 augustus noemde, overleed op 3 augustus 1955, op 89-jarige ouderdom. Hij werd naar eigen wens in alle eenvoud begraven.

Maandag 8 augustus had in de dekanale kerk van de hh. Petrus en Paulus een nadienst plaats. Een enorme massa woonde deze dienst bij. Op 9 augustus wijdde studio Kortrijk een « in memoriam » aan de grootste visserijreder, die België ooit kende.

Benevens tal van personaliteiten was zijne Excellentie Gouverneur P. van Outryve d'Ydewalle bij de rouwdienst tegenwoordig.

Interessant is het wel bij dit overlijden even een blik te werpen op de enorme en ongebreidelde activiteit van deze « leeuw » die het werk als 't ware verslond.

Beter kunnen we dit niet dan door de vermelding van al de titels die hij voerde :

Ere-voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij ; ere-voorzitter van de beheerraad der handelskamer van Oostende.

Past-president en stichter van de Rotary-club Oostende ; onder-ere-voorzitter van de Propaganda-vereniging voor visverbruik.

Voorzitter van de N.V. Pêcheries à Vapeur ; voorzitter van de N.V. froid Industriel ; voorzitter van de N.V. Pescator ; voorzitter van de N.V. Ostend-Plage ; voorzitter van de C.V. Industrielle des Pêcheries ; voorzitter van de C.V. Assurances Mutuelle Maritime ; voorzitter van de Bestuurskommissie van de Nijverheids- en Vakschool ; voorzitter van de kredietkommissie der Bank van Brussel.



De heer Raymond Bauwens

Ondervoorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij; ondervoorzitter van de Voorzieningskas der Visseren.

Beheerder van de C.V. Oostendse Haard; beheerder van de C. V. Eigen Haard; beheerder van de N.V. Armement Alexander; beheerder van de N.V. Ostendia.

Lid van de beheerraad van het Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende; lid van de beheerraad van de Assurances Maritime Belge; ere-lid van de beheerraad van V.O.Z.O.R.; lid van de Royal Yacht Club Oostende.

Voorzitter van de Bestuurskommissie der Stedelijke visserijschool, die daarna de « John Bauwens » school werd genoemd.

Ere-vice Consul van Portugal; lid van de Klachtenkommissie der Werkloosheid; voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis.

Ook de eretekens die hij in zijn leven mocht ontvangen zijn kenschetsend voor de algemene achting die men hem toedroeg:

Kommandeur in de Kroonorde; Kommandeur in de orde van Leopold II; Officier in de Leopoldsorde; Burgerlijk Kruis 1e klasse; medaille van de Sociale Voorzienigheid; Order of the British Empire; Officier de Mérite Maritime Française; Ridder in de Kristusorde van Portugal.

Vanaf het afsterven van John Bauwens tot aan zijn rouwulde in de dekanale kerk, hingen op de visserijvaartuigen te Oostende en op alle officiële gebouwen de vlaggen half-top.

Met John Bauwens ging een stevige brok energie, intelligentie en meteen ook geschiedenis en traditie van Oostende heen.

Heeft Jan de Hartog in zijn werk terecht de zeesleepvaart als « Hollands Glorie » betiteld en geroemd, dan mogen we van John Bauwens beweren dat hij « Oostendse Roem » heeft geschapen door aan onze diepzeevisserij een betekenis te geven die niemand ooit had durven verwachten.

Hem werd niet de vreugde geschonken het laatste schip dat hij liet ontwerpen te zien van stapel lopen: op maandag 1 augustus liep de O.89 « Duchesse de Brabant » te water bij Beliard en Crighton, maar John Bauwens - die zoals gezegd twee dagen later stierf - lag op zijn ziekbed.

Het was notaris Jozef De Vestele, beheerder der venootschap, die namens zijn zieke vriend het woord nam en de O.80 tot het vlaggeschip van de vloot uitriep. Een stralende zon speelde met de kleuren in de wimpels van het laatste vaartuig dat onder het waakzaam oog van John Bauwens was ontworpen... en waar hij terecht trots op kon zijn.

Even zo straalde de zon bij de uitvaart van John Bauwens over een welgevuld en voorbeeldig leven waar niet alleen hijzelf, maar ook zijn familie trots konden op zijn...

De O.80 is geruime tijd het mooiste en grootste vaartuig van de vloot gebleven en als er niet reeds een « John » in de vaart was geweest zou het terecht die naam hebben gedragen.

Het meet 573,87 brt., en wordt gestuwd door een « Carels-motor » van 1.250 pk.

EN STEEDS VERDER

De geest van John Bauwens bezielt nog immer de rederij en in het bijzonder zijn zoon en opvolger, Raymond Bauwens. Met evenveel recht als zijn vader zou de huidige promotor van de Pêcheries à Vapeur een wapenschild mogen dragen met de spreuk « ALTYTS DOENDE ».

De belangstelling van het Vorstenhuis voor de ontwikkeling van onze visserij is nog immer levendig gebleven. Op 26 maart 1960 doopte Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Marie-Christine de nieuwste eenheid dezer trotse vloot, de O.85 « PRINCESSE MARIE CHRISTINE ».

Het is het eerste P.V.-vaartuig waar alleen nog aan stuurboord wordt gevestigd. Deze treiler loopt 15 knopen, is uitgerust met een SEM-CARELS motor van 1.600 pk. bij 350 tm., meet over alles 61 meter en heeft 675 brt. Een zelfde treiler liep 14 mei 1960, van stapel en werd door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Paola van België gedoopt onder nummer en naam O.90 « Prinses Paola ».

In de geschiedenis van de Pêcheries à Vapeur is dit het vijftigste vaartuig door deze vennootschap ingezet om verder de rusteloze en nog steeds onbekende zeeën te exploreren en onze kustbevolking het werk te geven dat haar van nature toekomt.

Daarom zijn wij gelukkig, juist bij deze vijftigste «visserij-inzet» en het 65-jarig bestaan van de rederij welke in juni 1961 zal gevierd worden, deze geschiedenis te hebben mogen afsluiten als een ere-salut aan allen die ijveren en hebben geijverd voor de werkelijke grootheid van onze Belgische zeevisserij, waarop wij en ons volk, zo fier mogen gaan omdat er steeds nog harder wordt gewerkt en gestreden dan in gelijk welke andere nijverheid of bedrijfstak.

De huidige vloot van deze rederij omvat dus :

O.80 « Duchesse de Brabant »
O.81 « John »

O.83 « Prince de Liège »
O.85 « Princesse Marie Christine »
O.86 « Edison »
O.88 « Curie »
O.89 « Marconi »
O.90 « Prinses Paola »
O.92 « Graaf van Vlaanderen »

Hopelijk vergeten onze Vlaamse vissers nooit hun lichtend voorbeeld, de man die steeds voor hen in de bres stond en onze reders meteen leerde hoe zij hun zaken moesten besturen en hun volk te werk houden, want onlangs nog heb ik van een « oude getrouwe » gehoord: « die bij mijnheer John te werk ging, liep nooit meer weg ».

