

REDER JOHN BAUWENS

Enige maanden geleden zijn we begonnen met het publiceren van uitgebreide levensbeschrijvingen van mensen die onze vissersgemeenschap in het verleden vorm gegeven hebben. Eerder verschenen in deze reeks al de biografieën van kapitein Arseen Blondé (HVB XI/2011) en pastoor Pype (HVB I/2012). Waarmee we respectievelijk een socialist en een katholiek in de kijker konden plaatsen, een 'Pannenaar' en een 'aangespoelden'. Tijd om eens een echte Oostendenaar te belichten en een liberaal.

John Bauwens (°1866 - †1955) komt uit een grote Oostendse familie die verwant is aan de beroemde Oostendse kapers Van Maestricht. ⁽¹⁾ De familie voerde een eigen blazoen. In 1663 werd voorvader Roger burger van Oostende en van toen af werd de familie Bauwens opgenomen in de maritieme geschiedenis van de stad. In twee aparte kaderstukjes ontrefelen we de familiebanden die tot vandaag in de visserij doorgetrokken worden.

John werd geboren op 31 maart 1866, in het gezin van Philippe Jacques Bauwens en Marie Louise Bens. Zijn vader en grootvader waren kapiteins ter lange omvaart. Vaartuigen, de zee en de familie Bauwens zijn dus historisch met elkaar verbonden.

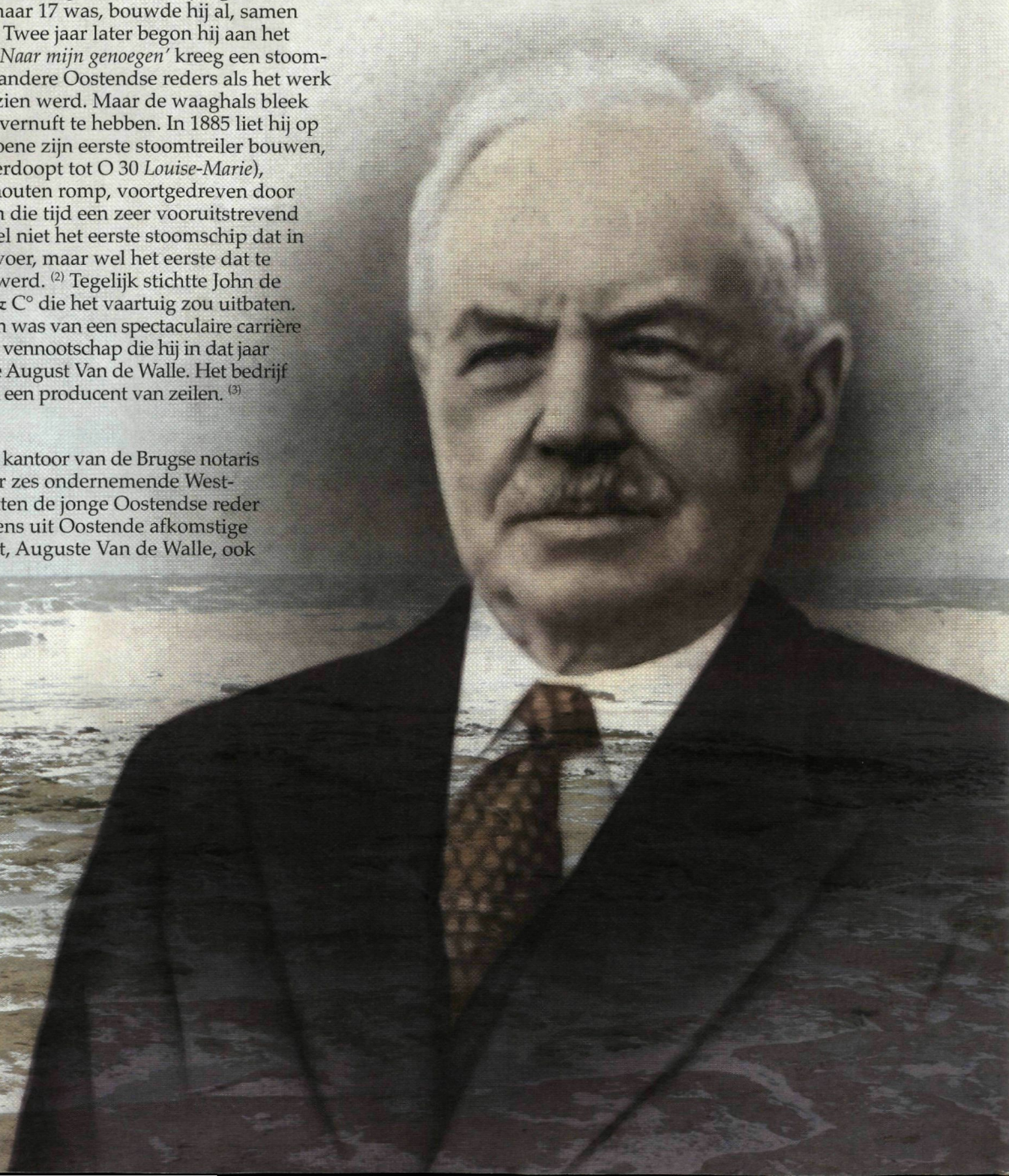
Die traditie werd al vlug verder gezet door de jonge John. Al in 1883, toen hij nog maar 17 was, bouwde hij al, samen met zijn broer, een sloep. Twee jaar later begon hij aan het serieuze werk. De sloep 'Naar mijn genoegen' kreeg een stoomliër aan boord, wat door andere Oostendse reders als het werk van een waaghals aangezien werd. Maar de waaghals bleek vooral veel commercieel vernuft te hebben. In 1885 liet hij op de Oostendse werf De Coene zijn eerste stoomtreiler bouwen, de O 30 *Elisabeth* (later herdoopt tot O 30 *Louise-Marie*), een schip met een open houten romp, voortgedreven door een 'compoundmotor', in die tijd een zeer vooruitstrevend initiatief. De O 30 was wel niet het eerste stoomschip dat in Oostende ter zeevisserij voer, maar wel het eerste dat te Oostende zelf gebouwd werd. ⁽²⁾ Tegelijk stichtte John de rederij Bauwens, Pottier & C° die het vaartuig zou uitbaten. Dat dit nog maar het begin was van een spectaculaire carrière mag blijken uit de tweede vennootschap die hij in dat jaar opricht, deze keer met ene August Van de Walle. Het bedrijf wordt een touwslagerij en een producent van zeilen. ⁽³⁾

