

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

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

In onze wekelijkse bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Visserishaven” – een werk van de gewezen schepen Emile Vroome – hebben wij het deze week over een dominante periode uit onze visserij, met name de activiteiten van onze Vlaamse vissers in het toenmalig Belgisch Congo. Daarin hebben imposante figuren als John Bauwens en Arsène Blondé een voorname rol gespeeld zoals blijkt uit onderstaande lectuur.

De snelle ontwikkeling van de motorvloot geschiedde eerst ten nadele van de zeilvaartuigen die dan ook in 1927 alle verdwenen waren. De laatste eenheid van de eens zo belangrijke zeilvloot droeg toevallig de naam „Op Gods Genade”. Later ondergingen ook de stroomtreilers de onvermijdelijke weerslag van de steeds toenemende bijval van de motor. Onze vissersvloot heeft zich aldus, op het geschikte ogenblik, aan de economische omstandigheden weten aan te passen. De merkwaardige evolutie, eerst van de stoomvloot en later van de motorvloot, deed de ontoereikendheid van de toen bestaande visserijinstallaties en, in het bijzonder van de vissmijn, zeer sterk gevoelen.

Reeds in 1906 liet de lokale Koophandelskamer aan het stads bestuur de noodzakelijkheid uitschijnen om de visnijverheid met moderne middelen te begiftigen, met het gevolg dat een bijzondere commissie werd aangesteld met opdracht te onderzoeken wat daartoe best kon gedaan worden. In haar verslag op 19 juli 1907 maande deze commissie de stad aan tot het oprichten van een gans nieuwe en grootse visserishaven, ten oosten van de havengeul. Zijne Majesteit Koning Albert, toenmaals nog Kroonprins, die ten alle tijde een grote bezorgdheid voor onze vissers aan de dag legde, liet ook Zijn voorkeur kennen voor de zienswijze van de commissie en wees er op dat daarin een uitmuntende gelegenheid zou te vinden zijn om een nieuwe wijk op te richten, waar de vissersbevolking over betere en gezondere woningen zou beschikken.

De belangstelling van deze steeds diep betreurde Vorst, was algemeen gekend omdat Hij van dichtbij de ontwikkeling van onze zeelieden volgde en door Zijn persoonlijke en geldelijke

tussenkomen heeft aangemoedigd. Wie zou er kunnen vergeten dat het Koninklijk Werk „Ibis” door Hem gesticht werd? Deze prachtige inrichting ten voordele van de wezen van onze vissers is een der schoonste werken die ooit door een koning verwezenlijkt werden en men herkent hierin de mildheid en de fijngevoeligheid van het hart van onze Koning-Ridder.

Na het sluiten van de Conventiewet van 6-12 augustus 1912, werd het voorstel van de Stad door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd. Deze Conventie, die nog niet helemaal uitgewerkt is ten huidige dage, voorziet de verbintenis aangegaan door de Belgische Staat tegenover de stad Oostende, voor de uitvoering van een reeks werken tot uitbreiding van de haveninstellingen en ter bevordering van Oostende als Kuuroord, zulks ingevolge de wens uitgedrukt door wijlen Koning Leopold II, de grote weldoener van onze stad, die steeds het grootste belang heeft gesteld in de zeevisserij en de naarstige vissersbevolking. Het gebeurde meer dan eens dat deze doorluchtige Vorst gedurende Zijn menigvuldige bezoeken aan onze stad, een wandeling deed langs de Visserskaai om er volk en schepen en huizen te aanschouwen. Dikwijls sloeg Hij een praatje met enkele zeebonken die de Koning dan ook oprecht waardeerden en liefhadden.

Eenieder weet ook hoe groot de belangstelling was van Koning Leopold II voor de Congo, die Hij door eigen vernuft en diplomatie, zonder bloedvergieten, wist te veroveren tegen wil en dank van grote machten en mogendheden. En hier wil ik een schets geven van de weerslag van 's Konings voorbeeld in onze vissermiddens.