Wij zijn tevens overtuigd dat de glorierijke weg door wijlen John Bauwens afgelegd, verder door zijn zoon Raymond zal gevolgd worden, daarin kranig geholpen door dezes schoonzoon Jean-Pierre Duquenne, opdat in de moeilijke periode welke de visserij opnieuw doormaakt, niet alleen het hooft boven water genouden zou worden, maar eens te meer de Pêcheries à Vapeur de vlag van de Belgische visserij, als grootste visserijrederij van ons land, hoog zou houden en samen met alle reders klein en groot de huidige crisis zou te boven komen.

P. V.



Een der vele bezoeken van Koning Boudewijn aan Oostende, wanneer R. Bauwens in tegenwoordigheid van Outryve d'Ydewalle hem het Koninklijk yacht overhandigt.

Pioniers in dienst van de rederij P.V.

De vijf mensen die praktisch 50 jaar het leven van de Pêcheries à Vapeur als bediende, walkapitein of walmachinist meegeleefd hebben, zijn Michel Depoorter, Frans Verbanck, Henri Beuren, Jean Dedrie en Oscar Vantygghem. We menen deze geschiedenis dan ook niet te kunnen eindigen zonder een woordje te reppen omtrent diegenen wier naam trouw aan de rederij en hun meesters verbonden zijn.

Drie ervan verlaten met het einde van dit jaar ook bepaald de dienst, na er 50 jaar hun medewerking aan verleend te hebben. We noemen : Frans Verbanck, Michel Depoorter en Henri Beuren. Aan die drie mensen zeggen we niet vaarwel, maar geniet verder van het pionierswerk door U allen verricht.

De rederij « Pêcheries à Vapeur » is het werk van John Bauwens, als realisator, animator en bestuurder.

Maar deze man heeft altijd beseft dat hij niet alleen op eigen krachten mocht rekenen, dat hij voor het uitvoeren van zijn plannen ook de medewerking nodig had van mensen die de handen uit de mouwen konden steken en van aanpakken wisten. Een van zijn zorgen is het steeds geweest om personeel bij de hand te hebben dat een betrouwbaar kader zou vormen en hem zou blijven terzijde staan, tot het einde van hun loopbaan.

Dat hij hierin lukte, bewijst tenvolle het feit dat enkele dezer mensen, en vooral zij die het langste en hardste hebben gewerkt, nog jaren na de normale op-pensioenstelling van andere arbeiders en bedienden, in dienst der rederij bleven of nog zijn.

We hebben er daarom aan gehouden in deze uitgave enkele dezer pioniers voor het voetlicht te brengen. We weten dat ook John Bauwens niet zou aarzelen hen een passende hulde te brengen en aan zijn bewonderaars voor te stellen zonder daarom hen te vergeten, die na hen kwamen en nog in dienst zijn.

MICHEL DEPOORTER



Deze knappe ambtenaar op het huidig ogenblik nog directeur-rekenplichtige van de Pêcheries à Vapeur, kwam 50 jaar geleden met zijn vader, een schoenhandelaar, naar Oostende afgezakt van Brussel en verwierf spoedig een plaatsje als bediende aan de wedde van 30 F per maand. Dit was in maart 1911.

Toen was de job van bediende wat anders dan nu. Van 8 uur werken was er geen sprake en de jonge kerel moest dagelijks de uren opnemen van het werkvolk, boodschappen doen, brieven opstellen en schrijven en rapporten maken op een oude schrijfmachine. Het was vaak 7 of 8 uur als hij 's avonds naar huis ging.

Maar Michel was, zoals nu nog, steeds even behulpzaam en dienstvaardig, en hoefde niet lang op bureau te zijn om het bedrijf met al zijn grillen goed te leren kennen. Het is dan ook niet te verwonderen dat hij alle trappen van het werk spoedig doorliep en achtereenvolgens

hulp-bediende, magazijnier, klerk, kassier, boekhouder en tenslotte directeur werd.

In zijn jeugd deed hij veel aan zwemsport en het is dan ook niet te verwonderen dat hij toch nog tijd vond om gedurende 23 jaar secretaris te blijven van de Ostend Swimming Club, die toen zijn glorietijd meemaakte.

Daarenboven volgde hij 's avonds en 's zondags les in talen, rekenplichtigheid en zelfs in tuinbouwkunde.

Wanneer men hem spreekt over zijn 50-jarige loopbaan bij één en dezelfde baas, dan is het antwoord : « Ik ben hier thuis en ik ben bang de zaak te verlaten omdat het zal zijn alsof ik mijn familie verlaten heb. » Wat de gehechtheid bewijst van iemand die 50 jaar het wel en wee van de firma heeft meemaakt.

De heer Depoorter is, niettegenstaande een zware operatie welke hij onlangs nog meemaakte, opnieuw flink te been en nog beheerder of kommissaris van verschillende maatschappijen, waaronder de « Oostendse Haard », « Froid Industriel », « Onderlinge Visafslag », Paritaire Commissie, Pescator en Rederscentrale, zonder te spreken van de vele diensten welke hij talrijke mensen nog steeds bewijst.

Hij is tevens drager van verschillende eretekens waaronder die van het nijverheidsereken 1e klasse, ridder in de Kroonorde en de Zilveren Palmen in de Kroonorde voor Sportverdiensde.

Het is een van de ambtenaars van wie kan gezegd worden, dat hij steeds door en vóór alles zijn maatschappijen diende zonder zich te bekommeren om de vele beslommeringen welke zulks met zich brengt en vergetend de talrijke uren na het bureau welke hij voor het welzijn van zijn medemens besteedde.

De rust welke hij thans zal nemen, is wel verdiend en hem ten zeerste gegund.

FRANS VERBANCK



is bij mijnheer John in dienst gekomen toen hij pas 14 jaar en half was en slechts voor loopjongen kon spelen. Dat gebeurde op 29 mei 1901. In feite wou Fransje naar zee, want zijn vader had ook gevaren en de jonge Verbanck had van dat echte zeemansbloed in de aderen en had daarbij de zee lief. Maar de dokter die hem moest onderzoeken vertrouwde evenwel zijn ogen niet en gaf hem niet de vereiste goedkeuring. Misschien heeft die dokter wel een vergissing begaan, want eerstens ziet Frans, die er met Kerstdag 74 is geworden, nog steeds goed uit, alhoewel hij «brilt» en tweedens was hij zeker gesneden uit het hout waaruit men de beste schippers maakt. Maar vermits hij niet varen mocht, zocht hij toch naar een werkkring die verband hield met de zee. Die kans heeft mijnheer John hem gegeven en nooit hebben noch mijnheer Bauwens, noch Frans zich dat beklagd. Zij konden goed met elkaar opschieten en hadden veel respect voor elkanders werk.

De acht eerste jaren deed Frans Verbanck al wat hem maar onder handen kwam : boodschappen, enveloppen schrijven, rekeningen helpen maken, een beetje ernstiger bureelwerk, werkuren pointeren, enz. 's Avonds vond hij er zelfs plezier in om met een overall in de herstellingswerkplaatsen te helpen. Alle werk was hem lief en nooit was het te hard, te veel of te zwaar.

Plots kwam hij in de visafslag van John Bauwens terecht en daar heeft hij gewerkt lijk geen ander. Hij is er een halve eeuw «de vriend» van iedereen geweest die toch streng en nauwgezet zijn werk verrichtte

en op wien iedereen kon rekenen als er moeilijkheden kwamen, of geschillen op te lossen waren. In 1906 trok hij bij de loting het nummer 362 en dat spaarde hem van de militaire dienst. Hij heeft zijn «lotje» nog steeds bij zich, zorgvuldig bewaard. Het is zelfs niet vuil geworden.