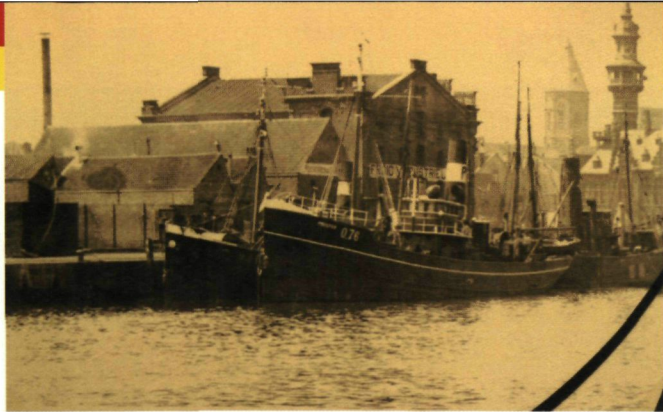
Ondernemen

Op 13 juni 1896 wordt het kantoor van de Brugse notaris Jules Jacqué bezocht door zes ondernemende West-Vlamingen. Voor hem zitten de jonge Oostendse reder John Bauwens, de eveneens uit Oostende afkomstige dokter Prosper Bouckaert, Auguste Van de Walle, ook

reder te Oostende en de Bruggelingen Emmanuel De Cloedt, aannemer van baggerwerken, Albert Stevens, pleitbezorger bij de rechtbank van eerste aanleg en Gerard Vlietinck, consul van Chili. Zij stichten daar de rederij Pêcheries à Vapeur (PV). Het kapitaal bedraagt 500.000 frank, verdeeld over 500 bevoorrechte aandelen en 500 gewone. John Bauwens wordt directeur van de onderneming.

Tegen de tijd dat de XIXde eeuw ingewisseld werd voor de XXste had deze rederij al tien vaartuigen in dienst: O 20 *Alphonse* (schipper E. Bailleul), O 55 *Prosper* (schipper Deroo; de O 55 verging op 21 mei 1901 bij een aanvaring ten oost-noord-oost van het lichtschip Borkum), O 81 *Emmanuel* met schipper Ponjaert (het schip dat pas op 20 juli 1898 in de vaart kwam zou al op 14 januari 1899 op de Doggersbank vergaan), O 82 *Albert* (schipper M. Coopman), O 85 *Gabrielle* (schipper A. Coopman. Het in de noot 3 vermelde Visserijblad heeft het over de O 83 *Gabrielle*, schip dat op 29 november 1903 bij de Doggerbank verdwenen is. De verwarrende nummering heeft misschien met maken met het feit dat Bauwens de vergane schepen al vlug liet vervangen door andere exemplaren waarbij misschien wel namen aan nieuwe registratienummers gekoppeld werden), O 86 *Isa* met schipper C. Poelaert (de O 86 verdween in januari 1912 ten oosten van het licht Whitby), O 88 *Bernard* (schipper A. Declercq), O 89 *Gerard* (schipper J. Declercq), O 97 *Marie-Louise* (schipper L. Dedrie) en O 99 *Pecheries à Vapeur X* met schipper P. Defer (de O 99





Stoomtreilers van de PV aangemeerd voor de gebouwen van de Froid Industriel en de Pêcheries à Vapeur (datum onbekend). Op de voorgrond zien we de O 76 Prosper. (Foto Collectie Navigo)

verdween op 9 november 1912 ten zuiden van Beachy Head). De vennootschap was niet alleen productief, maar ook bijzonder winstgevend. In vier jaar tijd werd in de PV een totale brutowinst van 3.268.817 goud(!)franken geboekt. Dat betekent niet dat alles ondernemersgewijs van een leien dakje gelopen was. Bauwens was een pionier. Hij experimenteerde. In 1898 richtte hij een 'Lofotenexpeditie' in waarmee hij de aanvoer van 'moluwe' (gezouten kabeljauw) in Oostende wilde herstellen. De stad had ter zake immers een stevige reputatie te verdedigen. De Noordzeebanken en de Doggersbank (waar de Oostendse zeilschepen in de zomer heentrokken om daar op kabeljauw te jagen) waren inmiddels echter uitgeput. In 1877 bedreven nog 140 schepen deze visserij en ze brachten in dat jaar 9.500 vaten kabeljauw aan de wal. In 1892 voerden 19 schepen nog slechts 544 vaten aan.

