

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

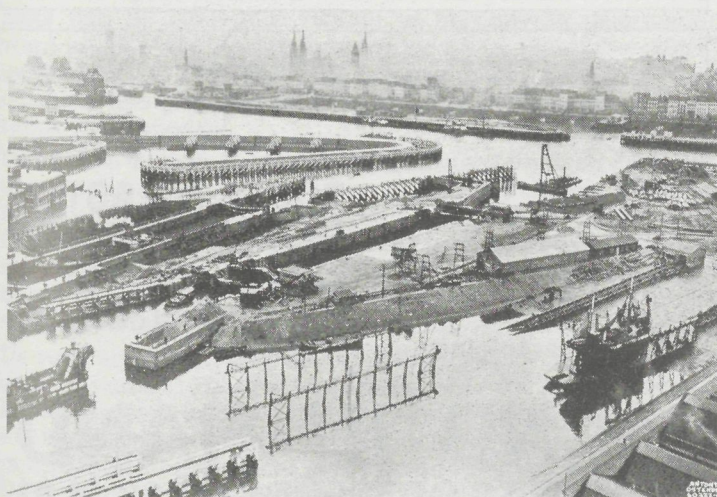
door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

In onze wekelijkse bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”, een werk van gewezen schepen Emile Vroome, hebben wij het deze week over het nieuwe visserijdok van Oostende, de tweede wereldoorlog die heel wat Oostendse plannen in de war stuurde en de ontwikkeling van de Oostendse vissersvloot na het beëindigen van de oorlog. Interessante lektuur die een beeld werpt op de eertijdse toestanden in ons visserijgeburen.

visserstvaartuigen, maar werd met de oprichting van de nieuwe vissershaven overbodig en zonder nut. Thans wordt op dezelfde plaats de nieuwe vak- en hotelschool gebouwd.

Het complex van de nieuwe vissershaven bestond uit een toegangsgeul, een zeesluis, een vlotdok met twee slipway's, een tijdok met werfbank en een vismijn. Dit was verbonden met het net der spoorwegen.

De fundering en kolkmuuren der schutsluizen, die toegang gaven tot het vlotdok, waren zeer gebrekkig en bleken spoedig een bestendig gevaar uit te maken. Er werd dan ook besloten deze te vervangen door een nieuwe sluis, die ditmaal op „caissons” zou opgetrokken worden. Deze sluis die in 1936 gebouwd en op 16 juni 1937 in gebruik gesteld werd, had de volgende afmetingen: totale lengte 137,35 m, nuttige breedte 16 m, nuttige lengte tussen vloeddeuren 91 m en tussen ebbedeuren 88 m. De kolkbodem lag op -5 m en de drempeldiepte op -4,50 m. De vismijn besloeg een totale lengte van 336 m, met een breedte van 66 m. Hij bestond uit een grote verkoophalle langs het vlotdok, westwaarts, van 35 m breed, volle lengte met daarnaast twee rijen pakhuizen met bureauverdieping, onderscheidenlijk 19 en 9 m lang op 7 m breed; deze twee rijen magazijnen zijn gescheiden door een overdekte rijweg van 9 m breed. Het aantal pakhuizen bedroeg 98. Langs het tijdok werd een vierdubbel spoor aangelegd, alsook het bestuursgebouw, met lokalen bestemd voor de diensten der haven, burelen voor de Waterschout en de Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij. Ook is er plaats voor de bankagenschappen, visserijboekery, douanen en een kantine met eetzaal.



Oostende 1937. De slipway en de sluizen der nieuwe vissershaven.

Tot dan toe werd de vis steeds verzonden in gewone wagons van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, maar een jaar later werden koelwagens ter beschikking gesteld, nadat tot tweemaal toe in de jaren 1930 en 1931, in het jaarlijks verslag der begroting van het Ministerie van Verkeerswezen aangedrongen werd bij het Parlement (door de schrijver zelf in zijn hoedanigheid van parlementair verslaggever), om de grote noodzakelijkheid aan te tonen van het gebruik van isothermische wagons voor het vervoer van de vis en alle andere bederfelijke eetwaren. De Nationale Maatschappij bezat alsdan nog geen eigen koelwagens en was toen de mening toegedaan dat het aan de particulieren behoorde van zelf deze speciale wagons aan te schaffen indien zij er zulke wensten te gebruiken. Dit kon wellicht gelden voor firma's die over zeer grote kapitalen beschikten, maar zeker en vast niet voor handelaars van de middenstand, zoals de vishandelaars die voor eigen rekening werkten en geen kapitalen konden beleggen voor de aankoop van zo'n duur materiaal. Gelukkig werd er op geen dovenmansdeur geklopt en werden koelwagens in dienst gesteld tot groot heil van het behoud van de verse vis.