In 1909 trouwde hij met Leonie Ureel die nog steeds zeer bezorgd is om de welvaart en gezondheid van haar halve trouwboek en van wien men de toegewijde zorgen nog steeds merkt aan haar handelingen en blikken, wanneer men Fransje bezoekt. In 1914 namen ze de herberg « In 't Meivisje » over maar de oorlog brak uit en de familie Verbanck kwam in Engeland terecht. Frans werd gemobiliseerd, maar kreeg er door toedoen van de heer John Bauwens een « jobke » op een bureel, zodat hij het wat gemakkelijker had.

Op een bepaalde dag had de heer Bauwens hem dringend nodig en probeerde Frans een paar uur vrij te krijgen voor hemzelf. De oversten van Frans Verbanck zouden wel gewild hebben... maar hij had zich zodanig ingewerkt dat het bureelwerk zonder hem spaak liep en hij als «onmisbaar» geen verlof kon krijgen.

Straffen toebak zeggen ze daar tegen !

Na de oorlog deed Frans hier zijn werk verder, terwijl zijn Leonie tot in 1934 bleef pinten tappen in «t Meivisje».

Buiten zijn activiteit als visafslager werd hij, tot aan de ontbinding, secretaris bij de «Voorzorgskas der Zeevisserij», was dd. griffier bij de GKZ en directeur bij de SV Verenigde Visafslagers, waarna de hele zaak overgegaan is naar het OVA en Frans Verbanck natuurlijk ook.

Frans heeft het pas stilgelegd in 1959, maar dan kwamen er teveel symptomen in téns, zegt Frans, om me aan te manen voorzichtig te worden : ik vierde mijn gouden bruiloft, werd overgrootvader en voelde me eer een beetje ziek. Dan heb ik gezegd : «Frans gij wordt oud, jongen, leg het stil».

Zijn op rust gaan heeft heel wat mensen verwonderd en uit hun lood geslagen, iedereen was dusdanig aan Fransje Verbanck gewoon geworden dat ze hem, net lijk in Engeland tijdens de eerste oorlog, «onmisbaar» oordeelden.

Denk nu ook niet dat alles bij Frans van een leien dakje is gelopen :

Zijn zoon Charles sneuvelde in de tweede wereldoorlog en dat heeft Frans en zijn echtgenote een zware klopp gegeven.

Frans zelf kreeg voor zijn toewijding tijdens de eerste oorlog het Militair Ereteken 14-18 en het Burgerlijk Kruis 1e klas. In juni 1946 bekwam hij voor zijn 45 jaar dienst, de Gouden Medaille in de Kroonorde.

In 1939 werd er van Frans geschreven dat hij zo goed was dat er velen misbruik van hebben gemaakt maar dat hij zeker géén vijanden kende, want dat hij werkelijk zijn hele leven heeft «gediend».

Nu rust Frans in zijn villa te Bredene en verzorgt er zijn bloemen. Want Frans' liefde tot de natuur, die vroeger tot uiting kwam in zijn trek naar de zee, is hem gebleven. Hij ondernam vroeger lange wandelingen, te voet of per fiets en geen hoekje van ons Vlaamse land is hem onbekend gebleven.

Van hem mag gezegd dat, buiten zijn werk in de Pêcheries à Va-peur, hij honderden mensen heeft geholpen en gediend. Beter kan het van hem niet uitgedrukt.

HENRY BEUREN

is een man die het klappen van de zweep kent.



Hij moet niet ver in zee gaan om te voelen hoe een treiler loopt en of hij vast op het water ligt. Aan hem heeft de rederij een walkapitein die er zijn mag ! Ook hij is van de oude garde die door John Bauwens zelf werd gevormd en wiens leven vergroeid is met de rederij.

Hij was elf jaar toen hij in 1901 begon te varen.

Eerst als jongen aan boord van de O.89 «Gerard» onder de vaste hand van schipper Em. Declerck, daarna geleidelijk als lichtmatroos en matroos aan boord van andere vissersvaartuigen, waarbij hij achtereenvolgens de schippers Defer en Ponjaert leerde kennen.

Zijn eerste grote reis, naar IJsland, zou hij meemaken in december 1910.

Aan boord van de O.86 «Isa», gevoerd door schipper Coene, kende hij in december 1911 zijn eerste ongeluk. Het vaartuig ging verloren in de storm en na 18 uren rondzwalpen in een open boot, werden de bemanningsleden opgepikt door een Noorse driemastbark en te Leidt afgezet.

In 1912 werd Henry stuurman op de O.85 «Président Stevens» onder schipper Defer en toen in februari 1914 een bemanning werd samengesteld voor de eerste Congo-reis van de O.130 «Jacqueline» werd hij als stuurman aangemonsterd, terwijl Arsène Blondé het bevel er over voerde.

De zending werd aldus toevertrouwd aan twee mannen wien het zeker niet aan initiatief en durf ontbrak, terwijl zij midden in elke situatie nog steeds poogden het hoofd klaar te houden om rijp te overleggen voor zij een overhaaste beslissing namen.

Zoals we weten keerde het vaartuig, door het uitbreken van de oorlog, in oktober 1914 terug te Oostende.

Henry Beuren moest soldaat worden, maar werd afgekeurd.

Geladen met vluchtelingen vertrok het vaartuig einde der maand naar Milford Haven en Beuren was van de partij.

In december kreeg hij het bevel over de O.97 «Marie-Louise».

In 1916 wist Henry Beuren en zijn bemanning de opvarenden van een Engels visserijschip, dat door een duikboot in de grond werd geboord, te redden. Hiervoor kreeg hij een zilveren schaal die hij steeds als een relikwie behandelt en nog steeds bezit.

In 1919 — terug te Oostende — kreeg hij het bevel over de O.87 «Emmanuel», en achtereenvolgens de O.86 «Ady» in 1921 en de O.88 «John» in 1923. In hetzelfde jaar als zijn vriend «Tjannie» Dedrie, kwam hij aan wal, t.t.z. in 1925. Met af en toe een reis aan boord van een of ander vaartuig, vooral de O.89, O.75, O.76 en O.97 gleden de jaren voorbij tot in 1940. Ook hij werd uit zijn gewone doen geschud.

De directie gaf hem telegrafisch bevel de vaartuigen naar Engeland te laten varen, de stoomtreilers naar Fleetwood en de motortreilers naar Milford of La Rochelle. Maar La Rochelle bleek een uitgesloten kans, zodat de vaartuigen die weg konden naar Engeland gingen. In Engeland zag Henri Beuren met lede ogen zijn vaartuigen, waar hij zo trots op was, stuk voor stuk in beslag nemen, tot alleen nog de O.98 overbleef als stoomtreilers en de O.86, O.87 en O.88 als motortreilers. Deze moest hij volledig gebruiksklaar laten maken.

