

door Roger JANSOONE

9. HET HEROPSTARTEN VAN DE VISSERIJ

Met ingang van 22 oktober 1914 werd door de bezetter iedere vorm van visserij verboden, en dit was één van de eerste in een lange reeks van verbodsmaatregelen. Overigens was, vanuit het standpunt van de Duitsers, deze maatregel nogal begrijpelijk, en dit om evidente redenen die uiteraard op de visvangst als dusdanig geen betrekking hadden. Tevens waren zij bijzonder waakzaam ten aanzien van vissersvaartuigen die eventueel de haven nog wilden binnenlopen na de bezetting van Oostende. Zij waren eigenlijk zeer achterdochtig tegenover al wat nog vanuit het zeegat opdaagde, zodat zij bij het minste vermoeden van onraad overgingen tot beschieting.

Aldus is het geval bekend van een stoomtreiler die op 3 maart 1915 kwam aangevaren vanuit oostelijke richting en die, aangekomen ter hoogte van de havengeul, plots begon te zwenken en ging opstomen naar volle zee. Voor de Duitsers was dit voldoende om onmiddellijk in actie te treden met de kanonnen van de kustbatterij die zij intussen alhier hadden opgesteld. De hevige beschieting was dadelijk raak, want de boot begon te zinken en poogde nog de havengeul te bereiken. Doch ter hoogte van de kop van het westerstaketsel verdween hij volledig onder water. De Duitsers snelden ter hulp en konden alle bemanningsleden oppikken. De schipper was zwaar gekwetst aan het hoofd, een bemanningslid was licht gewond en de overigen waren ongedeerd. Het bleek hier te gaan om een treiler uit Boulogne, de B.142, die – naar vernomen werd vanuit de Kommandantur – geladen was met cement en tot opdracht had de ingang van de havengeul te versperren door zich tot zinken te laten brengen. Merkwaardig is wel dat, luidens de officiële versie dd. 04.03.1915 van het Oberkommando des Heeres het hier ging om een Franse stoomboot, geladen met munitie die bestemd was voor Nieuwpoort, en die, ingevolge een vergissing van de dronken bemanning, Oostende wou binnenvaren, bijgevolg beschoten werd en tot zinken werd gebracht.

Dit incident, tijdens een oorlog op zichzelf vrij onbelangrijk, was echter wel kenschetsend voor de omstandigheden waarin zou kunnen gedacht worden aan het heropstarten van de zeevisserij. En dit was niet zo denkbeeldig, al was het maar omwille van het feit dat de bonte verzameling van achtergebleven sloepen en scheepjes uiteindelijk wel wat omvangrijker was dan aanvankelijk kon vermoed worden, nl. in totaal 33 vaartuigen, weliswaar merendeels slechts garnaalsloepen (de “schiptjes”) en garnaalbootjes, maar toch voldoende in aantal en zeewaardig om het uitoefenen van althans toch de kustvisserij opnieuw te organiseren.

Door de toevloed van badgasten tijdens de “Belle Epoque” was er in Oostende en ook in de andere badplaatsen een steeds maar stijgende vraag naar garnaal ontstaan, met als gevolg een aanzienlijke uitbreiding van de vloot van kleine kustvissers. Het kleinste type was het garnaalbootje (“geirnaosbootje”), met het kenmerkend vierhoekig razeil en een tweekoppige bemanning, open bootjes in klinkwerk vervaardigd, doorgaans groen geverfd met de bovenste plank in het zwart. Verder dan drie mijl waagden zij zich nooit in zee. De vangst werd niet gekookt aan boord (daarvoor konden die kleine bootjes trouwens ook niet worden ingericht). Om “levende vers” aan wal te worden gebracht, werd de garnaal in een net gestopt dat buiten boord in het zeewater bleef hangen.

