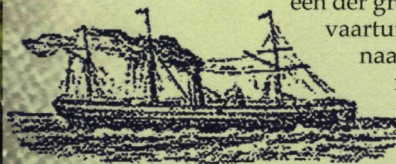


De rederijen van Aspeslagh

De jaren tachtig van de 19de eeuw waren van groot belang voor de Belgische visserij. In die jaren maakte de sector de sprong naar de moderniteit.

In april 1884 had de Oostendse firma *J. et L. Dossaer & C°* in Engeland een stoomschip aangekocht. De Dossaers brachten het over naar Oostende waar het als O 71 *Prima* ter visserij voer. Nog hetzelfde jaar brachten de broers een tweede stoomschip in de vaart, de O 122 *Franco-Belge*. De nieuwe schepen veranderden de sector op een spectaculaire manier. De vaartuigen waren nu immers niet langer meer afhankelijk van de wind om uit te varen en bovendien waren ze met een netto tonnenmaat van 50 à 60 ton groter dan elk van de 192 grote zeilschepen (40 ton) die vanuit de Oostendse haven opereerden. M.a.w. de stoomschepen veranderden de marktsituatie ten gronde.

Andere reders volgden al vlug het voorbeeld van de Dossaers: Frederic Rooryck kocht in 1885, eveneens in Engeland, een stoomschip dat in Oostende als *Juliette-Marie* de visserij zou beoefenen. Nog in datzelfde jaar werd in Luik een NV gesticht die ook stoomschepen vanuit Oostende zou uitreden. Het kapitaal werd verstrekt door Luikse industriëlen die in die stad de O 43 *Catherine* lieten bouwen, meteen het eerste stoomvisserijvaartuig dat in België van stapel liep. Die *Société des Pêcheries Ostendaises* werd aan de kust geleid door Alfred Golder die voorheen als bediende gewerkt had bij Vroome,



een der grootste reders van zeilvisserijvaartuigen (en die nooit de sprong naar de stoomschepen zou maken). En ook de gebroeders Dossaer bleven initiatieven nemen. Na voornoemde *Prima* kochten ze in Engeland ook nog

de O 187 *Secunda*, O 153 *Tertia* en O 204 *Quarta*.

Op 31 december 1885, nog geen volle twee jaar nadat het eerste visserijstoomschip alhier uitgereed werd, telde de Oostendse vloot er al 9.

De stichter

De firma *J. et L. Dossaer & C°* gaf er al vlug de brui aan. Ten tijde van de Vissersopstand (1887) was een van de Dossaers zo'n beetje door de Oostendse visserij uitgespuwd geworden (hij was toen zelfs uit de stad moeten vluchten) en al in 1890 werd de firma ontbonden. De andere broer, Louis, ging er nog tot in 1889 mee door.

In dat jaar verkocht hij zijn O 122 *Franco-Belge* ⁽¹⁾ aan Henri Pierre Aspeslagh (°Oostende, 15 februari 1854 - †Oostende, 9 november 1925) en schipper Florimond Zonnekeyn (°Adinkerke, 19.12.1854 - †Oostende, 15.04.1946).

Beiden kwamen trouwens uit de onderneming van de Dossaers. Aspeslagh had in het kantoor als rekenplichtige gewerkt en Zonnekeyn was voor die rederij schipper geweest. Beiden waren ook erg bekende figuren in de visserij. De eerste werd 'den krommen Aspeslagh' genoemd omdat hij als kind een zware beenbreuk opgelopen had waaraan hij een blijvend letsel overhield. Hij moest als volwassene een schoen met hoge hak dragen, want zijn ene been was 8 à 10 centimeter korter dan het andere. Schipper Florimond Zonnekeyn van zijn kant was van de Westkust naar Oostende afgezakt en hielp de steeds toenemende vloed 'Pannenaars' in Oostende te integreren. Zo hielp hij ook de familie Blondé, waarvan zoon Arseen tot de beroemdste schipper van de Belgische visserij zou uitgroeien. In 1898 lieten Aspeslagh en Zonnekeyn de nieuwe stoomtreiler O 125 *Tourquennois* naar Oostende brengen. De naam van het schip is niet toevallig, want de onderneming van *Aspeslagh & Zonnekeyn* werd gefinancierd door industriëlen uit het Franse Tourcoing. Zonnekeyn zou er de schipper op worden.

