

Met de O. 325 en de N.748 naar Chili

Deel I: de overtocht



Sfeerbeeld uit Chili anno 1951: onze Vlaamse vissers op een nieuwe 'Albatros'.

Vanaf 1949 besloten een aantal reders met hun vaartuigen, bemanning en familie uit te wijken naar Zuid-Amerika. Het grootste gedeelte onder hen vertrok naar Argentinië. Het is tijdens het opvissen van gegevens over deze uitwijking dat we plots in Chili belanden. Het spoor naar Chili leek gemakkelijk te bewandelen. Daarom zijn we eerst deze weg ingeslagen.

Het is een boeiend verhaal, mede omdat het onbekend is. De vissers en reders die uitweken naar Chili werden, na verloop van tijd, samen genoemd met de 'Argentijnen'. Het verhaal is eveneens boeiend omwille van de grote afstanden die overbrugd werden; de vermelde plaatsnamen krijgen pas hun waarde als de lezer de overtocht volgt met de atlas binnen handbereik.

Het chiliverhaal werd hoofdzakelijk samengesteld d.m.v. de getuigenissen van René De Rycker uit Bredene en Eugene

Gonzales uit Vancouver, Canada en door te neuzen in Het Nieuwe Visserijblad, 1949.

De organisatie

Om uit te wijken had ieder zijn, soms zeer uiteenlopende, redenen. Reder Pieter Boels uit Nieuwpoort was er in 1949 van overtuigd dat de toen heersende 'koude oorlog' snel in een derde wereldoorlog zou onttaarden en dat de Russen al vlug voor zijn deur zouden staan. Reder Julien De Wulf van zijn kant was een geboren avonturier. René De Rycker was zodanig verknocht aan zijn werkgever Julien, dat hij hem overal wilde volgen. Eugene Gonzales had maar één oog en kon in de visserij niet hoger opklimmen dan matroos; de lossere wetgeving in Zuid-Amerika zou hem toelaten snel te promoveren tot stuurman en schipper. Reder Louis Zonnekein was de mening toegedaan dat

de Belgische regering zijn vissers tijdens de na-oorlogse visserijkrisis in de steek liet.

De Oostendse reder Julien de Wulf zocht contact met Pieter Boels, reder van het 'westvisschertje' N.748 'Oceans Gift'. Samen besloten ze het avontuur te wagen. Via een schoonzoon van Pieter, die vlot Spaans en Portugees sprak en schreef, werd contact opgenomen met een Chileense afgezant te Brussel. Het Chileense ministerie van economische zaken gaf beide reders toelating om er de visserij uit te oefenen en dit voor twee jaar. De reders verplichtten zich ertoe de plaatselijke vissers te leren treilen. De Chileense gezant heeft de reders met woord en daad bijgestaan. Hij moedigde hun poging aan. Julien De Wulf koos zijn kloeke vijfendertig meter metende O.325 'Charles Darwin' voor de overtocht en verkocht zijn tweede treiler (O.171). Beide reders ronselden vissers die er brood in zagen

zich samen met hen in Chili te vestigen en genoeg moed en zelfvertrouwen hadden om thuis en land te verlaten om een nieuwe toekomst op te bouwen. Het was de bedoeling alle gegadigden, met hun families, op de vaartuigen mee te nemen en samen de overtocht te maken.

In de boegen van de schepen werden de netten-bergplaatsen omgevormd tot slaapkoien. De vaartuigen werden voorzien van korren, scheerborden, korregaren, kettingen en alles waarvan men dacht het onderweg nodig te hebben: voedsel, drank, kuisgerei, bikhamers, verf... Om in geval van nood toch over voedsel te beschikken kwam er een partij blikken dozen met scheepsbeschuit aan boord. Afgesproken werd dat de vissers tijdens de overtocht geen wedde zouden ontvangen en dat de kosten van de overtocht door de reders zouden gedragen worden. De vissers verbonden zich ertoe de vaartuigen onderweg te bikken en te schilderen.

De voorbereiding van de expeditie duurde één jaar. Gedurende de reis zouden de mannen in de boeg slapen, vrouwen en kinderen in het logies. Er werd gekookt door de echtgenotes, terwijl de vissers wacht liepen en het schip onderhielden.

Op zaterdag 22 januari 1949 was het zover. Beide vaartuigen voeren voor de laatste maal door de Oostendse sluisen

om 5.35 uur. Hevig stormweer hield de expeditie nog twee dagen tegen de buitenkade. Aan boord van de O.325 waren vierentwintig personen, de kleinere N.748 werd bemand door twaalf personen.

O.325 'Charles Darwin'

Aan boord bevonden zich reder Julien De Wulf met echtgenote en twee kinderen, schipper Robert De Wulf met Patey Madeleine en hun kinderen Diane en Roland, eerste motorist Pieter Heindrickx met Marcella Degraer en zoon Marcel, tweede motorist André Dewaele met Vanhondenhove Elza en hun kind Rona, de matrozen Edmond Gonsales met Maria Dewaele en schoondochter Jessie Frankis en haar kinderen Maureen (5 jaar) en Brian (3 maanden), René Derycker met Maria Vanbesien en dochter Paulette. Mevrouw Vanbesien was in verwachting van een tweede kind en tenslotte Adolf Van Wetter met echtgenote Georgette Corneillie.

N.748 'Oceans Gift'

Schipper-reder was de in 1895 geboren Pieter Boels met Héléne Vandendriesche. Verder waren van de partij: motorist Marcel Torreele met Héléne Vandenberghe en hun twee dochters, matrozen Eugeen Gonsales (zijn vrouw en twee kinderen

waren aan boord van de O.325), Arsène Beyen met echtgenote Alice Germonprez. Als passagiers waren er Denise Boels, dochter van de reder, met haar echtgenoot de boekhouder Lode Depoorter en hun drie maanden oude Dirk.

Vertrek

Naast heel wat nieuwsgierige kijklustigen werden de vaartuigen uitgewuifd door de Chileense gezant. Beide schepen voeren uit onder Chileense vlag en waren op 31 december 1948 voorlopig voor twee jaar geschrapt uit onze registers.

Men koos voor de langere weg langs de Kanarische en de Kaapverdische eilanden omdat men hoopte stroom mee te hebben en te kunnen profiteren van een zuidoostelijke wind. Kenners voorspelden dat dit de veiligste weg zou zijn voor kleinere vaartuigen. Beide vaartuigen vertrokken onverzekerd tegen gewoon risico.

Op 24 januari werd het kalmer weer en de tocht werd aangevangen. Een nieuwe storm noodzaakte beide schepen ter hoogte van San Vicente de la Barquera, Spanje, voor anker te gaan en betere weersomstandigheden af te wachten. Na twee dagen werd koers gezet naar Las Palmas, een haven op de Kanarische Eilanden. Bij iedere halte werd dieselolie bijgetankt, kwam er vers voedsel en water aan boord, kregen vrouwen en kinderen tijd om te verpozen en vaste grond onder de voeten te voelen.

De grote oversteek

Uit Las Palmas voer men naar Puerto Grande op de Kaap Verdische Eilanden, waar men kennis maakte met de allergrootste armoede. Palend aan het haventje was er alleen maar een missiepost. De zwarten liepen er naakt, op de markt zag men de vis niet liggen van de vliegen, als onze vissers beschimmeld brood en aardappelschillen over boord gooiden visten de zwarten die op en zetten er prompt hun tanden in.

Er werd vers voedsel gekocht en na een paar dagen rust begon de grote overtocht over de Atlantische Oceaan, richting Barbados. Na vierentwintig uur was al het gekochte voedsel bedorven: de eieren stonken, melk in bussen kon je snijden als pudding, alle vleeswaren roken en beschimmelden; de vissers gooiden alles over boord. De expeditieleden moesten nog elf dagen verder met aardappelen en zeebeschuiten. De Oostendse bakker had zich daarbij vergist. In plaats van de klassieke zeebeschuiten, leverde hij zoete beschuiten. Na zes dagen kregen de vissers en hun families geen beschuit meer door hun keel.

Op Barbados bleven de vaartuigen een aantal dagen verpozen. Ook hier werd uitgezien naar vers voedsel. Toen ze

BBL



De ex-O.325 'Albatros' in San Antonio. Schipper De Wulf controleert het vislossen aan de vismeelfabriek. Op dek: massa's heek.

mazout wilden kopen hoorden ze dat het op Curaçao veel goedkoper was. Daarom voeren ze verder. Pas vertrokken viel de 160 pk-sterke motor van de N.748 stil en weigerde verder zijn taak te verrichten. De O.325 nam het scheepje op sleeptouw tot Willemstad. Te Willemstad ondervonden ze dat de aanlegplaatsen kaaien waren in privébeheer. Als je dieselolie wilde kopen aan een kaai moest je rechten betalen. Als je naar een andere kaai voer om water te laden moest aan men weer een andere maatschappij rechten betalen. Intussen werd het overdag zo warm dat de bemanningsleden een zeil spanden om enige verkoeling te vinden.

Op Curaçao kwam een negentienjarige uitgeweken Oostendenaar elke avond aan boord. Vooraleer af te varen plaatsten de Oostendse reders een dankwoord in de plaatselijke krant, gericht aan de autoriteiten om hen te danken voor de goede ontvangst.