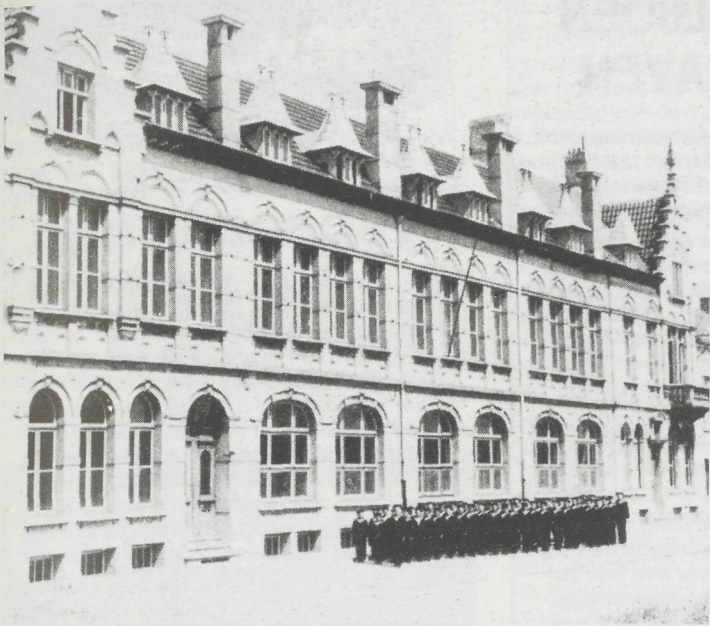
In het begin van de 20. eeuw werden er, onder de bescherming van de Regering, eerste proeven genomen met het industrieel bevissen der Grote Meren ten oosten van Belgische Congo. Deze werkzaamheden werden geleid door de Rijkszeevaartkundige Commandant Goor, een grote vriend van Oostende. Jammer genoeg bleek alras dat de daar aanwezige vis zich niet tot een uitbating op industriële grondslag leende, maar rond de jaren 1911 had een maatschappij „Société d'Etudes de Pêcheries au Congo” het plan opgevat om de ten westen van Belgisch Congo gelegen visgronden te exploreren. Na ruggespraak en veel studie werd een akkoord ondertekend door dhr. Carton de Wiart, leider van voornoemde maatschappij en twee Oostendse deskundigen op visserijgebied, dhr. John Bauwens, reder, en kapitein Arsène Blondé. Eerstgenoemde stond aan het hoofd van een bloeiende, door hem gestichte en te Oostende gevestigde rederij „Pêcheries à Vapeur” (dewelke thans verdwenen is), terwijl kapitein Blondé een der meest ervaren schippers ter visserij was, die Oostende bezat. Sedert jaren doorploegde laatstgenoemde de visgronden vanaf de Spaanse kust tot aan IJsland, de Bär Eilanden en de Witte Zee. De stoomtreiler O.130 „Jacqueline”, 118 voet lang en gebouwd te Hoboken, werd ter beschikking gesteld voor de visserij in de tropen, zodat o.m. een vriesinstallatie en een ijsmachine aan boord gemonteerd werden. Het vaartuig werd eveneens voorzien van het ultra moderne kompas „Reynold and Sons” uit London. Het doel dat beoogd werd was: vis te vangen, te zouten en te bevriezen, om daarna in Congo tot voedsel verwerkt te worden



Een oude zeilvissloep.

(Vervolg volgende blz.)

voor de inlandse bevolking. De „Jacqueline” zou Banana tot uitrustingshaven hebben en vandaar uit gedurende twee jaar de visserij beoefenen vóór de Congostroom.



Het Koninklijk Werk „Ibis” (Bredene-Sas).

Een aanlegpijp en een fabriek voor het bewerken der gevangen vis werd te Banama terstond in gereedheid gebracht. De ganse expeditie genoot onmiddellijk de zeer gewaardeerde belangstelling van het Koninklijk Huis en Koning Albert I kwam in hoogsteigen persoon verscheidene malen naar Oostende om zich aan boord van de „Jacqueline” te laten voorlichten over de getroffen voorbereidingen.

Op 5 maart 1914 werd de dertienkoppige bemanning aangemonsterd en verliet de „Jacqueline” de haven van Oostende, onder het bevel van kapitein Arsène Blondé, stuurman Henri Beuren en machinist Alfons Van Muyser. Het was een echte hoogdag te Oostende en bijna de ganse bevolking was toegestroomd tot de haven, op het staketsel en op de zeedijk om de afvaart van de „Jacqueline” met de meeste geestdrift te begroeten.

Vóór Dungeness had het vaartuig met een geweldige storm te kampen en enkele levende varkens en kippen werden overboord geslagen. Dakar werd aangedaan om te bunkeren. De Franse dokter Legrou werd er aan boord genomen. Deze Professor, die de taal en gebruiken der zwarten kende en jaren in Congo vertoefd had, was voor de „Société d'Etudes” aangeworven geweest om, voor haar rekening, een gedeelte der aangevoerde vis speciaal te verwerken voor inlands gebruik.

Het was ook de Oostendse Commandant Catoor, van de Congoboten, die op hetzelfde ogenblik de haven van Dakar aandeed om een vergeten medecijnkist aan kapitein Blondé te overhandigen.

Acht en twintig dagen na de afvaart uit Oostende, arriveerde de „Jacqueline” te Banana, van waaruit geregeld ter visvangst werd getogen.

