

# PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

## DEEL II



### DE CONVENTIE VAN DEN HAAG

Vele jaren geleden heerste in het optreden van de vissers van de Noordzee de grootste wanorde.

Overtredingen waren schering en inslag, vooral onder de treilers en de haring-schepen. Het regime van gemeen recht was niet bij machte een akte op te stellen, die de schade kon doen herstellen.

De klachten van de belangstellenden waren algemeen en in alle landen. Er moest een einde komen aan deze toestanden, die de rust verstoorden, bijzonder in de middens van de zeevisserij.

Stilaan stelden de verschillende regeringen een einde aan deze toestand, door het opstellen van de „Conventie van Den Haag”. Daarvoor werd een conferentie gehouden die 13 zittingen in beslag nam, van 8 tot 29 oktober 1881.

België, Duitsland, Denemarken, Frankrijk en Groot-Brittannië waren er vertegenwoordigd en regelden o.a. het politiereglement van de Noordzee.

De Belgische afvaardiging bestond uit de hh. Baron d'Anethan, gevolmachtigd Minister te Den Haag; Leopold Orban, directeur-generaal bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Michel, inspecteur-generaal van het Zeewezen.

Op 6 mei 1882 werd te Den Haag een overeenkomst getekend. En de wet van 6 januari 1884 bekrachtigde deze Conventie. Deze Conventie bepaalde het volgende:

- 1) de grenzen van de Noordzee;
- 2) speciale reglementen voor het vissen in de territoriale wateren.

De Conventie van 6 mei 1882 had betrekking op de bijzondere politie op de Noordzee die aan het toezicht van „kruisende” schepen van al de ondertekende landen toevertrouwd werd.

De art. 1 tot 4 toonden aan de vissers de afbakening van de delen volgens de overeenkomst van de Conventie.

De art. 5 tot 13 schreven de maatregelen voor, om toe te laten de identiteit van de schepen vast te stellen.

De art. 14-24 behelsden de regel, die de vissers in acht moesten nemen, ten einde niet te schaden aan het uitoefenen van hun wederzijdse werkzaamheden.

De art. 25 tot 33 handelden over de werkzaamheid die door de oorlogsbodems van de overeengekomen landen uitgeoefend moesten worden en die betrekking hadden op het bewijzen van de nationaliteit en nummering van de schepen.

Het aan boord hebben van verboden waren of instrumenten mocht slechts vastgesteld worden door de oorlogsbodems van dezelfde natie, terwijl alle andere overtredingen mochten vastgesteld worden door de visserijwachtschepen van alle ondertekenende landen.

De bewijzen van nationaliteit, voorgeschreven door artikel 12 werd afgeleverd door de zee-commissaris van de thuishaven volgens een model door de administratie voorgeschreven.

Wanneer, volgens de volmachten toegestaan door de Conventie, de commandant van een Belgisch oorlogsbodem een proces-verbaal opmaakte tegen de schipper of de bemanning van een Belgisch vissersvaartuig, diende dit proces-verbaal zo spoedig mogelijk overgemaakt te worden aan de zeevaartadministratie te Brussel, opdat de vervolging zou kunnen ingeleid worden of, indien het een buitenlands schip was, overgemaakt zou worden aan de bevoegde vreemde overheid.

De commandant van het Belgisch oorlogsschip moest zoveel mogelijk in voeling treden met de commandant van de vreemde oorlogsschepen, eveneens gelast met de waakzaamheid over de visvangst, en, indien mogelijk, met hen handelen.

De Belgische bevelhebber moest aan zijn vreemde collega's ieder inbreuk op de reglementen door een schip van zijn nationaliteit kenbaar maken, en alle gegevens verstrekken, waarin de commandant zou kunnen belang stellen.

In elk geval van overtreding, voorzien in artikel 27, maakt de Belgische Commandant, indien het om een vreemd schip gaat, dit bekend aan de eerste oorlogsbodem van de betreffende nationaliteit en geeft hierbij alle gegevens met het signalement over.

Bij het vaststellen van overtredingen bepaald in artikel 28, handelt de Belgische bevelhebber naar eigen gezag.

Met bijzondere zorg verzekert hij de bewaking van de nationale wateren, beschreven in artikel 27, zonder nochtans de visvangst te

hinderen, door nodeloos de vaartuigen op te houden.

In het algemeen wordt slechts proces-verbaal opgemaakt in geval van werkelijke vastgestelde overtredingen, en aanhoudingen geschieden slechts in zeer ernstige gevallen.

