

## DE OOSTENDSE ZEEVISSERIJ EEN EEUW GELEDEN 1913- 2013

door Rudy DE CLERCK

Honderd jaar terug speelde Oostende als vissershaven een absolute hoofdrol op de Belgische kust, maar evenzeer in de Noordzee was die rol zeker niet onbelangrijk. Heden is dat jammer genoeg vervlogen tijd : 291 vaartuigen in 1913, nu nog amper 24 ; 1000 vissers in 1913, nu nog amper 186...

In 1913 was er een intense visserijactiviteit en bovenop ontwikkelden er zich heel wat plannen naar de toekomst toe, maar de komst van WO I heeft al die innoverende plannen, vooral op gebied van de vlootstructuur en de havenstructuur, abrupt doen stoppen. Vandaar dit artikel om die periode juist ervoor even te belichten en te vergelijken met het vervolg ervan.

### De vloot

Tot op het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw werd de visserij uitsluitend met zeilboten uitgeoefend maar vanaf 1890 begon de intrede van stoomtreilers. Dit had voor gevolg dat de vlootstructuur een ware omwenteling onderging: het aantal zeilvaartuigen voor de ‘diepzee’ visserij daalde in Oostende vanaf dan gestaag : van 139 in 1900 naar 63 in 1913. De visserij met zeilboten betekende hoe dan ook hard labeur voor de bemanning : zeilen, vissen en verwerken van de vangst met aan boord amper 5 bemanningsleden.



Houten zeilvissersvaartuig O.134 "Naar mijn genoegens". met daarachter een jolletje.  
Bron : NAVIGO – Fotograaf: E. Dewulf-Pottier

Anderzijds bleef het aantal motorvaartuigen jaar na jaar stijgen en bereikte eind 1913 reeds 29 eenheden. Bij de 63 zeilboten waren er echter wel reeds zes zogenaamd “gemengde”, dus zowel met motor als met zeilen. Een daarvan was de O18, “Charles Yvonne” met eigenaar Eugène Rau, de bekende Oostendse haringroker uit de Ooststraat. Er waren meer dan 10 vissers aan boord van het vaartuig uitgerust met een Diesel Deutz met vier cilinders en een lengte van 27 meter. Men beschikte aldus over 155 PK en een mogelijke ladingcapaciteit voor 700 ton haring. De vaarsnelheid liep op tot 8 knopen, maar met de zeilen aangespannen kwam er uiteraard nog heel wat snelheid bij.

Die stoomvaartuigen betekenden een gevoelige stijging van de vangstmogelijkheden en dit was dus een kleine revolutie in de sector. Toch bleek de hierbij betrokken investering voor sommige reders een serieuze hinderpaal. Bovendien was de rol van de motorist van zeer groot belang (toen een nieuw beroep in de zeevisserij).

Het aantal kleine sloepen van minder dan 25 ton kende na de eeuwwisseling ook een stijging met een totaal van 70 eenheden in 1913.

Tenslotte waren er nog 158 'canots' ofte roeiboten actief in de kustwateren. In totaal toen 291 Oostendse vissersvaartuigen.

### **Het vissersleven van toen. Het leven aan boord.**

In 1913 en ervoor werd het vissersleven aan boord beschreven als ruw, triestig en bewogen. Het was soms een ongelijke strijd tegen de verraderlijke oceaan met zijn brutale stormen, stromingen, mist, vriestoestanen en bovenop de strijd tegen ongevallen en ziekten. Kortom een gedurige strijd die thans gelukkig minder het geval is dank zij de beschikbare techniek aan boord. De inbreng van motorvaartuigen hebben een zeer grondige verbetering van de werkomstandigheden gebracht. Met een bemanning van gemiddeld 11 vissers, waaronder de kapitein, de 'tweede', de machinist, twee stuurmannen, vier matrozen en twee scheepsjongens was het werk over een etmaal meer egaal verdeeld. De verloning na een reis gebeurde op basis van een verdeelsleutel in functie van hun graad van belangrijkheid en ervaring aan boord.

### **De aanvoer en de prijzen**

Ondanks het feit dat de Oostendse vaartuigen voor bijna 70 % van de aanvoer zorgden in de Oostendse vismijn, was er toch een groot aandeel vanuit een zeer gevarieerde oorsprong. De aanvoer van vaartuigen uit De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Nieuwpoort, Heist, Zeebrugge en Blankenberge waren samen goed voor ongeveer 5%. Verder was er de verkoop door vaartuigen uit Engeland, Frankrijk, Nederland, Duitsland, Zweden en Noorwegen, in totaal een aandeel van 20 %. Hierbij was zeker het aandeel van Noorse vaartuigen zeer belangrijk (8.5 %) wat toch eigenaardig was gezien de toch grote af te leggen afstand vanuit hun thuishaven.