Kapitaalbezitters waren in die dagen erg geïnteresseerd in de visserij. Op 16 april 1898 werd in Antwerpen de *Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh et Cie* opgericht. De zetel was gevestigd in Oostende en Henri Aspeslagh werd er de afgevaardigde-beheerder van. De nieuwe rederij, afgekort tot *Aspeslagh & C°*, bestelde in Engeland de nieuwe O 140 *Nervien* die op 5 oktober in Oostende toekwam. ⁽²⁾ Hiermee startte

H.P. Aspeslagh, een der grootste reders van de Belgische visserij.

Aspeslagh met het uitreden van een aantal schepen waarvan de namen alle met de letter N beginnen.

Op het einde van de 19 de eeuw werden in Oostende al 27 stoomschepen uitgereed. In twee ervan bezat Aspeslagh belangen, het ene schip (O 140) behoorde toe aan *Aspeslagh & C°*, het andere aan *Aspeslagh & Zonnekeyn*.

De eeuwswissel

In die tijd was de visserij prominent aanwezig in de stad. De visserijstoomschepen legden aan in het eerste handelsdok (nu Mercatordok), want ze hadden een te grote diepgang om het strandingdok (nu Montgomerydok) binnen te varen. We weten dat de cirkelvormige vismijn (door de Oostendenaars de 'sierk' genoemd (van het Franse cirque, circus), zich eveneens in de stad bevond. Die vismijn bleef in gebruik tot 1934, maar was uiteraard niet gebouwd om de massale aanvoer veroorzaakt door de vele stoomschepen te verwerken. Dat gold bij uitbreiding ook voor alle andere visserijvoorzieningen in de stad. De stoomschepen moesten bij het vertrek grote hoeveelheden water, ijs en proviand aan boord brengen, want ze waren dikwijls 20 dagen op zee. Bovendien moesten ze grote hoeveelheden steenkoolbriketten inslaan, want de stoomschepen verbruikten per etmaal ongeveer drie ton kolen. Met de toename van het aantal stoomschepen nam ook het plaatsgebrek toe.



Het eerste schip rechts is de O 25 *Augusta* van *Aspeslagh & Zonnekeyn*. De rederij kocht het stoomschip in 1903 van de S.A. des *Chalutiers à Vapeur* van reder *Auguste Pede*. De O 25 zou niet lang meer varen. Op 21 juli 1904 stootte het schip op een wrak en zonk. De bemanning kon gered worden.

Aspeslagh & Zonnekeyn brachten in 1901 de O 126 *Neptune* in de vaart, waardoor Aspeslagh drie stoomschepen onder zijn hoede kreeg. In 1903 kwam daar nog de O 127 *Numinor* bij, meteen het grootste schip uit de Oostendse vloot, goed voor 18 bemanningsleden en later zelfs voor 21.

In 1905 kochten *Aspeslagh & Zonnekeyn* ook nog de O 25 *Augusta* ⁽³⁾ van reder *Auguste Pede*. Jaak Aspeslagh werd er de schipper van. In 1905 kwam de O 128 *Nautilus* in Oostende toe, een zusterschip van de O 127, dat de rederij in Engeland had laten bouwen.

Aspeslagh werd daardoor, evenals de andere reders van stoomschepen, met almaar toenemend plaatsgebrek geconfronteerd. De kaaien lagen bezet met hoge stapels gezaagd hout en er was een drukke spoorwegtrafiek langs de zuidkant van de vismijn. Plaats om nog briketten te stapelen was er nauwelijks en de rederij *Aspeslagh & Zonnekeyn* kocht daarom een oude smak aan die als kolenmagazijn dienst deed.

In 1905 telde de stad 23 stoomtreilers, in 1908 zouden dat er al 26 zijn, waarvan Aspeslagh er met zijn twee rederijen vijf controleerde.