Alle opzoekingen aan boord gebeuren door een officier die dan het proces-verbaal opmaakt. Het stuk wordt door twee getuigen ondertekend.

Indien het om vreemde schepen gaat, moeten de regels bepaald in artikel 31 in acht genomen worden. Het recht van onderzoek is beperkt door de voorschriften van artikel 29. Artikel 33 voorziet dat bij lichte feiten, maar gepaard gaande met schade, de commandant van het wachtschip moet trachten een overeenkomst tussen beide partijen tot stand te brengen.

Indien het nodig is een schip op te brengen, dat in overtreding genomen werd, geschiedt dit naar de dichtsbij gelegen haven van het betreffende land. Daar wordt het, met het nodig bewijsmateriaal aan de bevoegde overheid overgemaakt. Het dubbel van het proces-verbaal dient steeds bewaard aan boord van het wachtschip.

### HEVIGE PROTESTEN

In het begin protesteerden de Belgen hardnekkig tegen de uitvoering van deze Conventie over het politietoezicht.

Met het oog op de herziening van dit Protocol, schreef de Handelskamer in 1887: „Tussen de punten die moeten verwijderd worden in de nieuwe Conventie is er het recht van een oorlogsbodem, schepen te onderzoeken, andere dan deze van zijn eigen nationaliteit. Het is een bron van conflicten en onrechtvaardigheden voor de vissersvaartuigen”.

Het was nochtans dit punt niet dat de vissers met het meest beroerde. En in 1887 liep dit uit op een bloedig drama.

Artikel 19 van de Conventie stipuleert dat, indien vissers met sleepnetten in de nabijheid komen van vissers met drijvende netten of lijnen, zij de nodige voorzorgen moeten nemen om alle schade aan deze laatste te vermijden.

(vervolg op blz. 7)

Indien dat toch gebeurt, moeten zij de schade dragen, met uitzondering van het geval waarin ze kunnen bewijzen dat de veroorzaakte schade geheel onafhankelijk is van hun wil en handelingen.

Deze tekst bevat een formele uitzondering op de gewone juridische regels, voor vaststelling en bewijs van fout, ten koste van de „korders” die de schade veroorzaakten aan de vissers met drijvende netten of lijnen. Deze verantwoordelijkheid van de „korders” is niet altijd strafbaar.

Volgens de termen van de Conventie zei Mr. Bara op 28 december 1883 tijdens de zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers: „Indien er aan de netten schade veroorzaakt wordt, vallen de herstellingen steeds ten koste van de „korders”, doch dat wil daarom niet zeggen dat er op de wet inbreuk gepleegd is”.

Daarop antwoordde Mr. Willequet dat: „Zelfs indien de nodige voorzorgen in acht genomen worden, het mogelijk is dat de netten door de wind of stromingen kunnen af drijven en dus vanzelf kunnen verward raken in de vistuigen der „korders”. Onnodig te zeggen dat deze discussies van de Kamer met aandacht door de Belgische vissers gevolgd werd.

Immers, de Engelse kust, van oktober tot januari, wanneer de vangst op verse vis het meest opbracht, was de verzamelplaats van de Belgische treilers en drijfnetvissers.

De vissoorten door deze eerste gezocht, waren: kabeljauw, tarbot, schelvis en tongen die zich op grote diepten bevonden; op dezelfde plaats waar de haring zich aan de oppervlakte vertoonde.

De haringvissers gooiden hun drijfnetten over een afstand van verschillende kilometers, en deze uitgestrekte oppervlakte, die als het ware de zee afbakt, heeft geen andere verlichting dan deze aan boord van het schip.

De vissersvaartuigen die diepzeenetten sleepten, konden hun kabels zien verwarren in de drijfnetten, en grote schade berokkenen.

Vele Engelse „korders” namen toen de gewoonte, en hebben die heden nog, in „flotilje” te vissen. Het zicht der talrijke schepen spoorde de haringvissers aan tot meer voorzichtigheid.

De Oostendse „korders” daarentegen, die afzonderlijk visten, waren blootgesteld aan veelvuldige ontmoetingen met verschillende haringvangers, meestal Engelsmen, die tijdens de eerste winterhelft langs de Engelse kust visten. Deze ontmoetingen liepen uit op achtervolging.