In zijn notas lezen wij, en het zal hem pijn gedaan hebben :
« O.86, Georges Eduard, in februari 1941 gans klaar en uitgerust en na
» 4 dagen kreeg ik een telegram dat het vaartuig gestrand is op IJsland
» en 5 man overleden. »

Het zijn heel eenvoudige woorden, maar er zit een heel drama in, dat we beter aanvoelen dan enig auteur het beschrijven kan. Stel U voor de walkapitein die met veel toewijding een schip laat uitrusten, zorgvuldig een bemanning kiest en na vier dagen verneemt dat het vaartuig verloren is...

In hetzelfde jaar verneemt hij het vergaan van de O.88 «John», door een onderzeeër in de grond geboord, en hij schrijft daarop : « en »
» alzo door den gansen oorlog gebleven met de O.87, dat was al van »
» de PV-boten die overbleef ».

Ik ken Henry niet bijzonder goed, maar als ik zijn notas lees dan heb ik de indruk dat hij in zijn openhartig taaltje zijn hele ziel bloot legt in een paar woorden.

Einde januari 1946 kwam hij uit Engeland terug en organiseerde weer de goede gang van de visserij bij de P.V. als walkapitein.

Henry Beuren heeft nu meer dan 60 jaar dienst, hij is er thans 72, en denkt eraan of hij nu geen pensioen zou nemen, maar dan een écht pensioen, om eens een beetje te rusten, zegt hij.

Of die rust meer dan verdiend is, hoeven we niet te zeggen.

JEAN DEDRIE



Walmachinist Jean Dedrie is uit een eenvoudig gezin geboren te Oostende op 30 december 1894. Op 15-jarige leeftijd kwam hij in dienst als leerling-bankwerker bij de «Pêcheries à Vapeur» (ten jare 1910) in de werkhuizen gelegen langs de Stockholmstraat. Ten einde zich in het beroep te bekwamen ging hij in 1911 naar Antwerpen, waar hij als leerling bij de scheepswerven John Cockerill te Hoboken aanlandde. Op 1 april 1914 kwam hij terug bij de «Pêcheries à Vapeur» om er leerling-machinist te worden. John Bauwens, die in de twintigjarige jongen wel wat gezien had en zijn werklust waardeerde, liet hem terug naar Antwerpen vertrekken, waar hij toezicht moest uitoefenen op de herstellingen die zouden geschieden aan de stoomketel van de O.97 «Marie-Louise».

De jonge toezichter kweet zich meer dan behoorlijk van zijn taak en won meteen nog een flink stuk meer van de achting van John Bauwens. Ten einde zijn «poulain» nog meer te laten leren, keek hij uit naar andere gelegenheden om Jean Dedrie méér stielkennis bij te brengen en vond voor hem een plaats als 4e machinist aan boord van de Engelse koopvaardijvaarder «SS Lockwell» van de rederij Roth Brothers uit Engeland. Aangemonsterd te Antwerpen ging de reis over Brazilië, de Verenigde Staten, China en Christmas Eilanden. Op 18 augustus 1914 monsterde onze stadgenoot af te Barry Docks in Engeland.

Inmiddels stond Europa in rep en roer.

Dedrie moest Oostende bereiken langs Folkestone over Vlissingen, want de maalboten Oostende-Dover waren reeds geschorst.

In september ging het weer van Oostende naar Milford Haven aan boord van de O.130 «Jacqueline».

Tijdens de oorlogsjaren bleef Jean aan boord van de vaartuigen der rederij varen, eerst als trimmer op de O.97 «Marie-Louise», daarna als stoker op de O.87 «Emmanuel» en de O.130 «Jacqueline», waarop hij de 26 mei 1915 de strijd meemaakte tegen de onderzeeër die de «Mowenna» had aangevallen.

Na deze reis kwam hij aan boord van de O.81 «Isa», waarover zijn vader, Louis Dedrie, het bevel voerde.

Terug te Oostende kwam hij aan boord van de O.85 «President Stevens», waarop hij bleef tot 1925.

In dit jaar is «Tjannie Dedrie» aan de wal geroepen als «walmachinist» van de rederij.

Toch zou hij nog varen.

Al was het maar een retourtje naar Engeland, maar met enkele jaren tussen de heen- en weerreis.

Bij het uitbreken van de tweede oorlog ging hij met Henri Beuren, de walkapitein, naar Engeland aan boord van de O.83 «Prince de Liège» die opstevende naar Milford Haven.

Daar oefende hij verder zijn werk uit als toezichter op de motoren van de O.85, O.81, O.82, O.87, O.88 en O.86.

In december ging hij over naar de nieuw gestichte «Oostendse Rederij», die de O.87, O.88 en O.86 in uitbating nam.

Hij kwam als walmachinist voor de «Pêcheries à Vapeur» naar België in december 1945 terug en vervult tot op heden nog deze dienst.

Sedert 1945 heeft hij de evolutie in de motoren meegemaakt en nog steeds is zijn grote bevoegdheid voor de rederij van kostbaar belang, daar niet alle motoristen, bijzonderlijk ten huidige dage, hun stiel kennen.

« Tjannie » zoals ze hem noemen is niet alleen een uitstekend leermeester maar voor de bemanning van het machien, een kameraad en een goed mens.

OSCAR VAN TYGHEM



In september 1919 op 20-jarige leeftijd in dienst van de Pêcheries à Vapeur gekomen, was hij steeds de rechterarm van Frans Verbanck en de knappe visafslager zoals we hem nu nog steeds kennen.

Als er van iemand kan gezegd worden dat hij zijn job boven de rust lief heeft, dan is het wel van Oscar, voor wie nooit iets te veel is en die sedert 41 jaar afslager is van de Pêcheries à Vapeur en later van de Onderlinge Visafslag, toen deze samen met de afslag der Pêcheries à Vapeur versmolten werd in coöperatieve vorm.

Steeds nog even knap, mag van hem gezegd dat weinigen hem zullen nadoen, want alhoewel de 60 jaar bereikt, heeft hij nog steeds bij het afroepen een heldere stem en is deze lastige job hem zo eigen, dat niemand hem dit zal nadoen.

Dat de Pêcheries à Vapeur aan hem evenals de andere recordhouders in dienst steeds een uitstekend ambtenaar heeft gekend, hoeft geen betoog.

We hopen hem nog vier jaar in dienst te mogen zien want zijn raad is voor de jongeren van onschatbare waarde.

