

Schipper Frans Pots

Van scheepsjongen tot walkapitein

DE NAAM POTS duikt al een paar honderd jaar op in onze streek. Veelal in visserij of koopvaardij. De grootvader van Frans, Franciscus — Siessen Mostoord — Pots was reder van verschillende kustvisserijvaartuigen en praktijkleraar in de visserijschool Paster Pype. Dat belette evenwel niet dat Frans in eerder armoedige omstandigheden moest opgroeien, in een flat zonder water, elektriciteit of gas en met veel te weinig sanitaire voorzieningen. Plaats van al dat ongemak is de Oostendse Visserskaai, een omgeving die in de jaren '20 en '30 ontelbare vissers afleverde.

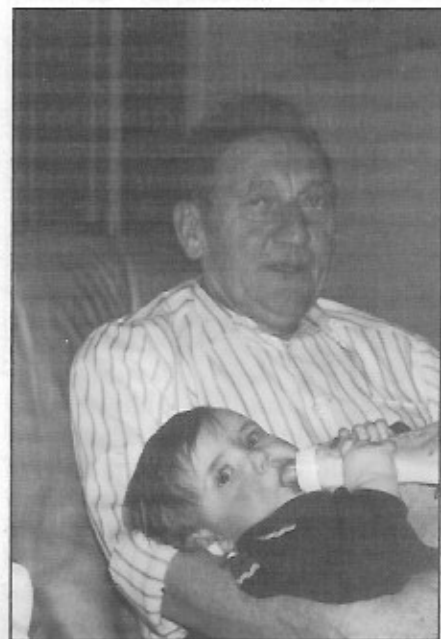
ZIJN EERSTE PRAKTISCHE visserservaringen deed Frans Pots op, al spelend, op de 0.221 '*Acht Kinderen*' van zijn grootvader. Maar een kind leert niet van spel alleen. Na het Sint-Vincentius-schooltje te hebben doorlopen trok Frans naar de visserijschool Paster Pype die zich gedeeltelijk boven de schenkzaal '*t Zal wel Gaan*' (waar grootmoeder Pots de plak zwaaide) bevond en voor de rest nabij de Wellingtonstraat gevestigd was.

Jonge visser

De jonge snaak is er nog niet rijp voor, maar maakt toch al een eerste reis naar IJsland mee. Dat gebeurt aan boord van een oude treiler van rederij Crops, die zich meer onder dan boven water bevindt; een reis waar hij zich niet zo heel veel meer van herinnert, behalve dan... dat ze hem niet bevalt.

Oorlog

Op 25 juli 1939 haalt hij zijn brevet van leerling-schipper en trekt als scheepsjongen naar zee op de 0.315 '*Gabrielle Maria*' van Henri Lambregt onder schipper Frans — Zoetbaouje — Beyen. Na vier zeereizen stapt de volledige bemanning over op de 0.286 '*Charles-Henri*' van dezelfde reders. Het wordt behoedzaam vissen want vanaf 3 september 1939 zijn Engeland en Duitsland reeds in oorlog. Op zee worden al rake klappen uitgedeeld. Op 10 mei 1940, als de wereldbrand ook voor de Belgen uitbreekt, vist de 0.286 op de gronden van *Mine Head* en *Ballycotton*. Na een ruzie aan boord tussen degenen die rechtstreeks naar Engeland willen uitwijken en de bemanningsleden die eerst hun gezinnen willen ophalen, stevent schipper Henri Barbaix naar Oostende. Als



Frans Pots (71) : welverdiende rust na een leven lang hard werken (foto dp).

laatste uitwijkend vissersvaartuig verlaat de 0.286 zijn thuishaven met 94 vluchtelingen (waaronder de reders) aan boord.

