

# DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

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

## INLEIDING

In huidige editie gaan wij verder met de publicatie van het werk van wijlen Emile Vroome, gewezen schepen van Oostende.

Deze week hebben wij het over een mijlpaal in de Oostendse visserijhistoriek, met name de in bedrijfname van de eerste stoomtreiler voor de Oostendse vissersvloot. Ook het gebruik van een nieuw soort visnetten komt aan bod en er is bovendien de vaststelling dat de lokale vloot, kort voor het uitbreken van de eerste wereldoorlog, reeds 29 stoomtreilers in bedrijf had. Dat en nog veel meer staat te lezen in huidige bijdrage.

De wintervisvangst werd bedreven op enkele uren afstand van onze kust. De reis duurde ongeveer acht dagen. De vis werd verkocht zoals men ze gevangen had, zonder enige bewerking te hebben ondergaan.

Sedertdien heeft de visnijverheid zich sterk ontwikkeld. Het jaar 1862 was gekenmerkt door de inwijding van zijn nieuw station. De verzending van de vis bij middel van spoorweg, de bewaring in ijs en eindelijk in 1884 het gebruik van het zaknet met stoomvaartuigen, hebben een ganse omwenteling in deze nijverheid gebracht. Intussen was de stad in 1865 eindelijk van haar knellende vestingen verlost geworden. Na de sloping van de vestingen, welke de stad ten alle kanten insloten, werd er een schuilhaven gegraven, thans gekend als Montgommery-Dok. Dit geschiedde in 1870; de voltooiing van dit dok had plaats in 1885.

Ook een vismijn kwam tot stand. Ze werd gebouwd in 1877 en kon reeds in 1879 in gebruik gesteld worden. In 1885 werd deze vismijn, die in de volksmond „de cierk” (cirkus) werd genoemd wegens haar cirkelvorm, vergroot. Ze vond haar plaats op de hedendaagse Istamboelkade.



Oostende, De vismijn van vóór 1934. Buitenzicht.

Het jaar 1884 was een mijlpaal in de geschiedenis van het Oostends visserijbedrijf. Op 2 april te 4 uur 's namiddags, kwam de „Prima”, ons eerste stoomvissersvaartuig, de haven binnengevaren. Dit schip, de O.71, gebouwd in hout op de werken van Granton in Schotland, had een stoommachine van 40 p.k., het was 100 voet lang, 20 voet breed en had een diepgang van 13 voet. Het was William Purdy van North-

shields die in 1877 de gedachte had opgevat om de stoommachine op de visserijtrawlers te gebruiken. Spoedig was het succes verzekerd en België volgde dit voorbeeld dank zij het initiatief van de heren John Bauwens en Louis Dossaer. Aan boord van de „Prima” bevond zich kapitein Florimond. Tot dan was het vistuig, alsmede de ophaaltoestellen zeer eenvoudig, d.w.z. oude kaapstanders met de hand bewerkt.

Het was maar lange tijd nadien, dat men mechanische toestellen met raderwerk en zwengel gebruikte en men moet tot in 1887 wachten om een sloep met een windboom met stoom te zien, die de naam droeg van „Donkey”. Deze uitvinding bracht een echte revolutie in de ontginning van de zeilvisvangst; dit soort sloep met een windboom met stoom werd lang gebruikt en het was maar na de oorlog 1914-18 dat deze vervangen werd door de gemengde stoomsloep. Hedendaags is het zeil door de motor verdrongen.

De uitslagen door het eerste stoomvissersvaartuig verwezenlijkt, waren van stonde af aan uitstekend en het duurde dan ook niet lang of een tweede stoomtreiler, de O.122 „Franco Belge”, kwam onze vloot versterken. Dit schip was in ijzer gebouwd te Grimsby in Engeland: 96 voet lang, 20 voet breed en had een diepgang van 13 voet. Reeds het volgende jaar kwamen er nog vijf nieuwe stoomtreilers: het waren de „Seconda”, „Tertia”, „Quarta”, „Glorieux en Lillois”, allen gebouwd in Schotland en met ongeveer dezelfde afmetingen en een stoommachine van 40 p.k. Kort daarop bouwden onze Oostendse scheepstimmerlieden de eerste stoomtreiler in hout en wat later liepen ijzeren stoomvissersvaartuigen van de werven te Oostende, Seraing, Hoboken, Brugge en Jemeppe bij Luik.