De Handelskamer van Oostende pleitte al op 20 maart 1907 voor het bouwen van een nieuwe vissershaven met vismijn op de oosteroever. In afwachting dat dit zou gebeuren pleitte Aspeslagh ervoor de spuikom (!) als vissershaven te gebruiken, een voorstel dat de steun kreeg van andere grote reders, zoals Bauwens, Baels en Golder, maar dat uiteindelijk afgewezen werd. Al dat plaatsgebrek belette niet dat er in 1910 nog een stoomtreiler voor H.P. Aspeslagh te Oostende toekwam, de O 141 *Narval*, een zusterschip van de *Nemrod*.

In 1911 besliste de regering om de visserij inderdaad op de oosteroever uit te bouwen, maar het zou nog meer dan twintig jaar duren vooraleer de nieuwe vissershaven in 1934 ingehuldigd kon worden.



Op 5 oktober 1898 kwam in Oostende het stoomschip O 140 *Nervien* toe. Het werd gebouwd op de werf *Edwards Bros.* te *North Shields*. Hiermee startte Aspeslagh met het uitreden van een aantal schepen die alle namen kregen die met de letter N zouden beginnen. Schipper van de O 140 werd *Arthur Benard*. Het schip viste vooral in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

De ontwikkeling van Aspeslaghs rederijen verliep vlugger. De O 125 *Tourquennois* zonk in augustus 1909 in het Kanaal van Bristol en werd binnen de zes maand vervangen door een gloednieuwe O 125 *Nemrod* die op 24 januari 1910 te Oostende toekwam. Helaas ging dat schip nog geen maand later ook alweer verloren. ⁽⁴⁾ Op 19 februari van dat jaar verging het inderdaad nabij St.-Catherine's Point, eiland Wight. Aspeslagh liet het hoofd niet hangen. Al op 18 september werd het vervangen door de O 141 *Narval*, een zusterschip van de onfortuinlijke *Nemrod*.

De rechterhand

In 1905-1912, toen de rederijen van *Henri Pierre Aspeslagh* volop uitgebouwd werden, waren 's mans zonen *Richard* (°1890) en *Henri* (°1895) nog te jong om in het bedrijf een rol te spelen. Maar in het rederskantoor werkte *Alphonse Deceuninck* (°1884), in Oostende gemeenzaam *Fonsje Ceuninck* genoemd: 'Hij was maaglijder, klein van gestalte, mager en tenger van gestel, vrij sober in eten en drinken, rookte kleine sigaren die lang, vaak uitgedoofd, tussen zijn lippen bleven hangen (...) Zijn ouders waren ervan overtuigd dat hij de soldatendienst nooit zou overleven. Toen hij werd opgeroepen, hebben ze dan ook een ander persoon gezocht om in zijn plaats soldaat te zijn.' ⁽⁵⁾

De zwakke jongeman had school gelopen in het Oostendse O.-L.-Vrouwecollege en vond daarna werk in het kantoor van Aspeslagh.

De toen zevenentwintigjarige bureaubediende huwde in 1912 *Margriet* (23), een van de twee dochters van de reder. Hij werd de trouwste medewerker van zijn schoonvader. *Fonsje Ceuninck* en de krommen Aspeslagh vormden vanaf dat moment een hecht team. Al gauw was het *Deceuninck* die de rederijen van Aspeslagh daadwerkelijk leidde.

Op 18 maart 1912 kwamen twee recent gebouwde occasieschepen in Oostende de vloot van Aspeslagh versterken:

O 142 *Nixe* en O 144 *Naiade*. Ze waren bestemd voor de verre visserij: IJsland, Marokko, Witte Zee.

Aspeslagh controleerde nu zeven schepen, alle met beroemde schippers: O 126 *Neptune* (schipper *Richard Zonnekeyn*); O 127 *Numinor* (schipper *Louis Zonnekeyn*, evenals *Richard* een zoon van *Florimond Zonnekeyn*); O 128 *Nautilus* (schipper *Alexis Leire*); O 140 *Nervien* (*Arthur Benard*) ⁽⁶⁾; O 141 *Narval* (*Jacques Aspeslagh*); O 142 *Nixe* (*Rochus Legein*) en O 144 *Naiade* (gevoerd door *Jean Crekillie*).