Doch van groter belang voor de aanvoer van garnaal waren de garnaalsloepen, in Oostende “schiptje” of “sloep” genoemd. Deze sierlijke en gestroomlijnde sloepen – vrucht van eeuwenlange Oostendse scheepsbouwkunst – waren, ofschoon klein van omvang, bijzonder zeewaardig, snel en hanteerbaar. Schipper en bemanning moesten wel ervaren zeilers zijn. Bij zwaar weer en felle wind moest zeil geminderd worden door het strijken van het topzeil en

desnoods door het inhalen van de kluiver, waarna de sloep dan nog enkel bleef varen op zijn grootzeil en zijn stagzeil. Bij stormweer kon de schipper zich soms ertoe verplicht zien het grootzeil te “reven”, dit door de gaffel een eind te laten zakken (om daarna het zeil weer aan te spannen, werd de onderste rand opgebonden door middel van de reeftouwen die bevestigd waren aan de reefband).

Deze nogal technische beschrijving van een verdwenen zeilvaart is binnen het bestek van deze studie wel van enig belang, heel eenvoudig omdat precies met een dergelijk, zeer bescheiden vlootbestand de zeevisserij opnieuw zou moeten kunnen opgestart worden, en dit ook in minder goede weersomstandigheden.

Volledigheidshalve hier ook nog een beknopte technische toelichting aangaande de grotere zeilsloepen. Zoals hoger aangestipt, waren deze vissersvaartuigen in september en oktober 1914 vrijwel allen uitgeweken naar het buitenland (vooral naar Frankrijk, meer bepaald in Dieppe, terwijl de stoomtreilers de wijk hadden genomen naar Engeland, vooral in Milford Haven). Door diverse eerder toevallige omstandigheden waren toch nog een paar sloepen in Oostende achtergebleven.

De Oostendse één-mast-sloep had een stevige romp met bolle lijnen. Het was een bijzonder zeewaardig vaartuig, zeer geschikt voor de visserij op de verder gelegen visgronden. Gedurende vele decennia voldeed het volledig aan alle bedrijfsnoodwendigheden, zodat dit scheepstype al die jaren vrijwel geen wijziging diende te ondergaan. De buitenwand bestond uit dikke eiken planken die, in karveelwerk, op dubbele spanten gespijkerd waren.

Maar ook deze zeilsloep vereiste zeer veel behendigheid van de bemanning. Vooral de relatief grote afmetingen van het grootzeil maakten het zeilen soms erg moeilijk en zelfs gevaarlijk. Om die reden werden er uiteindelijk ook sloepen gebouwd die werden voorzien van twee masten, de zogenaamde “dandy” (een verbastering van Dundee, de Schotse haven waar dit model oorspronkelijk gebouwd werd).

Tenslotte werden, vanaf omstreeks 1870, in Oostende ook “platgat”-kotters gebouwd (naar een Engels model), langsgetuigde tweemasters met een spitse boeg en een overhangende spiegel (vandaar de benaming “platgat”, in tegenstelling tot de “rondgat”-sloepen). Het waren zeer vlugge zeilers, die echter bij zwaar weer veel water schepten, wat voor de bemanning aan dek niet zo prettig was.....

Deze bonte verzameling van sloepen en bootjes die in 1914 in Oostende waren achtergebleven, lagen eerst gedurende enkele maanden aan de keten langsheen de Visserskaai. Op 2 maart 1915 lieten de Duitsers alle vaartuigen overbrengen naar het dok van de Hangars. Daar werden ze opgeladen op wagens en vervolgens ondergebracht in de hangars. Het zag er dus niet naar uit, dat er tijdens de oorlog nog enige vorm van visserij zou kunnen of mogen bedreven worden. Het was dan ook in mineurstemming dat op Tweede Paasdag, nl. op 5 april 1915, de traditionele Vissersmis werd opgedragen. Ofschoon de meeste vissers, meestal samen met hun gezin, waren uitgeweken naar het buitenland, was er toch opvallend veel volk in de kerk. Zoals ieder jaar, werd de homilie gebracht door visserij-aalmoezenier “Paster Puupe”, maar er werden geen gedachtenisprentjes uitgereikt ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. Er was al evenmin de jaarlijkse optocht na de Vissersmis. En uiteraard ontbrak de “Masse en paaie”, dit is de jaarlijkse geldelijke afrekening met de reder. In die omstandigheden lag het anders zo bruisende visserskwartier er doods en stil te wachten op betere tijden.