In 1893 werden nieuwe visnetten uitgevonden door de Engelsman Herder uit Aberdeen. Tot dan gebruikten onze vissers het korrenet met roede, maar in de loop van het jaar 1884 werd het nieuw korrenet met borden of „planken” genaamd, door onze vissers beproefd. De „Franco-Belge” onder bevel van Florimond Zonnekeyn en de „Antwerpen I” onder Arthur Bernard, waren de treilers die de visserij met bordenkorrenetten gebruikten. Het succes was volledig en spoedig werd op alle treilers ditzelfde vistuig in voege gebracht. Op dat ogenblik werd alleen Noors ijs in blokken van 50 tot 75 kg. gebruikt voor het bewaren van de vangsten. Alle trawlers waren voorzien van een ijsmolen om het ijs te malen. In 1903 werd de O.127 „Numitor” voor rekening van de firma Aspeslagh en Zonnekeyn speciaal ingericht voor het aanbrengen van gezouten vis in vaten, molluwe genaamd. Terzelfdertijd werd tevens ook de eerste verse IJslandse vis aangevoerd. Het volgend jaar beproefde de O.36 „Prince Charles” van de rederij Golder ook de visvangst rond IJsland en bracht, benevens verse vis, ook molluwe aan. Door de concurrentie van de verse vis daalden de prijzen van de gezouten vis geweldig, zodat reeds na vier jaren, deze op zo een laag peil gevallen waren, dat van het aanbrengen van molluwe moest afgezien worden en nog alleen de verse visvangsten werden beoefend.

De Oostendse stoomvissersvloot groeide steeds aan totdat ze in 1914, toen de eerste wereldoorlog uitbrak, 29 eenheden telde. Na de oorlog werd dit aantal nog merkkelijk opgevoerd om in 1927 tot 56 eenheden te stijgen. Getal dat evenwel later door de ontwikkeling van de motorvaartuigen volledig

verdrongen werd. De stoomschepen kwamen merendeels in de oude handelsdokken, waarvan het eerste in 1776 en het tweede in 1781 in gebruik was gesteld.

Augustus 1887 was een treurmaand voor onze vissers. Deze hadden de laatste maanden slechte vangsten gehad en Franse en Engelse vaartuigen namen deze gelegenheid te baat om hun vangsten alhier te verkopen. Onze vissers waren erg verbeterd op de Engelsen omdat deze met vastliggende netten visten en aldus de Noordzee afzetten. Wanneer zo'n net weggesleept werd door hun treil dan kwam er een proces en de straffen bleven niet uit.

Op 22 augustus te 16 u. loopt de „Lamberton” uit Hull onze haven binnen. De firma Dossaer zou deze vis verkopen. In de haven lagen ook nog de „Express” uit Ramsgate en de „Violet” uit Grimsby. Het lossen begon de volgende dag te 6 uur. Een dertigtal Oostendse vissers wilden het werk beletten en wierpen al de manden terug aan boord. Politie moest tussenbeide komen, maar toen de „Violet” en de „Express” hun lading aan wal wilden zetten, kwamen meer vissers opdagen. Een hunner werd aangehouden, doch zijn makkers konden hem bevrijden. De geladen viswagens werden vergezeld van politie en gendarmen, om naar de vismijn gevoerd te worden. De vissers werden buiten gehouden, maar geraakten toch binnen, met het gevolg van vernieling, nieuwe aanhouding en nieuwe bevrijding. De vissers, vergezeld van vrouwen, doortrokken de straten achter de Belgische driekleur en vielen het bureel van de visverkoper Dossaer aan.



Een wachtmeester van de Rijkswacht werd omvergeworpen en vuurde op het volk; er waren twee zwaar gewonden. 's Middags werd de Burgerwacht opgeroepen en onder het passief toezicht van een tweehonderdtal burgerwachten werd het lossen hervat. Intussen was versterking van de Rijkswacht uit Brugge gekomen. Toen de gendarmes afkwamen sprongen de vissers op de O.101 en dan op de „Express” die er naast lag; ze maakten de sloepen los en lieten ze drijven. Na drie opeenvolgende, doch vruchteloze sommaties om de schepen weer vast te leggen, werden door de Burgerwacht twee schoten in de lucht gegeven. De vissers onblootten hun borst en riepen: „Schiet als ge durft, zondagsoldaten!”. Ze zongen ook de „Vlaamse Leeuw”. Het derde salvo werd op hen gericht en twee mannen werden gedood en een zestal gekwetst. De vissers kapituleerden en legden de boten weer vast. Later in de nacht hadden nog steeds relletjes en vechtpartijen plaats, maar na 26 augustus, dag der begrafenissen van de slachtoffers van dit triestig bloedbad, kwam alles weer rustig en trokken onze vissers opnieuw het zeegat in, doch hadden het land op hun droevige sociale toestand gewezen.