Op het einde van 1912 telde de Belgische stoomvisserij 26 eenheden, verdeeld over zes rederijen, alle gevestigd te



Het briefhoofd van de rederij van Aspeslagh nadat *Henri Pierre* de onderneming overgelaten had aan zijn zonen en zijn schoonzoon.



Vooraan zien we de O 127 Numitor liggen. Het schip was het derde vaartuig van de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn die het besteld had bij de werf Cochrane & Sons te Selby. Het schip mat netto 123,06 ton, was 120 voet lang en 22 breed. Voortgestuwd door een tripel expansiemachine van 71 pk liep het 11,5 knopen. Het kwam op 21 februari 1903 toe in Oostende en was in die tijd het grootste schip uit de vloot. Florimond Zonnekeyn kreeg er het bevel over.

Oostende. De grootste was toen de *Pêcheries à Vapeur* van John Bauwens, die tien schepen had. Aspeslagh was tweede met zes vaartuigen. Derde in de rij was rederij Delta met drie vissersvaartuigen. Op vier vinden we de *Pêcheries d'Islande* van Jules Baels (drie stoomschepen). De rederij Golder-Brix & C^o (voorheen S.A. *Pêcheries Ostendaises*) kwam met twee schepen op de vijfde plaats en ten slotte was er de *Société Anonyme à Responsabilité Limitée pour le Perfectionnement de la Pêche*, gewoonweg rederij Ibis genoemd, die eveneens twee, maar dan kleinere stoomschepen bezat.

Op 15 maart 1914 kwam weer een tweedehands vaartuig de vloot van Aspeslagh verruimen, de O 143 *Neree*. De werf bestelde hetzelfde jaar overigens nog een nieuw schip, maar dat kon niet meer geleverd worden voor de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 uitbrak.

De oorlog

Bij de aanvang van de oorlog verhuisde de Oostendse vissersvloot naar het Verenigd Koninkrijk. Ook de schepen van Aspeslagh namen aan de exodus deel. Schoonzoon Fons Deceuninck haalde zijn familie op en liet die in oktober 1914 inschepen op het laatste schip van Aspeslagh dat in veiligheid gebracht werd. Wellicht waren toen ook familieleden van Aspeslagh zelf en van de bemanningsleden aan boord.

Eerst werden de families in Folkestone aan land gezet, maar de stoomtreilers zelf werden door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gestuurd. Vandaar dat ook het redersgezin Alphonse Deceuninck-Aspeslagh al gauw in Milford te vinden was.

De Belgische kolonie te Milford Haven bestond in 1915 uit 1.500 personen van 169 families. Daaronder waren er 256 zeevarenden en ongeveer 50 arbeiders uit het zeevisserijbedrijf. 192 Vlaamse kinderen volgden er onderwijs in Britse scholen of in een van de twee Belgische die daar opgericht werden. Vanuit Milford Haven (en in mindere mate vanuit Swansea en Fleetwood) mochten de Belgische stoomschepen uit vissen varen. Lowestoft was dan weer de thuishaven van de Belgische visserij schepen die onder zeil voeren.

De vangsten die aan wal gezet werden waren overvloedig en door de oorlog lagen de prijzen ook heel hoog. De Vlaamse vissers, die in het Verenigd Koninkrijk, de machtige Unions aan 't werk konden zien, gingen zelf ook twee keer in staking om hogere lonen te eisen.

Op 11 oktober 1915 verkocht Aspeslagh zijn kleinste schip, O 142 *Nixe*, aan reder Canon uit Aberdeen. Hij hield bijgevolg zes schepen over, maar niet voor lang. Op 1 maart 1916 eiste de Britse Admiraliteit vijf stoomschepen uit de Belgische vloot op. Merkwaardig is dat die alle uit de vloot van Aspeslagh kwamen. De *Numitor*, *Narval*, *Naiade*, *Nautilus* en *Neree* werden door de Belgische regering opgeëist en aan de Britse Admiraliteit verhuurd. De bemanningen werden afgemonsterd.