De top drie vissoorten qua aanvoergewicht waren achtereenvolgens kabeljauw, schelvis en schol. Ook toen was tong reeds prijzig met 2.88 Frank per kilo. Op basis van een vergelijkbare index van toen zou dat een goeie 16 euro hebben gehaald. Kabeljauw schommelde tussen 2 en 3 frank het stuk maar in die tijd zullen het wel serieuze kleppers van enkele kilo's geweest zijn.

### **Het visserijonderwijs**

Vroeger ging de kennis van het vissersberoep bijna uitsluitend van vader op zoon, zonder enige schoolopleiding. Dat veranderde eind de negentiende eeuw. Toen waren aan de kust niet minder dan acht visserijscholen actief, bijna allemaal vrije scholen. In Oostende waren er twee: de gemeentelijke en de vrije.

In 1886 werd in Oostende een gemeentelijke visserijschool opgericht. Men was ervan overtuigd dat toekomstige vissers een basiskennis moesten hebben voor talen, rekenkunde en navigatie. Vier leraren (onder wie ook de directeur) stonden in voor dat onderwijs dat in 1913 gevolgd werd door een 41 leerlingen, allen onder de 14 jaar. Het betrof een studie van twee jaar, waarbij in het eerste jaar vooral de talenkennis (Vlaams, Frans en Engels), terwijl het tweede jaar meer de praktijk primeerde, zoals de navigatie, het vissen en het maken van netten.

Twee jaar later, in 1888, werd de vrije visserijschool gesticht. Paster Pype was uiteraard de grote animator van deze school. Het ging daar over drie schooljaren, waarbij het talenpakket zich

beperkte tot het Vlaams en meer praktijkgebonden vakken primeerden zoals het breien van netten en het herstel ervan, maar ook het onderhoud van machines. Een duidelijk andere wending dan de gemeentelijke school en zeker een meer aan de nieuwe ontwikkelingen gebonden onderwijs. Vijf leraren (ook de directeur) waren er in 1913 actief voor 111 leerlingen, een duidelijk hoger leerlingenaantal dan de gemeenteschool. Bovendien werd er groot belang gehecht aan wetenschappelijke (biologische) kennis van de fauna en flora en de industrialisatie in de vele takken van het bedrijf zoals de koeltechniek en de visverwerking.

En uiteraard was er de Ibis school, het Koninklijk werk ten behoeve van de visserswezen. Ook daar was een visserij opleiding aanwezig.

Ondanks al die initiatieven bleken toen amper 15 % van de nieuwe vissersjongens hun opleiding op school te hebben gehad. Het merendeel kreeg – zoals voorheen - de opleiding direct aan boord van vader of een familielid.

### **Radiotelegrafie**

Een zeer belangrijke verbetering in de Oostendse vissersvloot was de intrede van een radiozender in 1913. Vooraf was dat wel al een tijdje operationeel op de pakketboten.

Het was op het stalen schoolschip-treiler 'Ibis VI' waar draadloze apparatuur werd geïnstalleerd. Het morseapparaat van 350 Watt had een zendbereik van 100 nautische mijl. Het was de start van een periode waarop de communicatie tussen wal en schip eindelijk tot stand kwam.

### **Weerkundig station**

1913 was duidelijk een jaar met belangrijke innovaties : er werd beslist een weerkundig station op te richten in de duinen van Raversyde met een pyloon van 25 meter voorzien van twee windsnelheidsmeters en een antenne voor radiotelegrafie. Ook aan de Demeysluis was er een informatiepost gepland. Begin 1914 werden de definitieve plannen van architect Damans naar het ministerie van Openbare werken gestuurd. De daaropvolgende oorlog zal wel het einde betekend hebben van dit initiatief .

### **Plannen voor herinrichting haven**

De aanlandingen van vissersvaartuigen werd sterk belemmerd door de te grote trafiek in de toenmalige Oostendse haven. De af- en uitvaarten van de pakketboten en de vrachtboten hinderden veelvuldig de activiteiten van de vissersvloot in de haven en de vraag voor de bouw van een nieuwe vismijn aan de Oosteroever werd steeds heviger. De bestaande vismijn, de "cierk", bleek te klein geworden, vooral door de steeds groter wordende aanvoer door de motortreilers. In de morgen van 31 maart 1913 bij voorbeeld moest het lossen van vis zelfs tijdelijk gestaakt worden door het gebrek aan voldoende opvangcapaciteit in de vismijn. Zeven stoomtreilers hadden toen samen een te grote lading om alles tegelijk te kunnen lossen en verkopen.