Na herstel van de 'Oceans Gift' trokken onze vissers op 30 februari 1949 naar de havenstad Colòn (= Spaans voor Colom-

bus), het begin van het Panamakanaal. Op weg daarheen viel de 360 pk-sterke motor van de O.325 uit en weigerde verdere dienst. Er zat niets anders op dan hem door de N.748 op sleeptouw te laten nemen en de haven van Colòn binnen te loodsen. Een week later, na herstel van de 'Charles Darwin' voeren onze vissers het Panamakanaal binnen. Ze ervoeren het kanaal als enig en groots en waren stomverbaasd over het machtige mensenwerk. De vaartuigen moesten door vier of vijf sluizen om tot op het niveau van het kanaal te komen. Bij het versassen werden alle handelingen uitgevoerd door sluiswachters en arbeiders die aan boord kwamen. Een loods voerde de schepen langs de veiligste route naar de andere zijde van Panama. daar moest men opnieuw door drie sluizen om het niveau van de Grote of Stille Oceaan te bereiken.

In de nacht van 21 op 22 maart overschreden ze de evenaar. Voor de kust van Peru passeerden ze een eilandengroep waar de hemel vol zat met vogels. Jaarlijks lieten deze meters dikke lagen uitwerp-

selen na. Bijna zeventig jaar lang brachten Duitse zeilschepen jaarlijks de mest ('guana') naar Europa, waar de boeren er hun velden mee bewerkten.

Na een oponthoud in de havenstad Callao (nabij Lima), Peru (28 maart 1949) stoomden de vaartuigen verder naar Chili. Uiteindelijk kwamen ze op 14 april 1949 te Talcahuano aan. De reis had tachtig dagen geduurd, waarvan er dertig in havens doorgebracht werden. Er werden in die tijd ruim 20 000 km afgelegd.

Ze werden door de plaatselijke instanties goed ontvangen, maar omdat er in Chili een grote woningnood bestond werden de families eerst ondergebracht in een zaal van de plaatselijke visserijschool. Kort na hun aankomst maakten de vissers een eerste aardbeving mee. Lichte bevingen waren maandelijks kost, grotere kwamen ook regelmatig voor.

Beide vaartuigen werden officieel in de Chileense registers ingeschreven. De ex-N.748 bleef 'Oceans Gift' heten. Omdat die vogels er met miljoenen te zien waren veranderde Julien De Wulf de naam van de ex-O.325 'Charles Darwin' in 'Albatros'.

Vanuit Talcahuano visten de bemanningen een drietal maanden. Er was veel slecht weer, het was een goede haven, maar er waren geen fabrieken om de vis af te nemen. Intussen beviel Maria Vanbesien van haar tweede dochter Sonja. De geboorte van het Belgenkind haalde alle kranten. Het hoeft hierbij niet gezegd dat de bemanningen van de twee schepen deze geboorte uitbundig gevierd hebben. De Chileense autoriteiten bleven heel behulpzaam. Ze steunden initiatieven om nieuwe bedrijven op te richten. Toch voldeed de visserij vanuit Talcahuano niet. Er werd zelfs geen frank verdiend! Julien De Wulf en de schoonzoon van Pieter Boels trokken hun stoute schoenen aan en reisden naar de hoofdstad Santiago de Chile om er een onderhoud aan te vragen met niemand minder dan de president van Chili. Toen ze ondervonden dat San Antonio meer mogelijkheden bood, trokken ze met hun hele hebben en houden



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

**ZV-koeltransport '90: vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke prijzen**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Schipper René De Rycker

Vissen vanuit San Antonio, met de O.325

René de Rycker scheepte begin 1949 met zijn gezin in op de O.325 'Charles Darwin' en voer met de N.748 'Ocean's Gift' in zijn kielzog naar Chili. Uiteindelijk beland te San Antonio, was het noodzakelijk snel veel visgronden te verkennen om er het dagelijks brood te kunnen verdienen.

In Chili verdwenen de Belgische registratienummers. De 'Charles Darwin' werd 'Albatros'. De 'Ocean's Gift' bleef zijn naam behouden.

Visafnamestructuur:

In San Antonio stond geen vismijn. De vis werd er niet verkocht volgens vraag en aanbod. Ieder vaartuig zocht een viskoper die steeds zou instaan voor de afname van de verse vis. De reder sloot met die man een kontrakt af: De koper nam de vis af, de reder leverde niet aan een andere handelaar. De prijs werd op voorhand afgesproken. Een clause bepaalde dat de koper dagelijks zou meedelen hoeveel hij kon afnemen om door te verkopen. In feite viste je dus op bestelling. Gemiddeld bestelde de handelaar tweehonderd bakjes per dag. Dit kon tijdens bepaalde perioden van het jaar oplopen tot zeshonderd bakjes. De vis werd proper gegut en per 25 kg in de bakjes gelegd en op dek gestapeld. Met de dagelijkse tweehonderd bakjes vis kon je goed je brood verdienen. De meervangst werd opgeslagen in het ruim en doorverkocht aan een vismeelfabriek te San Antonio.

Er werd vooral heek gevangen en dikwijls in grote massa's. De vis die de Belgische treilers binnenbrachten was bestemd voor viswinkels in San Antonio, maar vooral voor de hoofdstad Santiago. De vis werd gelost en onmiddellijk op een vrachtwagen van de koper geladen die ze distribueerde. Daarna meerde het vaartuig aan ter hoogte van de vismeelfabriek. De rest van de vangst werd per band gelost en in loodsen of op de binnenkoer op hopen gegooid. De vis stapelde zich soms huizenhoog op. De fabriek deelde dan mee dat ze met moeite de heek kon verwerken en gedurende een paar dagen geen vis zou afnemen. Op die dagen kwamen de vaartuigen na het opvissen van hun bestelling onmiddellijk terug naar huis.

Het vissen gebeurde met het alom bekende VD-systeem en had veel gelijkenis met de haringjacht, zoals wij die tot voor een twintigtal jaar in de Noordzee en het

Vlaamse vissers in Chili (II)

Kanaal kenden. Aanvankelijk werd er gevestigd met de korren die de vissers uit Oostende meebrachten. Ze vingden veel vis maar niet voldoende volgens de Chileense normen. Julien De Wulf ploos alle plaatselijke vakbladen uit. In een Amerikaans tijdschrift zag hij een korre, ontworpen voor de visgronden die zij bevisten. De vissers kopiëerden de korre. Het rendement ging de hoogte in. De korre was breder en langer dan de toen bij ons bekende netten: het had een loodzeil van 183 voet, doorweven met lichte ketting en een pees van 105 voet. De maaswijdte aan de korremond begon met 'spoon achtien' en werd kleiner naar achteren toe. Om het net open te houden waren er zwaardere scheerborden nodig.



René De Rycker: van 1949 tot 1954 in Chili. (Foto g.w.)

Visgronden

De meest beviste gronden lagen kort bij San Antonio. Het was louter dagvisserij. Je voer 's morgens uit en je kwam 's avonds terug. Een logboek was er niet. Aan boord waren veertien mannen. Als een grote bestelling mocht binnengebracht worden, namen ze drie extra matrozen mee. Hun werk bestond louter uit gutten (ingewanden verwijderen) en ze werden betaald per gegutte bak. De armoe was zo groot dat de gutters zelfs geen mes bezaten. Ze gebruikten een stuk scherpgeslepen zaag met een handvat omwonden met korregaren. Zelfs al gaf je ze een mes, 's anderdaags kwamen ze terug werken met hun primitief werktuig.

Op de visgronden woei meestal een zuidwestenwind (tradewind). Het weer was goed voorspelbaar. 's Morgens was het meestal windstil. Was er rond 10u30 geen wind, dan bleef dit zo voor de ganse dag. Kwam er rond 10u30 een licht briesje, dan was er die dag veel wind te verwachten. Het slechte weer was tijdsgebonden: viermaal per jaar woei de wind uit het noorden. Het kon toen hevig stormen. Op een half uur lopen van San Antonio lag een plateau. Rond het plateau kregen de vissers geen grond. De grote diepte (unduru) liep ook aan de binnenkant door tot in de haven. De wal bestond uit ontzaglijk hoge rotsen. Op het plateau schoot de korre weg op 55 vadem en kon je één trek van tweehonderd tot driehonderd benen maken. Een tweede trek ging niet, er zat gegarandeerd niets meer in.

Het plateau was vlak, maar onder water zaten twee pieken: de Colon Grande en de Colon Chique. De vaartuigen hadden geen apparatuur, ook geen dieptemeter; enkel een radio. Om er omheen te korren was het nodig de palats door ervaring te leren kennen. Door peilingen op de wal (positie op zee t.o.v. een huis of een boom) wisten ze ten lange laatste waar ze stonden. Onze vissers voeren vanuit de haven op juiste koers en vanaf een bepaald punt gooiden ze hun netten uit. Was er



René De Rycker tussen zijn Chilenen op de 'Albatros'. Zelf bindt hij de kuil dicht.

slecht zicht of miezerig weer, dan zat je op verkeerde plaatsen en nam je risico's. Als het net haperde aan de Colon Chique was hij gescheurd. Als je vast sloeg aan de Color Grande was je je korre gegarandeerd kwijt.

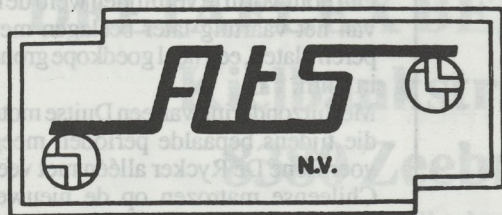
Na de eerste trek trok je de 'unduru' over naar een volgend plateau om daar een kans te wagen. Sommige visserijen waren zanderig. De scheerborden sloegen soms vast in de bodem en zaten dan muurvast. Eénmaal gebeurde het bij René dat zijn korretouwen doorsloegen vanuit de 'sletsblok'. Tijdens bepaalde perioden van het jaar was de vis schaarser en moest je meer naar het noorden toe. De vaartuigen visten dan twee dagen ter hoogte van Valparaise. De koper kwam met een vrachtwagen naar die haven om de verse vis van de eerste dag op te halen. De vangst van de tweede dag en de vis voor vismeelverwerking losten onze vissers terug te San Antonio.