LIJST VAN SCHEPEN 1896-1961

Jaar in dienst	Jaar uit dienst	Naam en nummer van schip	Scheepswerf
1896	1899	O.81 Marie-Louise SS	Engelse constructie
1896	1912	O.86 Isa SS	Engelse constructie
1897	?	O.20 Alphonse SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	1899	O.61 Emmanuel SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	?	O.65 Prosper SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	29-11-03	O.85 Gabrielle SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	1910	O.82 Albert SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	?	O.89 Gérard SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	?	O.99 P. V. X SS	Forges et Aciéries de Bruges
1899	1911	O.81 Emmanuel SS	Forges et Aciéries de Bruges
1899	?	O.97 Marie-Louise SS	Forges et Aciéries de Bruges
1904	1906	O.83 Roi des Belges SS	Cockerill Hoboken
1905	?	O.85 President Stevens (Maquette) SS	Cochrane te Selby (Yorkshire) Engeland
1906	?	O.83 Marcelle SS	Cochrane te Selby (Yorkshire) Engeland
1909	?	O.82 Gaby SS	Cockerill Hoboken
1910	?	O.130 Jacqueline SS	Cockerill Hoboken
1910	?	O.131 John SS	Cockerill Hoboken
1912	?	O.87 Emmanuel SS	Cochrane Selby
1912	?	O.81 Isa SS	Cochrane Selby
1922	?	O.86 Ady SS	Aberdeen ?
1922	?	O.83 Philippe SS	Aberdeen ?
1923	?	O.88 John SS	Fleetwood ?
1924	?	O.89 Anny MS	Scheepswerf Gent - Zelzaete
1924	?	O.85 Marcelle MS	Scheepswerf Gent - Zelzaete
1924		O.75 Albert SS	Ex Engels
1924		O.76 Prosper SS	Ex Engels
1926		O.97 Jacqueline SS	Ex Canadees
1926		O.98 Marie-Louise SS	Ex Canadees
1926		O.99 Jeanne SS	Ex Canadees
1926		O.80 Duchesse de Brabant SS	Ex Engels
1928		O.177 Commandant Bultinck SS	Ex Engels
1928		O.81 Annie (Photo) MS	Beliard Crighton Oostende
1929		O.89 Freddy MS	Ex Canadees
1930		O.87 Gaby MS	Beliard Crighton Oostende
1930		O.82 Raymond MS	Beliard Crighton Oostende
1936		O.88 John MS	Scheepswerven Boel Temse
1936	1952	O.86 Georges-Edouard MS	Scheepswerven Boel Temse
1937	motor 1951	O.80 Duchesse de Brabant SS	Ex Engels (Mersey Class)
1938	motor 1951	O.83 Prince de Liège MS	Ex Engels (Mersey Class)
1938	1958	O.92 Graaf van Vlaanderen MS	Motorisatie St Pieter Hemiksem
1945		O.85 Pasteur MS	Scheepswerven Boel, Temse
1945		O.86 Edison MS	Scheepswerven Boel, Temse
1945		O.88 Curie MS	Scheepswerven Boel, Temse
1945		O.89 Marconi MS	Scheepswerven Boel, Temse
1953		O.81 John MS	Beliard Crighton, Oostende
1956		O.80 Duchesse de Brabant MS	Beliard Crighton, Oostende
1960		O.85 Princesse Marie-Christine MS	Beliard Crighton, Oostende
1960		O.90 Prinses Paola MS	Beliard Crighton, Oostende

Onderlinge Visafslag



De heer André Berbiers, huidige directeur van O.V.A.

Ingevolge de naoorlogse omwenteling inzake verplichtingen op sociaal en fiscaal gebied, waren de kleine reders niet meer bij machte individueel de hen opgelegde formaliteiten te vervullen.

De Pêcheries à Vapeur, steeds op de bres voor het behartigen van de belangen van de visserij, deed belangloos afstand van haar privé afslagkantoor en was de voornaamste bewerkster van de tot stand koming van de S.V. Onderlinge Visafslag, die in september 1950 van wal stak.

Tengevolge van dit klaar doorzicht van de Pêcheries à Vapeur heeft deze instelling sedert haar oprichting grote uitbreiding genomen en onder de kundige leiding van haar gewezen directeur, de heer Frans Verbanck, bijgestaan door Oscar Van Tyghem, en thans onder deze van zijn opvolger, de heer André Berbiers, werden onschatbare diensten be- wezen aan de tientallen kleine reders, die in de O.V.A. hun vaarttuig laten beschrijven. Niemand beter dan de massa leveranciers, door het innen van duizenden rekeningen en de honderden vissers door het vervullen en verzekeren van hun sociale rechten, kunnen zulks bewijzen, want dagelijks worden hier miljoenen franks verhandeld.

De Pêcheries à Vapeur mag met reden trots zijn op deze jongste spruit harer betrachtingen die een sociale lol verricht, waarvan de leden niet genoeg de waarde kunnen schatten. Waar vóór de oorlog de afslag 2,25 pct kostte, belooft ze thans voor de leden van de coöperatieve slechts 1,50 pct. De O.V.A. is een bank van lening voor reder en visser. Ze controleert alle rekeningen en sociale lasten en ze staat bij de hogere sociale diensten van de staat bekend als een der best ingerichte organis- men van ons land. We brengen daarom ook graag hulde aan de huidige directeur André Berbiers, welke het werk van Frans Verbanck op een voortreffelijke wijze voortzet ten bate van reder en visser.



Her personeel van de Onderlinge Visafslag (O.V.A.)

Pescator

Zoals we reeds hebben gemeld werd de NV «PESCATOR» opgericht op 30 maart 1928.

In België werd deze oprichting als «revolutionair» beschouwd, want van vismeel wist men hier niet zoveel af als een koe van safraan eten. Om het rechtuit te zeggen : het produkt was hier nog onbekend !

Alleen als meststof werd het sporadisch gebruikt en dan nog uitsluitend ingevoerd vismeel, vermits we geen eigen produktie hadden.

De verwerking als meststof was dan nog zeer primitief. Dit niet-tegenstaande de verwerking ervan een zeer lange geschiedenis kent. Herodotus schreef reeds dat door de zon gedroogde vis als voedsel aan de dieren werd gegeven. De galante Marco Polo ontdekte op zijn vele ontdekkingsreizen dat men langs de kusten van de Arabische zee en in Siberië de visafvallen als meststof gebruikte.

Eerst in de tweede helft van de 19e eeuw werd de industriële produktie overwogen en aangevat. Hierbij ging het hem er vooral om uit de visafvallen olie te winnen en werd weinig belang gehecht aan de kwaliteit van het meel.

Slechts in de jaren 1900 werd men er zich van bewust dat vismeel als veevoeder nuttig kon zijn. Door de industriële verwerking te verbeteren heeft men toen gepoogd om de voedingswaarde ervan te verhogen en stilaan is men gekomen tot de huidige kwaliteit dat men «VOLMEEL» noemt, een meel dat alle voedende bestanddelen van de vis heeft behouden.

De eerste vismeelinstallaties werden in 1928 door de NV Pescator alhier te werk gesteld. Bij gebrek aan gelijkaardige installaties op het Europees continent, was de directie en haar technische staf volledig op eigen opzoekingen en ondervindingen aangewezen. Toch kon door hardnekkig werken en met behulp van eersterangs-ingenieurs en deskundigen de kwaliteit zeer snel op een uitzonderlijk hoog niveau worden gebracht.

Spoedig werd vastgesteld dat de extractie-methode die in de eerste maanden werd toegepast, niet de gewenste kwaliteiten leverde en dat naar andere middelen moest worden uitgezien, wilde men het klienteel waarlijk bewijzen dat de waarde van deze fabricatie alle aandacht waardig was.

In 1931 kwam men, na allerlei ervaringen, tot het cooker-press-systeem, waardoor de kwaliteit van de visolie aanzienlijk verhoogde en de vitamine-rijkdomeen tot nog toe ongekennde dichtheid bevatte. In de laatste tien voor-oorlogse jaren deed het bestuur van de fabrieken anderzijds uitzonderlijke inspanningen om de fabrikanten van veevoeder op het belang van ons vismeel te wijzen. Geleidelijk werden proeven genomen en kwam men tot aanzienlijke verwerkingen in de veevoeder-fabrieken. De roem die de Pescatorprodukten, als «kwaliteits-fabrikatie» genoten, brachten de volledige Belgische veevoedernijverheid ertoe het vismeel van deze fabrieken te verwerken.

