

Visserij en de Eerste Wereldoorlog

'Den oarienk eeft uus gered'

Brecht Demasure

De voedselbevoorrading van bezet België en de ontwikkelingen in de landbouwsector waren lange tijd een onderbelicht aspect in de geschiedschrijving over de Eerste Wereldoorlog. Hoewel hier recent verandering in kwam, valt het op dat de visserijsector amper aandacht krijgt. De visserij kan nochtans complementair zijn aan de landbouw, zeker in tijden van dreigend voedseltekort. In oktober 1914 vluchtten nagenoeg alle Belgische vissers met hun schepen weg. De achtergebleven vissers slaagden er in moeilijke omstandigheden in om in de plaatselijke behoeften te voorzien. Voor de uitgeweken vissers was de oorlogsperiode geen verloren tijd, integendeel. Vanuit Britse, Franse en Nederlandse havens zetten ze hun werkzaamheden voort. In deze bijdrage gaan we na in welke mate de Eerste Wereldoorlog een breukmoment voor de zeevisserij betekende. Waren haringvangsten, net als in de Tweede Wereldoorlog, bepalend in het overleven van de burgerbevolking (m.a.w.: "Eeft den oarienk uus gered?")? Konden de vissers na WO1 in België meteen terug aan de slag? En welke rol was er weggelegd voor badstad Oostende?

De zeevisserij aan de vooravond van de oorlog

Het decennium voor de uitbraak van de Eerste Wereldoorlog was voor de visserijsector een gunstige periode. De gemiddelde koopkracht nam toe in West-Europa en het transport naar consumptiecentra verbeterde zienderogen. Aan de basis van de groei van de visserij lag een spectaculaire technische evolutie. Vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw was de visserijsector dankzij het gebruik van ijs als bewaarmiddel (1874) en de invoering van de stoomvisserij (1884) in een stroomversnelling geraakt. Het gebruik van ijs verhoogde de houdbaarheid en maakte langere visvaarten mogelijk. Dankzij de drukke vishandel tussen België en Groot-Brittannië vond de stoomvisserij spoedig ingang in België.

Oostende was de belangrijkste vissershaven van de Belgische kust. In 1885 werd de "Société Anonyme des Pêcheries



■ De traditionele zeilvaart in de Oostendse haven aan het einde van de 19^{de} eeuw (Privé collectie)



■ De Panne had een vissersvloot maar geen haven. Ook tijdens de Eerste Wereldoorlog strandden de boten bij laag tij. Foto van koningin Elisabeth, 7 juli 1916 (Albert en Elisabeth 1914-1918: albums van de koningin, 1984, cat.nr: S.M. 389, p. 66)

Haven	Zeilboten	Sloepjes	Stoomtreilers
Oostende	140	149	29
Blankenberge	60	3	-
Nieuwpoort	28	5	-
Oostduinkerke	16	2	-
Heist	68	-	-
Koksijde	8	1	-
De Panne	88	-	-
Zeebrugge	20	-	-
Totaal	428	160	29

Ostendaises” opgericht, specifiek voor het varen met stoomtreilers. Kapitaalkrachtige beleggers uit het Brusselse maakten de grote investeringen mogelijk. Het invoeren van de stoomvisserij opende nieuwe perspectieven wat betreft vlootstructuur en visgronden. De scheepsbouw paste zich aan: stalen schepen vervingen houten constructies. En de traditionele zeilvaart – tot 1875 dé manier om te vissen – stierf een roemloze dood. De evolutie van de omzet in de Oostendse vismijn illustreert dit treffend. In 1890 waren stoomboten goed voor de aanlanding van 15% van de totale waarde van de visvangst (3.749.000 Belgische frank of BEF; omgerekend ca 95.000 EUR). In 1910 was dit reeds opgelopen tot 58%, op een totale waarde van 4.396.000 BEF. Door de stoomvisserij kon Oostende de concurrentie aangaan met Noord-Franse vissershavens zoals Duinkerke en Calais. Omwille van lage lonen en de nodige expertise leverden vissersgemeenschappen van de Belgische westkust de bemanning voor de Franse schepen. Naast Oostende had iedere kustplaats haar eigen kleine vissersvloot (zie tabel). De scheepjes lagen soms aangemeerd op het strand zelf en werden gerund door een visser en zijn directe familie. Vooral die vissers die niet moderniseerden, leefden in penibele omstandigheden. Aanvullende inkomsten haalden ze dikwijls uit het uitbaten van een herberg of een winkel.