Waarom de opgeëiste schepen uitsluitend uit de rederij van

Aspeslagh moesten komen, is een raadsel. Een mogelijke verklaring is dat de *Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh & C^o* inderdaad ook mee gefinancierd werd door Duits kapitaal. Reder Aspeslagh hield hoe dan ook alleen de O 126 *Neptune* over. Het schip werd echter nog hetzelfde jaar, op 26 december 1916, door een Duitse duikboot tot zinken gebracht. Gelukkig werd de bemanning gered.

Aspeslagh had nu geen schepen meer en hij was daardoor evenmin nog langer aan Milford gebonden. De familie verhuisde op 1 juli 1917 van het winderige Milford haven naar Cheltenham, waar het aangenamer wonen was. Ze wachtten er het einde van de oorlog af. En toen het eindelijk zover kwam, en de opgeëiste schepen terugbezorgd werden, hield reder Aspeslagh maar drie vaartuigen over: de O 128 *Nautilus*, O 143 *Neree* en O 144 *Naiade*. De andere waren verloren gegaan in het oorlogsgeweld.

De terugkeer

Na de oorlog kreeg Aspeslagh de drie schepen weer en hij werd door de Britse Admiraliteit uiteraard ook vergoed voor het gebruik van de opgeëiste vaartuigen. Aanvankelijk bleven de schepen van Aspeslagh ter visserij varen vanuit Milford Haven. Het is niet heel duidelijk wanneer ze naar Oostende konden terugkeren.

In september 1919 waren er, van de 25 die Oostende als thuishaven hadden, nog maar 20 stoomtreilers teruggekeerd. Die moesten bovendien in de dokken blijven liggen bij gebrek aan kolen en ijs. Begin oktober begonnen de kolen toe te komen en ook de ijsfabrieken konden toen weer op volle toeren draaien. Maar enkele maanden later, in april 1920, werden de kolen weer gerantsoeneerd. De visserij kon toen slechts 400 ton kolen per week krijgen, daar waar er 1.000 ton nodig was om alle stoomtreilers aan 't werk te zetten.

Er was ook sociale spanning. De Vlaamse vissers hadden, zoals gezegd, in Engeland de trade unions aan 't werk gezien en bij hun terugkeer in België begonnen ze zich ook hier syndicaal te organiseren. In juli 1919 brak een eerste staking uit. In september legden de vissers voor de tweede keer het werk neer. De eisen: loonsverhoging; verschaffen van voedsel aan boord bereid door een kok en betaald door de reder en ten slotte een aantal rustdagen berekend op het aantal dagen dat ze in zee geweest waren. Het kwam uiteindelijk tot een vergelijk dat de tewerkstelling zou bevorderen. Alhoewel er na WO I maar 25 Oostendse stoomtreilers meer waren, vier minder dan in 1913, steeg het aantal bemanningsleden wel van 93 tot 144. Vissers hadden immers via de stakingen recht op rustdagen afgedwongen. Tijdens die dagen moesten ze vervangen worden.

Op 15 juni 1920 brak een nieuwe staking uit. De arbeiders uit de werkhuizen van de *Pêcheries à Vapeur* en de *Pêcheries du Nord* sloten zich bij de beweging aan die verschillende weken



Op 12 februari 1905 kwam de O 128 *Nautilus* in Oostende toe. Het was een zusterschip van de *Numitor*. In Oostende was dit het eerste schip dat met acetyleen verlicht werd. Het had twee reddingsboten op het achterdek. Schipper Alexis Leire kreeg er het bevel over. De grote schepen van de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn, O.127 *Numitor* en O.128 *Nautilus*, werden in de jaren 1906-1908 hoofdzakelijk ingezet in de wateren rond IJsland en de Britse eilanden, hoewel ze ook wel gingen vissen op de Spaanse en Portugese kusten. Let ook op het mooie gebouw links, het inmiddels verdwenen gebouw van het waterschoutambt.

zou duren. Van de 32 stoomtreilers die er in dat jaar alweer waren, konden er slechts drie uitvaren. Uiteindelijk, na een staking van maar liefst 2,5 maanden, werd op 7 september een voorlopig akkoord gesloten en op 12 september waren alweer 24 stoomtreilers in de vaart.