In 1898 zond John Bauwens twaalf Oostendse schepen en een kuiper naar de Lofoten. Daar kochten ze alle grote kabeljauw op en zoutten ze op de Oostendse manier. In totaal stuurden ze per vrachtschip 3.500 vaten naar Oostende waar nu wekelijks weer 300 à 500 vaten moruwe te koop gesteld werden. Het werd geen succes. De kopers, die wisten dat er nog een reserve stond te wachten, boden onvoldoende om de zaak rendabel te maken. Het experiment kreeg geen navolging. Hij experimenteerde nog meer. In de schoot van de PV richtte hij in 1900 een eigen werkplaats op waar er o.a. stoomketels autogeen aan elkaar gelast werden, indertijd ook al een nieuwe techniek. Hij was een van de eerste reders die een ontplofingmotor aan boord van een treiler plaatste (in 1907 op de O 200 *Pionnier* van de rederij Bauwens & Van de Walle.⁽⁴⁾ Waarmee hij het begrip 'mixteschepen' lanceerde, vissersvaartuigen die zich zowel met een motor als onder zeil voortbewogen. In 1907 liet Bauwens de eerste koelinstallatie plaatsen aan boord van een vissersvaartuig (O 87 *Marcelle*). In datzelfde jaar startte hij ook een vishandel om zelf de marktorganisatie in handen te krijgen. De rederij nam ook een belang in de vennootschap Nordiana die zich specialiseerde in het verwerken van traanolie van kabeljauw. Bauwens stuurde in datzelfde jaar ook voor het eerst treilers naar de Witte Zee en naar Marokko.

De nieuwe eeuw

John Bauwens is een geëngageerd sociaal-liberaal. Hij engageert zich op maatschappelijk vlak en zal in de loop van zijn leven tal van functies in het maatschappelijk leven van de stad bekleden.⁽⁵⁾ In 1906 sticht hij, samen met (toen nog) prins Albert, het Koninklijk Werk Ibis.⁽⁶⁾

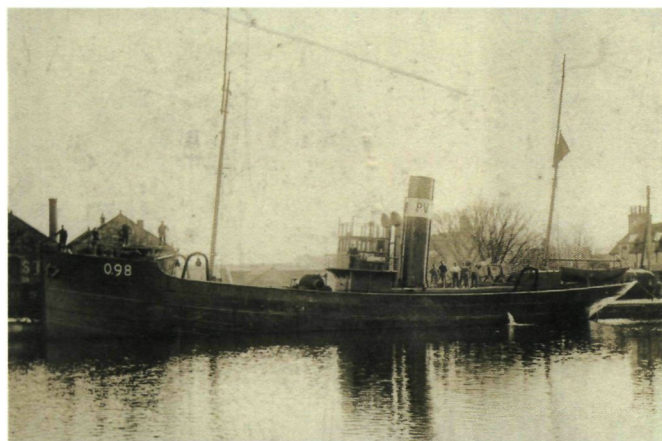
In zijn ondernemingen zet hij zijn pionierswerk verder. In 1910 neemt hij deel aan de 'Internationale Tentoonstelling van Brussel' en vestigt daarmee internationale aandacht op de Vlaamse visserijsector. Nog in die periode wordt de haringvisserij, die eertijds door de vissers van de Westhoek bedreven werd maar sinds 1851 opgehouden had te bestaan, nieuw leven ingeblazen. De ondernemer haalt een ervaren bemanning uit de Westhoek naar Oostende en laat hen met de *Pionnier II* op haring vissen.

In 1913 is hij de eerste reder die radioapparatuur inschakelt en zorgt voor een opleiding van marconisten. In 1913 stuurt hij de O 130 *Jacqueline* naar Belgisch Congo om er de visserijmogelijkheden te onderzoeken. Het zou op 20 februari 1920 aanleiding geven tot de oprichting van de 'NV Pêcheries à Vapeur du Congo belge'.

Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bekomt hij van de Bulgaarse regering het alleenrecht om aldaar de zee en de binnenwateren te bevissen en met zijn NV 'Pêcheries en Bulgarie' stuurt hij er zijn Oostendenaars naartoe. Op de valreep van WO II is er ook nog de oprichting van de 'SA Froid Industriel' waarmee Bauwens zelf voor de ijsbevoorrading van zijn schepen wil zorgen. De concrete werking van de ijsfabriek moet evenwel wachten tot het oorlogsgeweld voorbij is.

