


Het vrije Visserijblad is in de voorbije nummers hard op zoek gegaan naar levensbeschrijvingen van historische figuren die de Vlaamse visserij vorm gegeven hebben. Daarin kwam eerder al de beroemde kapitein Arseen Blondé al aan de beurt. Het werd een stuk dat tot ver in het binnenland opgemerkt werd. Het artikel werd overgenomen in Brood & Rozen, het gerenommeerde Tijdschrift voor de geschiedenis van de sociale bewegingen.⁽¹⁾ In daaropvolgende nummers van HvVB konden we ook nog uitgebreide stukken plaatsen over John Bauwens, de redersfamilie Aspeslagh, paster Pype, de familie Baels en de auteur van vissersromans Gaston Duribreux.⁽²⁾ Vandaag komen weer andere reuzen aan bod

Leven en werken van de familie Decrop

Ons verhaal start in De Panne, tijdens de Eerste Wereldoorlog waar we aan boord gaan bij schipper Désiré, alias Diesje, Decrop, een kleine, maar ondernemende reder.⁽³⁾

Dies Decrop (°Adinkerke 28-10-1869 - † Oostende 15-01-1956) is de zoon van Anna Debra en Désiré senior. Het koppel baat een herbergje uit. Maar het ondernemen zit al vele generaties lang in de familie: 'Gedurende de 17e eeuw treft men eveneens de kaper Inghel Decrop aan die in 1643 een arm verloor tijdens een gevecht op zee. Is het van deze verre voorzaat wellicht dat Dies Decrop zijn karaktereigenschappen erfde? Zijn bekende roekeloosheid en koppigheid, waardoor hij voor niets uit de weg ging, zodat hij een der bekendste vissersfiguren uit De Panne werd. (...) Als eerste visser uit de Westhoek liet hij zijn vaartuig te Grevelingen bouwen, voer naar Lowestoft waar een donkey-ophaalmachine in het vaartuig werd aangebracht.'⁽³⁾

Dies trekt reeds als 10-jarige ter zeevisserij. Wanneer hij 17 geworden is voert hij al het bevel over een schip. Hij trouwt en zijn echtgenote Odila Velghe (†22-01-1948) baat een speelgoedwinkel uit. In WO I neemt Decrop het op zich om regelmatig de mijnenvelden te trotseren en zijn thuishaven te voorzien van alles waaraan daar een tekort is. Hij loodst zijn grote, in Grevelingen gebouwde schip doorheen de mijnenvelden om De Panne te bevoorraden. Hij brengt de waar uit Engeland tot bij 'het Potje' voor de rede, waar de goederen overgeladen worden



Dies Decrop (°Adinkerke 28-10-1869 - †Oostende 15-01-1956), zoon van de herbergiers Anna Debra en Désiré senior, sticht een visserij-imperium waar tot vandaag nog sporen van terug te vinden zijn.



Foto genomen ter gelegenheid van de inhuldiging van dokter Dewulf als burgemeester van De Panne in 1932. De tweede van links is Dies Decrop. Van 1893 tot 1934 maakte Dies deel uit van de 'staatsreddingsdienst'. Hij redde 23 mensenlevens.

in roeibootjes. De goederen die schipper Decrop vanuit Engeland meebrengt zijn dan ook even duur als ze schaars zijn en tegen de tijd dat de wereldbrand uitgewoed is, is het gezin rijk geworden.⁽⁴⁾

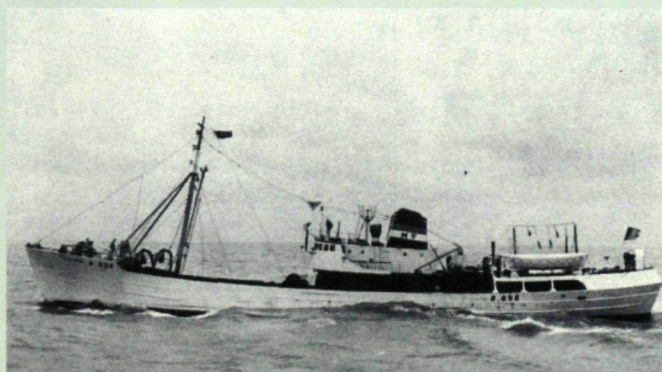
Het kapitaal belegt hij in enkele smacks die hij vanuit Oostende laat opereren, want vanuit die stad wordt Europa met vis bevoorrad. Het beheer over de smacks wordt door de ouder wordende Désiré in handen gegeven van zijn zonen Lucien en Charles. Zij gaan de visserij van de jaren twintig mee vorm geven.