Hier past een opmerking. Het visserijpatronaat was uiteraard niet te spreken over de stakingacties en de voormannen ervan zouden het geweten hebben. De reders stelden een beroepsverbod in tegenover de schippers Arseen Blondé en Louis Zonnekeyn. Nooit zou een van beide 'woelmakers' nog een vaart aangeboden krijgen. Nadat ze een jaar zonder vaart gezeten hadden, trokken de twee syndicalisten naar Gent, waar ze samen met o.a. de socialistische voorman Edward Anseele besloten een eigen rederij op te richten. Die 'rode vloot' zou zelfs uitgroeien tot



Schoonzoon Alphonse Deceuninck werd de trouwste medewerker van reder Henri Aspeslagh.

een van de grootste visserijondernemingen die België ooit gekend heeft.

Voegen we er ten slotte nog aan toe dat de reders van stoomtreilers op 8 september 1922 twee coöperatieven oprichtten: enerzijds de verzekeringsmaatschappij *Assurance mutuelle maritime* en anderzijds het nog altijd bestaande *Industriële des Pêcheries*. Opmerkelijk is dat Aspeslagh daar niet bij betrokken was.

De zonen

1922 was ook het jaar waarin de toen 68-jarige Henri Pierre Aspeslagh de zaak voor bekeken hield. Op 21 december liet hij de waterschout weten dat hij de directie van de firma toevertrouwd had aan zijn zonen Richard en Henri en ook aan zijn schoonzoon Alphonse Deceuninck. Ze zouden dat doen onder de firmanaam *R. & H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck*. In 1923 stichtten die drie de *N.V. Pêcheries Ostendaises*.⁽⁷⁾ Er was veel interesse op de kapitaalmarkt en de kapitaalsuitbreiding die met de oprichting van deze NV gepaard ging, had onmiddellijk gevolgen. In datzelfde jaar werden vier tweedehands stoomtreilers aangekocht. Op 22 mei kwam de O 126 *Neptune* (II)



Op zondag 4 augustus 1901 kwam de O 126 *Neptune* toe in Oostende, een nieuwe stoomtreiler voor de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn. Op het beeld ligt de O 126 achter het jacht.

in de vaart, op 12 juni was het de beurt aan de O 125 *Narval* (II). Op 3 juli werd de O 127 *Nason* gedoopt en op 7 november kwam de O 104 *Nebris*⁽⁸⁾ in de vaart.

Op het einde van 1923 beschikte de familie Aspeslagh, nu via de *NV Pêcheries Ostendaises*, weer over zeven grote stoomtreilers, waarmee de Aspeslaghs weer tot de grote reders van Oostende behoorden.⁽⁹⁾

Maar er waren ook tegenslagen te verwerken. De O 104 werd al gauw weer verkocht. Begin 1925 ging de O 144 *Naiade* verloren. Eind februari 1926 zonk de O 143 *Neree*. Gelukkig vielen ook bij deze scheepsrampen geen slachtoffers te betreuren. In mei 1926 brak een grote staking uit in de Engelse steenkolenmijnen. Honderden (!) Britse stoomtreilers kwamen in Oostende bunkeren. De Oostendse reders van stoomschepen traden daarbij op als makelaar. De Aspeslaghs ontvingen hun eerste klant op 11 mei. Tegen het einde van die maand waren er al 92 schepen gepasseerd die elk 180 tot 200 ton kolen aangekocht hadden. In de volgende maanden kwamen er nog meer en tegen dat de 30 weken lang durende staking afgelopen was had Aspeslagh 897 Britse stoomtreilers van kolen voorzien. Ook de visserij verliep voorspoedig. De vier schepen boekten in 1926 en 1927 voortreffelijke resultaten. Bij het afsluiten van het vierde exploitatiejaar kon de rederij aan de aandeelhouders een dividend van 6% op hun kapitaal uitkeren. Ook het daaropvolgende exploitatiejaar mocht bevredigend genoemd worden.