Wereldoorlog I

Bij het uitbreken van WO I lag heel de Oostendse visserijvloot tegen de kaai en de O 130 *Jacqueline* van de PV was op terugweg van Congo. Op het stadhuis beslisten overheid en reders om een uittocht naar Engeland te organiseren om te beletten dat het visserijkapitaal in handen van Duitsland zou vallen. Omdat niet alle vissers het gevaar van de overtocht (U-boten!) wilden trotseren moesten er ook veel nieuwe bemanningsleden gezocht worden. John Bauwens organiseerde de uittocht van de PV-schepen systematisch: 'Op 5 september 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 *Président Stevens* [naam van de voorzitter van de Raad van Beheer van de PV, N.v.d.R.] 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 de opdracht eerst te gaan vissen en in Engeland te verkopen. Op 23 september liep de O 87 *Emmanuel*



De stoomtreiler O 98 van de Pêcheries à Vapeur, met het kenteken van de rederij op de schouw.

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 (...)'⁽⁷⁾ Het PV-schip O 130 *Jacqueline* dat teruggekeerd was uit Congo voer op 13 oktober de haven van Oostende uit. De beroemde Oostendse kapitein Arseen Blondé had 500 vluchtelingen aan boord. In Engeland organiseerde John Bauwens de uitgeweken Belgische visserijsector, waarbij zijn organisatietalent zwaar op de proef gesteld werd: de oorlog dreef de kosten op, matrozen werden opgeëist om dienst te nemen op de patrouilleschepen, er was een staking, de vakbeweging stak zijn kop op, maar de visserij werd wel degelijk opgestart, zij het dat er zo nu en dan ook moest gevochten worden: zowel de O 130 *Jacqueline* (kpt Arseen Blondé) als de O 81 *Isa* (schipper Louis Dedrie), de O 131 (schipper Pierre Pincket) en de O 85 *Président Stevens* waren betrokken bij gevechten met duikboten. In totaal werden niet minder dan 325 bemanningsleden van koopvaardij schepen door treilers van de PV gered. Bovendien werden drie koopvaardij schepen naar een veilige haven opgesleept. De O 85 genoot de eer het grootste aantal mannen met één enkele tussenkomst gered te hebben door op 29 juni 1915 niet minder dan 125 man van het getorpedeerde stoomschip *Armenian* aan boord te nemen.⁽⁸⁾ Van de acht PV-schepen die in 1914 uitgeweken waren bleven er in 1919 nog zes over. De O 131 *John* was vergaan bij een aanvaring met een ander vissersvaartuig en de O 83 *Marcelle* was door een duikboot getorpedeerd geworden.



De vloot PV-schepen, keurig op een rij. Op de voorgrond zien we de O 76 Prosper, daarna de O 81 Isa, de O 82 Gaby... (datum onbekend).

Concurrenten

Voor de Eerste Wereldoorlog kende de PV nauwelijks concurrenten die op gelijk niveau werkten. Er was natuurlijk wel reder Henri Aspeslagh die ook al gauw stoomschepen uitreedde, maar diens rederij was toen nog niet tot volle ontplooiing gekomen. ⁽⁹⁾ In 1914 had Aspeslagh vijf schepen, de PV had er twee keer zoveel. Verder waren er nog de 'Pêcheries d'Islande' (van J. Baels, gesticht in 1906. Die rederij telde in 1914 vier schepen), Golder had drie stoomvaartuigen. Delta (gesticht in



Sporen van ondernemingen van John Bauwens zijn tot vandaag nog op de Oostendse visserijkaaien terug te vinden. Op de gevel van een huis op de Slipwaykaai staat vandaag nog altijd: 'S.M. Pêcheries à Vapeur'. foto JoC

John Bauwens stamde uit een kapersgeslacht



Philippe Van Maestricht (1635-1691) was kapitein convoyeur en kaper en vader van de meer bekende kaper Philippe Van Maestricht de jonge (1664-1691). Deze laatste werd op zee gedood door de Fransen. Postuum werd hij vader van weer een nieuwe Philippe Van Maestricht (1692-1723).

Deze derde Philippe was kapitein op de Oost-Indische vaart en stierf op jonge leeftijd aan boord van zijn schip. Hij werd begraven op Mocca.

Eerst had hij nog een dochter gemaakt, m.n. Marie Thérèse Van Maestricht (†1785). Zij huwde Jacques-Jean Bauwens (*1704). Jacques-Jean werd vader van Jacques-Fidèle Bauwens (1757-1836) die reder werd en gehuwd was met Jacqueline Isabelle Weytens. Zij waren dan weer de ouders van Philippe-Jacques Bauwens (1790-1865).

Philippe-Jacques werd kapitein en uit het huwelijk met Isabelle Claire Dobbelaere ontsproot Philippe-Jacques-Jean Bauwens (1819-1874). Deze laatste (een kapitein-scheepsmakelaar) trouwde met Marie Louise Bens. Een van de kinderen die uit deze echt ontsproot was John Bauwens. (Met dank aan Matthieu De Vestele voor het verstrekken van deze informatie.)