Weldra werd er vastgesteld dat het vlotdok met 125 m breedte en 360 m lengte, ontoereikend was zodat ook in 1937 een aanvang werd gemaakt met de verlenging van dit vlotdok tot 760 m. In oktober 1938 kon 't verlengd vlotdok in gebruik genomen worden en aldus beschikte men er over een kadelengte van 1.425 m, wat samen met de 645 m kaaimuur van het vlotdok werd er een scheepshelling, die aan de derde handelskom (waar thans het nieuws stadhuis verrijst), gelegen waren. Het was echter pas in 1947, na de tweede wereldoorlog, dat deze scheepsbouwers zich op de nieuwe plaats definitief konden installeren.

Het Oostends visserijbedrijf had jarenlang geleden onder het gebrek aan voldoende en praktische installaties. Nu echter beschikte de nijverheid over een moderne en goed geoutilleerde aanvoerhaven, die het bedrijf toeliet zich ten volle te ontplooiën.

Eens te meer, helaas, zou zulks niet lang mogen duren, want in 1940 kwam de oorlog alles in de war sturen. Deze wereldramp heeft Oostende zwaar beproefd. Reeds in de meimaand van 1940 werd door de Duitse bommenwerpers een groot gedeelte van de stad in puin en as gelegd, terwijl de talrijke vestingswerken en de duikbootbasis, die de bezetter later bouwde, een groot aantal bombardementen en beschietingen met zeegeschut van geallieerde zijde onvermijdelijk maakten. Meer dan 4.000 gebouwen en woningen werden vernield of zwaar beschadigd. Alvorens in september 1944 de stad te verlaten, had de vijand de nijverheidsinstallaties totaal vernield. De kaaimuren van beide dokken waren overal opgeblazen, de sluismuuren vertoonden brede bressen, de sluisdeuren waren beschadigd en het mechanisme onbruikbaar gemaakt. Vóór de sluisdeuren, alsook in het Sas, lagen geladen schepen gezonken. De slipways waren ook buiten gebruik gesteld en de machinekamers opgeblazen. De vishalle was zo erg beschadigd dat met haar algehele afbraak moest gerekend worden. De grote slagader van onze stad

(Vervolg volgende blz.)

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

was zoveel als lamgelegd. Alleen het bestuursgebouw met al de bijhorige lokalen, was zoveel als ongeschonden gebleven en kon na enkele herstellingen wederom in dienst genomen worden.

Als nationale erkentenis voor de moedige houding van haar zo zwaar beproefde bevolking werd aan de Stad het Oorlogskruis 1940-45 met palmen door de Regering toegekend. Dit bracht een nieuwe wijziging mede van het wapenschild, dat door een Koninklijk Besluit van 27 januari 1956 als volgt werd bepaald: „Wat goud met een keper van sabel, vergezeld van drie sleutels van dezelfde kleur, die van het schildhoofd naar elkaar toegewend, die van de schilvoet met de sleutelbaard naar links. Het schil getopt met een kroon van goud met vijf fleurons en gehouden, rechts, door een meermin in natuurlijke kleur, houdende in de rechterhand een zwaard van zilver, met gevest van goud, en, links door een meermin, eveneens van natuurlijke kleur, houdende in de linkerhand een spiegel van goud, alles geplaatst op golven, met een oorlogskruis 1940-1945 met palm, het lint hiervan uitgaande van de schilvoet, over een anker van goud, gehecht aan een keten van zilver, die geplaatst is onder een net van natuurlijke kleur, dat rechts over een drietand en links over een visschop gaat, beide van goud, schuinkruisgewijze opgesteld, de tanden en het blad naar boven gericht”.



De verkoophal van de nieuwe vismijn.

Het was zeker geen klein vraagstuk om de herstelling van deze vernielingen in de kortst mogelijke tijd op te lossen. Zonder dralen werd dit werk nochtans aangepakt. De kaaimuren werden onmiddellijk hersteld en de sluis in orde gebracht; de sloopways werden bedrijfsklaar gemaakt terwijl een verkoophalle met één rij pakhuizen in de verlenging van de vismijn, zuidwaarts, en langs het verlengde vlotdok opgetrokken werd. Aldus konden de sluis op 21 december 1946 en de verkoophalle op 15 januari 1947 in gebruik gesteld worden, al bleef nog de eigenlijke vismijn te herbouwen. Hiermede werd in 1949 aangevangen en eindelijk in september 1951 geschiedde de officiële inhuldiging van het gehele nieuw complex. Een grote mijlpaal in de geschiedenis van het Oostends vissersbedrijf.