De neergang

De O 126 *Neptune* (II), gevoerd door Rochus Legein, een van de beste schippers van de Belgische vloot, liep op 25 maart 1925 op de rotsen van de Schotse kust. De 16 mannen konden gered worden, maar de rederij was wel haar beste schip kwijt. Het aantal stoomtreilers van de Aspeslaghs was daarmee weer tot drie herleid. Toch kon het exploitatiejaar 1927-28 nog met een kleine winst afgesloten worden. De verloren O 126 werd in 1928 vervangen door de *Neptune* (III).⁽¹⁰⁾

In 1926 en '27 had de Belgische economie het niet zo goed gedaan. In oktober 1926 onderging de munt een waardevermindering van 89%. In 1929 kregen we de beurscrach van Wallstreet. Dat was de start van een wereldwijde economische crisis die verschillende jaren zou voortduren.

Het zevende exploitatiejaar van de *N.V. Pêcheries Ostendaises* werd op 31 mei 1930 afgesloten met een verlies van 624.163 frank, zijnde 31,2% van het oorspronkelijke kapitaal van 2 miljoen. Op 16 juli 1930 besliste de buitengewone algemene vergadering om de vennootschap te vereffenen, waarmee het doek viel over een van de grootste stoomrederijen van Oostende. De Aspeslaghs hadden in totaal 17 stoomtreilers uitgereed. Het tijdperk van de stoomschepen liep ten einde. In 1930 ging ook de *SA Pêcheries d'Islande* van Jules Baels in vereffening. In 1933 was het de beurt aan de *S.A. Pêcheries nationales belges* (die NV werd opgericht na het overlijden van reder Alfred Golder en baatte diens schepen uit). De *NV Oostense Reederij* (de rode vloot) hield evenwel stand tot 1951 en ook de *S.A. Pêcheries à Vapeur* van John Bauwens zou WO II overleven,

maar deze rederij had al sinds 1924 de eerste stappen richting ontploffingsmotoren gezet, een evolutie die de rederij in de jaren dertig verder zou zetten.

Flor Vandekerckhove

[Met dank aan Louis Vande Castele voor het bezorgen van 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh-Deceuninck' van Raymond Vancraeynest (datum onbekend, 55 bladzijden). Ook dank aan Eddy Eneman en André Barbaix voor het leveren van de scheepsfoto's.]

(1) De O 122 verging op 22 december 1900 op ongeveer 30 mijl van IJmuiden. De bemanning werd gered.

(2) De O.140 behoorde aanvankelijk tot de 'Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh et Cie'. Deze vennootschap was opgericht voor 20 jaar, maar werd evenwel al na 10 jaar ontbonden. Het enige schip werd nu eigendom van H.P. Aspeslagh, een vennootschap met aandelen (association en participation). Schipper van de O 140 was Arthur Benard. Het schip viste vooral in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

(3) De O 25 stootte op 21 juli 1904 ter hoogte van het lichtschip Smith's Knoll op een wrak en zonk. De bemanning kon gered worden.

(4) Ook hier moest niemand er het leven bij laten.

(5) Door Raymond Vancraeynest beschreven in 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh-Deceuninck', (datum onbekend, 55 bladzijden), waaruit dit artikel ook de meeste andere informatie gehaald heeft.

(6) Dat schip ging echter hetzelfde jaar nog verloren toen het, nu onder bevel van schipper Klausning, op 17 juni 1912 op een wrak stootte ter hoogte van het vuur Longships in de buurt van Landsend. De bemanning kon gered worden.

(7) Niet te verwarren met de NV met dezelfde naam die in Oostende bestond tussen 1885 en 1902 en waarvan Alfred Golder de directeur was.

(8) De O 104 werd op 4 oktober 1924 weer verkocht aan een rederij uit Grimsby.

(9) De in 1921 gestichte Oostendsche Reederij (alias de Rode vloot) had er toen acht, de Pêcheries à Vapeur bezat er acht. Alfred Golder reedde vier schepen uit en de rederij Pêcheries du Nord bezat drie stoomtreilers.