Motorvisserij

Het ondernemersbloed zit ook de twee zonen in de genen, want ze zullen het niet bij de zeilvisserij laten. De tijd van het zeil is voorbij en op zee zien we twee nieuwe types vissersvaartuigen met elkaar in concurrentie treden. Enerzijds zijn er de stoomschepen die hun hoogdagen beleven, anderzijds vindt de ontploffingsmotor hoe langer hoe meer zijn weg naar de kaaien.⁽⁵⁾

Het zijn de kleine, moderniserende reders uit de zeilvaart (zoals Désiré Decrop) die de voorkeur geven aan de ontploffingsmotor, want zowel de aankoop- als de uitbatingkosten van een stoomschip wegen te zwaar voor kleine zelfstandigen. De kapitalisten daarentegen (waartoe we gemakshalve ook de Bank van de Arbeid rekenen) investeren bij voorkeur in de stoomvaart (die grotere omzetten maakt dan de kleinere motorschepen, maar waarvan de aankoop en de uitbating ook veel duurder is).

Lucien Decrop, zoon van Dies, kiest dus in eerste instantie voor de ontploffingsmotor. Op 7 december 1929 groeit uit de bestaande Pêcherries d'Islande de NV Motorvisserij. Lucien Decrop die er de leiding van neemt loopt hard van stapel. In dat jaar laat de rederij de O 291 Teniers & Jordaens bouwen. Tussen 1929 en 1931 brengt de onderneming nog eens vijf motorschepen met schildersnamen in de vaart: O 292 Van Eyck; O 293 Vanderweyden; O 294 Vander Goes; O 295 Memlinc; O 296 Breughel.⁽⁶⁾ Daar blijft het niet bij. Het is ook diezelfde rederij die voor WOII het grootste motorschip van de vloot in de vaart brengt. De O 297 Rubens verlaat in 1938 de scheepswerf Béliard. Deze Rubens is goed voor 320 bt en 700 pk.⁽⁷⁾



In 1950 moderniseert Decrop de vloot: de O 298 Van Dyck (1950, foto) is de eerste in de rij. Volgen nog de O 293 Van Eyck (1951), O 294 Van Orley (1951) en O 395 Van der Weyden (1954).

Op stoom

De ontploffingsmotor is in opmars en de stoomvisserij verkeert in neergang. Slechts twee rederijen zijn op het einde van de jaren dertig nog actief in de stoomvaart (Pêcherries à Vapeur en Oostendse Reederij); het aantal stoomschepen is gezakt van 36 in 1931 tot 16 in 1939. Maar tegen het einde van de jaren dertig doet zich op de scheepsmarkt een opportuniteit voor. De rederijen krijgen de kans om in Engeland tegen spotprijzen oude stoomtreilers aan te kopen. Decrop laat het buitenkansje niet liggen en de Motorvisserij schaft zich drie stoomtreilers aan: O 296 Van Oost, O 298 Van Dyck, O 299 Van Orley.⁽⁸⁾

De vloot van de NV Motorvisserij krijgt in de Tweede Wereldoorlog rake klappen. De O 293 Vander Weyden, O 297 Rubens, O 299 Van Orley blijven achter in het geweld.⁽⁹⁾

Wie het dynamisme wil smaken dat de sector in die tijd uitstraalt moet maar eens volgend rijtje aflopen. Onmiddellijk na de oorlog bestelt Motorvisserij in Engeland twee grotere en twee kleinere stoomtreilers. In 1946 laat Decrop inderdaad alweer vier schepen bouwen (O 297 Rubens, O 299 Breughel, O 293 Van der Weyden, O 294 Van Orley). Toen de eerste van deze treilers, de O 297 Rubens op 8 juli 1946 in de vaart kwam was dit de grootste treiler tot dusver in ons land uitgebaat.⁽¹⁰⁾ In 1947 chartert hij nog eens drie vaartuigen: O 301 James Ensor, O 302 Frans Courtens, O 303 Artan. In 1948 komen de O 304 Laarmans en de O 305 François Musin de vloot vervoegen (in datzelfde jaar worden de verouderde O 296 Van Oost en O 298 Van Dyck verkocht).⁽¹¹⁾

Al in 1950 volgt de modernisering: de O 298 Van Dyck (1950), O 293 Van Eyck (1951), O 294 Van Orley (1951), O 395 Van der Weyden (1954).⁽¹²⁾

Tegelijk krijgen we een sector waarin de oorspronkelijke, kapitalistische 'stoomrederijen' een voor een verdwenen zijn. Alleen de Motorvisserij reedt nog zes stoomschepen uit.