Na het uitbreken van de oorlog in augustus 1914 reageerde de Belgische vissersgemeenschap uiteenlopend. De meeste vissers kozen ervoor om uit te wijken naar het buitenland. Zij namen enkel hun familie en wat persoonlijke bezittingen mee. Vissers die over een grotere boot beschikten, hielpen mee met de evacuatie van binnenlandse vluchtelingen. Andere vissers, vooral in De Panne, bleven al dan niet gedwongen, minstens tot in 1916-1917, achter.

De Duitse oorlogsverklaring had een onmiddellijke weerslag op de voedselvoorziening. De Belgische overheid verbood meteen alle uitvoer van levensmiddelen. Door het hamsteren van de bevolking stegen de prijzen van etenswaren aanzienlijk. Vooral levensmiddelen met een lange houdbaarheid waren in trek. De visprijzen daarentegen kenden een sterke daling. Oostende, een belangrijke markt voor de export van visserijproducten, zag zijn uitvoer volledig wegvallen waardoor de prijzen in de vismijn stelselmatig afnamen. Door de sluiting van de grenzen, keerden zelfs hele treinladingen in de zomerse hitte terug naar de Belgische kust. Bovendien was

de binnenlandse afzetmarkt reeds verzadigd. De vraag naar duurere vissoorten viel terug tijdens de eerste weken na de inval: zo daalde de prijs van tarbot van 3,5 BEF per kg tot 0,2 BEF en van tong van 200 BEF per kg tot 36 BEF.

Uitgeweken vissers

Alle vissers die beschikten over een zeewaardige boot zochten vanaf de herfst van 1914 andere oorden op. Frankrijk, Engeland en Nederland waren de uitverkoren bestemmingen. Enkele vissers zochten het veel verder en meerden aan in Belgisch Congo. De uitgeweken vissers kregen spoedig een visvergunning in hun nieuwe thuishaven. Om hen tijdens de oorlog te beschermen richtte het Bestuur van het Zeewezen in september 1917 de ‘*Visschers-voorzienigheidskas tegen Oorlogsgevaar*’ op. De kas had tot doel om de Belgische vissers en hun families een uitkering te waarborgen bij ongevallen of andere incidenten die een gevolg van de oorlog waren.

Nederland

Onmiddellijk na de uitbraak van de oorlog werd Zeeuws-Vlaanderen overspoeld door Belgische vluchtelingen. In Bruinisse arriveerden tijdens de eerste week van september 1914 twee boten van de Belgische maatschappij Telegraaf, vergezeld van heel wat mosselboten met vluchtelingen uit Antwerpen en Mechelen. Ook de Scheldevisser uit bijvoorbeeld Temse en Baasrode weken uit naar Nederland. Door de opvangproblemen in Zeeuws-Vlaanderen trokken veel Belgen door naar Rotterdam en Amsterdam. In oktober 1914 waren er



■ De vissers uit Heist en Zeebrugge vluchtten naar Zierikzee in Zeeuws-Vlaanderen in het voorjaar van 1915, zo ook de H36 van Eugène Vlietinck (Schoot, *Vlaamse vissers als vluchtelingen*, p.75.)

Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog

Vanaf eind september vluchtten bijna alle Oostendse vissers naar het buitenland, niet alleen uit angst voor het Duitse leger maar ook uit vrees dat hun visserijactiviteiten zware hinder zouden ondervinden. Ze kregen gelijk: vanaf 22 oktober 1914 was iedere vorm van visvangst verboden. De Duitsers waren achterdochtig tegenover vissersvaartuigen die de haven wilden binnenvaren. Bij het minste onraad gingen ze over tot beschietingen. Hoewel veel schepen en boten gevlucht waren, bleven er in Oostende 33 vaartuigen achter. De meerderheid daarvan waren echter kleine garnaalbootjes en sloepen, net zeewaardig genoeg om tot kustvisserij over te gaan. In maart 1915 gaf de Duitse overheid bevel alle bootjes te verzamelen en over te brengen naar een hangar. Het zag er met andere woorden niet naar uit dat er tijdens de oorlog nog veel gevist zou worden.