De Industrielle des Pêcheries (IdP) van John Bauwens

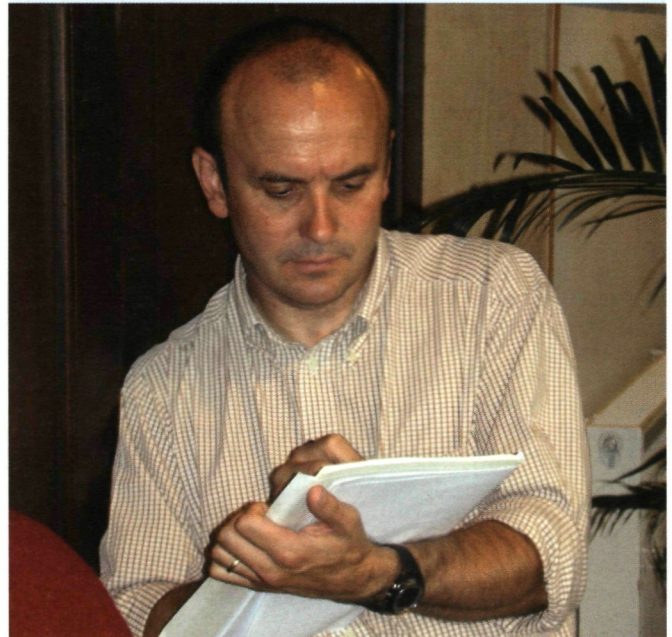
In Oostende in de Vismijnlaan bestaat nog steeds IdP, het scheepherstellingsbedrijf Industrielle des Pêcheries, dat in 1921 o.a. door John Bauwens opgericht werd. Meer zelfs, het bedrijf wordt nog steeds geleid door nazaten van de familie Bauwens.

Jacqueline (1868-1940), de zus van John Bauwens, huwde met dr. Bouckaert, een bekende geneesheer in Oostende, een specialist neus-, keel- en oorziekten. Dr. Bouckaert was overigens aanwezig bij de stichting van de PV en zat van meet af aan in de beheerraad van de rederij. Het gezin woonde in de Christinastraat. Het gezin Bouckaert kreeg zeven kinderen. Een ervan was Gabriëlle.

Gabriëlle Bouckaert huwde met de Brugse notaris Joseph De Vestele. Dat gezin kreeg elf kinderen, waaronder Piet (hij was op een na de oudste) en Matthieu (*1939, het negende kind in de rij). Piet De Vestele (inmiddels overleden) en Matthieu vinden we terug op de scheepswerf IdP.

Inmiddels is daar ook al enige jaren Philippe De Vestele actief (*1965), zoon van Matthieu. De scheepswerf IdP wordt bijgevolg vandaag nog altijd geleid door afstammelingen van de Bauwens. Waarmee werfuitbater Philippe tegelijk ook afstammeling van Oostendse kapers genoemd mag worden en wellicht niet toevallig ook Philippe heet, zoals de beroemde kaper.

(Met dank aan Matthieu De Vestele voor het aanreiken van deze informatie.)



Philippe De Vestele, nazaat van de familie Bauwens, verwant aan Oostendse kapers.

1908) had in 1914 twee schepen. Nieuw waren de 'Pêcheries du Nord' (gesticht in 1913) en de eveneens in 1913 opgerichte 'Compagnie Nationale de Chalutiers à Vapeur'. ⁽¹⁰⁾

Na de oorlog schoten de nieuwe rederijen van stoomschepen evenwel als paddenstoelen uit de grond. In 1919 werden de 'Pêcheries des Flandres' en de 'Pêcheries à Vapeur Zeester' gesticht; in 1920 kwam daar de 'Union des Pêches Maritimes' bij, in 1921 gevolgd door de 'Armement Ostendais' ⁽¹¹⁾ en de S.A. Noordzee'. In 1923 nam de nieuwe 'Pêcheries Ostendaises' de rederij Aspeslagh over.

In 1919 vervoegden twee in Engeland gekochte schepen de vloot van de PV. Op 10 februari 1920 trok de O 130 weer naar Congo. (Het werd geen succes en in 1924 werd het schip verkocht.) In 1921 stichtte sociaal-liberaal John Bauwens de 'Caisse d'assurance et de retraite', een verzorgingskas waarvoor een deel van de winsten van de PV apart gezet werden. In datzelfde jaar begon ook de ijsfabriek aan de werkzaamheden. Met twee andere rederijen stichtte de PV ook de verzekeringsmaatschappij Assurance mutuelle maritime en het vandaag nog steeds bestaande Industrielle des Pêcheries, herstellings-



De O 81 John, ooit het modernste schip van de visserijvloot. Het vaartuig werd uiteindelijk aan de Oostendse reder Pintelon verkocht.