Ook vandaag zijn er nog sporen terug te vinden van de ondernemingsgeest van Decrop. Op de foto: het salonbureau van de onderneming op de Oostendse Baelskaai 12. Het gebouw moet binnenkort plaats maken voor de nieuwbouwprojecten op de Oostendse oosteroever.

Meer nog, in 1957 brengt de rederij de twee grootste stoomtreilers die ooit in ons land werden ingezet in de vaart, de zusterschepen O 297 Rubens en O 299 Breughel, eenheden van 769 brutoton, 188 voet lengte tussen de loodlijnen en aangedreven door een stoommachine van 1450 pk. Het tijdperk van de stoom ligt dan zoals gezegd nochtans al achter ons. De tijd van de massale visproductie is voorbij en het tijdperk van de schaarste (die later aanleiding zal geven tot het opleggen van de beruchte quota) is aangebroken. De rederij poogt nog de massale aanvoer aan te houden door de visserij te verleggen naar de Bereneilanden, Groenland en in 1959 zelfs Labrador. Tevergeefs. De proefnemingen mislukken, deels door onvoldoende vangsten, deels door slechte markten. De laatste stoomtreiler (O 298 Van Dyck) voer op 14 januari 1964 naar Engeland af. Daarmee werd een belangrijk hoofdstuk van onze visserijgeschiedenis afgesloten. Het tijdperk van de stoomvisserij (1884-1964) had tachtig jaar geduurd.⁽¹³⁾



Lucien Decrop werd de 'prins van de industrialisatie van Oostende' genoemd.

Nevenbedrijven

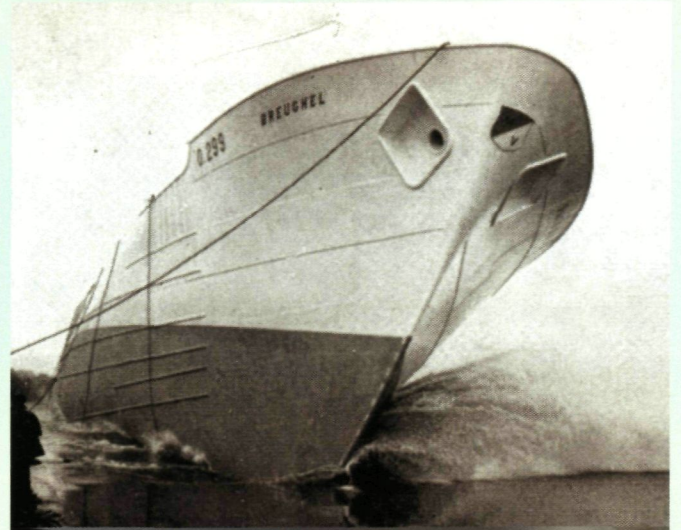
Al deze ondernemingsijver van Lucien Decrop bleef uiteraard niet onopgemerkt en toen op 29 november 1938 het *Verbond der Reeders Vereniging* gesticht werd, was het niet meer dan logisch dat 'het voorzitterschap aan den heer L. Decrop opgedragen werd'. Maar de activiteit van de familie Decrop heeft zich niet beperkt tot de rederij. In 1947 wordt het herstellingsbedrijf 'Scheepsmetaalwerken' opgericht. In datzelfde jaar ziet de 'Frigorifères du Littoral' het daglicht. Decrop was de eerste ondernemer die in België een fabriek oprichtte voor het diepvriezen van vis. De merknaam *Crop's* van de visverwerker werd alom bekend.

