

# DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,  
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

## INLEIDING

In onze derde bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”, een werk van de Oostendse ere-schepen Emile Vroome, hebben wij het visserijbedrijf en onze Vorsten, de uitbreiding van de haven in 1850 en de bouw van een vismijn in 1877.

De Vrijhaven, alsmede de neutraliteit die Oostende waargenomen had tijdens de woedende oorlog waren oorzaak dat een groot aantal vreemdelingen zich kwam vestigen in onze stad, die het middelpunt werd van een belangrijke handel. In 1782 telde Oostende een kolonie van 2.000 Engelse onderdanen en deze richtten in het daarop volgend jaar een protestantse tempel op. Er waren alsdan handelaars die 20 bedienden en 40 tot 50 inpakkers hadden. Overal bouwde men huizen en winkels. Een beurs en een bank werden zelfs opgericht.

De scheepvaart naar Indië werd hernomen en tussen 1 april 1793 en 1 juli 1794 kwamen er 27 schepen regelrecht van Indië de haven binnen. Aldus kende Oostende een weelderige periode gedurende het Oostenrijks tijdvak.

Op 1 juli 1793 ontscheepte te Oostende de kanunnik van de kathedraal van Angers, Lucien de la Corbière, die zich een tijd lang te London gevestigd had, daar hij weigerde de burgerlijke constitutionele eed af te leggen. Hij trok zich terug te Halle en daar schreef hij zijn „Mémoires” waarvan het origineel handschrift zich in het archief van Maine et Loire bevindt: „De haven van Oostende, schrijft hij, breidt zich door kanalen tot in het centrum van de stad uit, wat haar een Hollands uitzicht verleent. Grote schepen en zelfs fregatten van 36 kanonnen kunnen er toegang vinden. De stad, die bijna nieuw is, is bijgevolg goed gebouwd en haar Grote Markt is zeer mooi. Op het ogenblik dat ik er verbleef, telde men er meer dan 400 Engelse schepen, zowel in de haven als in de kanalen die de stad doorkruisen. Zonder een versterkte stad te zijn, is Oostende van overvallen gevrijwaard daar zij door een brede en diepe wal omgeven is”.

Maar eens te meer bleef dit niet duren. In 1794 werd de stad bezet door de troepen der Omwenteling, die haar weldra door hun voortdurende opvorderingen, gans ten onder brachten.

De ondergang der haven veroorzaakte haar verzanding, maar in 1803 kwam Bonaparte, na een eerste bezoek in 1798, te Oostende en beval alsdan de bouw van een spuiwerk en een derde dok met tegelijkertijd allerlei herstellingswerken; dit omdat de Engelsen in 1798 gepoogd hadden zich van Oostende meester te maken, die daartoe belet werden door Kommandant Muscar, bevelhebber van het Franse garnizoen.

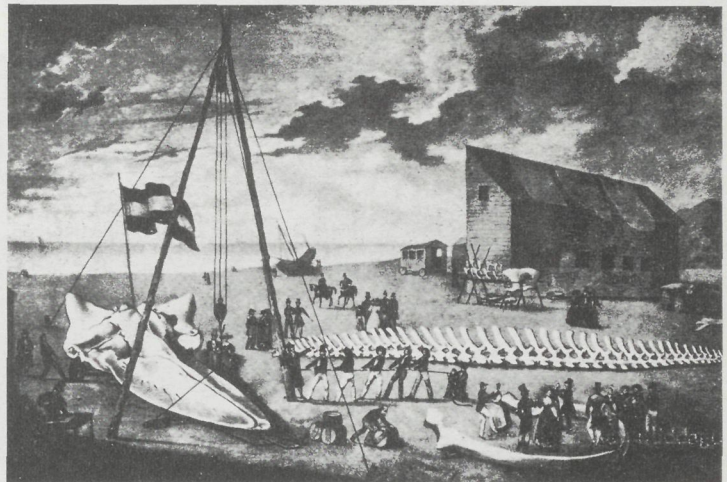
Op het einde der XVIIIe eeuw was de visserij alhier zeer voorspoedig, hetgeen meestal te danken was aan het verbod van invoer van vreemde vis. Op dat ogenblik bezaten Oostende en Nieuwpoort 120 schepen, die aan 2.500 vissers werk verschafften.