Tijdens de tweede wereldoorlog ging de fabricatie, bij gebrek aan grondstoffen, zeer snel achteruit en moest men er zelfs toe komen om andere produkten te fabriceren, waarin dan meteen een bijdrage geleverd werd in de voedselvoorziening van de bevolking en in de tewerkstelling.

Na de oorlog werd de voor-oorlogse produktie met spoed weer aangevat en ontwierp men de volledige modernisatie van de fabrieken.

In 1951 werd een volledige nieuwe installatie tot het vervaardigen van «Condensed Fish Solubles» in werking gesteld. Op dit ogenblik was «Pescator» dé modernste installatie van het vasteland. Zelfs het perswater van de vis, dat vroeger verloren liep, werd van nu af verwerkt tot een waardevol produkt. Dit nieuwe produkt bevat benevens talrijke vitaminen ook aminozuren en groeifaktoren. Ook het probleem van de verontreinigde afvoerwaters was hier meteen door opgelost.

Het eigenlijke «VOLMEEL» werd bereikt in 1952, toen de «Condensed Fish Solubles» in het vismeel konden verwerkt worden. Op die wijze was men ertoe gekomen om dit meel ALLE voedende bestanddelen van de vis te geven.

Bij Pescator was men evenwel niet gauw vergeten en zocht men steeds verder naar méér en betere aanpassingen.

In 1954 werd nogmaals omgebouwd en waar we zoëven hebben gezegd dat Pescator de modernste installatie van het vasteland bezat, mogen we gerust schrijven dat het van nu af aan TOT DE MODERNSTE OVER DE HELE WERELD BEHOORDE. Alleen bescheidenheid weerhoudt ons ervan stoutweg te beweren «het is de modernste ter wereld» !

Speciaal het vernietigen van de reuk werd thans verzorgd en verwezenlijkt. Iedere machine is sindsdien met een eigen opzuigleiding voorzien, waardoor de reuk totaal wordt afgezonderd en vernietigd. In de buitenlucht en omgeving is deze reuk werkelijk tot een strikt minimum herleid. Meteen werd een nieuw, modern laboratorium ingericht, waar fabricatie en kwaliteit nauwkeurig, in elk stadium, worden gevolgd en onderzocht.

Een andere zorg van het bestuur is steeds geweest over onderlegd personeel te beschikken en kaders te vormen van betrouwbare mensen, die zich de fabricatie zodanig eigen maken dat ze werkelijk «vollerde» vaklui worden.

Naast de hoge kwaliteit van de produktie is ook de onderlegdheid van het personeel in de beroepsmiddelen een algemeen gekend feit.

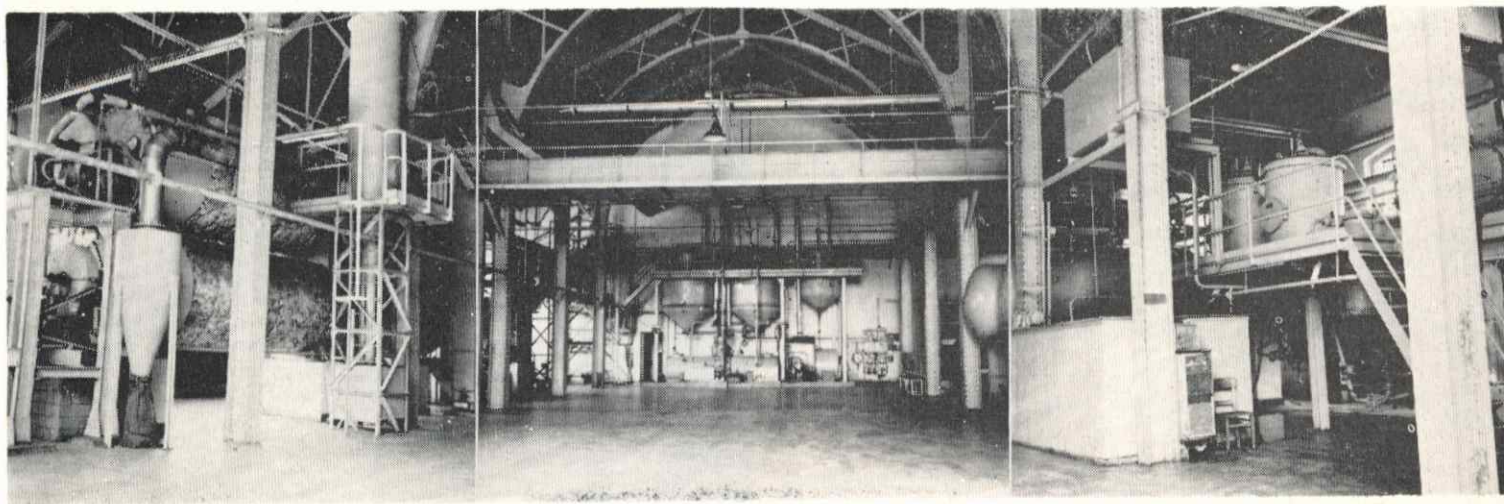
Bij deze korte geschiedenis van de ontwikkeling der vismeelfabrieken «Pescator» voegen we graag enkele bemerkings toe :

1. deze installaties werden verscheidene malen door beroepslui uit andere landen bezocht en genieten in de wereld-vakpers een faam die we tot nog toe te veel hebben onderschat.
2. drukken we hier nogmaals op het feit dat deze fabrieken tot de modernste in de hele wereld behoren en voor heel wat ingenieurs en deskundigen tot model hebben gediend. Dit verbaast wellicht enkele lezers, maar wij lijden te dikwijls aan een minderwaardigheidscomplex, waarbij we steeds gaan denken dat het in het buitenland altijd beter en moderner is.

Welnu, vriend lezer en vooral gij, Oostendenaars, noteer dit goede : wij hebben in onze stad dé modernste vismeelfabrieken van Europa, die meteen een der beste is over de hele wereld.

Dit hebben we te danken aan de ontwerper en stichter John Bauwens en vooral aan de heer De Kersmaecker welke sedert meer dan 30 jaar de bezieler is van deze instelling, steeds strevend naar beter en perfecter.

Daaruit blijkt tenslotte eens te meer hoe John Bauwens en thans zijn zoon zich zo hebben weten te omringen, dat ze werkelijk in elke afdeling over leiders beschikken, zoals er weinig te vinden zijn.



Een binnenzicht van de N.V. Pescator

Froid Industriel



De heer Jean De Kersmaecker

Een van de belangrijkste bedrijven die John Bauwens, in het kader van zijn «Pêcheries à Vapeur» deed oprichten, is onloochenbaar de «Froid Industriel». hebben heel wat mensen, bij de oprichting, deze stichting als te vooruitstrevend willen beschouwen, thans moet eenieder toegeven dat een dergelijk bedrijf werkelijk een noodzaak is in de hedendaagse visserijverheid en heel wat, o.m. de ijsbevoorrading, het bewaren van vis aan boord en het stockeren van vis aan land, er ver op vooruit is gegaan sinds het ontstaan en dank zij de «Froid Industriel».