In 1886 werden op de Oostendse vissers 10 achtervolgingen ingezet. Slechts 1 werd bestraft. In 1887, in negen maanden, steeg de achtervolgingen met 26. Slechts 3 werden in overtreding genomen.

Deze toestand hitste natuurlijk de gemoederen op van de mededingende vissers. Van daar kwam het tot systematisch vijandschap waarbij werkelijke of ingebeelde grieven aanleiding gaven tot spijtige incidenten.

### **HET CONFLICT VAN 4 JUNI 1887 TUSSEN DE O.37 „ROSALIE” EN DE ENGELSE SLOEP R.275 „BELLE OF THE FLEET”**

Op 4 juni 1887 bevond zich de Oostendse sloep O.37 „ROSALIE” (reder A. Wittrock) op de visgronden van Schouwenbank, wanneer

het door de Engelse sloep R.275 „BELLE OF THE FLEET” van Ramsgate aangevaren werd. Dit berokkende veel schade aan het vistuig van het Engels schip. De Engelsmen, die nochtans voor deze aanvaring schuldig waren, legden klacht neer bij de „Board of Trade”, die op hun beurt klacht neerlegden bij de Prince de Chimay, Minister van Buitenlandse Zaken te Brussel, die de zaak aan het Belgisch Gerecht overmaakte. Het geval kwam voor de Koophandelsrechtbank te Oostende, waar Alphonse Wittrock, reder van de sloep O.37 „ROSALIE” volgend verslag neerlegde:

„Op 4 juni 1887 bevonden wij ons op de visserij omtrent tussen Schouwen en Westkappelle, en lagen aan de korre, om 10u30 's avonds met schoon klaar weer en een helder schijnende maan. De wind kwam van het westen en wij lagen met de kop zuid over. Er was, niet ver van ons in de wind, een Engelse smack R.275 die ook aan de korre lag.

Deze is ons voor de wind komen aan boord korren, en toen hij bijna tegen ons was, konden wij duidelijk zien dat er geen mens op het dek was. Wij hebben geroepen en alles gedaan wat wij konden om hun aandacht op te wekken, maar dit hielp niet en zij zijn slechts op dek gekomen wanneer onze beide vaartuigen onklaar waren. Ondertussen hadden wij alle mogelijke middelen ingespannen om het onklaar komen te vermijden. Wanneer de Engelse bemanning eindelijk op dek gekomen is en gezien heeft wat er voor handen was, zijn zij aan het winden gegaan en wij van onze kant zijn eveneens begonnen het touw in te korten omdat wij bang waren dat ze onze boel zouden afkappen, vermits zij de bijl klaar op dek hadden zoals wij het gezien hebben. Vermits het touw van de Engelsman achter het onze onklaar was, zijn de twee vaartuigen op de zijde komen te liggen en alhoewel er zeer weinig zee stond, begonnen de verschansingen van het Engels vaartuig te begeven, en dan hebben zij zelf hun eigen vistuig met de bijl van de zijde gekapt.

Terwijl de beide vaartuigen op de zijde lagen, heb ik het loos einde van de Engelsmans groot schoot genomen en op de achterste bolder van mijn vaartuig vastgemaakt, uit vrees dat de Ramesgatense smack op mijn bun had kunnen komen stoten en ons mogelijk erge averij veroorzaken. Wanneer de

Engelsman zijn korreboel had weggesneden, kon ik dat einde niet meer lossen omdat het beknepen was en ik werd verplicht het af te snijden om te vermijden dat de 2 schepen op elkaars zijde bleven slaan. Verder hebben we niet de minste averij aan het Engels schip veroorzaakt, maar hebben hun wel doen begrijpen hoe nalatig zij wel geweest waren. Eén van die mannen riep ons toe dat hetgene die gebeurd was niet zijn schuld was, maar de schuld van de man die de wacht had. Daarna hebben wij onze reis voortgezet en zijn op 10 juni om 5 u. in de haven van Oostende aangekomen.”

Aldus opgemaakt te Oostende om te dienen voor en waar nodig zal zijn, den 11en juni 1887.

A. Wittrock

De rechtbank kwam tot het besluit dat de Engelsmen volledig schuldig waren en wees alle eisen tot schadevergoeding af.

(Vervolg volgende week)

**Archief E. Vanalderweireld  
bewerkt door  
Martine Vandenberghe.**

*Niets van deze tekst  
of foto's  
mag overgenomen worden  
zonder schriftelijke toelating  
van de uitgeefster.*