Enkele moedige Oostendenaars begonnen echter stiekem te vissen in een verlaten dok. De voedselschaarste veroorzaakte immers een stijgende vraag naar vis bij de consumenten. Visventers kochten de vis gretig op. Opmerkelijk genoeg tolereerden de Duitsers deze spontane visverkoop. Daarop knoopte burgemeester Liebaert met succes gesprekken aan met de Ortskommandant met het oog op het herstarten van de kustvisserij. Uiteindelijk kregen in mei 1915 vijftien scheepjes de toestemming om te vissen tot net buiten de havengeul. Ze mochten zich daarbij niet laten opmerken door de Franse kustbatterijen aan het front in Nieuwpoort. Wanneer de Duitsers beschikten over een visserijwachtschip – een achtergelaten en omgebouwde motorboot – mochten meerdere sloepen, onder Duitse bewaking, uitvaren. De vissers moesten wel beschikken over een 'Schein' (vergunning) die ze kregen bij de Oberkommandatur te Brugge.

De Oostendse visvangst was een welgekomen aanvulling op de gebrekkige voedselvoorziening. Aardappelen, bonen, spek, rijst en wat brood vormden het basisvoedsel. De gevangen vis mocht enkel in de vismijn worden verkocht. Op 21 mei 1915 vond de eerste officiële verkoop plaats sinds de bezetting. De vis werd onder quota verkocht zodat elk gezin de kans kreeg deze te kopen. Een gezin met twee kinderen had bijvoorbeeld recht op twee grote en twee kleine tongen. De bruto-omzet was bescheiden: 108 BEF op de eerste verkoopdag. De verkoop in de vismijn nam daarna sterk toe, zodat waarden van 600 BEF geen uitzondering



■ Vissers vluchtten met hun familie vanuit het Bassin d'Echouage, het huidige Montgomerydok in Oostende (Freddy Philips, 14/18 op Zee, 2013)