en onderhoudswerkhuizen voor visserijvaartuigen. In 1923 komt er een andere O 88 John en in Langerbrugge wordt een nieuw schip besteld, de O 89 Annie, een kleiner vaartuig, maar wel met een ontplofingsmotor. Het werd een succes en Bauwens liet later, voortbouwend op die ervaring, nog een motorschip, O 85 Marcelle, bouwen. John Bauwens had immers al gauw aangevoeld dat, wilde hij een leidende positie behouden, hij zijn vloot niet op dezelfde (stoom)leest mocht blijven schoeien. Daarom had hij de studie van de motorvisserij hervat, steunend op de vooroorlogse ervaringen met zijn Pionnier. Eerst experimenteerde hij op kleinere schepen (O 89 Annie, 100 pk), maar in 1929 voegde hij aan zijn vloot de eerste diepzeetrawler met motoraandrijving toe: de O 89 Freddy (eerder eigendom van de Pêcheries d'islande waarvoor het onder de naam O 207 Windroos gevaren had. Bauwens liet er een ontplofingsmotor in plaats). Wellicht is dat de belangrijkste stap ooit geweest om de Belgische diepzeevisserij te hernieuwen. Intussen werden schepen verkocht en andere aangeschaft, ook werd er verder geëxperimenteerd. Zo stichtte Bauwens in 1926 samen met anderen 'La marée fraîche' die de vishandel moest hervormen. Het experiment mislukte.

Crisis

Op de drempel van de crisisjaren telde de PV-Vloot 16 schepen. Ook in de visserij sloeg toen de crisis toe. Toch waren er ook lichtpunten. Een ervan was de bouw van een nieuwe vissershaven die op 15 september 1934 in Oostende ingehuldigd werd. De nieuwe infrastructuur had een positieve invloed op het bedrijf en sommige rederijen sloegen weer aan het bouwen.

De PV liet in 1934 op de Boelwerf te Temse weer een nieuwe O 88 John bouwen. Het schip (197 brt, met Carelsmotor 500 pk) heette revolutionair te zijn. Voor de PV was de nieuwe haveninstallatie ook reden om haar kantoren en magazijnen vanuit de stad over te brengen naar de Rederijkaai die later Hendrik Baelskaai zou gaan heten.

Er volgden nog nieuwe schepen, O 86 Georges-Edouard in 1936 en O 80 Duchesse de Brabant in 1937. Dit was weer een stoomtreiler, tweedehands gekocht in Engeland waar de

stoomtreilers in die tijd als waardeloos van de hand gedaan werden. Er werden er nog enkele gekocht en op de drempel van de Tweede Wereldoorlog beschikte de rederij over twaalf eenheden, waarvan zeven motortreilers.

Tweede Wereldoorlog

Bauwens zou zijn krachttoer uit WO I niet kunnen herhalen. De Duitse Wehrmacht was al te vlug opgerukt om een ordentelijk vertrek uit Oostende te organiseren. De O 89 werd door een vliegtuigaanval beschadigd. Het kantoorgebouw van de rederij werd compleet vernietigd. De rest van de vloot vluchtte het zeegat in. De O 92 Graaf van Vlaanderen en de O 86 Georges-Edouard werkten mee aan de ontruiming van Duinkerken. De O 80 Duchesse de Brabant, de O 82 Raymond, de O 92 Graaf van Vlaanderen en de O 98 Marie-Louise werden in de Britse oorlogsvloot ingeschakeld. De O 88, O 87 en O 86 mochten wel uit vissen gaan, maar dan wel voor rekening van de Regie van het zeevezen die de vaartuigen in beslag genomen had.

De twee schepen die de PV in België moest achterlaten gingen verloren. Ook in Engeland werden er zware verliezen geleden. De O 85 liep op een mijn. De O 86 strandde op IJsland, de O 88 verging door een vliegtuigaanval.



Bauwens beseft als eerste dat het tijdperk van de stoomtreilers voorbij was. In tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden bestond de Pêcheries à Vapeur op den duur volledig uit motortreilers. (foto collectie Navigo)

Na de oorlog

In 1946 vierde de PV haar vijftigste verjaardag. De rederij hield aan de oorlog zeven schepen over: vier stoomschepen en drie motortreilers. Alhoewel ook zoon Raymond nu in de rederij ingeschakeld werd, was het nog steeds de 80-jarige John Bauwens die het stuur in handen hield.

En hij bleef voortvarend. Oudere schepen werden verkocht, andere werden aan de nieuwe situatie aangepast en in 1947

Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

**BEMA
DOET
HET**

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35





In 1952 had de rederij al zijn stoomtreilers verkocht en bestond de PV-vloot nog volledig uit motortreilers die uiteraard ook de kentekens PV op de schouw hadden staan. (foto collectie Navigo)

(in zes maanden tijd!) werden er op de Boelwerf voor de PV vier nieuwe schepen gebouwd.

Flugger dan gedacht trok de internationale handel zich weer op gang en de visserij, die na de oorlog een korte opleving gekend had omdat ze het voedseltekort kon indijken, stortte in. Er was niet alleen geen vraag meer naar vis, de visgronden in de Noordzee bleken al gauw dusdanig verarmd dat ook veel (te) kleine middenslagschepen naar IJsland moesten trekken, al te veel met catastrofale gevolgen.