Vóór de monding van de Congostroom werd geen vis gevangen. Steeds zuidelijker werd er gevist en rijke visgronden werden er ontdekt, zodat na enige tijd regelmatig op de gronden ten noorden van de Walvisbaai uitgevaren werd. Te Banana werd de vis verwerkt, gezouten, gedroogd en in balen van 50 kg. verpakt om naar het binnenland verzonden te worden als voedsel voor de in staatsdienst werkende inlandse bevolking.

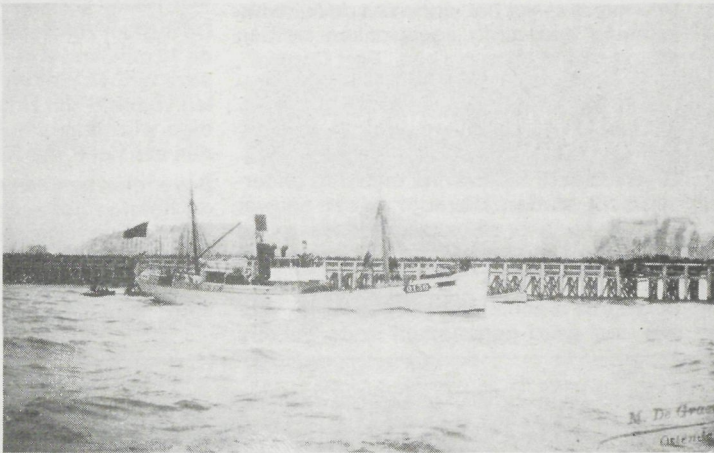
De ganse expeditie stond op het punt een groot succes te worden, bij zoverre dat zelfs de wereldfirma Lever Brothers zich aan de zaak begon te interesseren en zich met kapitein Blondé in verbinding stelde om in kennis gesteld te worden van de door hem gevangen walvissen.

Helaas, het uitbreken van de oorlog in 1914 stelde een einde aan deze zoveel belovende onderneming, die slechts één enkele schaduwzijde had gekend, nl. het overlijden te Banana, op 25 mei 1914, van matroos Blondé, broeder van de schipper, ingevolge een insectenbeet.

Op de terugreis werd weer Dakar aangedaan om te bunkeren. Schipper Blondé kreeg er echter van de Franse autoriteiten, tengevolge van de oorlogsomstandigheden, geen toelating de haven te verlaten en het verre vaderland te vervolgen, maar weldra kon hij de Franse gouverneur er toe overhalen hem toelating te verlenen dagelijks uit te varen om te vissen en de vangst op de markt van Dakar te verkopen.

De sluwe schipper maakte echter van een dezer dagelijkse tochten gebruik om te vluchten en de reis huiswaarts aan te vangen. Op 9 oktober 1914, dus enkele dagen vóór de bezetting der stad door de Duitsers, voer de O.130 de haven van Oostende binnen.

In 1920 verliet de „Boula Matari” onze haven naar Belgische Congo, maar ditmaal werd het een totale mislukking en op 18 mei 1922 kwam het schip terug om weinig later in Frankrijk verkocht te worden.



De O.130 „Jacqueline” die de eerste visserij in Belgisch Kongo verrichtte.

In augustus 1951 werd een nieuwe maatschappij, de „Société de Pêche Maritime du Congo” tot stand gebracht om de visserij op de zuid-west kust van Afrika te hervatten en ook hier traden Commandant Goor en kapitein Arsène Blondé adviserend op.

Deze onderneming, met Matadi als uitrustingshaven, is nu bezig een succes te worden. Immers waar aanvankelijk met één vaartuig gestart werd, zijn thans 4 te Oostende gebouwde trawlers, op de visgronden ten noorden van de Walvisbaai bedrijvig. Het zijn namelijk de O.139 „Noordende I”, de O.320 „Noordende II”, de O.311 „Victor Billiet” en de O.322 „René Goeman”.

Het nieuwe visserijdok

Met het oog op de Conventie van augustus 1912 werden onmiddellijk na de eerste wereldoorlog de plannen en lastenkollier van een nieuwe vissershaven opgemaakt en reeds in 1921 greep de openbare aanbesteding plaats. De werken werden in 1922 aangevangen, terwijl de aanbesteding van de nieuwe vismijn in 1928 doorging. Eindelijk werd op 14 september 1934 de vissershaven ingehuldigd en ter beschikking gesteld van het bedrijf, na talrijke moeilijkheden van technische aard, die het vertrouwen van de reders en handelaars diep geschokt hadden, en waardoor de voltooiing van dit werk grotelijks vertraagd werd.

Wat later in 1936, werd het Brandarisdok gedempt; dit was in het jaar 1900 gegraven en verwezenlijkte de aansluiting van het eerste handelsdok met de afleidingsvaart die reeds in 1820 gegraven werd. Het Brandarisdok diende hoofdzakelijk voor het meren der opliggende of tijdelijk niet varende

(wordt vervolgd)