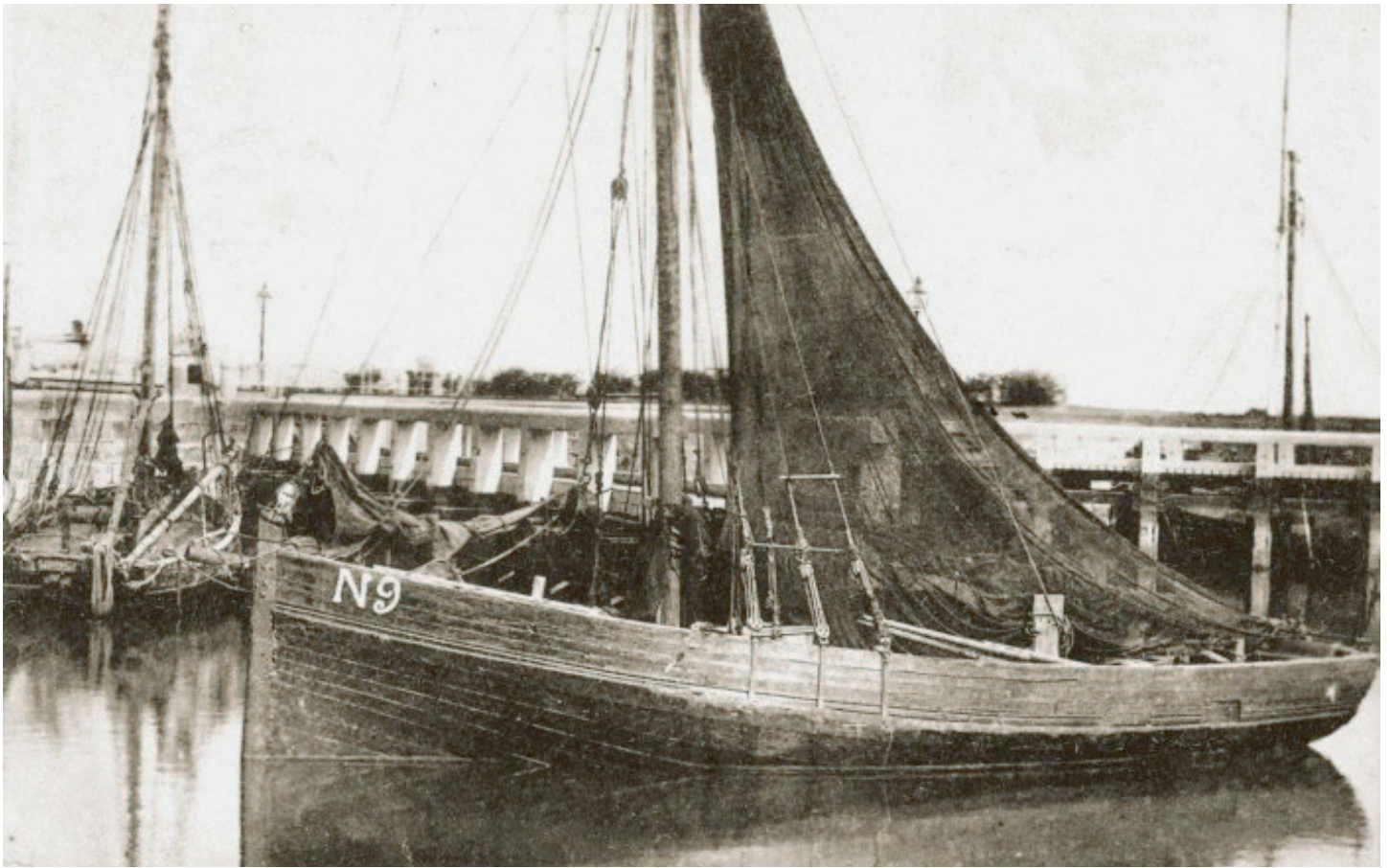


■ De sportvisserij werd door de bezetter aan banden gelegd. Er stonden strenge boetes op het vissen zonder vergunning (De Vooruit, 04-07-1915)

meer waren. Om de handel in de vismijn te reglementeren stelde het stadsbestuur een aantal besluiten op. Zo mochten alleen houders van een stedelijke broodkaart vis aanschaffen. Om woekerverkoop te verhinderen, was het afstaan of doorverkopen van gezinsbroodkaarten aan vishandelaars strikt verboden.

Hoewel de visvangsten bestemd waren voor de voedselvoorziening van de lokale bevolking, probeerden de Duitse officieren af en toe een graantje mee te pikken. Naast de moeilijkheden met de Duitsers hadden de vissers ook af te rekenen met klassieke problemen zoals stormen en schipbreuken. Opvallend genoeg redde het Duitse visserijwachtschip vaak onfortuinlijke drenkelingen. Na enkele incidenten mochten dagelijks 25 vissersbootjes uitvaren. De bootjes waren zeewaardig bij rustig weer en zolang ze dicht bij de kust bleven. Wanneer het weer duidelijk verslechterde, had de drang naar geld wel eens de overmacht op het gezond verstand. Tijdens de storm van 23 december 1916 zonken er voor Oostende niet minder dan zeven boten en verloren negen vissers het leven.

De visvangsten groeiden gestaag en ook de dagelijkse omzet in de vismijn nam toe. Opbrengsten van meer dan 1000 BEF waren geen uitzondering. In december 1916 – met de aanvoer van verse sprout – werd zelfs een piek van 3700 BEF bereikt. Uiteraard speelde ook de inflatie hierin een rol. De visvangst dreigde het slachtoffer te worden van zijn eigen succes. De Kommandatur betoogde de woekerprijzen via een verordening. Zo legde ze de maximumprijzen voor sprout vast op 0,25 BEF/kg en voor garnaal op 0,90 BEF/kg. De vismijnbedienden zagen erop toe dat de verkoop van vis enkel in de vismijn gebeurde. Dergelijke bepalingen wijzen erop dat de vishandel in toenemende mate gereguleerd werd. Naar het eind van de oorlog nam de bezetter steeds strengere maatregelen zoals het opeisen van alle visvangsten. Duitsland kreeg immers in toenemende mate zelf problemen met de voedselvoorziening van zijn leger. Op 6 oktober 1918 werd de toegang van de havengeul volledig versperd. Vissen kon pas terug na de wapenstilstand van 11 november.



■ De Roos' – een houten garnaalvisser gebouwd in 1912 – ligt vooran het staketsel in Nieuwpoort. Op die manier kon het schip snel de haven verlaten. De netten hangen te drogen na het vissen (Collectie Daniel Moeyaert)

Belgische vissersboten in Britse havens in 1917 (ARA, Bestuur van het Zeewezen, nr. 7921: Annex bij 'Situation de la flotille de pêche belge', 1917.

Haven	Zeilboten	Sloepjes	Totaal
Lowestoft	43	8	51
Ramsgate	38	-	38
Rochester	4	-	4
Gravesend	3	-	3
Folkestone	-	14	14
Rye	10	1	11
Brixham	5	-	5
Swansea	4	-	4
Milford Haven	31	-	31
Totaal	138	23	161

bijna 720.000 Belgische vluchtelingen in Nederland. Dit zou echter niet blijven duren. Al in november 1914 keerde een groot deel van de Belgen terug naar huis. Het krijgsgeweld was grotendeels beëindigd nu het conflict was verزند in een bloedige stellingenoorlog en de Duitsers dreigden met het in beslag nemen van bezittingen.