In 1948 organiseerden de reders een lock out ⁽¹²⁾ die van april tot mei zou duren. Ook de PV van Bauwens nam eraan deel. In het visserijbedrijf kwamen 3.000 mensen zonder werk te zitten. Niet alleen vissers werden werkloos, ook de ijsfabrieken, touwslagerijen en herstellingswerf lagen stil. De actie had geen enkel resultaat, ook omdat de vishandelaars hun vis gewoon in het buitenland gingen kopen. Op 24 mei gingen de schepen weer in zee.

Voor de PV betekende de nieuwe economische situatie dat de drie resterende stoomtreilers gedurende lange periodes aan de kant moesten blijven liggen.

Tegen het einde van 1952 had de PV de resterende stoomschepen verkocht en beschikte de rederij nog uitsluitend over motortreilers: O 83 Prince de Liège, O 85 Pasteur, O 86 Edison, O 88 Curie, O 89 Maconi en O 92 Graaf van Vlaanderen.

Op 7 oktober 1952 werd weer een vaartuig onder de naam John te water gelaten. De nieuwe O 81 John mat 56,50 meter, liep 13,75 knopen, kon 150 ton diesel bunkeren om een Carelsmotor van 1.091 pk aan te vuren. Bauwens zag hiermee

zijn 47^{ste} vaartuig zee kiezen. Het zou tevens zijn laatste zijn. John Bauwens stierf op 3 augustus 1955. Hij werd naar eigen wens in eenvoud begraven. In een later gehouden dienst werd hulde gebracht aan deze grote persoonlijkheid. Vanaf zijn dood tot aan de rouwhulde hingen de vlaggen op alle officiële Oostendse gebouwen en op alle vissersvaartuigen halfstok.



In de Mercatorlaan 15 bevindt zich de voormalige Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens', thans 'Provinciaal Maritiem Instituut'. Het gebouw verving de Stedelijke Visserijschool van 1886 in de Sint-Franciscusstraat, die ca. 1930 ondergebracht werd naar de Schippersstraat. In 1995 fuseerden drie visserijscholen, o.m. de vroegere John Bauwensschool en de Vrije Visserijschool 'paster Pye'. foto JoC

In HVB werd een uitgebreid artikel aan de overledene gewijd. Pros Vandenberghen zei het toen zo: 'Nu staat zijn zetel leeg en is het taai hart stilgevallen. Zijn leven was een getuigenis van wat een bedrijf kan, een bewijs van de waarheid van Zijn woorden die een testament zijn voor elke reder: "Wij vragen geen 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 po-

John Bauwens, een man met vele levens



Bij zijn overlijden was John Bauwens... ere-voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij; erevoorzitter van de beheerraad der handelskamer van Oostende. Hij was past-president en stichter van de Rotary-club Oostende; ondererevoorzitter 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 kredietcommissie van de Bank van Brussel. Hij was ondervoorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij en ondervoorzitter van de Voorzieningskas der Vissers. Bauwens was ook beheerder van de CV. Oostendse Haard; beheerder van de C.V. Eigen Haard; beheerder van de N.V. Armement Alexander; beheerder van de N.V. Ostendia en 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.

Hij was voorzitter van de Bestuurskommissie der Stedelijke visserijschool, die daarna de John Bauwensschool genoemd werd. Hij was ere-vice consul van Portugal; lid van de Klachtencommissie der Werkloosheid en voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis.

Ook de eretekens die hij in zijn leven mocht ontvangen zijn kenschetsend voor de achting die men hem toedroeg: Commandeur in de Kroonorde; Commandeur in de orde van Leopold II; Officier in de Leopoldsoorde; Burgerlijk Kruis 1e klasse; medaille van de Sociale Voorzienigheid; Order of the British Empire; Officier de Mérite Maritime Française en Ridder van de Christusorde van Portugal.

De Beheerraad en het personeel van de

N.V. PECHERIES A VAPEUR,
N.V. FROID INDUSTRIEL,
N.V. PESCATOR,
S.W.V. INDUSTRIELLE DES PECHERIES,
S.W.V. ASSURANCE MUTUELLE MARITIME,
melden U met droefheid het overlijden van hun Voorzitter en Stichter

DE HEER

JOHN BAUWENS

Geboren te Oostende op 31 Maart 1866, aldaar godvruchtig overleden op 3 Augustus 1955.

Volgens de wens van de overledene heeft de begrafenis plaats gehad in familiekring.

U wordt uitgenodigd op de plechtige nadenst welke zal plaats grijpen op Maandag 8 Augustus te 11 uur, in de Kerk der HH. Petrus en Paulus te Oostende.

Bauwens beseftte als eerste dat het tijdperk van de stoomtreilers voorbij was. In tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden bestond de Pêcheries à Vapeur op den duur volledig uit motortreilers. (foto collectie Navigo)

litiek 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 geven zichzelf te redden". ⁽¹³⁾ Later werd de stedelijke visserijschool in Oostende naar hem genoemd. Zijn werk in de visserij werd verder gezet door zijn zoon Raymond.

In 1960 werden door de PV nog twee vaartuigen te water gelaten, waarmee de kaap van de vijftig schepen gerond werd. Toen de rederij haar 65-jarig bestaan kon vieren, telde de grootste rederij ter zeevisserij die België ooit gekend heeft nog altijd negen schepen.