Gedurende de Franse bezetting, hetzij van 1792 tot 1815, werd het visserijbedrijf elk ogenblik tegengewerkt door de afkondiging der stadhouders die eenvoudigweg verbod op-

legden naar zee te varen tot verder bericht. Consul Bonaparte die Keizer Napoleon I was geworden, regeerde immers op willekeurige wijze; hij was voortdurend in oorlog. Zwaarder en zwaarder drukten de belastingen; de continentale blokkade verlamde nijverheid en handel. De censuur en de keizerlijke politie kortten de vrijheden in en stilaan wekte Napoleon dan ook de afkeer der Belgen, totdat, op zijn beurt overwonnen, de overwinnaar van Europa te Fontainebleau tot afstand gedwongen werd in het jaar 1814.

## Het Visserijbedrijf en onze Vorsten

België werd in 1815 met Holland verenigd en de regering der Nederlanden deed het onmogelijke om de visserij er bovenop te helpen. Het aanmoedigingsstelsel dat in Holland bestond, werd ook bij ons toegepast; vreemde haring mocht niet binnen gebracht worden; premieën werden toegekend voor de vangst op haring en IJslandse kabeljauw, alsook premies voor het vissen met grote lijnen en voor de uitvoer van haring en andere gezouten vis; ontlasting van rechten op zouten, enz...



Oostende 1827. Feest van het ontvlezen van de walvis.

Stippen wij hier de dag aan van 4 november 1827, toen door enige onzer vissers een walvis in de Noordzee drijvende gevonden werd en door hen op het strand werd gebracht en openbaar verkocht. Deze 27-meter lange walvis, de grootste die tot hiertoe in de Nederlanden te zien was geweest, werd, na ontleding, voor geld tentoongesteld. Beweerd wordt in de toenmalige bladen, dat in de ruimte tussen de kaakbeenderen van het beest, een middagmaal werd gegeven aan de werklieden die aan het ontleden van de vis gearbeid hadden, en 16 personen een quadrille dansten in de binnenruimte van de onderkinnebak. Het skelet werd aan de Koning geschonken die het in het Paviljoen van Haarlem plaatste.

Dan kwam de omwenteling van 1830. Na deze onlusten werkte België zich moedig op onder het krachtige impuls van Z.M. Koning Leopold I. Luidens het Engels spreekwoord: „Trade follows the flag” (handel volgt de vlag), gaf deze gro-

(Vervolg volgende blz.)

# VERHEYE JOEL

- SCHEEPSHERSTELLINGEN
- AFWERKEN NIEUWBOUW
- KRANENVERHUUR
- HERSTELLING VISLIEREN  
EN ONDERHOUD

VISSERSSTRAAT 44, 8380 ZEEBRUGGE

☎ (050) 54.45.41 (atelier en burelen)

54.64.68 (Verheye D.)

54.69.89 (Verscheure D.)

p.v.b.a.

# STOKOTA

Killestraat 4

9168 HAMME (Moerzeke)

☎ (052) 47.86.01

- **Boven- en ondergrondse  
OPSLAGTANKS**  
voor alle vloeistoffen  
Industrieel en huishoudelijk gebruik  
in alle afmetingen
- **Transporttanks – Pijpleidingen –  
Silo's**

Moderne uitrusting voor konstruktie  
ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

## N.V. **ECONOSTO**

Potgieterstraat, 23  
2000 ANTWERPEN  
Tel. (03) 235.80.80

Rue d'Harscamp, 20  
4020 LIEGE  
Tel. (041) 42.31.37

Rue Georges Moreaustraat 123  
1070 BRUSSEL - BRUXELLES  
Tél. (02) 520.14.00

**INDUSTRIELE AFSLUITERS, KRANEN,  
MEET- & KONTROLE INSTRUMENTEN**

**B Z I GEKEURDE SIGNAALHOORNS**

te Koning ons land een kleine oorlogvloot, maar deze werd in 1863 aan kant gelaten. In 1830 bezat Oostende slechts een vijfendertigtal vissersvaartuigen, maar 12 jaar later was dit tot 106 opgevoerd: elke eenheid had een bemanning van zes koppen.