Eind november 1914 beschoot de Engels-Franse vloot de havens van Zeebrugge en Heist. Heel wat haveninstallaties werden geraakt en vernield. De bevolking van deze kustplaatsen kregen de raad om hun huizen te verlaten en te vertrekken. De vissers uit Heist en Zeebrugge trokken eerst naar Philippine en Cadzand, in de hoop te kunnen vissen op de Westerschelde. Tegen eind april 1915 echter kregen ze van de Duitsers te horen dat ze de Westerschelde moesten verlaten. De Heistse en Zeebrugse vissers trokken daarop noordwaarts tot in Zierikzee.

In april 1915 arriveerden liefst 72 Belgische vissersbootjes in het Zeeuwse kustplaatsje, goed voor 325 volwassenen en 173 kinderen. De vissers bleven een tijdje met hun gezinnen op hun bootjes wonen. De nood aan extra huisvesting was groot in Zierikzee. Pas in april 1916 waren de eerste houten woningen voor de Belgen klaar. Veel vissersgezinnen waren toen al gehuisvest in particuliere woningen en in pakhuizen. De aanwezigheid van een groot aantal visserskinderen maakte het noodzakelijk om een afzonderlijke school in Zierikzee op te richten. Nagenoeg alle Belgische



■ In Engelstalige media werd opgeroepen om zorgvuldig met voedsel om te gaan. Vissers werden als helden afgeschilderd. (Warmuseum Canada)

vissers brachten hun vangst op de markt in Zierikzee. Enkelen bevoorraadden ook de markten van Breskens en Vlissingen. In de jaren 1916 en 1917 werd vooral op sprot, haring en garnaal gevist. In de opgerichte garnalenpellerijen konden de vrouwen van de vissers aan de slag. De Belgische vissers voeren nog lang onder Belgische vlag en kenteken. Aangezien ook buiten de Nederlandse territoriale wateren werd gevist, was dit niet zonder gevaar. In augustus 1915 kelderde een Duitse onderzeeër bijvoorbeeld een Heistse vissersboot. Vanaf dan voeren de Belgische vissers onder Nederlandse naam en letterteken.

Groot-Brittannië en Frankrijk

Na het losbarsten van de oorlog kregen ook Frankrijk en Engeland heel wat vissers over de vloer. Door diverse omstandigheden konden ze niet allemaal de visserij blijven beoefenen. Schepen werden opgeëist, gingen verloren of werden gebruikt voor reserveonderdelen. Ook werden bemanningsleden van de vissersschepen soms 'verplicht' tewerkgesteld op scheepswerven in Schotland. De zeilsloepen die aanmonsterden in Groot-Brittannië kregen van de plaatselijke zeevaartautoriteiten een aantal visgronden toegewezen. Belgische zeilboten en sloepjes, die geen militair belang hadden, waren over de Britse havens verspreid (zie Tabel p.93). De stoomtreilers daarentegen opereerden vanuit de kleinere havens Lowestoft, Milford Haven en Fleetwood.



■ Sommige Oostendse vissers trokken tijdens de oorlog naar Frankrijk (1915) (De Plate 2004, p.169)

De Belgische boten die Milford Haven als tijdelijke thuisbasis hadden, voeren onder Belgische vlag en waren met geschut bewapend. Net zoals Engelse vissersboten hadden ook de Belgische vissers een bewijs nodig, afgeleverd door de Britse 'Board of Agriculture and Fisheries'. Bij een aanval moesten de Belgische vissersboten de Britse vlag hijsen en de bemanning het uniform van de Britse zeemacht aantrekken zodat ze niet als vrijeschutters werden beschouwd. Dat de Belgische stoomboten zich nagenoeg naadloos inschakelden in de Britse zeevisserij bewijzen de omzetcijfers voor Milford Haven, Swansea en Fleetwood. In 1914 – uiteraard vanaf september – haalden de Belgische stoomtreilers al een omzet van 20.907 pond sterling. In 1915 en 1916 was dat respectievelijk al opgelopen tot 148.610 en 258.054 pond sterling. Cijfers voor 1917 ontbreken maar het omzetcijfer voor 1918 wordt geraamd op 870.442 pond sterling.