Na de klassieke omzwerving tussen Frankrijk en Zuid-Engeland belandt het schip in de baai van Milford. Het tweede vaartuig van dezelfde rederij, de 0.242 '*Jeanne-Marie*', komt langszij liggen, volgestouwd met vismate-



Aan boord van de O 222 'Maurice-Roger'.

riaal. De vaartuigen mogen niet tegen de kaai en worden richting Dartmouth gestuurd waar de navybasis ligt. Eerst worden de vluchtelingen echter aan land geroeid. Vervolgens begint voor hen de zoektocht naar een vaste woonst. De familie Pots krijgt een stek in de *Farmers Meadow* te Newlyn. Frans vindt vaart bij de rederij van Laplasse op de 0.279 'Notre Dame Délivrez Nous' Met die 0.279 (1) worden de visgronden van Wolf Rock, Bishop Rock en Chicken Rock (ten zuiden van het eiland Man) bevestigd. Ook komen ze terecht op de PZ 198 'We'll Try', een pilchardboot (2) die

de familie Laplasse te Newlyn heeft verworven.

Schipper

Op 20 februari 1947 neemt Frans zijn eerste taak als schipper op. Dat gebeurt aan boord van de 0.222 'Maurice-Roger' van reder Frans Viaene. Pots herinnert zich nog perfect hoe zo'n schip er toen uitzag: *'De enige apparatuur aan boord is een echolood (Langevin-Chilimskydieptemeter met vonkenbelichting), een radiopeiler met een hoepel- of een kruis-antenne op de stuurhut en benendende een klein radio-telefonietoestel. Voor de rest steunen we op praktijk en het gezond*

verstand van de visser.'

Op zee wordt aan boord gestudeerd en Frans behaalt zijn *brevet 1ste klas* op 28 juni 1949. Hij is dan de jongste schipper van de Oostendse vloot.

In december 1950 wordt hij schipper op de 0.236 'Henriëtte'. Na enkele reizen op de Noordzee trekt hij, samen met zoveel Oostendse motortreilers, naar de visgronden rond IJsland. Hij verdient er goed zijn brood. Hij belandt meermaals in de beruchte IJslandse weersomstandigheden en krijgt het zwaar te verduren in een *black-frost-storm*. In januari 1952 sleept hij de 0.331 'Nadine-Liliane-Josette' in bijna onmenselijke omstandigheden van Vestmannarjar ('deilanden') naar Oostende. (3)

In augustus 1953 stapt de schipper over naar de diepzeerederij 'Pêcheries à Vapeur' (PV). Met de eerder kleine 0.88 'Curie' sputtert en vist hij rond IJsland mee met de grote namen: **Ryckx, Steenkiste, Tratsaert** (Galle)... die allen een grote trailer onder hun voeten hebben. Het is dikwijls vis verkopen in Aberdeen en Grimsby. De mannen zijn soms twee maanden van huis weg.

In januari 1956 stapt Frans over op de 0.83 'Prince de Liège' en weer wordt vele jaren, soms in helse omstandigheden, in de wateren rond IJsland gevestigd. Om zichzelf en zijn bemanning van

een ruim inkomen te voorzien ziet Frans er niet tegenop om de visserij te verleggen van het *Gentekot* (zuiden) naar *Kaap Noord*, van de *westkust* naar de *oostkust* en zelfs naar de *zuidkust van Groenland*. Tijdens het haringseizoen in de nazomer wordt op de *Sandettiegronden* (ingang Kanaal) dicht bij huis gevist. Dit is zo'n beetje de vakantieperiode van de vissers. Met de 0.80 'Duchesse de Brabant' (4) maakt hij na juni 1959 zijn 'gouden reis' te Grimsby: een vol schip voor 12.600 £ (of 1.8 miljoen frank); lange tijd een Oostends record.

Promotie

Walkapitein (5) worden van een grote rederij is voor de visser een promotie. Als **Henri Beuren** bij de PV op pensioen gaat, azen veel grote namen op de functie. Ze wordt echter toegekend aan Frans Pots. 'Walkapitein? Tot 1961 is dat gewoon werk. Er wordt nog ontzettend veel vis gevangen. Er wordt dus goed verdiend en er zijn vissers te veel. Moeilijk is het dus niet. Na 1 januari '61 begint de situatie echter te veranderen en wordt het veel moeilijker om een rederij als de PV te runnen.'