(10) Op 24 september werd de Neptune (III) omgedoopt tot O 268 Tanganyka. In oktober werd de O 125 Narval (II) omgedoopt tot O 271 Kasai. Waarom kwamen die naamsveranderingen er en waarom kregen ze andere nummers? Volgens wijlen Robert Ryys, IJslandvisser, moet het antwoord gezocht worden in de IJslandse territoriale wateren, waar de schepen betrappt werden terwijl ze daar onrechtmatig aan 't vissen waren. Hun namen en nummers werden door de kustwacht genoteerd. Wilden ze bij een volgende zeereis niet opgeleid worden, dan moesten ze een andere naam en een ander nummer krijgen, zodat ze onherkenbaar waren voor de IJslandse kustwacht.



Vijftien verdachten in acht jaar oude fraudezaak naar de rechter

Bijna acht jaar na de start van een onderzoek naar visfraude in de vismijn van Oostende komt de zaak in een hogere versnelling. Op woensdag 20 juni heeft de raadkamer van Brugge beslist vier vennootschappen en elf personen door te verwijzen naar de strafrechter. Ze moeten zich verantwoorden voor schriftvervalsing en witwaspraktijken. Volgens het parket waren ze betrokken bij de frauduleuze activiteiten van de firma H&G International, die een systeem opgezet had om de quotabeperkingen te omzeilen. Het zou om vis gaan die onder het regime van de Belgische quota gevangen werd, maar als Ierse vis verkocht zou worden. Onder de verdachten bevinden zich enkele voormalige toplui van de vismijn, de vismijn zelf, Belgische en Nederlandse reders en de firma H&G International. Ook visserij-schepen Yves Miroir behoort tot de beschuldigen. De raadkamer oordeelde ook over een nevendossier rond vermeende schending van het geheim van het onderzoek. Guy De Vleeschouwer van de dienst Zeevisserij, die geheime informatie zou gelekt hebben aan voormalig Oostends gemeenteraadslid Jean-Marie De Decker, werd daarbij buiten vervolging gesteld.

Wat voorafging

Tijdens een controle op zondag 5 december 2004 legden inspecteurs van het ministerie van landbouw beslag op 5.000 kg schol en 700 kg tong die op onrechtmatige wijze aan de veiling onttrokken werd. Volgens de vismijndirectie betrof het vis van trader H&G International die de waar de volgend maandag via de veiling wilde verkopen. De trader zei dat het uit Ierland ingevoerde vis was. De inspecteurs daarentegen hadden sterke vermoedens dat de betrokken vishandelaar de vis rechtstreeks aangekocht had bij enkele Nederlandse kotters die onder Belgische vlag varen. In dat laatste het geval zou er inderdaad sprake zijn van het omzeilen van de veilplicht. In dat weekend lagen o.a. de Iers-Nederlandse WD 29 Kathleen K. en WD 208 Lilly L. In Oostende aan de kaai, naast ook een vijftal onder Belgische vlag varende schepen van Nederlandse reders. De fraude zou dan gebeurd kunnen zijn door vis van de Belgisch-Nederlandse schepen over te schrijven op de Iers-Nederlandse kotters, of op naam van een Ierse exporteur.

Vervolgens voerde het parket van Brugge op woensdag 22 december 2004 een huiszoeking uit in de kantoren van het AG Vismijn Oostende. Er werden documenten, w.o. facturen in beslag genomen. Kennelijk gaat het parket er nu van uit dat de toenmalige vismijndirectie, in casu Freddy Pollet, van deze onwettelijke transactie op de hoogte was en dat ook visserij-schepen Yves Miroir van de zaak afwist. Samen met vishandelaar H&G International en de betrokken reders moeten ze voor de strafrechter komen.

Yves Miroir ontkent de aantijgingen en gaat in hoger beroep tegen zijn doorverwijzing. Ook de andere beschuldigen krijgen veertien dagen tijd om in beroep te gaan. (fv)



Zeevisserfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 55
Fax: 059 50 95 25
info@zeevisserfonds.be

Openingsuren:
Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u