Ostend Stores & Rope Works is al sinds 1922 in handen van de familie. Maar als het bedrijf op 28 oktober

1961 in Oostende de nieuwe fabrieksgebouwen opent zijn de kolommen van de plaatselijke pers te klein om de lof van de ondernemer te zingen. Lucien wordt niet minder dan de 'prins van de industrialisatie van Oostende' genoemd.⁽¹⁴⁾ Dat valt licht te begrijpen, want de 'touwfabriek' zette in het industriearme Oostende destijds vele honderden mensen te werk. De meeste van die ondernemingen zijn intussen wel ter ziele gegaan, maar sommige nog niet zeer lang. *Ostend Stores* hield het als *Multinet* nog tot enkele jaren geleden uit. Maar ook het vandaag nog steeds florerende *Morubel* werd door Decrop gesticht.

Door deze brede waaier van activiteiten beperkte de maatschappelijke positie van Decrop zich niet tot deze van voorman van de reders ter zeevisserij. Dat vernemen we uit het Franstalige dagblad *La Métropole* dat in 1955 uitgebreid over de visserijsector rapporteert. De inleiding wordt in die krant geschreven door M.L.P.H. Decrop, die omschreven wordt als *le président de la Fédération nationale de la pêche, de l'industrie et du commerce du poisson*.⁽¹⁵⁾ Daarnaast hebben zijn activiteiten hem tot boven in de Europese top van de 'touwsector' gebracht. Zo zien we in een ander Franstalig blad dat hij ook voorzitter genoemd wordt van de *Working Committee Hard Fibre* van de OECE en de *Fédération Européenne des Filatures de Fibre Dure (Fidufil)*.⁽¹⁶⁾ Dat we deze informatie vinden in Franstalige kranten toont aan dat de familie Decrop intussen tot de ondernemerselite van de

De 3x9 nettenbreier, een van de vele machines die hun plaats vonden in de gebouwen op de Oostendse Baelskaai.

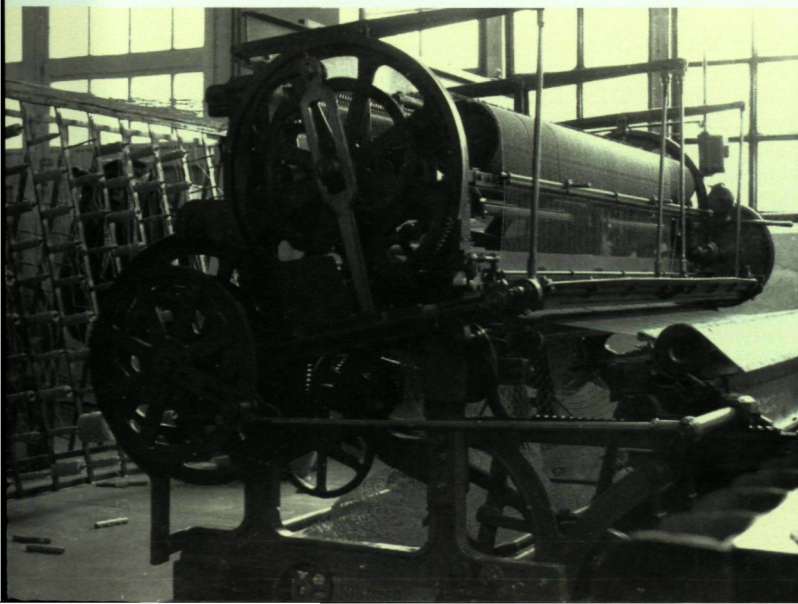


Op 23 oktober 1956 wordt de O 299 Breughel (foto boven) te water gelaten, een zusterschip van de Rubens (foto onder). Het zijn de grootste stoomtreilers die ooit vanuit België ter visserij gevaren zijn.

natie gerekend mag worden; een elite die in die tijd nog Franstalig is en waarbij de nazaten van de kleine Pannenaar Diesje Decrop zich graag aansluiten. Tegelijk verdwijnt het familiekapitaal langzaam maar zeker volledig uit de visserij en gaat het op zoek naar meer renderende oorden. De inmiddels verfranste familie Decrop heeft het einde van de sector niet afgewacht om zich eruit terug te trekken.

Flor Vandekerckhove

De 'touwfabriek' werd in 1961 geopend. Het bedrijf zou werk verschaffen aan honderden Oostendenaars.