Globaal genomen waren de levensomstandigheden voor de vissers in Groot-Brittannië beter dan in België. De salarissen namen er sterker toe dan de prijzen van levensmiddelen. De nabijheid van de visgronden liet de vissers toe om enerzijds langer uit te varen maar anderzijds ook meer tijd aan wal te besteden bij vrouw en kind. Hoewel in elke havenplaats de Belgische vissers een aparte sociale groep vormden, liet de Britse overheid ze niet aan hun lot over. De lokale autoriteiten richtten samen met de Belgen algemeen en beroeps- onderwijs in. En er was de mogelijkheid om examens af te leggen voor kapitein, luitenant en mecanicien. Toch was niet alles koek en ei. In Milford Haven ontstonden af en toe wrijvingen tussen Engelsen en Belgen. Voormalige concurrenten waren immers verplicht om een tijd met elkaar samen te leven. Er werd bedreigd met strenge straffen. Vissers die het te bont maakten, werden

teruggestuurd naar België of in het slechtste geval naar het front.

De Belgische vissers die naar Frankrijk vluchtten, waren ingedeeld in drie groepen en stonden elk onder het toezicht van een Belgische maritieme commissaris. De eerste groep opereerde vanuit Calais, Boulogne, Gravelines en Duinkerken. Het ging om zo'n 60-tal zeilboten. De tweede zone lag in de omgeving van Dieppe. Zo'n 90 vissersboten waren daar verspreid over de havens van Le Tréport, Dieppe en Fécamp. De derde groep Belgische vissersboten tenslotte was gevlucht naar de Normandische kust. Vanuit Le Havre, Trouville, Honfleur en Port-en-Bessin voeren 20 boten uit. Gedurende de hele oorlog werd er naar gestreefd om deze aantallen te behouden. De bewegingsmogelijkheden van Belgische vissersboten die uitvoeren uit Franse havens waren strikter gereguleerd dan in de Engelse havens. De Franse administratie leverde minder vlot vergunningen af, onder meer uit schrik voor de Belgische concurrentie.

In Frankrijk en Engeland bleven de vissers hun beroep uitoefenen. Soms namen ze ook actief deel aan de oorlog. Sommigen waren betrokken bij de bevoorrading van de Belgische troepen. Af en toe voerden de vissersboten ook ondersteunende en begeleidende taken uit zoals het ruimen van mijnen of het begeleiden van duikboten. Een aantal stoomtreilers werd zelfs bewapend. Deze boten functioneerden als kustwachters die het gevecht aangingen met Duitse onderzeeërs. Heel wat schippers brachten in vaak moeilijke en gevaarlijke omstandigheden Britse schipbreukelingen veilig en wel aan wal. Als bedanking kregen de reddende vissers en bemanning een zilveren gegraveerde beker en een geldelijke beloning. Bij uitzonderlijke moed werd het *Distinguished Service Cross* opgespeld.

Getroffen vissers – al dan niet actief aan de krijgsverrichtingen deelnemend – konden een aanvraag tot schadevergoeding indienen. De kapitein van het gezonken schip verstuurde hiervoor een formulier met een gedetailleerde beschrijving van de omstandigheden. De schipper en zijn (overlevende) bemanning verscheen nadien voor een commissie die een oordeel velde en besliste of de schipper in aanmerking kwam voor een vergoeding.

De visserijsector na de oorlog

De gevolgen van de oorlog waren zwaar voor de uitgeweken vissers. Niet minder dan 74 doden vielen te betreuren. Van de vooroorlogse geregistreerde vloot gingen 7 stoomboten en 125 zeilboten verloren. Meer dan 60% van de verliezen was veroorzaakt door de vijand: 77 zeilboten werden door kanonnen uitgeschakeld of getorpedeerd, of voeren op een zeemijn. Eenentwintig zeilboten zonden door toedoen van de weersomstandigheden. Dertien boten gingen verloren tijdens de bezetting van

Vrijdag 20 December			
van 9 tot 10.30 uur	1 tot 10000		
10.30 - 11	1000 - 3000		
11 - 12.30	3000 - 5000		
1.30 - 2	3000 - 4000		
Zaterdag 21 December			
van 9 tot 10.30 uur	1 tot 10000		
10.30 - 11	1000 - 3000		
11 - 12.30	3000 - 5000		
1.30 - 2	3000 - 4000		

Onmiddellijk na de oorlog werd er in Oostende gratis vis onder de hongerige bevolking verdeeld (Archief Bestuur van het Zeewezen, nr. 7921)

de Belgische havens of waren door de Duitsers weggesleept. Tot slot zonden er 14 zeilboten door toedoen van de geallieerden. Alle getroffen stoomtreilers zonden tijdens gevechten op zee.