De nieuwe vismijn behelsde 78 moderne pakhuizen met wel ingerichte burelen, zodat samen met de 35 pakhuizen en burelen die reeds in de haringhalle bestonden, de gevestigde firma's in het bedrijf over voldoende ruime werkplaatsen beschikten. Een paar jaar later werd er ook een cirkelvormig gebouw bijgebouwd, maar uitsluitend sprong en haring door middel van een elektrisch afmijntoestel verkocht worden.

De vuurtoren die in 1859 aan de oostkant der haven werd opgericht, was in 1917 door oorlogsgeweld vernield geworden. In 1924 vervangen door een nieuwe toren, werd deze laatste in 1944 eens te meer door het Duits bezettingsleger omvergehaald, om dat wat later in 1947 heropgebouwd te worden. Deze nieuwe vuurtoren in beton opgetrokken, heeft een constructiehoogte van 59 m 51 en is zichtbaar van op een afstand

van 22 mijl of ongeveer 35 km. Hij omvat een groep van 3 op-eenvolgende schitterlichten met een pauze van 10 seconden tussen de volgende groep.

We mogen zeggen dat aldus een echt reuzewerk verwezenlijkt werd ten bate van het visserijbedrijf, waarvan de economische rol aanzienlijk is, en hetwelk aan talrijke ondernemingen de gelegenheid heeft geschonken zich hedendaags te doen gelden, niet alleen op nationaal, maar ook vooral op internationaal gebied.

Ontwikkeling der vissersvloot

Melden wij dan ook dat einde december 1956 de Oostendse vloot 193 eenheden telde, met een totale drijfkracht van 40.567 p.k., en een brutomaat van 18.718 ton, alle met motor voorzien, met uitzondering van 7 diepzeetrelers. Alle verre visserijtrawlers waren reeds voorzien van radar aan boord, terwijl de overige 150 vaartuigen ingericht waren met radiotelefonie, ultra sonore dieptemeter en richtingzoekers (radiogoniometers).

De allerlaatste eenheden die de Oostendse vloot zijn komen verrijken, zijn de diepzeetreiler O.297 „Rubens” en O.299 „Breughel”, aan de N.V. Motorvisserij toebehorend. Deze rederij heeft als leider dhr. Lucien Decrop, een nieuwe baanbreker in het visserijbedrijf, die met verstrekkende moderne methodes het bedrijf economisch en sociaal hoog wil opvoeren. Voornoemde eenheden, die respectievelijk op 5 januari en 7 februari 1957 te Oostende toekwamen, hebben de volgende karakteristieken:

Gebouwd in 1956-57 in Engeland op de werven „Cook, Welton and Gemmel Ltd.”, Beverly (York).

Lengte over alles 62,48 m.

Lengte tussen loodlijnen 56,39 m.

Grootste breedte 9,78 m.

Diepte midscheeps 5,03 m.

Bruto tonnemaat 768,87.

Netto tonnemaat 241,43.

C.D. Holmes oliebrandende stoommachine van 1.450 p.k. triple expansie.

Twee Duplex pompen voor automatische voeding van ketel.

Eén pomp algemene dienst.

Eén pomp hulpvoeding.

Eén elektrische bilgespomp.

Eén Duplextransfert pomp.

Eén koelinstallatie voor visruim.

Eén koelinstallatie voor voedingsbewaarplaats.

Stoomtrawlwinch 2 × 800 vadem 6 × 19 staaldraad.

Visruim voor 4.500 bennen of 225 ton geijsde vis, geïsoleerd en bekleed met aluminium.

Slaapgelegenheid voor 37 man, allen achter en in de brug.

Electrische installatie: één stoom generator 32 KW en één diesel generator 20 KW.

Reddingsboten voor 40 man plus 4 opblaasbare rubberboten.

Uitgerust met radar, twee dieptemeters, fishfinder, automatic Gyro Compass en Gyro-Pilot, ontvang en zender T.S.F., Radiogonio en Richtingszoeker.

Twee vismeel Farrar ketels in voorpiek.

Galgen alleen op stuurboordzijde.

Voorzien van dubbele brug.

Stuurinrichting met stoom en/of elektrische aandrijving.

Het zijn thans de grootste vaartuigen van de Belgische vissersvloot, bijzonder uitgerust om nieuwe visgronden te bewerken zoals de Witte Zee en de kusten van Noorwegen; ook zullen Groenland en Faröe beproefd worden, hetgeen een nieuwe grote evolutie betekent in de visserij. En ik meen er te mogen bijvoegen dat er thans reeds studie gemaakt wordt voor de vervanging der treilers door drijvende fabrieken, die op zee de vis zullen reinigen, i.pakken en bevroren om also te koop gesteld te worden.

(wordt vervolgd)