Wie niet kon wachten op betere tijden, begon stiekem te vissen in het verlaten dok van de Cockerillboten. De vis bleek flink toe te bijten, en wel in die mate dat al vrij vlug visventers in de

straten hun waar voor een zacht prijsje gingen verkopen. Aldus ontstond een feitelijke toestand waar de Duitsers zich na enkele dagen reeds bij neerlegden (allicht vooral omdat zij ook wel zin hadden in wat verse vis). Bijgevolg werd toelating gegeven om te vissen langsheen het staketsel en de Cockerillkaai, en dit zowel tijdens de dag als 's nachts. Aan die "nachtvisserij" kwam echter spoedig (nl. op 8 mei 1915) een einde, na een nachtelijk incident met een Duitse schildwacht die op een vissersbootje geschoten had.

In ieder geval was met deze prille hervatting van de visvangst de kogel min of meer door de kerk. Aangemoedigd door deze vrij gunstige ontwikkeling, begon de burgemeester hierop met de Ortskommandant gesprekken aan te knopen met het oog op het heropstarten van de kustvisserij. Als resultaat hiervan werd uiteindelijk terzake toestemming verleend voor de 15 scheepjes van 1 à 4 BT (er waren er eigenlijk 16, maar de eigenaar van deze laatste viel bij de Kommandantur in ongenade toen bleek dat hij titularis was van een zeer zwaar strafregister).

Er mocht gevist worden tot net buiten de havengeul, maar er mocht niet gevaren worden westwaarts in de richting van het "Palace Hotel", om zich niet te laten opmerken door de geallieerde kustbatterijen aan het nabijgelegen front in Nieuwpoort.

Er werd ook overeengekomen dat de andere sloepen eveneens zouden mogen starten zodra de Duitsers zouden beschikken over een visserijwachtschip. Hiervoor had men het oog laten vallen op een motorbootje dat in het derde dok was achtergelaten door een uitgeweken persoon uit Luik. Dit bootje was vrij spoedig weer opgekalefaterd en zeewaardig gemaakt, zodat enkele dagen later ook de andere sloepen reeds konden uitvaren.

Wat betreft de verkoop van vis, dit mocht enkel gebeuren in de vismijn. Enigszins hinderlijk was wel het feit dat voor ieder vaartuig een "Schein" vereist was van zeer tijdelijke duur, en dat die "Schein" bovendien moest afkomstig zijn van de Oberkommandantur in Brugge.

Doch spijs die bureaucratische aanpak, was men al heel blij dat er opnieuw mocht gevist worden. Op 21 mei 1915 had vervolgens in de vismijn de eerste officiële verkoop plaats sedert de bezetting van Oostende op 15 oktober 1914. Het ging om de vangst van zes "schiptjes", al met al voor een totale bruto-besomming van 108 frank! Een zeer bescheiden begin, en om de vis enigszins te kunnen verdelen naar de behoeften van een modaal gezin, werd de vangst te koop aangeboden in dienovereenkomstige kleine hoeveelheden (bv. 2 grote tongen samen met 2 "slips").

Aldus begon ook de vismijndirectie weer op dreef te komen, onder leiding van vismijndirecteur SWAELS, bijgestaan door afroeper DE GRAEVE en de vismijnbedienden SIMON en VAN DE PUTTE. Aanvankelijk bleven de vangsten vrij gering omdat men niet veel verder dan de havengeul mocht vissen. Doch hierin zou spoedig een gunstige kentering optreden.

(wordt vervolgd)