Welke taken heeft die walkapitein dan? Frans Pots: 'Wanneer een schip binnenkomt moet ervoor gezorgd worden dat de bemanning ook de volgende reis weer present is, het lossen en de visverkoop moeten worden georganiseerd, de walkapitein houdt toezicht in de vismijn op onregelmatigheden, hij zorgt ervoor dat netten hersteld worden en dat nieuw vismateriaal aan boord gebracht wordt. Moeten er schilderwerken uitgevoerd worden, onderhoud op dek en aan de motor, voeding en brandstof aan boord gebracht, zeekaarten aangepast? Intussen blijft hij op de hoogte van de plaats waar de andere schepen van de rederij vissen. Hij is in de weer tot het schip terug de haven kan verlaten. Maar dan is het nog niet gedaan! Op zee blijft er telefonisch contact met de walkapitein, meestal 's nachts, want de vangsten moeten worden doorgegeven. Sommige beslissingen worden door schipper en walkapitein samen genomen.



Bij defect wordt menig uurtje (samen met walmachinist Tjannie Dedrie) aan de telefoon doorgebracht, want de schade moet worden bepaald, telefonisch moet deskundig advies worden gegeven, het schip moet desgevallend worden afgeleid naar een dichtbijge haven, er moet worden onderhandeld met een vaartuig over de sleepkosten... Dikwijls moet naar de luchthaven van de stad Luxemburg worden gereden om een reserveonderdeel naar IJsland op te sturen.... en dit alles maal zeven, want ook de visser-schepen te Matadi (Kongo) bij de firma Pemarengo vallen onder mijn verantwoordelijkheid.' Intussen kondigt de schaalvergroting zich aan: de toekomst ligt bij grote treilers die 5.000 van de klassieke bennen (50 kg) aan boord kunnen nemen. Als de 0.85 en de 0.90 in het water glijden wordt het werk voor Frans wel te veel. Gelukkig wordt er geherstructureerd. De kleine ijslandertjes (0.86, 0.88 en 0.89) gaan naar de zustermaatschappij in Matadi en de twee oudste vaartuigen (0.83 en 0.92) gaan richting sloper. Vier grote ijslanders maken het werk gemakkelijker.

Maar de tijden veranderen. Overbevissing! IJsland vaardigt eenzijdig beperkende maatregelen uit, de eerste kabeljauwoorlogen beginnen, de schepen vangen niet de hoeveelheid vis waarvoor ze werden gebouwd, de lonen en het socio-economische leven aan wal nemen een hoge vlucht zodat de vissers niet meer gemotiveerd zijn om nog op het barre IJsland te varen... Massaal stappen de vissers dan ook over op de kleine visserij, de RMT, de baggermaatschappijen, De Post... Telkens een schip de haven binnenkomt is het grootste werk weer om 18 man bij elkaar te krijgen om de volgende reis te kunnen aanvaarten. Dag en nacht is Frans op zoek naar vissers en niet-vissers, voorschotten gevend, overtuigend, uit cafés halend, het hinterland intrekend... Hij slaagt telkens in zijn opzet en de schepen lijden heel weinig visverlet. Maar voor Frans Pots is het geen leven meer: 'Het aanvaarden van de functie van walkapitein is de grootste misstap in mijn leven. Was ik blijven varen dan zou ik nu met veel meer plezier op het tweede deel van mijn visserscarrière hebben teruggekeken!'

In 1968 verandert de situatie weer. Men voorziet dat de grote

In de
stuur-
hut van
de O 85
'Prin-
cesse
Marie-
Chris-
tine.