In december 1918 keerde de eerste stoomtreiler terug naar Oostende. Het schip was volgeladen met vis, een geschenk van de uitgeweken vissers in Milford Haven aan de Oostendse bevolking. De Britse marine had speciale doorgang aan het stoomschip verleend gezien de talrijke mijnevelden in het Kanaal. In de loop van 1919 keerden alle gevluchte zeilsloepen terug. De stoomtreilers aarzelden langer om terug te keren naar de Belgische kust. In Engeland lagen de visprijzen immers een stuk hoger

dan in het verwoeste vaderland. Wegens gebrek aan materiaal en door de vernielde haveninstallaties waren de exploitatiekosten in België bovendien hoog. De binnenlandse vraag naar vis was dan weer laag. De bevolking was immers sterk verarmd. Tot eind 1919 bleven de stoomtreilers vissen vanuit de Britse havens. Pas in 1920 was de Belgische vissersvloot weer voltallig, zij het anders samengesteld dan in 1914.

De problemen als gevolg van de oorlogsschade aangericht aan vissersboten bleven aanslepen tot het begin van de jaren 1920. De wetgever richtte een bijzondere *'Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aangericht aan visserssloepen in zee'* op. Deze had de uitdrukkelijke opdracht om de schade aan vissersboten door oorlogsfeiten veroorzaakt in Belgische of internationale wateren te onderzoeken. De Commissie werd opgericht omdat veel problemen niet binnen het normale kader van de rechtbanken voor oorlogsschade konden worden behandeld.

De invloed van de Eerste Wereldoorlog op de zeevisserij was divers. Aan kapitaal had de zeevisserij na de oorlog geen gebrek. Tijdens 1914-1918 waren immers heel wat reserves opgebouwd en vanaf de jaren 1922-1923 scoorde de omzet in de vismijn hoge cijfers (rekening houdend met de naoorlogse inflatie). Tevens investeerde het Brusselse grootkapitaal fors in de uitbreiding van de vissersvloot en in de stoomvisserij. Tussen 1919 en 1923 zag Oostende bijvoorbeeld de oprichting van zes nieuwe rederijen voor stoomvisserij. Onder andere de *'SA Pêcheries à Vapeur du Congo'* zag het levenslicht. In 1920 dobberden 31 stoomtreilers, 104 zeilsloepen en een groot aantal garnaalbootjes vóór de Oostendse kust. Ook individuele vissers hadden tijdens de oorlog een spaarpotje aangelegd en werden de trotse bezitter van een eigen sloep. Sommigen zetten na de oorlog de stap naar de motorvisserij of zelfs naar hoogzeeverij (IJslandvaart).



■ De visserijbootjes lagen er verwaarloosd bij aan het Maritiem Station te Oostende na afloop van WO1; foto 1919 (VLIZ, www.vliz.be/wetenschappen/)



■ Op 1 oktober 1921 zag de 'Oostendse Reederij' het licht dankzij kapitaal uit socialistische kringen. De O. 149 – Emiel Vandervelde behoorde tot 'De Rode Vloot' (Daman en Jansoone, Oostende na 1918, 63.)

De migratie van de Belgische vissers naar de Franse kanaalhavens en de Britse westkust had ook een aantal technische gevolgen voor de visserijsector. Het laten aanlopen van garnaalbootjes op het strand, zoals lang de gewoonte was geweest in De Panne, werd bijvoorbeeld definitief gestaakt. 'Smacks' met een wendbare stalen romp vervingen de oude zeilsloepen. Tonnenmaat en lengte namen toe en het comfort aan boord verbeterde. Draadloze telegrafie en de eerste koelinstallaties geraakten ingeburgerd. De uitgeweken vissers hadden vanuit hun nieuwe thuishavens bovendien nieuwe visgronden verkend in het Kanaal van St.-George, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee. Ook na 1918 bleven de vissers deze visgronden aandoen met grote vangsten tot gevolg.