Op de visgrond 'languna' viste je soms je

schip vol in één dag. Je sprong soms over boord om op de meterslange kuil te wandelen. Op andere tijdstippen van het jaar trokken de schepen zuidelijker. Ze vertrokken 's avonds rond 17u00 om 's nachts honderd mijlen te 'moalen'. Op de kust zag je geen enkel licht, zelfs geen vuurtoren. René liep 's nachts een honderd mijl van 't land weg en durfde niet langer dan een half uur aan één stuk te slapen om telkens land te peilen. Robert De Wulf integendeel voer ver in zee. Na zijn gelopen mijlen, schoot hij korre weg en voer recht op land. Als hij grond voelde kon de eigenlijke visserij beginnen. Gedurende de dag visten ze en gingen tegen donkeren voor anker. De volgende morgen visten ze nog twee slepen en liepen dan de honderd mijl terug naar huis om 's avonds te lossen.

Haven

Het binnenlopen van San Antonio was



A.T.S. ZEEKUST

H. Baelskaal 47 - B-8400 Oostende
Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal

VOOR DE VISSERIJ

Koeltechniek
Frigo en diepvries
Onderhoud koelcompressors en verdamper
Algemene elektronika
Radars
Zend/ontvangers
Dieptemeters
- Huur en onderhoud



altijd een heel spektakel. Het was een natuurlijke haven en kende geen dokken. Aanloopleuven werden aangegeven door tonnen, die met kettingen op de bodem waren verankerd. De haven lag vol 'valucha's' (= pontons om kopererts te vervoeren). (Chili zit nl. vol koper.) Het erts werd in San Antonio op pontons geladen en naar, voor de rede wachtende, cargo's gebracht, die het de wereld rondvoerden. Al die 'valucha's' lagen voor anker. Bij mooi weer kon je tegen de kade liggen. Van zodra er wat wind stond, werd de zee onstuimig en zou het vaartuig kapot slaan tegen de kade. Het schip moest een eind van de kade gemeerd worden. Bij het binnenkomen koos je je plaats uit en liet een eind van de kade het anker vallen. De schipper liet het vaartuig rondzwaaien zodat het tussen de kade en het anker kwam te liggen. Het schip naderde de kade en twee meertouwen werden ter hoogte van de voor- en achtergalg bevestigd. Het schip vierde toen van de kade af en de ankerketting vormde met de dekplank die in het ankerroeg was bevestigd, naar de buitenste achtergalg een driehoek die werd opgespannen. Zo kon het vaartuig veilig op en neer deinen. Bij het winden van het anker haalde men dikwijls met de lepels een hoop kettingen van valucha's of markeerboeien in een kluwen naar boven. Vlaamse spitsvondigheid vindt op alles iets. Na verloop van tijd gooiden onze vissers, in plaats van een anker, een treinwiel op de zeebodem. Bij het ophalen schoven alle in de weg komende kettingen er langs. Toen onze vaartuigen in San Antonio toekwamen was er praktisch geen visserij. Een aantal kleine bootjes visten hun poosje vis. Verder was er nog één motortreiler en één oude stoomvisbak. De ex-0.325 (Albatros) had een onomkeerbare motor; in Chileense wateren heel onpraktisch. Het vaartuig had twee motoristen nodig. Als men wilde vertragen of achteruit varen moest men de motor eerst stil leggen en achteruit terug opstarten. Om terug vooruit te varen, verliep het proces andersom.



René tussen zijn vangst op de O.325

Op de 'Albatros' voer Robert De Wulf als schipper en René De Rycker als stuurman. Reder Julien De Wulf heeft in Chili nooit gevaren. Hij bleef aan wal om de zaken te behartigen.

Na één jaar varen vanuit San Antonio voelde men dat de 'Albatros' het uitbouwen van een bedrijf tegenhield. Julien De Wulf besloot het visersschip te verkopen. Broer Robert De Wulf wou een eigen bedrijf oprichten en nam een nieuw vaartuig in huur (leasing) van een Spaanse rederij.

Julien De Wulf gaf opdracht aan een scheepsbouwer een nieuwe 'Albatros' te bouwen. Doordat Robert als schipper wegviel op de Albatros, kreeg René het bevel over het nieuwe vaartuig. Robert De Wulf stopte met varen om zijn in huur genomen schip te runnen. Adolf Van Wetter fungeerde toen als nieuwe schipper.

Nieuw

Toen de 'Albatros' werd verkocht hadden de Vlaamse bemanningsleden geen werk.

Julien zorgde ervoor dat ze zee konden kiezen op Spaanse vaartuigen van de rederij Oroca, aan betere kondities dan de Chileense matrozen. Op een morgen mochten ze echter niet meer aan boord. De Spaanse schipper gaf uitleg: ze waren te duur; ze zouden vervangen worden door goedkopere Chilenen. Julien zette de Vlaamse bemanningsleden aan het werk in zijn pakhuis om korren te maken en het nieuwe vaartuig verder uit te reden. De nieuwe 'Albatros' werd, alhoewel primitief gebouwd, een (naar Chileense normen) prachtig houten vaartuigje van dertig meter lang met een motor van 180 pk. Om de schroefas aan te brengen werd in de schroefstaven een gat gedruild van binnen naar buiten. De lier werd een Brusselsse, speciaal overgebracht uit Nieuwpoort. Veel materiaal werd in Oostende besteld (o.a. bij Crop's). De stapelloop werd een hele gebeurtenis. Horden reporters brachten verslag uit. Het vaartuigje ving ontraziglijk veel vis. Het kwam dikwijls overladen binnen. In het ruim konden 2.000 bakjes vis of 1.000 van onze bennen. De rest werd op dek gestapeld. René voer dikwijls hoog op het water uit en kwam diep in het water, terwijl zeewater op zijn voordek speelde, terug binnen. Het kreeg vlug de naam: 'Capitan sous-marin'. (Zie ook sfeerfoto HVB van vorige maand).

Veel dagelijkse handelingen gebeurden in Chili toen nog op een primitieve manier. Om het schip in het drooghok te trekken werd een stalen kabel om zijn 'gat' gelegd en trok men het zo uit het water. Omdat de schroef en de schroefas niet zouden beschadigd worden, koppelde de reder, achter de versnellingsbak, de as los, zodat hij kon vibreren. Na de slipwaybeurt moest alles terug vastgedraaid en de motor pasgezet. In de houten planken kwam veel houtworm voor. Na 24 uur droogstaan hadden de wormen te weinig vocht en hingen met hun kop buiten. Een gemak was dat de wormen binnen eenzelfde plank bleven. Ze maakten er een zeef van maar kropen nooit over naden naar een andere plank. Alle aangetaste planken werden verwijderd en vervangen door nieuwe. Om houtworm te vermijden werd de romp van het vaartuig later beslagen met koperen platen, een heel goedkope grondstof in Chili.

Met uitzondering van een Duitse motorist, die tijdens bepaalde perioden meeding, voer René De Rycker alléén met veertien Chileense matrozen op de nieuwe Albatros. Eén van de matrozen fungeerde als kok. Hij bereidde iedere dag een ander menu, doch steeds met witte bonen (op allerlei wijzen) als groente. Iedere dag kwamen vijf kilogram ajuinen en hele pakken look aan boord. Halfweg de namiddag hadden de Chilenen dit verorb. Over het algemeen stonken de Chi-

REDERS en VISSERS,

voor uw

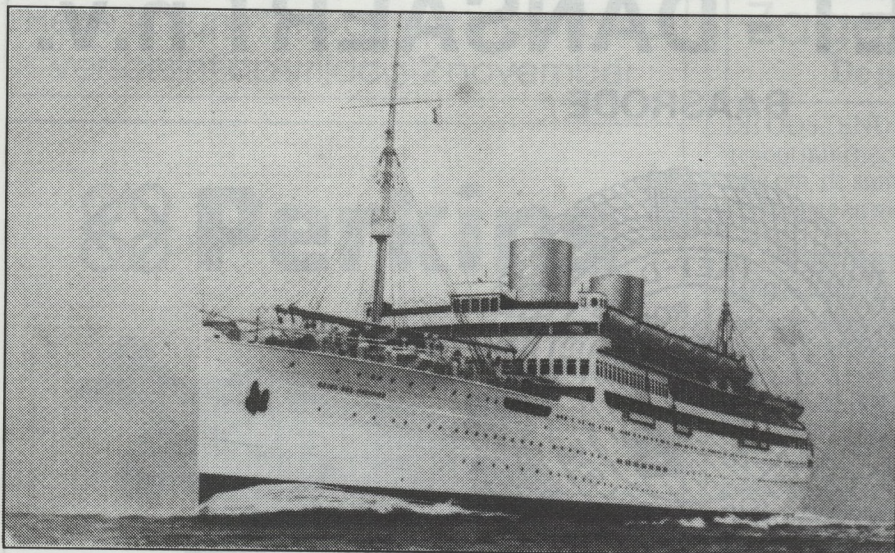
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



René keert terug met de 'Reina del Pacifico'. De cruiseliner zink korte tijd later ter hoogte van de Bahamas.

lenen altijd naar look. Bij hen thuis of op een bus was er een (voor een westerling) niet te ruiken lookwalm aanwezig.