De plannen voor een aparte haven voor visserij en marine en één als handelshaven werden door de lokale politici in de Kamer van volksvertegenwoordigers meermaals en hevig verdedigd. Ook John Bauwens was hierbij als reder en als secretaris van de visserijsector zeer nauw betrokken. De lokale politici ergerden zich ook aan de uitbouw en de subsidies voor de Zeebrugse vissershaven. De WO I heeft de Oostendse plannen verijdeld en het was pas in 1934 – dus 20 jaar later- dat de nieuwe vismijn er is gekomen. De "cierk" ,gebouwd in 1879, werd uiteindelijk afgebroken in 1936.

## Legerdienst

Een zeer belangrijke dag voor de visserij werd 30 april 1913, want toen werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers een wetswijziging goedgekeurd om jonge vissers voortaan vrij te stellen van legerdienst. Dit was tot stand gekomen na veelvuldige interpellaties van lokale politici.

Anderzijds gaven een officier en twee onderofficieren opleiding aan de Ibis wezen als voorbereiding tot hun militaire dienst.

## Internationaal congres over de visserij

Midden augustus 1913 werd op het Oostendse stadhuis het zesde internationaal visserij congres gehouden met eventjes 200 deelnemers uit 35 verschillende landen waaronder zelfs een Japanse 'fonctionnaire'. Dit te mogen inrichten bewijst dat Oostende als visserijhaven toen zeer belangrijk was. Toenmalig burgemeester Liebaert opende het congres in de grote zaal van het stadhuis in het bijzijn van een massa notabelen en politici, o.a. marine minister Seghers en provincie gouverneur Janssens de Bisthoven. De belangrijkheid van het congres werd benadrukt door het ondertekenen van een protocol door 21 landen in verband met het eerste hoofdstuk van het universele zeerecht. Thema's als de sociale zekerheid, de veiligheid, de opleiding van de vissers werden besproken alsmede de scheepsbouw, de radiotelegrafie en tenslotte ook de oceanografie en de wetenschap die daarbij betrokken was. Ook de erkenning van de zgn. territoriale wateren, inclusief de straffen betrokken bij het negeren ervan, kwamen aan bod.

Bovenop waren een aantal excursies voorzien, nl. naar Gent (wereldtentoonstelling) en naar Zeebrugge en Blankenberge met speciaal ingerichte trein- of tramreizen. Ook een bezoek aan de Ibis school en - vaarttuig werd zeer gesmaakt. Het congres eindigde met een luxueus banket in de kursaal. Zeer merkwaardig is dat in alle berichtgevingen omtrent dat gebeuren de naam van Paster Pype ontbrak!

Bovendien ontving koning Albert I persoonlijk de afgevaardigden hier in zijn Koninklijk châlet. Hij benadrukte in zijn toespraak het belang van de Vlaamse zeevisserij als een middel tot vernieuwing van onze zeehandel en wees ook op de noodzaak voor België om dringend over een vloot voor de militaire zeemacht te kunnen beschikken.

## Vistreinen

Het vervoer van vis naar het binnenland was toen het vlugst met de trein. Dit dagelijks vervoer kende in die tijd veel moeilijkheden. Vertragingen in de visverkoop, verkeerde opdrachten van bestemming waren legio. Bovendien waren de spoorwegen niet erg soepel bij dit specifiek transport. Zo weigerden ze bij voorbeeld in 1913 een aanvraag voor transporten naar het buitenland. Bovendien verhoogden ze toen ook de transportprijs met eventjes 50 % voor bepaalde trajecten. Begin maart 1913 vertrok de laatste vistrein richting binnenland, ook de 'witte trein' genoemd. Koelvrachtwagens namen vanaf dan die opdracht over.

XXX

**Al deze mooie plannen, initiatieven en innovaties in 1913 werden jammer genoeg het jaar daarop bruusk tot stilstand gebracht door WO I. De activiteiten tijdens die oorlogsperiode werden reeds uitvoerig beschreven in talloze artikels van Roger Jansoone in "De Plate".**

Bronnen :

- gescande Oostendse documenten- Bibliotheek Oostende
- Charles De Zuttere : Enquête sur la pêche maritime en Belgique 1909-1914.