

150 jaar Zeevisserij te Oostende.



door de h. J.H. KLAUSING

Oostende heeft als havenstad, in de loop der eeuwen veel te lijden gehad : oorlogen bezettingen, vernielingen door de legers en door de zee, economische en politieke moeilijkheden, enz...

Het zeevisserijbedrijf kende, tengevolge hiervan, hoogten en laagten, moeilijkheden en af en toe een bloeiperiode.

Bij het begin van dit geschiedkundig overzicht, anno 1800, beleven we opnieuw de zoveelste bezetting van vreemde legers en de zoveelste beschieting uit zee, die helaas niet de laatste zou zijn die onze goede stad gekend heeft.

De Fransen hadden ons land en onze stad veroverd, de Engelsen hadden het vooral op de Oostendse sleutelpositie gemunt en Commandant Muscar kon slechts ten koste van buitengewone inspanningen en taktiek de stad in handen houden.

Met de Franse overheersing kwam de Franse terreur over ons land. Jongelingen werden gedwongen ingelijfd in de Franse legers en onze vissers moesten dienst nemen bij de Franse oorlogsmarine te Brest. Tengevolge hiervan doken velen onder. De weinige vissers die nog in zee staken liepen dagelijks gevaar door Engelse oorlogsbodems opgepikt en meegevoerd te worden naar Engeland.

Dat het zeevisserijbedrijf hierdoor zeer achteruitging, is logisch. In 1803 bracht Napoleon een bezoek aan onze stad, maar de haven en de visserij interesseerden hem enkel in zoverre ze zijn plannen voor invasie in Engeland konden dienen.

1808 was een rampjaar voor onze stad : tengevolge van een tempeest braken de dijken door en gans de kuststreek tot Zeeland, stroomde onder. De haven verzandte : in 1810 kon men, bij laag water, te voet door de havengul wandelen.

In 1815, na de val van Napoleon, wordt ons land bij Holland ingelijfd. Veel wordt niet verwacht

van de nieuwe regering om haven en visserij nieuw leven in te blazen, omdat Nederland zelf grote havens bezit en een eigen visserijbedrijf heeft.

Toch worden op 23 Juni 1820 de handelsdoken ingehuldigd en worden premiën toegekend aan de visserij. De bedrijvigheid van onze vissers moet toegenomen zijn want we vernemen dat in 1827 door Oostendse vissers een dode walvis van 31 m. lengte op het strand gesleept wordt.

Hoe het met onze visserij gesteld was gedurende de Franse overheersing, hebben we niet nauwkeurig kunnen achterhalen, maar we kunnen er ons wel een gedacht over vormen wanneer we weten dat in 1787, 70 schuyten ofte buyzen Oostende als thuishaven hadden en dat in September 1830 bij de Belgische omwenteling er een dertigtal kleine vissersvaartuigjes waren.

Dat het niet goed ging in de visserij, bewijst onder andere het request van de Oostendse Handelskamer, in 1817, dat bij het Gemeentebestuur en de Regering om aandacht en bescherming voor dit bedrijf vroeg.

Ook op sociaal gebied was de toestand niet rooskleurig. In 1829 werd de «Voorzorgskas der Visschers» opgericht om de vissers te verzekeren tegen werkloosheid, ziekte en ongevallen. Deze kas werd in December 1850 bij Koninklijk Besluit erkend en bleef haar activiteit uitoefenen tot de laatste oorlog.

In 1836 deed de Oostendse Handelskamer, gesteund door het Gemeentebestuur, een oproep aan de regering om de zeevisserij te beschermen tegen de vreemde invoer van vis. Men vroeg radicale stopzetting van alle visinvoer. De regering antwoordde echter met het leggen van beschermende toltarieven die even effectief waren. En om dit bedrijf nog meer te helpen werden premiën toegekend die de heropleving moesten mogelijk maken.

In 1839 waren, tengevolge hiervan reeds 80 sloepen te Oostende. De vissershaven was toen in de kreek die nu nog bestaat rechtover het zeestation.

In 1842 telde de vloot 100 vaartuigen en waren er bovendien 6 grote schepen van 50 tot 60 T., terwijl de werven geen handen genoeg hadden om de nieuwbouw bij te houden.

De regeringsbescherming maakte het opnieuw mogelijk dat de visser uit zijn lastig en gevaarlijk beroep een menselijk loon kon halen. Dra beoefenen de Oostendse vissers alle takken der zeevisserij : zoute haringvisserij, verse visvangst met de korrestok waarvan ze in 1822 het gebruik hadden geleerd aan de Engelsman Cowley.