John Bauwens voorzag werkelijk de ontwikkeling der visserijverheid tot in de minste details en werkte niet alleen als een handig en ernstig zakenman, maar tevens als iemand die de toekomst doorzag. Ongelukkig heeft de werkelijke bedrijvigheid van deze nijverheid, tengevoige van de eerste wereldoorlog, vertraging gekend.

De Froid Industriel werd officieel gesticht op 19 juli 1914. Stichters waren de heren John Bauwens, Jules Baels, Louis Demunter, Albert Stevens (de toenmalige president van de Pêcheries à Vapeur).

Het oprichten der eerste gebouwen, langs de Brandariskaai, werd stilgelegd tengevoige van de eerste wereldoorlog.

Na de vijandelijkheden werd hieraan voort gedaan, doch de produktie bleek de eerste jaren niet omvangrijk genoeg, zodat het fabriek van de heer Hamesse te Bredene moest overgenomen worden om er tijdens de zomermaanden ijs te bereiden, om de produktie van het eigen fabriek aan te vullen.

In 1934 werden langs de Rederijkaai nieuwe gebouwen opgericht, heergeen vooral noodzakelijk bleek tengevoige van de uitbating der nieuwe visserijhavens en vismijnen. Thans konden de schepen reeds heel wat gemakkelijker bevoorradt worden en moest men niet meer vanaf de Brandariskaai met ijs leuren of voeren tot aan de nieuwe vismijn en haven.

De tweede wereldoorlog brak uit en de «Froid» had er natuurlijk onder te lijden, maar — nuchter bekeken — minder dan men had kunnen verwachten. Dit was enerzijds te danken aan de scherpzinnigheid van de beheerders en anderzijds aan een verregaande naïviteit van de Duitsers. De Duitsers hebben het ook nooit in hun knappe koppen gekregen om eens van dichtbij te gaan kijken.

De machines en compressoren waren met planken en zand overdekt en werkelijk zodanig gecamoufleerd dat niemand kon zien wat er onder de opeenstapeling van visplanken, hout en zand, was weggedoken.

Met de burelen was het erger gesteld: deze gingen in de vlammen op en meteen verdwenen de nog jonge «archieven».

De Engelsen hebben in 1944 van de koelkamers der fabrieken gretig gebruik gemaakt en stockeerden er tot 1.000 ton bevroren vlees voor de bevoorrading van hun troepen.

Dit geeft meteen een beeld van de toenmalige mogelijkheden der instellingen.

Vóór de oorlog werd het ijs naar de vaartuigen gebracht per kamion. Vanaf 1946 begon hier verandering in te komen en werden de schepen door een sleepboot tot vóór de ladingsgoten der fabriek gebracht.

Een verder doorgedreven mechanisatie kwam tot stand in 1949 en van toen af werd het ijs in gemalen toestand geleverd, en was de fabricatie zodanig georganiseerd dat het ijs, zelfs aan boord, niet meer dienee aangeraakt te worden vóór de vis erin terecht kwam.

Niet alleen praktisch, maar ook hygiënisch gezien, leverde dit een massa voordelen.

De noodzakelijkheid diepvriesinstallaties te bouwen, deed zich meer en meer gevoelen en de eerste afdeling kwam in 1953 tot stand. Reeds in 1955 moest deze uitgebreid worden, evenals de fabricageafdeling. Sinds kunnen de fabrieken 40 ton vis diepvriezen aan -40° C en opslaan in goed ingerichte koelkamers tussen -25° C en -35° C. Men beschikt over meer dan 6.000 kubiek meter vriesruimte met onderscheidelijke temperaturen van -4° , -25° en -35° . Het cliënteel dat steeds talrijker wordt maakt thans regelmatig gebruik van de beschikbare ruimten voor het opslaan van vis, haring, makreel en spritvoorraaden.

De diepvriesinstallaties werden in 1957 verder aangepast, zodat de volledige bewerking, vanaf het vlekken en fileteren, geschieden kan in de vereiste omstandigheden, waardoor de produkten in werkelijk «ideale» omstandigheden behandeld kunnen worden. Zij worden thans ingevroren op lopende band, gereinigd en verpakt en in de opslagplaatsen afgeleverd zonder schadelijke aanrakingen.

De levering in de vismijn werd sinds verleden jaar gemoderniseerd en vergemakkelijkt, zodat het ijs thans toekomt op platte wagens, getrokken door kleine tractors, die gemakkelijk manoeuvreren. Op deze wijze kunnen vrachten van 5 à 6 ton handig ter plaatse worden besteld, zonder veel heen en weer gesjouw. Dit ijs zit natuurlijk in zakken verpakt.

Sinds enkele tijd heeft de firma diepgevroren visfilets onder het merk «Iceberg» op de markt gebracht. De filets worden onder vacuum verpakt in vegetale plasticzakjes en vervolgens in een kartonnen doosje geborgen.

Dit procédé heeft als voordeel dat de filets in het zakje zelf kunnen gekookt worden en er zich dus geen visreuk in huis verspreidt.

De vis wordt bovendien in zijn eigen sap gekookt zodat zich dus niets in het kookwater kan oplossen.

Daar de filets gekruid zijn, hoeft de huisvrouw alleen een saus klaar te maken om de visschotel volledig te maken.

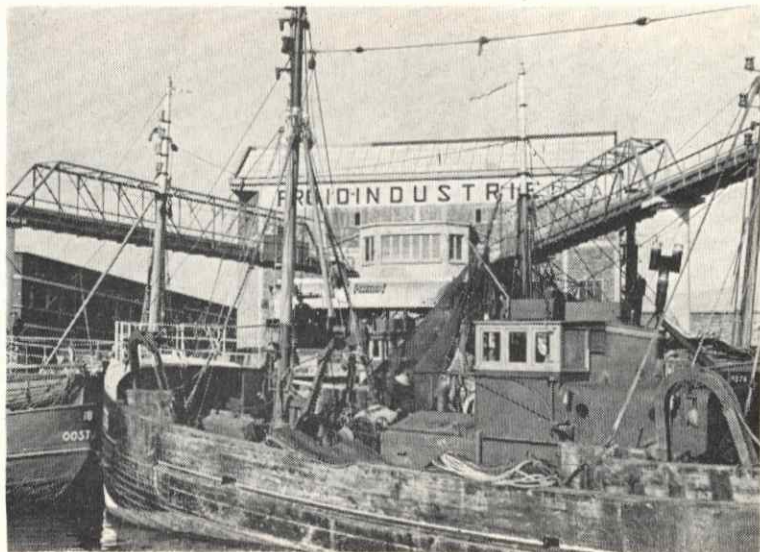
Het verpakken onder vacuum heeft bovendien nog als voordeel dat de diepgevroren vis niet kan uitdrogen.

Sinds het overlijden van de heer John Bauwens heeft zijn zoon Raymond hem hier als voorzitter opgevolgd en is de directie nog steeds toevertrouwd aan de heer Dekersmaecker.

De ontwikkeling van het bedrijf wordt best geïllustreerd door de opeenvolgende kapitaalsverhogingen die we in de loop van het bestaan dezer firma mochten noteren :

1914 :	kapitaal	350.000 F
1920 :	kapitaal	1.050.000 F
1921 :	kapitaal	2.000.000 F
1934 :	kapitaal	4.000.000 F
1939 :	kapitaal	6.000.000 F
1952 :	kapitaal	21.000.000 F

Bij deze laatste kapitaalverhoging werd een concurrerende firma, de «Froid Artificiel» opgeslorpt.