Het jaar 1894 is van zeer groot belang in het raam der grote havenwerken van Oostende. Op 10 oktober werd inderdaad een overeenkomst gesloten tussen de staat en de stad, waarbij eerstgenoemde zich verbond op de westzijde van de achterhaven de nodige werken uit te voeren naargelang de be-

hoefden van de handel, en de bestaande achterhaven bij de voorhaven in te lijven. De staat moest eveneens nieuwe aanlegplaatsen voor de pakketboten bouwen, alsmede gronden afstaan aan de stad die van haar zijde en op haar kosten een vlotkom met kaaimuren en verbindingssluis (Sluis Demey) moest aanleggen. Deze voor de stad zeer zware kosten, werden voorzien door middel van een lening, aangegaan in het jaar 1898 voor een bedrag van 6.500.000 fr.

De werken voor staatsrekening omvatten ook het bouwen van de tijkaaimuur van 850 m. lengte, aan de westzijde van de achterhaven, waarvan de fundering op 11.50 m. onder laag water werd aangebracht bij middel van grote stalen bakken, „caissons” genoemd, gevuld met geperste lucht. Een schuurkom met grote afmetingen werd ook aangelegd, op grondgebied van Bredene, met de daarbijhorende sluizen. Deze kom moest dienen om bij lage tij het bij hoge tij opgeborgen water te lossen en door de zo teweeggebrachte stroming de achterhaven vrij te houden van ongewenste verzandingen en aldus zeer zware kosten van baggerwerken te besparen. Edoch, na de eerste schuring, moest men van dit middel afzien, gezien de ligging van de kom een slechte orientatie had verkregen.

Het werk der „caissons” ging met veel gevaren en moeilijkheden gepaard. Zonderlinge feiten deden zich zelfs voor: op zekere plaats stootte een „caisson” op een dwarsliggend houten schip, geladen met vee, vermoedelijk voortkomend van het beleg van Oostende (1601-1604) en bestemd voor de bevoorrading van de stad. De grote onhebbelijke stank was zo erg, dat eerst reinigings- en ontsmettingswerken moesten aangevat worden. In een andere „caisson” kwamen de werkploegen terecht op stukken wrakken, waarin honderden stenen pijpen, van Hollandse oorsprong, lagen. Weinige konden echter bovengebracht worden.

Op 18 juni 1898 kwam Z.M. Koning Leopold II de eerste steen leggen van deze nieuwe haveninrichtingen dewelke in 1905 voltooid werden. In september 1904 kwam reeds een eerste schip, de „Camilla”, onder Noorse vlag in de nieuwe haven binnengevaren. Enkele maanden later werd de dienst van de John Cockerill-boten overgebracht naar de achterhaven, waar de schepen van deze vaste lijnen, alsook deze van de General Steam Navigation Co, het vrachtgoed losten en laadden op de kade van de nieuwgebouwde tijkaaimuur. Hierdoor volgde een algemene verhuizing der menigvuldige scheepskantoren naar de omgeving van de achterhaven.

Het jaar 1907 is ook een belangrijk jaartal in de annalen van het Oostends visserijbedrijf. Immers verscheen toen alhier het eerste motorvissersvaartuig, de „Pionier”. Gebeurtenis die het schuchter vertrekpunt heeft gekenmerkt naar een omwenteling van overwegend belang. Deze eerste proef was feitelijk mislukt, maar van dan af, en later na de eerste wereldoorlog, werden steeds nieuwe pogingen aangewend om de motordrijfkracht bij de visserij in te voeren.

Aanvankelijk bleef het met de zeemotor maar treurig gesteld, hoofdzakelijk bij gebrek aan degelijke motoristen-werktuigkundigen. Immers, onze vissers misten de nodige technische scholing en deze oningewijden moesten, eens in volle zee, enkel op eigen vaardigheid rekenen daar noch raadgeving, noch bijstand hen kon worden verstrekt. Zo kwam het dat bij het minste machinedefekt de vaartuigen terug naar huis moesten koers zetten, hetgeen immer met een aanzienlijk verlies van tijd en geld gepaard ging. Edoch, de oplossing van het nijpende motoristen-vraagstuk en verscheidene schitterende sprot- en haringcampagnes overtuigden eindelijk de reders en vissers van de belangrijke diensten welke de motor hen kon bewijzen. En zoals het zich gewoonlijk voordoet, eens de bal aan 't rollen, was deze niet meer tegen te houden!

(wordt vervolgd)