ijlanders geen toekomst meer hebben en de PV besluit ze dan ook in te zetten vanuit Matadi. Frans en een aantal andere schippers brengen de vaartuigen over naar Kongo. (6) Hij vaart naar Matadi met de 0.85 'Marie-Christine', de 0.300 'Nzadi' en zijn vertrouwde 0.80 'Duchesse de Brabant'. Ter plaatse zoekt hij visgronden op voor de grote schepen, maakt de Pemarcoschippers vertrouwd met de vaartuigen. Een en ander brengt hem tot voor Walvisbaai op de grens van Namibië met Zuid-Afrika. Verschillende malen vertrekt hij ook met het vliegtuig om er de plaatselijke walkapitein te gaan vervangen of om reorganisaties door te voeren. Bij het leegmaken van de 0.81 'John' (naar aanleiding van de verkoop aan de rederij Van Lul-Pintelon) heeft Pots een ongeval en krijgt verlammingssverschijnselen. In plaats van onmiddellijk naar België terug te keren om zich te laten verzorgen, blijft hij aan het werk. Zijn verantwoordelijkheidszin haalt het op het gezond verstand. Hij keert later met de 0.88 'Curie' naar België om het vaartuig bij de sloper af te leveren.

Nu volgt een onaangename periode van operaties en ziekenhuizen. Op de kaai moet hij het nu kalmer doen. Als walkapitein heeft Frans het nu wat rustiger. Intussen komen de hek-en boomtreilers 0.83 'Surveyer' en 0.82 'Mariner' in de vaart. Als de PV uiteindelijk in vereffening een stille dood sterft, werkt Frans nog een aantal maanden bij het Rijksstation voor de Zeevisserij. Dit werk spreekt hem echter niet aan en hij stopt zijn actieve loopbaan.

Vandaag zegt de 71-jarige: 'De visserij? Het ergste is dat men je vergeten is van zodra je de sector verlaat. Nadat je zoveel jaren hebt gevaren, zoveel jaren op de kaai in de weer bent geweest, nadat je in de visserij zoveel hebt meegeemaakt, zoveel kennis hebt verworven... is iedereen je in de korste keren vergeten'.

De visserij vandaag? 'Ik zou mijn weg niet meer vinden tussen al die

moderne apparatuur. Toch blijf ik er trots op dat onze generatie op zee zijn weg (en de vis) vond vanuit de opgedane praktische kennis, met weinig of geen instrumenten... iets wat de vissers vandaag niet meer kunnen'

Daniël Pots

(1) Aan boord kijken ze toe hoe de HMS Warwick (samen met drie torpedobootjagers) wordt gekelderd. Ze maken de chaos al vissend mee. Na de oorlog slaat Frans als schipper met zijn net vast aan de oorlogsbodem en haalt tot zijn verbazing de genaamtekende scheepsvlag boven.

(2) De visvangst op pilchard is nieuw voor de Belgen. Pilchards (pelser in 't Nederlands) zijn tere visjes en moeten 3 dagen na het vangen zijn verwerkt. Zo'n houten pilchardboot is niet groot, heeft 2 schroeven (1 in 't midden, 1 schuin ernaast) en telt 5 bemanningsleden. Er wordt gevisst met drijvende netten met netmazen ter grootte van een toenmalige shilling. Een vangtoestel (net hauler) haalt de stroken net binnenboord. De visjes worden met de hand uit het net verwijderd en per stone (gewichtmaat = 6,35kg) in een bakje

**Scheepsverven te koop:
rode meni, epoxyteer,
zink- en loodverf enzo.
aan lage prijzen. Tel.:
050 / 31 45 54.**

gelegd.

(3) Deze moedige sleep werd beschreven in HVB I, 1992 p. 44 en werd later door Flor Vandekerckhove verwerkt in het toneelstuk 'Naar de kloten'.

(4) Met dit schip raakt later een wachtsman, vissend in het ijs, tussen IJsland en Groenland een stuk pakij. Te Oostende moesten meer dan 200 klinknagels ('revetten') uit de romp worden aangespannen of vervangen.

(5) Voor die functie hebben de Britten een mooi woord. Omdat een schip taalkundig vrouwelijk is en een vissersvaartuig veel aandacht nodig heeft, heet de walkapitein in Engeland 'The Ship's husband' (de echtgenoot van het schip).

(6) Het volledige Kongoverhaal werd reeds gepubliceerd in een reeks die van start ging in HVB III, 1989 en eindigde in HVB VI, 1990.

b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van
Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende
bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het
Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.
André Baert - Van Waes, J. Pourquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegebazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Pourquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.
Etienne Peere, Groenedijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.