Vissers

De Chileense matrozen waren werklustig. Zodra ze echter geld hadden, zagen ze de zin tot werken niet meer in. Na het opstrijken van een voorschot konden ze liegen en bedriegen om niet te moeten varen. Het gebeurde dikwijls dat de schipper aan boord kwam en een drietal matrozen miste. Wegens drankmisbruik belandden sommigen nogal vaak in de gevangenis. Ze waren arm, maar doch sluw. Katholiek tot aan hun navel, stalen ze desalniettemin alles wat ze zagen. Ze bonden bijvoorbeeld vissen per zes samen en lieten ze over boord vallen in kleine bootjes die 's avonds, bij het binnen varen, langs de schepen voeren. Of ze staken kongels onder het achterste 'plakiets' (de vloer die de roerkettingen afdekten). Op een keer hadden ze er zodanig veel weggestoken dat het roerwiel niet meer vlot kon draaien en de 'Albatros' bijna op de rotsen terecht kwam. Als onze vissers naar huis trokken

met een zak deelvis en, onderweg, bergop, in een herberg uitrustten lieten ze hun vis voor de deur staan omdat het buiten frisser is dan binnen. Als ze echter, tijdens hun gesprek, één moment hun zak uit het oog verloren, was hij verdwenen. Er waren ook goede Chileense matrozen. Die kregen verantwoordelijkheid aan boord. Anderen leerde men heel de week het beroep aan om de daaropvolgende maandag te moeten herbeginnen. Bij de Chileenen stonden de Vlamingen in hoog aanzien. Ze werden graag gezien. De Vlamingen werden alom beschouwd als rijke mensen. De Chileense kinderen vertelden onder elkaar dat ze van een andere wereld kwamen.

Op een dag trok het waterschoutsambt van San Antonio de geldigheid van het schippersbrevet van René in twijfel. René kon niet anders dan een examen afleggen in het Spaans. Hij slaagde en kreeg een nieuw diploma met de vermelding: "Patron de Pesca" (schipper ter visserij). Alhoewel iedereen ver van Vlaanderen zat en ze elkaar nodig hadden, zei niemand hoeveel hij ving. Met verrekijkers probeerden ze op de hoogte te blijven van de

vangsten van vrienden-(konkurrenten)-treilers. De Vlaamse eergierigheid was ook in Chili aanwezig: het prestige om het meeste vis binnen te brengen; 'vechten voe je stutte'.

Te San Antonio was er heel weinig spanning voor de vrouwen. Een wekelijks koffiekrans en een zondagse wandeling was het enige dat er te doen viel. Een uitstap naar de hoofstad Santiago met de bus was een gevaarlijke onderneming. Vooral lange gapende afgronden de Andes in te trekken, stapte iedereen uit om in een kapel een kaars aan te steken en een veilige reis af te smeken.

Nadat de ex-0.325 was verkocht, heeft een Spaanse kapitein hem verloren op rotsen van de zuidelijke visgronden. Heel zijn romp scheurde open. Intussen kwam te Valparaiso een Duitse immigratievloot aan uit Helmstad. Drie maanden later stak een Duitse kapitein zijn visbak op slechts driehonderd meter van de oude 'Albatros' op dezelfde klippen. Beide vaartuigen hebben er lang zichtbaar gelegen. De zee brak ze langzaam af.

Terug

Begin 1954 kreeg René De Rycker een ingeving om terug naar België te keren. Hij stond voor een breekpunt: ofwel in Chili een eigen weg uitstippelen of in België zijn beroep verder uitoefenen. Noch in Chili, noch in België waren er sociale betalingen. Het werd kiezen of delen.

Hij verkocht zijn bezittingen en boekte voor het ganse gezin een terugreis op een Brits luxe passagiersschip, de 'REINA DEL PACIFICO'. Een vrachtwagen bracht op 7 maart 1954 hun koffers van San Antonio naar Valparaiso, de inscheephaven. Het werd een prachtige ontspannende reis. Onderweg deden ze achttien havens aan, tot ze uiteindelijk in Liverpool belandden. Per trein en mailboot geraakten ze thuis. De 'Reina del Pacifico' is korte tijd later gezonken in de omgeving van een Bahama-eiland.

Na Chili voer René verder op IJsland. Vooraleer over te stappen naar het 'Zee-wezen', was zijn laatste schip de 0.92 'Graaf van Vlaanderen'.

Julien De Wulf (inmiddels overleden) is later naar België teruggekeerd en vestigde zich in de omgeving van Antwerpen. Zijn zonen hebben er een vishandel. Zijn weduwe woont er ook nog.

Robert De Wulf is in Chili gestorven. Zijn vrouw woont er nog, omringd door haar kinderen, die getrouwd zijn met Chileenen of Duitsers, en haar kleinkinderen die autochtonen zijn geworden. Volgende maand zetten we de reeks verder met de avonturen van de N.748.

Daniël Pots

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

Tel: 050/54 66 10 & 050/54 67 13

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

chili III

De getuigenis van Alice Germonprez: het einde van de N.748

ALS JONG GEHUWDE vrouw maakte Alice Germonprez in 1949 samen met Arsène Beyen de reis naar Chili mee op de N.748. Later werd er doorgevaren naar Peru. Uiteindelijk ging ze zich in dat land thuisvoelen.

Arsène Beyen is inmiddels overleden. Alice Germonprez treedt op als woordvoester van haar overleden visser. Alice benadrukt hierbij dat alle naar Chili uitgeweken families WOII in Engeland hebben doorgebracht en daardoor niet in een 'bepaalde categorie' mogen worden ondergebracht.

Chili

Na de overtocht, die tachtig dagen duurde, moesten de O.325 en de N.748 voor de rede van Talcahuano blijven liggen, met de gele vlag in top (besmettelijke ziekte aan boord) tot een dokter hen gezond verklaard had en de vaartuigen de haven binnemochten. De dokter waarschuwde hen voor de Chileense samenleving. Hygiënisch ging het er niet aan toe in dat ontwikkelingsland. Alle water voor huishoudelijk gebruik diende eerst gekookt te worden.



De (ex-N.748) 'Ocean's Gift' in de haven van San Antonio, klaar om naar de visgronden te vertrekken.

De overtocht was goed voorbereid. De uitwijkingen wisten echter niet wat hen in Chili zelf zou te wachten staan. Het bleek een avontuur te zijn dat hen in het begin zuur opbrak. Eén en al ontgoocheling. "Waren we tevoet kunnen weerkeren, we zouden het onmiddellijk gedaan hebben. We waren echter jong en we pasten ons aan. Na verloop van tijd ondergingen we de Chileense, en later de Peruaanse, cultuur en we waren gelukkig."

Na een moeilijke beginperiode te Talcahuano verdiende de N.748 'Ocean's Gift' veel geld op de visgronden vòòr San Antonio, met Eugeen Gonsales als schipper. Na anderhalf jaar in Chili gevaren te hebben kwam de schoonzoon van Pieter Boels, Lode Depoorter, met het nieuws dat de 'Ocean's Gift' een kontrakt gekregen had om de visserij te bedrijven vanuit Curaçao. Alhoewel dit een eigenaardig plan leek te zijn, had iedereen er vertrouwen in. De ex-N.748 vertrok. Vanuit Valparaiso, met de pakketboot 'Amerigo Vespucci', vertrokken de vrouwen en kinderen van de aangemonsterde bemanningsleden. De mannen hadden beloofd dat er te Callao, Peru nieuws zou liggen... Toen de pakketboot Callao aandede bleek er geen bericht achtergelaten te zijn. De vrouwen voeren door tot Curaçao. Daar bleek de overheid helemaal niet op de hoogte te zijn van de toelating tot vissen. Er bleek zelfs geen vergunning aangevraagd. Van de 'Ocean's Gift' bleek ook geen spoor te bekennen. Omdat de 'Amerigo Vespucci' intussen alweer weggevaaren was, en pas over één maand terug zou komen, kregen de vrouwen en kinderen een verblijfsvergunning.

Na een paar weken kwam er bericht van de 'Ocean's Gift'. Het schip was meegevoerd door de Humboldstroom (genoemd naar de Duitse ontdekkingsreiziger Alexander von Humbold) en had in dichte mist de krukas gebroken. De bemanning had er geen idee van waar ze terecht gekomen was. Na een voorlopige reparatie werd er moeizaam tot in de Mancorabaai, Peru doorgevaren. Daar werd contact opgenomen met de familie, er werd een voorlopig onderkomen gevonden en de 'Ocean's Gift' werd op een nabijgelegen marinebasis hersteld.

Mancora, Peru

Het is pas achteraf dat iedereen de ware toedracht van het plotse vertrek uit Chili vernomen heeft. Lode Depoorter, die een overtuigd communist was, had zich in Chili ontpopt als een heus activist. Daardoor was hij zo goed als het land uitgezet en hij had daarbij alles wat met de N.748 te maken had (Eugeen Gonsales niet, maar André Dewaele wel) met zich meegeleurd.

Na reparatie probeerde de 'Ocean's Gift'

chili III

chili III



Rechts, van boven naar onder:

- De N.748 'Oceans's Gift' gestrand.
- De 'Santa Rosa' in 1954, een typische Peruaanse treiler.
- Da haven van Paita.
- Een opgebrachte Noorse walvisvloot in Paita. Linksachter belet een Peruaanse oorlogsbodem hen het vluchten.