Rond dit tijdstip waren de badinrichtingen reeds vermaard; zo willen wij terloops wijzen op een bezoek welke Victor Hugo in 1837 aan Oostende bracht en toen verklaarde: „Mannen en vrouwen nemen zeebaden; de mannen dragen een zwembroekje, de vrouwen een „peignoir”. Deze peignoir is een eenvoudig hemd, in zeer lichte wol, dat op de enkels valt en tegen het lichaam plakt wanneer het nat is en dikwijls door de baren omhoog wordt geworpen”.

Een Koninklijk Besluit van 30 november 1838, wijzigde het wapenzegel der stad, dat als volgt werd beschreven: „Van goud met keper van sabel, vergezeld van drie sleutels van hetzelfde, de twee in het hoofd toegewend; het schild heeft als dekking een gouden kroon en als schildhouders een zee-meerman rechts, en links een zeemeermin in natuurkleuren”.

In het midden van de XIXe eeuw hadden de eerste yacht wedstrijden plaats en in 1846 werd de eerste dienst der mailboten Oostende-Dover door de Belgische regering ingelegd, nadat in 1838 de inhuldiging plaats had van de eerste trein Oostende-Brussel over Mechelen, in aanwezigheid van de Koninklijke Familie. Vóór dit tijdstip werd de dienst Oostende-Dover verzekerd door de Britse Admiraliteit en de South Eastern Railway. Eveneens had het Bestuur van het Zeewezen zich in verbinding gesteld met John Cockerill voor de uitrusting van een zeevaartrijn ten einde de nationale industrie te bevorderen. Cockerill was de naam van een geniale Britse ingenieur, die in 1820 te Seraing een scheepswerf had opgericht. Het eerste schip, de „Ville d'Ostende” (later herdoopt in „Rubis”), werd op 3 augustus 1847 geleverd, weldra gevolgd van de „Ville de Bruges” (de latere „Topaze”). Deze schepen voeren van uit Oostende naar Tilbury.



Oostende, circa 1850. Havengeul.

Op 3 maart 1846 vertrok de eerste pakketboot „Chemin de fer” om de postzakken naar Dover te brengen. Dit schip, met Claeys als Kommandant, mat 200 ton en beschikte over 120 paardekracht. Voor die tijd gold het als een topprestatie. Immers tegen het middaguur legde de mailboot te Dover aan als wanneer zij slechts om 7 uur 's morgens uit Oostende vertrokken was. Kapitein F. Claeys, die Luitenant ter Zee geweest was bij onze Koninklijke Marine, was een oude zeerob, zeer groot van gestalte, die van zijn elfde jaar op het Franse kaperschip „Le Hasard” gediend had. Hij was een geestdriftige zeiler maar die reeds op een gemilitariseerde transatlantiek met de stoomvaart kennis had gemaakt. Een tweede schip trad in dienst op 10 augustus 1847 en een derde op het einde van hetzelfde jaar.

Rond deze tijd telde Oostende 14.800 inwoners. Het visserijbedrijf, na een verval, werkte zich weer op dank zij de onophoudende hulp en de jaarlijkse premies die de regering dan aan deze nijverheid verleende.