Flor Vandekerckhove

(Met dank aan Eddy Eneman voor de hulp bij het opzoeken van fotomateriaal.)



John Bauwens:

„Wij vragen geen 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 vraag - stukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid zou geven zichzelf te redden.“

(1) Walter Debrock, *De Oostendse kapers*, p. 67. Oostende, Uitgeverij De lachende visch, 1994.

(2) Marcel Poppe, *Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse Zeevisserij*, p.11. Uitgeverij Het Visserijblad, 1982.

(3) P.V. (Pros Vandenberghe?) *Onze oudste Rederij telt dit jaar 65 jaar, Geschiedenis der N.V. Pêcheries à Vapeur*, in Het Visserijblad, 28ste jaargang, nr 52, 30 december 1960.

(4) Poppe, p.19.

(5) Hij was o.a. actief bij de werking van de zeescouts in Oostende.

In 'Be prepared, De merkwaardige geschiedenis van de sea-scouts van Oostende' (Evert de Pauw) lezen we: 'Nog lange tijd stonden de meer conservatieve geledingen van de maatschappij erg argwanend tegenover die Angelsaksische jeugdwerking met zijn progressieve principes. Het is dan ook niet verwonderlijk dat scouting op de meeste steun kon rekenen bij progressief-liberaal gezinde burgers. In Oostende behoorden Jules Gioannora, Arthur Kockenpoo, Jacques De Cock, de families Serruys, Bauwens en Lanoye onmiskenbaar tot deze categorie.' (<http://www.vliz.be/imisdocs/publications/139475.pdf>)

(6) Robert Coelus, *De Ibis-story 1906-1981*.

(7) P.V. p.11.

(8) Ib.

(9) Raymond Vancraeynest, 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh - Deceuninck', ongedateerd.

(10) Poppe, p.17.

(11) De NV Oostendse Reederij. Over het ontstaan van deze merkwaardige rederij hadden we het eerder al in HVB: Flor Vandekerckhove, 'Het leven de werken van Arseen, alias Tjène, Bondé' in HVB XI/2011, p.5 e.v.

(12) Een lock-out is een staking van de werkgevers, waarbij het personeel door het patronaat belet wordt te werken.

(13) Pros Vandenberghe in Het Visserijblad, 5 augustus 19

In memoriam Jozef Delbol

Op 21 januari overleed visser op rust Jozef Delbol. Op de begrafenisplechtigheid lichtte een van zijn kleinkinderen het leven toe van deze merkwaardige zeeman. Katrien Vervaele bezorgde ons de tekst die we hier enigszins aangepast publiceren.

Jozef Delbol werd in Le Havre geboren op 16 maart 1916 en werd in Oostende een bekende schipper eerste klas ter Zeevisserij. Al op jeugdige leeftijd koos hij zee aan boord van met het scheepje van zijn vader die bootsjouw was. Ook vergezelde hij een oom die viste ter hoogte van de 'kreeftenput'.

Hij volgde les in de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens, monsterde vervolgens aan als scheepsjongen en doorliep daarna alle rangen tot hij zichzelf schipper eerste klas mocht noemen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vluchtte hij naar Engeland terecht waar hij ingezet werd bij de evacuatie van de geallieerden uit Duinkerken, een niet ongevaarlijke overtocht. Zo werd zijn schip tijdens een evacuatie, langs de kust



Jozef Delbol als 16-jarige aan boord van de *Duchesse de Brabant*, een treiler van de rederij Pêcheries à Vapeur van reder John Bauwens.

van Swansea, door Duitse vliegtuigen gebombardeerd en doorzeefd met kogels. Voor deze heldendaden werd hij onder meer gelauwerd met het oorlogskruis van België, het Franse oorlogskruis en geridderd in de Orde van Leopold II. Tijdens de oorlog is hij tevens werkzaam in bij de Naval Control Service van het Britse rijk.

Na de oorlog kwam hij met vrouw en kinderen terug naar Oostende alwaar hij onafgebroken tot zijn pensioen heeft gevaren. Hij beviste de visgronden van Portugal tot IJsland. Ook heeft hij verschillende schepen naar Belgisch Congo overgebracht waar hij ook een tijdje werkzaam was. Verteerd door verdriet omwille van het gemis van vrouw en kinderen keerde hij al snel terug naar Oostende, waar hij zelfs tot na zijn pensioen bleef varen, daar hij geen afscheid van zijn geliefde zee kon nemen.

Ook hiervoor werd hij gelauwerd met een bronzen, zilveren en gouden medaille van de arbeid.

Zijn laatste levensjaren bracht hij door hij in rusthuis de Duinenpieper. Omringd door zijn kinderen en geliefden nam hij daar afscheid van de wereld.



B.V.B.A. S & S

Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

Tel: +32 (0) 9 361 00 04 • Fax: +32 (0) 9 360 60 04

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

- Aan- en verkoop van alle visserijsschepen
- Aan- en verkoop van alle motoren / koppelingen
- Alle toelieferingen / reparaties
- Inbouw van alle merken motoren en koppelingen
- Tevens uw adres voor al uw sloop- en saneringsschepen