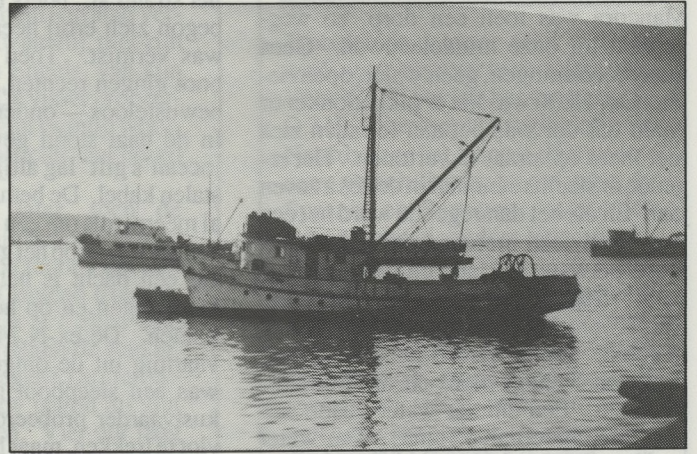
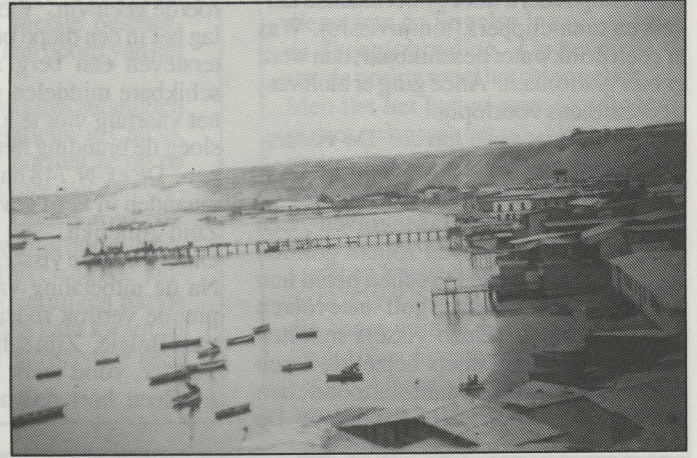
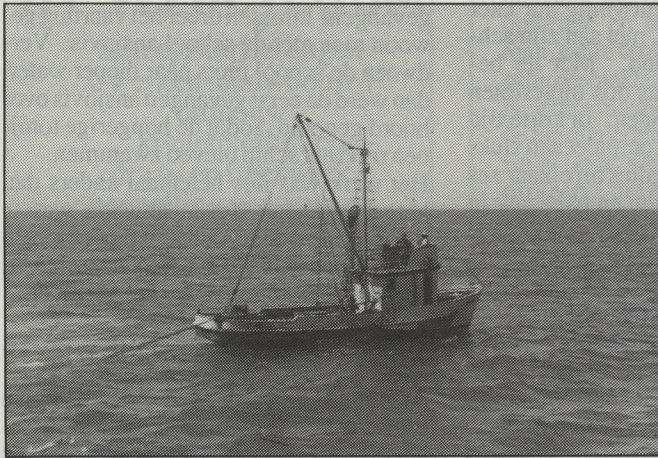


Foto boven: Arsène Beyen voor zijn huis te Mancora.

Foto onder: De 'Maria Helena'.

Foto: helemaal onderaan: Alice kijkt naar de walvisvaarders (die ze overigens niet mochten bezoeken. De vrouwen moesten minstens 30 meter uit de buurt blijven.)



chili III

de visserij te beoefenen vanuit de Mancorabaai. De plankenvisserij bleek niet rendabel te zijn. Onze vissers probeerden het met het purse-seinenet, maar het vaartuig bleek niet snel genoeg om zijn net rond een school vissen te slaan. De vissers verdienden er geen frank. Ook de jacht op gamba's voor de kust van Ecuador leverde niet het verhoopte resultaat op. De families overleefden op de in Chili duurverdiende centen. Steeds werden nieuwe visgronden gezocht. De vrouwen bleven te Callao en de vissers trokken naar Mancora, twaalfhonderd kilometer verder. Omdat Alice haar echtgenoot bijna nooit meer zag trok ze eveneens naar Mancora om er een woning te zoeken.

Mancora was toen een dorp, zo weggeplukt uit onze middeleeuwen. Geen nutsvoorzieningen, geen water, open riolen. Om 18.30 was het er pikkedonker en vanaf dat uur was het aan te raden zich niet meer op straat te vertonen. Het regende er slechts éénmaal in de zes à zeven jaar. En als het dan regende werd het een ware zondvloed, met soms erg veel schade. Het drinkwater te Mancora — als het er al was — liep in open geulen door het dorp. Thuis werd het eerst gefilterd en daarna gekookt. Soms werd door tankwagens drinkwater aangevoerd en op de markt verkocht. Eén emmer water kostte één sol (toen anderhalve frank). Dat water werd aangevoerd door Amerikaanse tankers en tuna-clippers (tonijnvissers). Was er geen drinkwater beschikbaar, dan werd er bier gedronken. Alice ging er zich vestigen, althans voorlopig.

Mancora bezat geen haven. De vissersvaartuigen lagen voor anker in de baai. Op het strand zelf stond gewoonlyke en tij met hoge rollende 'Hawaiïgolven'. Een reeks van vijf tot zeven rollers golfdën naar het strand en de Peruanen lieten hun bootjes met de laatste golf meevoeren naar het strand. Onze vissers moesten met hun reddingsloep hetzelfde leren doen. Een Peruaanse matroos toonde hen hoe het moest. Een keer liep het fout. De

Peruaanse matroos riep 'nu', onze vissers losten te laat de boot, deze sloeg om en iedereen werd op het strand geworpen. De zesenvijftigjarige Marcel Torrelee was

Het drinkwater — als het er al was — liep in open geulen door het dorp. Was er geen drinkwater beschikbaar, dan werd er bier gedronken.

nergens te vinden. De bemanning zocht het strand af. Niets te vinden. Iedereen begon zich erbij neer te leggen: Marcel was vermist. Toen ze de omgeslagen boot gingen redden, bleek Marcel er — bewusteloos — onder te liggen.

In de baai stond geweldig veel tij. De 'ocean's gift' lag altijd ten anker met een stalen kabel. De bemanning had de reder al meermaals om een ketting gevraagd en hem gewezen op het gevaar van stranding. Op een nacht is het vaartuig dan toch losgeslagen en op het strand terechtgekomen. De ex-N.748 was het grootste vaartuig uit de omgeving. En nergens was een sleepboot gestationeerd. Een kustvaarder probeerde het vaartuig nog vlot te trekken, maar het vissersschip verroerde geen vin. Vierentwintig uur later lag het in een diepe put, met aan zijn achtersteven een berg zand. Met de beschikbare middelen was dus uitgesloten het vaartuig vlot te krijgen. In korte tijd sloeg de branding het compleet aan stukken. De ex-N.748 had alles bij elkaar zes maanden in Peru gevaren en twee jaar in Zuid-Amerika.

Onze Vlaamse vissers zaten zonder werk. Na de uitbetaling van de verzekeringspremie vertrok reder Pieter Boels terug naar België. Zijn schoonzoon, Lode Deporter, vond werk in de omgeving en overleed kort daarna in een vliegtuig,

tijdens een binnenlandse vlucht. Zijn weduwe Denise Boels hertrouwde te Callao en woont er (als ze nog in leven is) nog steeds. André Dewaele vond werk in een fabriek in Lima. Van zodra hij genoeg bijeengespaard had keerde hij naar België terug. De echtgenote van Marcel Torrelee werd ernstig ziek, kon in Peru niet verzorgd worden en ook dat gezin kwam naar België terug.

Arsène Beyen werd visser op een Amerikaanse tuna-clipper. De tonijnjagers visten ofwel met het purse-seinenet ofwel met de lijn. Het waren snelle, gestroomlijnde schepen, die over benzinemotoren beschikten omdat dieselmotoren te traag waren. In het kraaienest stond een uitkijk, die het zeeoppervlak afspeurde naar het zilveren getintel van ansjovisscholen, en... waar ansjovis zat, zat ook tonijn. Eerst pakten de tonijnvissers een sleep ansjovis. Daarna stapten de vissers in manden en gespten zich vast. De manden zakten tot tegen het wateroppervlak. Soms zaten de mannen tot aan de billen in het water. Er werd gevist met een lijn en een pluim. Zeker om de drie à vier minuten hadden ze beet. Met een krachtige zwaai gooiden ze de tonijn vanuit het water op het bovendeck. Een bemanninglid ontdeed de lijn van de tonijn en met een verse pluim verdween de lijn terug in zee. Op dezelfde manier werden ook 300 à 400 kilogramwegende espada's en grote haaien gevangen. Intussen dreef het vaartuig gewoon mee met de school ansjovis. Verdween de school plots naar dieper water, dan werd de eerst gevangen ansjovis over boord gegooid, zodat de hongerige tonijnen rond het schip bleven zwemmen.

Het werk was dus helemaal anders dan hetgeen Arsène Beyen gewoon was te doen en hij voelde zich niet thuis op zo'n tuna-clipper. Na zes maanden stopte hij het tonijnvangen en zocht ander werk.

Paita, Peru

Arsène vond werk bij een Duitser, die een typische Peruaanse trailer, de 'Maria Helena' bezat en er in toch slaagde met de plankenvisserij zijn dagelijks brood te verdienen. De Duitser opereerde vanuit Paita (spreek uit Pijta), een provinciestadje met 5 000 inwoners. Het stadje bezat geen haven, wél een lospier. De familie Beyen verhuisde.