Heel wat vissers die terugkeerden waren op mentaal vlak niet meer dezelfde. Tijdens de oorlog waren ze niet alleen gepromoveerd tot dappere zeevechters, in Groot-Brittannië waren ze in contact gekomen met de militante Britse vakbeweging voor vissers en zeelieden. Het 'revolutionaire' gedachtegoed brachten ze mee naar België, tot woede van de traditionele grote rederijen. De reders vonden het evident om na de oorlog dezelfde werkmentaliteit te blijven hanteren, terwijl de vissers ijverden voor een nieuwe sociale wind. Op 15 juni 1920 brak een algemene staking uit die tot oktober zou duren. Vooral in bolwerk Oostende was de sociale strijd hevig: in 1921 ontstond vanuit de socialistische beweging zelfs de zogenaamde 'rode vloot', de NV Oostendse Reederij. De reders gaven uiteindelijk toe op het vlak van bezoldiging.

Bronnen

- Algemeen Rijksarchief, Archief van het Bestuur van het Zeewezen, nr. 7921: Zeevisserij. Verslagen over toestand Belgische vissers in Engeland, 1915-1918.
- Algemeen Rijksarchief, Archief van het Bestuur van het Zeewezen, nr. 8099: verliezen: gezonken schepen, schattingen der verliezen, 1919-1921.
- Algemeen Rijksarchief, Archief van het Bestuur van het Zeewezen, nr. 8102: Scheidsrechterlijke Commissie voor oorlogsschade aan visserijsloepen, 1916-1926.
- Daman P. & R. Jansoone (2008). Oostende na 1918. Herrijzenis van een geteisterde stad aan zee. In: Warnier B. e.a. red. West-Vlaanderen na Den Grooten Oorlog, Tielt, 53-65.
- Dawyndt A. (1968). Prijsraming voor vissershuisje in 1918. In: Bachten de Kupe 10:108-109.
- De Zuttere C. & R. Vermaut (1909-1914). Enquête sur la pêche maritime en Belgique, 2 dln., Brussel.
- Dreesen J.-B. (1992). Het laatste schip ontvlucht uit de Oostendse haven voor de inval van de Duitsers in 1914. In: Heemkundige Kring De Plate, 21: 223-224.
- Declercq P. (2007). Ibis 1906-2006. Een koninklijk verhaal, Bredene.
- Elleboudt A. & G. Lefèvre (1920). Oostende onder de Duitse bezetting, 1914-1918, 2 dln., Oostende.
- Hottat S. e.a. (2000). De zee, het andere Belgische front 14-18, Brussel.
- Jansoone R. (2003-2006). Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (1-18). In: Heemkundige Kring De Plate, 32 (3): 74-78; 32 (5): 135-141; 32 (9): 160-164; 32 (10): 200-204; 32 (11): 238-240; 33 (1): 9-14; 33 (2): 42-47; 33 (4): 110-118; 33 (9): 168-173; 33 (10): 199-201; 33 (12): 256-262; 34 (3): 90-96; 34 (4): 107-114; 34 (5): 143-148; 34 (9): 156-162; 34 (12): 276-280; 35 (3): 94-101; 35 (4): 126-131.
- Jansoone R. (2007-2008). De lotgevallen van een Oostendse refugee in Groot-Brittannië tijdens WO1. In: Heemkundige Kring De Plate 36 (3): 61-64; 36 (5): 114-116; 37 (1): 6-11; 37 (3): 77-79, 37 (4): 93-99; 37 (5): 122-124.
- Klausning J. (1972). De zeevisserij te Oostende tussen eeuwwisseling en Wereldoorlog I. In: Ostendiana: Lustrumboek van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde Afdeling Oostende-Kuststreek, I: 93-110.
- Nota betreffende de diensten welke tijdens de Oorlog 1914-18 bewezen werden door de aan boord van vissersvaartuigen aangemonsterde zeelieden die uit Engelse havens vaarden (Secr. "Federatie der Belgische Zeelieden der beide Oorlogen"). In: Heemkundige Kring De Plate, 13 (1984): 200-202.
- Schot J. (1988). Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee (1914-1918). In: Rond de Poldertorens 13: 71-83.
- Vermaut C. red. (1998). Het Oostendse oorlogsdagboek van Charles Castelein, 1914-1918 (Oostendse Historische Publicaties, 3), Oostende.
- Weise R. (1998). Zeelui van bij ons (2): Onze Vlaamse vissers in de 1^e Wereldoorlog. In: Heemkundige Kring De Plate 28 (12): 245-255.