En personeelsfeest van een van de ondernemingen van Decrop. Wellicht betreft het Ostend Stores, de nettenfabriek, waar veel vrouwen tewerkgesteld waren. Kan iemand ons meer over deze foto zeggen? (Foto Roland)

- (1) Flor Vandekerckhove, *Het leven en werk van Arseen 'Tjène' Blondé*, in *Bood & Rozen*, 2012/1, ps 54-65.
- (2) Arseen Blondé in *HvVB XI/2011*; Paster Pype in *HvVB I/2012*; John Bauwens in *HvVB III/2012*; Aspeslagh in *HvVB VII/2012*; Baels in *HvVB VIII/2012*; Duribreux in *HvVB IX/2012*.
- (3) Over Désiré Decrop (1869-1956), vader van Lucien en Charles, publiceerde ons blad een in memoriam in de editie van 20 januari 1956. Ook in *HVB 1999/XI/p.11* beschreven we 's mans levensgeschiedenis.
- (4) Désiré Decrop, *Markante figuur uit de visserij van De Panne*, in *Duinengalm*, katholiek maandblad voor de bevolking van De Panne, nummer 27, maart 1956.
- (5) Marcel Poppe, *Van mannen en van de zee*, tweede druk, Oostende 1982, p. 24: 'Over geheel de kust waren er in 1920 in totaal 33 stoomschepen, 275 zeilsloepen en 17 motorboten.'
- (6) *ib. p. 33*. Alle goed voor 130 bt, 240 pk, 93 voet tussen de loodlijnen. Terloops merken we op dat we in de levensbeschrijving die wijzelf destijds over Désiré Decrop gepubliceerd hebben (*HVB 1999/XI/11*) wel zeer kort door de bocht gegaan zijn toen we schreven: 'Na 1918 bracht hij te Oostende enkele smacks in de vaart. Nog later investeerde hij zijn geld in stoomtrawlers.' Dit mag juist zijn, maar er werd door ons dan wel eerst een grote periode weggegomd waarin het kapitaal van Decrop in motorschepen geïnvesteerd werd. De rederij van de familie Decrop heette dan ook niet voor niets NV Motorvisserij.
- (7) *ib. p. 34*.
- (8) *Het gebeurde 50 jaar geleden*. NV Motorvisserij bestaat 25 jaar, in *HVB 2004/XII/p. 26*.
- (9) *ib. p. 26*. In 1939 ging ook de O 294 Van der Goes verloren en werd de O 296 Breughel verkocht.
- (10) Marcel Poppe, *Van mannen en van de zee*, tweede druk, Oostende 1982, p. 40. Deze Rubens was 50,60 meter lang, en voer op een

CREVITS

**IMPORT - EXPORT - ALLERLEI KETTINGEN EN KETTINGMATTEN
ANKERS - HERBRUIKBARE MATERIALEN - VISSERIJBENODIGDHEDEN
RUBBER BOLLEN EN RUBBER RINGEN**

Marcus Gerardsstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 48 33
Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 45 85
Ankerstraat 20, 8400 Oostende. Gsm: 0475 30 39 87
Fax: 050 54 79 11
Telefoneren vanuit Nederland: +32 50 54 48 33

stoommachine van 850 pk. Deze nieuwe stoomschepen waren veel moderner dan hun voorlopers. De stoom werd met olie opgewekt, in plaats van met kolen. Ze werden daarom de 'oliebranders' genoemd.

- (11) *Het gebeurde 50 jaar geleden*. NV Motorvisserij bestaat 25 jaar, in *HVB 2004/XII/p. 26*. In 1949 werden de drie gecharterde schepen weer aan de staat overgemaakt. De O 295, O 290 en O 292 werden verkocht. De O 304 ging verloren. Niet minder dan tien mensen lieten daarbij het leven.
- (12) *ib.* De oudere Van der Weyden, van Orley en Jordaens werden verkocht.
- (13) Marcel Poppe, *Van mannen en van de zee*, tweede druk, Oostende 1982, p 45.
- (14) 'Ostend Stores & Ropeworks, de grootste en de meest moderne touwslagerij van Europa plechtig geopend te Oostende', in *het Nieuwsblad van de Kust*, 2 november 1961, p. 11.
- (15) *La Métropole, édition spéciale*; 1 april 1955.
- (16) *Le Phare dimanche*, 6 juli 1952.

Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

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



**BEMA
DOET
HET**