In de omgeving waren Amerikaanse en Britse bedrijven gevestigd die er actief waren in de oliewinning. Deze hadden de voordelen van de westerse beschaving naar het stadje gebracht: stromend water, nutsvoorzieningen... en een bioskoop. Binnen een traal van vierhonderd kilometer (een boogscheut volgens de plaatse-lijke maatstaven) was er een Amerikaanse, een Britse, een katholieke en een staatskli-

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

Tel: 050/54 66 10 & 050/ 54 67 13

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

chili III

niek. Na een aanval van malariakoort werd Marcel trouwens in één van die klinieken opgenomen. Intussen had Alice ook een enkele maande oud Peruaans weeskindje in huis genomen.

Arsène voelde zich gelukkig op de 'Maria Helena' en Alice woonde heel graag in Paita. Financiëel kwamen ze er stilaan weer bovenop en ze werden er zelfs welstellend. De Peruanen waren een vriendelijk volk. Het enige wat ze niet van de blanken aanvaardden was dat deze in het openbaar hun vreemde talen spraken. Op publieke plaatsen diende je, hoe gebrekkig ook, de plaatselijke taal te spreken.

Na anderhalf jaar Chili en zes jaar Peru vond de familie Beyen dat het tijd was om naar België met vakantie te trekken. Er werd eerst maar aan een kort verblijf gedacht, maar de druk van de familie om te blijven was zo groot dat Arsène toef. In 1957 vestigden de Beyens zich terug bij ons. De geadopteerde Peruaanse zoon groeide hier op als een echte Vlaming. Terug in België miste Alice Germonprez de Peruaanse ongedwongenheid en had nog jarenlang heimwee naar haar tweede vaderland.

Daniël Pots

nv Verheye Joël

scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw +
ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en
onderhoud
leveren en plaatsen van
vangstsorteerbanden

Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 (atelier en burelen)
& 050 / 54 69 89 (D. Verscheure)

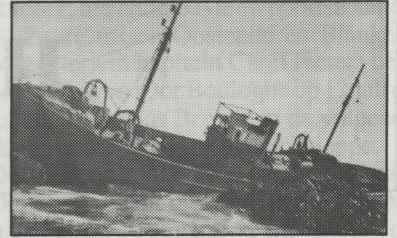
**Je bent jong
en je wil wat**

Tijdens de overtocht van de O.325 en de N.748 naar Chili lagen beide vaartuigen een tiental dagen stil in de haven van Callao, Peru. Een visser had een vroeg ontloken dochter van vijftien jaar. Een jonge marineofficier zag het kind en werd (hierin medegeholpen door zijn Zuiders temperament) op slag verliefd. Elke dag kwam hij, met zijn twintig woorden Engels, van zijn liefde getuigen. De visser probeerde elke dag, met zijn twintig woorden Spaans, de officier van boord te houden.

Anderhalf jaar later, toen de vrouwen (met hun kroost) van de N.748 met de pakketboot 'Amerigo Vespucci' naar Curaçao trokken, legde het vaartuig te Callao aan. De Vlamingen trokken de stad in. Wie kwamen ze tegen? De marine-officier. Opnieuw begon hij zijn liefde te verklaren. Vier uur lang moesten de vrouwen tegen hem optornen en het meisje beschermen, tot ze terug aan boord van het schip geraakten.

Nog drie maanden later belandden de familieleden opnieuw in Callao. En ja hoor, weer botsten ze op de officier... die heviger dan ooit verliefd was op het kind. En weeral moesten de vrouwen al hun overredingskracht gebruiken om de jongeman ervan te overtuigen dat de liefde maar van één kant kwam en het meisje geen partij voor hem was.

**Chili:
het einde
van een schip**



Troosteloos... maar toch wel een wrak waar iets over te vertellen valt. Vóór WO II beviste het vaartuig, als O.310 'Zeemeeuw' regelmatig de Noordzee en het Kanaal. Het ondernam verschillende reizen naar de Spaanse en Portugese visgronden en was toen eigendom van reder L. Hindryckx.

Veilig kon het vaartuig niet genoemd worden. Een tank zonder tussenschotten, die zich onder en voor de brug bevond, zorgde ervoor dat de vissers bij slecht weer omzicht met het schip moesten omspringen. Tijdens WO II zank het schip — in dienst van de Engelse 'navy' — in de Theemsmond. Op het einde van de oorlog werd het schip gelicht. Men liet het karkas naar Oostende slepen en knapte het op. De nieuwe motor kwam uit een te Jabbeke ontmantelde kraan voor bodemonderzoek. Na het oplossen van de verzekeringskwestie werd het verkocht en kwam terug in de vaart als de O.325 'Charles Darwin'. Onder die naam vertrok het in 1949 naar Chili. Een Spaanse schipper zette het tot 'Albatros' omgedoopte vaartuig vast op de rotsen van Punta Cardonal.

Hoe een dubbeltje rollen kan. Het Oostendse vaartuig kwam in Chili aan zijn einde en zijn vroegere reder L. Hindrickx verzeeilde in Argentinië.

Wie de foto aandachtig bekijkt ziet dat het vaartuig op deze afbeelding enerzijds en het schip dat als illustratie gebruikt werd bij de eerste aflevering van 'Vlaamse vissers in Chili' anderzijds (HVB 9, 1990) niet dezelfde zijn. In HVB van september staat Roger Dewulf dus niet op de O.325, maar wel op de O.241 'Irena Raphaël'.

REDERS en VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Alfons Pauwels over het Chiliavontuur van de Vlaamse vissers

De O.241 'Irena-Raphaël'

NADAT WE in vorige afleveringen de O.325 en de N.748 volgden in hun Chili-avontuur, gaan we deze maand na wat er van de O.241 terechtgekomen is. Reeds in HVB van september lazen we hoe de O.241 op 4 augustus 1949 uit Oostende vertrok en na een reis van achttendertig dagen te Antofagasta, Chili toekwam. Alfons Pauwels uit Bredene getuigt.



Van L. naar R.: Raphaël Zonnekeijn, Maurice Schoolaert en zoon Wilfried, Alfons Pauwels met zijn vierjarig zoonje en zoon Freddy van de motorist op de O.241 te San Antonio, Chili.

Bedrijfsraad

LELFHAD Pauwels geen specifieke reden om uit te wijken. Hij en zijn broers Albert en Emiel kwamen terecht in een maaltroom van gebeurtenissen. Alfons liet zich daarin leiden door zijn trouw aan de rederij Zonnekein. Uiteraard droeg ook de uitdaging van het avontuur zijn steentje bij tot de beslissing.

Reder Zonnekein verkocht zijn O.226 en zette alles in op de O.241. Overigens bezat deze reder ook minderheidsparticipaties in de O.205 en de O.317, die op hun beurt uitweken naar Zuid-Amerika. Het verdere verhaal van de O.205 is bekend en wordt hier later uit de doeken gedaan. De O.317 verdween onderweg en Louis Zonnekein heeft nooit zijn aandelen in die beide vaartuigen kunnen verzilveren. Nooit zag hij zijn geld terug.

Alhoewel de bemanning er onderweg niets van bemerkte moet de reder toch krap bij kas gezeten hebben of moeten er te Oostende open rekeningen zijn nagelaten. Achtergebleven familieleden schreven de bemanningsleden dat er te Oostende enige financiële controversen ontstaan was rond hun schip, de O.241.

Voor wat de overtocht zelf betreft herinnert Alfons zich nog zeer goed dat de vaartuigen te Colon (begin Panamakanaal) zonder draaiende motor in de sluisen moesten schuiven. In de opeenvolgende

sluisen zat immers het drinkwater voor de omgeving en ronddraaiende schroeven zou klei en zand hebben doen opwarrelen. Overigens vulde ook de O.241 zijn drinkwatertanks met het sluiswater. Treintjes op de oever trokken het vaartuig langzaam door de verschillende sluisen tot

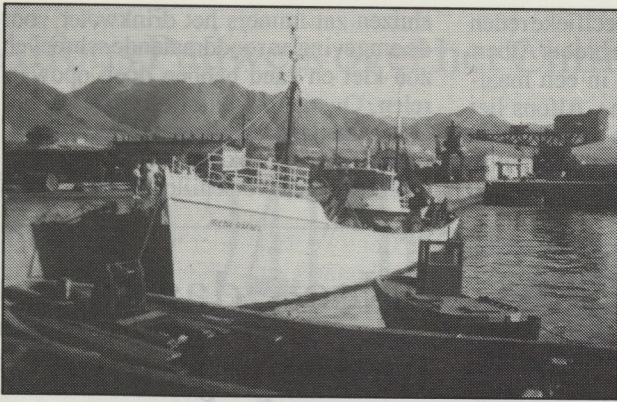
"Neen, daarvoor moest je je land niet verlaten!"

het op eigen kracht verder kon varen tot Panama City (einde Panamakanaal).

De O.241 'Irena-Raphaël' viste eerst zes maanden vanuit Antofagasta. De vissers zochten hun visgronden en visten er goed. Te Antofagasta was er geen vismeelfabriek en de markt moest alle vis opnemen. Dit verliep niet vlot en de helft van de vangst moest soms terug in zee gesmeten worden. Reder Julien Dewulf van de O.325 kon Zonnekein ervan overtuigen om het bij hen te proberen. De O.241 voer toen vanuit Valparaiso. Daar kwam een



6 november 1959. Tijdens de inscheping op de 'Reina del Pacifico' staan o.a. van L. naar R. Alfons Pauwels, Alice Germonprez (afcheidnemend), Emiel Pauwels met echtgenote, Eugene Gonsales met echtgenote Jessie (afcheidnemend), Arsène Beyen (idem), mevrouw P. Boels (idem), Emma Poppe, samen met hun respectievelijke kinderen.