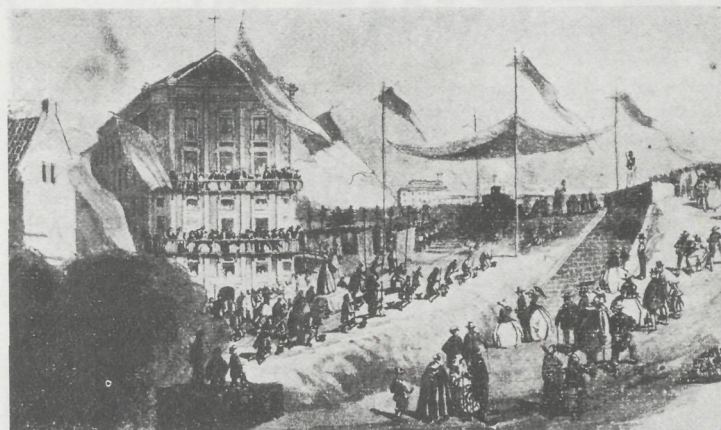
In 1850 nam de regering het volgende plan tot uitbreiding van onze haven:

1. De verbinding der 2 bestaande dokken;
2. De voltooiing van het westerhoofd door het bouwen van een lage stenen dijk;
3. Het graven van een nieuwe kom met spuiboezem en sluis.

Een eerste som van 400.000 fr. werd het volgende jaar toegekend voor de verbetering van de haven. Terloops willen wij hier melden dat in 1852 de eerste Kursaal gebouwd werd op het gedeelte van de zeedijk gelegen tussen de huidige Vlaanderen- en Christinahelling.

In 1857 sprak de Hertog van Brabant op 27 maart een belangrijke rede uit ten voordele van de haven van Oostende. Dit getuigt van de klare ondernemingsgeest van de latere Koning Leopold II. Hij zegde o.a.: „Wij hebben gezien dat vele landen zich grote opofferingen getroosten om een haven te kunnen hebben; het ware dus verstandig dat België die het voorrecht heeft er een te bezitten te Oostende, deze spoedig zou inrichten om er de grootst mogelijke vruchten van te plukken”.

Deze rede van de Hertog van Brabant verwekte een diepe indruk op onze stadsgenoten en lokte van alle kanten getuigenissen van dankbaarheid uit.



Oostende, 1859. De zeewijding.

Op 31 juli 1859 kwam Leopold I, vergezeld van de Hertog van Brabant en de Graaf van Vlaanderen het leggen van de gedenksteen der Leopoldsluis bijwonen. Het is op dezelfde sluis dat na de oorlog 1914-1918 het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek opgericht werd. Gedurende de bezetting 1940-1944 werd dit gebouw verwoest, evenals het stadhuis met museum, de stadsbibliotheek, het centraal post- en telegraafgebouw, de wijdvermaarde kursaal, alsook het koninklijk paleis. De Leopoldsluis was bestemd om de haven op diepte te houden, maar zoals de „Economiste Belge” het te dien tijde schreef, kan een spuiком wel het zand verplaatsen, doch niet wegnemen. Daartoe was slechts één middel aangewezen, nl. het systeem der spuikommen te vervangen door baggerwerken, waarvan de eerste proeven slechts later, in 1880, in onze haven zouden plaats grijpen.

De visserij was alsdan in een zomer- en in een winterperiode verdeeld. De zomervisvangst, die na Pasen begint en tot september duurt, werd uitgeoefend hetzij in het zuiden of het midden van de Noordzee, hetzij op de kusten van IJsland en rond de Faroër Eilanden. Op deze visgronden trof men alsdan kabeljauw in benden of scholen aan. Zodra de kabeljauw gevangen was, werd hij gegut of gestript, gezouten en in tonnen gepakt, zoals de haring en werd hij te Oostende verkocht onder de naam stokvis. Vanaf 1874 begon langzamerhand het gebruik van ijs ingang te vinden om beter de vis vers aan boord te kunnen bewaren. Zulks had voor natuurlijk gevolg dat gedurende de zomer, meer en meer verse vis en minder gezouten vis werd aangebracht.

(wordt vervolgd)