Een zicht op de Froid Industriel

S.C. Industrielle des Pêcheries en de Assurance Mutuelle Maritime



De heer Londès, directeur van de Industrielle des Pêcheries

Onder de vele initiatieven welke John Bauwens tot stand bracht, behoren twee belangrijke firma's, nl. de Industrielle des Pêcheries en de verzekering Assurance Mutuelle Maritime.

De eerste coöperatieve maatschappij beoogde de herstellingen van de vaartuigen der reders zo goed en goedkoop mogelijk te verrichten onder het waakzaam oog van bevoegde leiders.

De tweede coöperatieve liet toe de vaartuigen van de aangesloten reders in coöperatieve te verzekeren en te herverzekeren, waardoor enorme kosten gespaard werden. De Industrielle werd op 8 september 1922 gesticht op initiatief van John Bauwens en Henri Londès, nog steeds directeur van beide firma's.

2700 aandelen werden onderschreven door een 9-tal reders, waaronder we vooral Pêcheries à Vapeur, Golder, Oostendse Rederij, Jules Baels, Pêcheries du Nord, Pêcherie des Flandres en rederij Noordzee vonden.

Het doel was lofwaardig en het resultaat schitterend. Alle herstellingen en plaatsingen van motoren worden er niet alleen kundig, maar ook goedkoop verricht, wat tenslotte het doel door de stichters beoogd, heeft doen bereiken. Hetzelfde kan gezegd worden van de coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen, welke dezelfde dag werd gesticht met het doel de verzekeringspremies naar omlaag te duwen en in betere voorwaarden verzekerd te zijn.

De leiding van deze twee maatschappijen werd toevertrouwd aan de heer Londès, die sedert bijna veertig jaar op een perfecte en zeer beoefde wijze deze twee coöperatieven tot eenieders tevredenheid leidt.

Daarmee wordt bewezen, dat John Bauwens reeds 40 jaar geleden verwezenlijkte, wat anderen hem later zouden nadoen. De heer Londès is ten andere een zeer knappe en ervaren techniek in zaken verzekeringen en steeds behept om zijn medemensen te helpen, wat een verdienste van het grootste belang mag genoemd worden.



Het personeel van de Industrielle des Pêcheries

BESLUIT

Nu de visserij ziek is, mag gezegd dat wat de groten, 40 jaar geleden, verwezenlijkten, ook door de kleinen had kunnen tot stand gebracht worden, moesten ze wat meer samenhangsgevoel bezitten.

Wij zijn de mening toegedaan dat dergelijke prachtige en vooral nuttige verwezenlijkingen van één man, zoals John Bauwens en zijn knappe medewerkers, tot voorbeeld moeten dienen van alle reders zonder onderscheid.

Benevens de huidige rederscentrale dient door allen verder eendrachtig gestreefd naar een beter samenwerking en vereniging van al wat ons gemeen is en een afschaffing van al wat ons verwijdert.

Wordt dit begrepen, dan zal de Belgische visserij er terug bovenop komen.

Doet men het niet omdat het eigenbelang van enkelen primeert, dan moeten zij die er niet willen aan meedoen, ten onder gaan.

Piet De Vestele (IdP) overleden

Op vrijdag 16 december 11. — nauwelijks negen maanden na het overlijden van zijn vader — is werfleider en afgevaardigde-bestuurder Piet De Vestele (68) overleden. Samen met zijn broer Mathieu leidde hij dertig jaar de Oostendse Scheepswerf Industrielle des Pêcheries, alom bekend als IdP.

Piet De Vestele (zoon van de Brugse erenotariss Joseph De Vestele die eind maart op 98-jarige leeftijd overleed) werd op 16 augustus 1926 in Brugge geboren en was gehuwd met mevrouw Irène Stenbock-Fermor en vader van twee zonen en evenveel dochters.

In 1964 neemt Piet De Vestele het beheer over van het scheepsherstellingsbedrijf *Pêcheries du Nord*.

Het was de beroemde Oostendse reder John Bauwens die in 1922 al een specifieke werf wenste die zich uitsluitend met herstellingen voor de zeevisserij zou inlaten. Toen de huidige Oostendse vissershaven werd aan-

gelegd vestigde het bedrijf zich in de buurt van Slipway. Na de oorlogsjaren was van het bedrijf alleen nog maar een puinhoop over. De werf werd opnieuw opgebouwd en men had er de handen vol met herstellingen van door de oorlog beschadigde vaartuigen. Toen de grote treilers een voor een uit de vloot verdwenen had dit ook pijnlijke gevolgen voor de scheepswerf.

Het was op het ogenblik dat de onderneming steeds meer werk zocht in de metaalconstructie dat Piet De Vestele het roer overnam, later gevolgd door zijn broer Mathieu. IdP liet de scheepsbouw echter niet links liggen. Aanvankelijk bleef het bij kleine vaartuigen, sleepboten en pontons. Even later bouwde IdP ook snelle redebotten voor het Loodswezen in Vlissingen en de peilboot Oostende XI voor het baggerbedrijf Decloedt. Een hoogtepunt in de loopbaan van de gebroeders De Vestele was ongetwijfeld de constructie van de zelfoprichtende reddingsboot R4 voor de Reddingsdienst in Oostende. Nooit eerder werd op een Belgische werf dergelijk vaartuig gebouwd.

In die periode liet IdP een nieuw overdekt atelier bouwen aan de Nieuwe Werfkaai waar de onderneming vandaag nog steeds gevestigd

is. De oude scheepslijft van de verdwenen *Verenigde Oostendse Scheepswerven* (V.O.S.) werd gerestaureerd en aangepast (1982) voor het droogzetten van vaartuigen tot 70 meter. Dit alles met de bedoeling opnieuw vissersvaartuigen te kunnen bouwen. De bouw van de Z 284 Vicky voor reder Willy Paeye was nummer één (toevallig te zien op de omslag van ons vorig nummer); een vaartuig van 35 meter met een ABC-motor van 1.448 pk dat in september 1982 te water ging. Totaal nieuw voor onze scheepsbouw was de toepassing van de knikspantconstructie. Op dat ogenblik was het overigens lang geleden dat er nog een in Oostende gebouwd vissersvaartuig van stapel gelopen was. Daarna volgden nog de grote boomkortreilers Z 185 Emerald Star (1983), het casco voor de Eurokotter Z 70 Marleen, de Z 207 Adamtje (1985, nu Permeke), de hektreiler O 316 Aegir (1987), de Eurokotter O 187 St.-Antonius (1989) en Z 186 Shannon (1991). De uitvaartplechtigheid van Piet De Vestele greep woensdag 21 december plaats in de Sint-Clemenskerk te Klemskerke, gevolgd door de begrafenis op het kerkhof van De Haan. (gw)



Piet De Vestele (links), samen met broer Mathieu, tijdens de voorstelling van het boek 'De Oostendse Kapers' (van auteur Walter Debrock) in mei jongstleden. De De Vesteles waren er eregasten omdat ze, net als de redersfamilie Bauwens, afstammelingen van de Oostendse kaper Filips Van Maestricht zijn. (Foto gw)