De ex-O.241 'Irena-Raphaël' (bouwjaar 1936 - 139 brt - 300 pk Carels - 30 meter lang) in de haven van Antofagasta, Chili.

Duitse vissersvloot opereren die voor erg veel concurrentie zorgde en met hun 'hele hebben en houden' trokken de Vlamingen naar San Antonio, waar vissers van de de O.325 en de N.748 aan de kost kwamen. De O.241 voer steeds met eigen bemanning, aangevuld met vijf Chilenen. Reder Zonnekein bleef vasthouden aan zijn Belgische korren. Het vaartuig bracht daardoor minder vis binnen dan de

anderen. De vissers verdienden nauwelijks meer dan ze in Vlaanderen zouden gedaan hebben en hun motivatie slonk snel. Van de grote verwachtingen werd nauwelijks iets ingevuld. De huisvesting van de Vlamingen liet te wensen over. Oorspronkelijk zaten er zelfs vier gezinnen in één appartement. De mannen hadden daar niet zoveel last van, want die waren aan 't werk op zee, maar voor de vrouwen was het leven er maar met moeite vol te houden. De echtgenote van Alfons was voortdurend

ziek, zodat hij dikwijls zijn vierjarig zoontje meenam naar zijn vaartuig. "Neen," zegt Alfons, "daarvoor was het niet nodig je land te verlaten." Ook te San Antonio was de huisvesting nog niet wat de gezinnen ervan verwacht hadden. Slechts op het ogenblik dat ze ermee dreigden naar België terug te keren kreeg elkeen zijn eigen huisje. Overigens bood de Chileense samenleving een moe-

deloze aanblik. De Vlaamse vissers waren er omringd door de grootste armoede. Ze maakten er kennis met een aan alcohol verslaafde bevolking. De straten waren er overspoeld door bedelende kinderen. 's Avonds kon je je niet zonder gevaar op straat begeven. Maurice Schoolaert werd met messteken in een ziekenhuis opgenomen. En dan waren er nog de 'kleine' dingen. Om naar de haven te trekken moest je 144 treden afdalen ofwel nam je een omweg van één uur. 's Morgens was dat nog niet erg, maar 's avonds na de dagtaak...

Stilaan maar zeker zank de moed hen in de schoenen. Op het gezin van de motorist na besloot iedereen naar huis terug te keren. Reder Pieter Boels van de N.748 stelde Alfons Pauwels nog voor om mee uit te wijken naar Curaçau, maar Alfons was het Amerikaanse avontuur zat.

De gezinnen boekten een overtocht op de 'Reina des Pacifico'. Het schip vertrok op 7 november uit Valparaiso en er werd op 7 december afscheept in La Rochelle, Frankrijk. Louis Zonnekein betaalde voor iedereen de overtocht, en de mensen kwamen in België toe... nog armer dan toen ze waren vertrokken.

Eens terug in België zocht elkeen zijn eigen weg. Alfons' vrouw verbood hem nog te varen. Hij ging werken op een scheepswerf. Zijn broer Albert trok naar de Pamarco te Matadi, Zaïre (zie hiervoor de reeks over 'Vlaamse vissers in Kongo, die vroeger reeds in HVB verscheen.) en eindigde zijn loopbaan bij de rederij PV. Henri Ghys (een neef van Louis Zonnekein en broer van de huidige Oostendse havenkapitein Raphaël Ghys) werd achtereenvolgens loods, chef-loods en havenkapitein van Brussel.

Reder Louis Zonnekein bleef met zijn gezin te San Antonio om de O.241 verder uit te baten. Het vaartuig voer zonder noemenswaardige moeilijkheden verder met een Chileense bemanning, maar met een Belgische (Robert Dewulf, afgewisseld met Eugene Gonsales) of een Duitse kapitein.

Intussen huwde Louis' zoon met een Chileense en zijn dochter met een Duitse immigrant. In mei 1960 koopt Eugene Gonsales de O.241. Louis Zonnekein en zoon Raphaël keren terug naar Oostende, dochter Magda blijft in Chili. Later volgt ze haar man, die in opdracht van de Duitse staat ontwikkelingswerk gaat uitvoeren, naar Peru en Afrika. Op rust gesteld wonen ze nu in Duitsland.

Volgende maand volgen we de O.241, nu in handen van Eugene Gonsales, verder op zijn ongelooflijke avonturen.

Daniël Pots

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

- ★ ons deskundig advies
- ★ onze gespecialiseerde service
- ★ onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector
- ★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Vissers zijn van nature al zwervers. Tasten zij niet de einders af, op zoek naar hun prooi?

En als die prooi niet meer in onze wateren te vinden is, dan nemen ze hun hebben en houden bijeen en wagen hun kans in verre, exotische streken.

Vlaamse vissers vind je overal ter wereld.

Verleden jaar volgden we hun schreden in het Afrikaanse land dat Belgisch Kongo genoemd werd. Daarna richtten we de steven naar Zuid Amerika en vonden de Vlamingen in Chili. Eugene Gonsales is één van hen... Maar hij waagde het ook in Costa Rica en tenslotte, en telkens met succes, in Canada.

Eugeen Gonsales: Vlaming, Chileen en Canadees

VAN ALLE VISSERS die zich in het Chiliavontuur gestort hebben, kan men Eugene Gonsales het boegbeeld noemen. Omdat hij slechts één oog had was hij halfweg onze eeuw gedoemd om hier een beperkt leven te leiden. Hij was reeds 28 jaar en nog steeds gewone matroos. Hij had echter de drang in zich om zeer veel te bereiken. De lossere Zuidamerikaanse wetgevingen gaven hem daartoe de kans.

Hij wilde zijn dromen verwezenlijken in volle vrijheid. Bij sociale omwentelingen of politieke verwickelingen die hem in zijn dadendrang beperkten ontzag hij het zich niet alles achter te laten om ergens anders opnieuw te starten.



Eugeen Gonsales op de buitenbrug van de O.241 te Talcahuano. Met de steven diep in het water ligt het vaartuig klaar om zijn vangst te lossen.

Chili

Eugeen vertrekt op 22 januari 1949 op de N.748 'Ocean's Gift'. Wegens plaatsgebrek is zijn gezin ondergebracht op de O.325 'Charles Darwin'. Op de monsterrol ingeschreven als matroos neemt hij, eens buitengaats, de funktie van schipper waar. Zowel te Talcahuano als te San Antonio blijft hij schipper op de 'Ocean's Gift', tot het vaartuig op 10 november 1950 naar Curaçao vertrekt. Daarna vaart hij tot half 1954 als schipper op de 'Merlusa', een vissersvaartuig van een Chileense maatschappij. Deze rederij is in volle uitbreiding en koopt een paar 40-meter lange tweedehandse stoomtreilers aan. Op één van deze treilers vaart Eugeen tot 12 maart 1956. Wanneer een aantal Duitse inwijkelingen

een bedrijf oprichten en zij betere schepen blijken te hebben en bovendien een beter loon uitkeren, stapt Eugeen over naar de 'Nieder-Sachsen', één van hun treilers.

In mei 1960 besluit hij zijn eigen rederij op te richten. Hij koopt de ex-O.241 'Irena Raphaël' en vanuit San Antonio gaat hij vissen tot 1963. Op dat moment wordt de invloed van de vakbeweging, volgens Gonsales, te groot en hij trekt ervan onder naar Talcahuano, in de baai van Concepcion, waar hij er nog een 30-meter lange treiler bijkoopt. Hij bouwt zijn bedrijf uit zodat het onafhankelijk kan opereren: hij koopt zijn eigen aangevoerde vis op en met eigen vrachtwagens vervoert hij de vangsten naar de markt in de hoofdstad Santiago. In 1968 krijgt hij toelating om zijn eigen vismeel- en viskonservenfabriek op te richten. In 1970 bezit hij reeds vier vaartuigen. Op één ervan is zoon Brian schipper, de ander treilers hebben Duitse kapiteins.

De vangsten bestaan voor 90% uit heek, verder is er congrio

(een soort konger), corvina (met niets te vergelijken dat wij hier kennen) en jurelis (een soort grote hors-makreel). De vissersvloot van Talcahuano omvat een tiental vaartuigen die treilen, een dertigtal purse-seiners en een groot aantal kleine bootjes die de lijnvisserij bedrijven. Vooral de purse-seiners zijn reeds modern uitgerust.

De matrozen verdienen een vast loon, vermeerderd met respectievelijk een procent op de verkoop per 'caja' (= kist) verse vis en per kist fabrieksvis. De schipper en de motorist varen uitsluitend op procent, berekend op basis van de besomming, na aftrek van de landings- en vervoerskosten. Alles bijelkaar verdienen de vissers goed hun brood. De reder moet wel 45% van de lonen betalen aan allerlei kassen: pensioen-, ziekte- en ongevallenkas, familiale toelagen, enz...

De bevolking verkiest Allende tot president. Deze politieke omwenteling doet zijn bedrijf de das om. Onder de slogan 'gelijkheid voor allen' beginnen de vissers tegen te pruttelen.

Eugeen Gonsales kan zo niet verder werken en besluit uit te wijken.

De vlucht

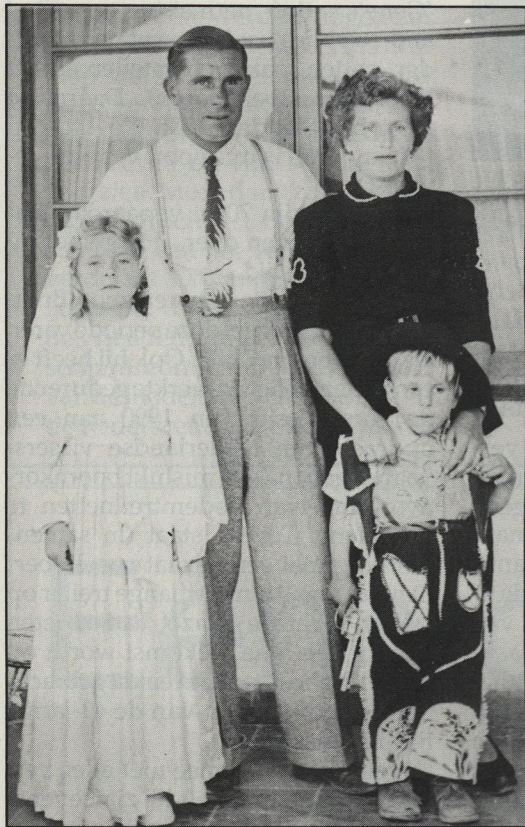
Genaturaliseerd tot Chileen, kan hij niet zomaar het land uit. Bezittingen meenemen is kapitaalsvluchten strafbaar. Eugeen bereidt zijn vlucht in stilte voor. Hetgeen hij kan verkopen, wordt verkocht. In zijn huis trekken Ierse missionarissen (ze wonen er nog steeds). Zijn vrouw Jessie, dochter Maureen en de kleinkinderen vertrekken met het vliegtuig, 'op bezoek' bij Jessies zuster in Canada. Zoon Brian Gonsales verkiest in Chili te blijven: hij voelt er zich veilig, hij beschikt nog steeds over de Belgische nationaliteit is er gehuwd en heeft kinderen.

In het geheim stelt Eugeen een bemanning samen: hijzelf als enige visser, zijn schoonzoon, zijn jongste zoon (13 jaar) en twaalf Chileense burgers die eveneens het Chili van Allende willen ontvluchten. Eugeen verkiest zijn vertrouwde 'Irena Raphaël' als vluchtschip. Zijn drie andere vaartuigen laat hij achter. Hij weet dat de overheid hem tijdens de vlucht zal proberen te arresteren. Om het risico zo laag mogelijk te houden besluit de 51-jarige Eugeen op oudejaarsdag (1971) uit te varen. Het is dan vrijdag en hij veronderstelt dat iedereen zich zal bezatten, op zaterdag ziek zijn en pas op zon- of maandag zal bemerken dat hij gevlucht is.

Dank zij een vernuftig uitgekiende vaarroute slaagt Eugeen er inderdaad in de Chileense zeemacht te verschalken. Wel weet hij niet waar hij zal terecht komen of waar hij opnieuw van start zal gaan. Hij denkt in de eerste plaats aan de Verenigde Staten en aan Canada. Zal hij zover geraken?

In open zee begint de motor te sputteren. Er blijkt te weinig olie te zijn. Gonsales vaart een cargo tegemoet, vraagt olie en vaart verder tot in Panama. Als Chileense vluchtelingen zijn ze er noch voor de gestationeerde, noch voor de Panamezen welkom. Ze krijgen 24 uur tijd om de Panameese wateren te verlaten. De brandstof van het schip is echter opgebruikt en het duurt nog 18 dagen vooraleer er kan gebunkerd worden en vertrokken.

Ter hoogte van de havenstad Mazatlan, Mexico krijgt hij defekt en het duurt 8 dagen vooraleer de motor hersteld is. Dan gaat het verder noordwaarts. Voor Infenada (een Mexicaans haventje op 60 mijl van de VS-



Eugeen Gonsales, vrouw Jessie en kinderen Maureen en Brian omstreeks 1955 in Chili.



Eugeen Gonsales met echtgenote Jessie en de te Oostende geboren dochter Maureen op de viering van zijn 70ste verjaardag te Vancouver, Canada in 1989

grens) ziet Eugeen een Amerikaans yacht in nood tussen de rotsen. Hij redt het van een gewisse ondergang. Uit dankbaarheid wordt Eugeen uitgenodigd op een etentje. Daar vertelt hij zijn verhaal en de Amerikanen beloven Eugeen te helpen. Hij volgt het yacht naar haar thuishaven San Diego, waar de pers hem staat op te wachten en de hele story wordt breed uitgesmeerd in de kranten. Na 24 uur krijgen de vluchtelingen de status van 'politiek vluchteling'. De immigratiedienst pakt, op Eugeen en de motorist na, heel de bemanning op en brengt ze over naar een kamp. Na protest keert heel die bemanning nog dezelfde dag terug en wordt hen een voorlopige vergunning gegeven om in de VS te leven en te werken.

Gonsales zelf wil vanuit San Diego de visserijbedrijven, maar dat wordt hem door de wet verboden. Alleen in de VS gebouwde vaartuigen mogen voor commerciële doeleinden aangewend worden. Vijf maanden lang blijft het schip in San Diego liggen. Eugeen maakt van de gelegenheid gebruik om het vaartuig helemaal op te knappen. Zelf voorziet hij in zijn onderhoud door allerlei klusjes op te knappen.

Van Costa Rica tot Canada

Nadat hij eerst nog bij president Nixon aangedrongen heeft, wordt het hem duidelijk dat hij in de VS niets met

zijn vaartuig kan aanvangen. Hij contacteert een visbedrijf en stelt daarmee een kontrakt op. Onze schipper zal in Suriname vis vangen. De 'Bumble Bee Sea Fruit Company' verbindt er zich toe de vis over te nemen en het verder te distribueren. Eugeen monstert een Amerikaanse bemanning en richt de steven naar Suriname. De Amerikanen blijken een bende avonturiers te zijn. Voor de kust van Nicaragua beseffen ze pas wat ze aangevangen hebben en ze slaan aan het muiten. De motorist bedreigt Eugeen met een mes. De gemoederen worden gesust wanneer Eugeen belooft ergens binnen te varen om de problemen uit te praten. De ex-O.241 doet Cocos-Bay, Costa Rica aan. Daar begint de werktuigkundige opnieuw te muiten. Met de hulp van de plaatselijke havenkapitein laat Eugeen de oproerkraai in de gevangenis stoppen. Een voor een vertrekken de Amerikanen en Eugeen blijft achter met zijn schip, zonder geld. Hij verkoopt de 'Trena Raphaël'. Met dat kapitaal koopt hij een kleine garnaaltreiler en opent een viswinkel. Hij laat nu zijn familie uit Canada overkomen en het gezin vestigt zich in Cocos-Bay. Na twee jaar is ook daar de zaak bekeken: vrouw Jessie en dochter Maureen kunnen in Costa Rica niet aarden. De warmte (35-40°) is er niet uit te houden. Het bedrijf wordt verkocht en de familie Gonsales vertrekt naar Richmond, Canada. Ze komen er binnen met toeristenvisa en het vraagt dus enig touwtrekken om

in dat land aan de slag te kunnen. Gonsales vindt werk in een nettenbedrijf.

Het varen blijft echter in het bloed zitten. Eugeen koopt opnieuw een vissersboot. De jongste zoon en de Chileense schoonzoon varen mee. Wanneer hij zelf zestig wordt en zijn beide matrozen door hun echtgenotes opgeëist worden herneemt Gonsales zijn werk in een nettenatelier. Als het atelier failliet gaat vindt Eugeen er niets beters op dan het gefailleerde bedrijf over te nemen. Hij bouwt het uit tot een bloeiende onderneming: 'Gene's netloft, netmaking, repairing and supplies' (= Eugeens nettenzolder, netten maken, herstellen en het leveren van toebehoren). Daarnaast richt hij 'Flanders Fish Co Ltd' op (Vlaanderen is dus nooit ver weg geweest).

Vlak voor zijn 70ste verjaardag laat hij de bedrijven over. Hij geniet nu van zijn vrije tijd.

Zijn te Oostende geboren zoon Brian Gonsales blijft heel deze periode varen als schipper in Chili. Ook hij heeft er een nettenatelier en werkte gedurende de eerste helft van 1990 aan een opdracht om Nederlandse vissersvaartuigen (na een mislukt boomkoravontuur) van bodemtreilnetten te voorzien. Tevens staat (in samenwerking met een nazaat van Robert Dewulf) een 18-meter lange treiler op stapel. Wat de aanzet had moeten zijn tot een fijne toekomst wordt op 13 mei 11. abrupt tot een einde gebracht door het overlijden van de 41-jarige Brian Gonsales.

Eugeen heeft hiermee niet alles verteld. Momenteel stelt hij zijn levensverhaal te boek. Hij spreekt over een turf van 800 bladzijden. Alhoewel hij mikt op het (veel grotere) Engelse lezerspubliek hoopt hij eerlang zijn boek ook in het Nederlands uit te brengen.

Op de vraag of er een verschil is tussen een Belgische en een Amerikaanse visser, antwoordt hij dat "in heel Amerika de visser door iedereen gerespekteerd wordt, terwijl de vissers in België eerder als een bende 'zwoateloars' aanzien worden..."

Hopelijk zien we Eugeen bij ons terug, wanneer hij zijn boek komt signeren. We wensen hem nog vele gezonde jaren in het verre Vancouver Canada.

Daniël Pots