In 1836 werd een «Verzekeringsmaatschappij op de Vischboten» gesticht en in 1842 kwam een «Maatschappij voor Onderlinge Verzekering» van Visscherssloepen» tot stand.

Met Oostende, ontwikkelde de visserij zich

op de ganse kust, ziehier enkele cijfers over de gehele Belgische Zeevisserij :

1841 : 185 vaartuigen	5.265 Ton	1.108 vissers
1865 : 269 vaartuigen	10.158 Ton	1.646 vissers
1904 : 418 vaartuigen	18.810 Ton	2.021 vissers

Van 1840 tot 1858 kenden de Oostendse vissers rijke voorspoed, vooral de kolvaart (gezouten kabeljauw) leverde goede vangsten. Van 1843 tot 1867 bracht men jaarlijks gemiddeld 13.000 Tonnen aberdaan in onze haven.

De vaartuigen waren toen vooral eigendom van rederijen (kantoren): In 1850 waren 6 kantoren te Oostende gevestigd die samen 100 vaartuigen bezaten, één kantoor bezat zelfs 59 sloepen.

Tengevolge van de vrijhandelspolitiek werd het premiestelsel in 1865 opgeheven, de wet van 15 Mei 1870 schafte bovendien alle invoerrechten op vis af. Dit had de volledige ondergang van onze zoute kabeljauwvaart voor gevolg, men bouwde nog enkel kleine kustvaartuigen.

In 1880 oefenden nog 120 zeilsloepen de kolvaart uit, ze brachten dit jaar 7.800 aberdaan aan wal, doch jaarlijks daalde het aantal vaartuigen dat deelnam aan deze visserij. Toen in 1897 het Gemeentebestuur besloot, teneinde deze nijverheid te doen herleven, premiën toe te kennen aan het schip dat het meest tonnen aanbracht en het langst ter visserij uitbleef, waren er nog 46. In 1902 werd de

premie afgeschaft, er waren nog 6 vaartuigen in de vaart en in 1908 verdween deze visserij voor goed.

Paster Pype poogde in 1911 onze vissers opnieuw te interesseren aan de zoute kabeljauwvangst op de Lofodden, de eerste wereldoorlog zette een einde aan deze poging.

De uitbreiding van onze vloot miek het noodzakelijk de haveninstellingen aan te passen. In 1865 werden de vestingen der stad gesloopt en werd het huidige Montgommerydok gegraven dat in 1870 klaar was.

De ontwikkeling van de verse visvangst deed het Gemeentebestuur er toe besluiten een vismijn te bouwen, begonnen in 1877 werd het gebouw in Februari 1879 in gebruik genomen. De afmetingen van dit gebouw waren toen ruim voldoende. Het had echter één gebrek : dat het te ver afgelegen was van de loskade, dit gebrek kwam vooral uit bij de opkomst der stoomtreilers. Nog vele Oostendenaars kunnen zich de «cirk» en de «cinema» herinneren nabij de plaats waar thans de instellingen voor de Car-Ferry gelegen zijn.

Een Oostends stuurman kreeg in 1874 het gedacht de vangst in ijs te bewaren. De uitslag overtrof alle verwachtingen, dit gunstig resultaat deed menig visser besluiten de lastige en weinig lonende kolvaart stil te zetten en eveneens de vis in ijs te bewaren.

Hiermede werd een nieuwe periode van de zeevisserij ingeluid, die, dank zij het initiatief van onze reders, zou tot stand komen met toepassing van alle moderne uitvindingen.

Een merkwaardig figuur uit die tijd, die het tot op heden is gebleven, is de Heer John Bauwens. Deze afstammeling van de Oostendse redersfamilie, in 1663 door Roger Bauwens gesticht, was pas 18 jaar oud, in 1883, toen hij eigenaar werd van de zelfvissloop : Jacqueline O.55.

In April 1884 bracht hij de eerste stoomvisbak in de vaart. Het schip was in hout, had een lengte van 30.50 m. en een breedte van 6.10 m. met een diepgang van 13 voet en een machinevermogen van 40 pk. Het volgende jaar kwamen er nog 5 stoomboten bij.

Ondanks zijn hoge ouderdom is deze deken der visserij nog buitengewoon actief gebleven. De Pêcheries à Vapeur, in 1896 door hem opgericht, bracht dit jaar zijn 46e vaartuig de vierde «John» in de vaart, een meesterstuk op gebied van scheepsbouw en waarin de lange ervaring van deze reder tot een merkwaardig geheel is verwerkt.

Met Prins Albert rustte hij in 1907 de «Pionier», de eerste motorvisserssloop, uit. In 1898 namen zijn vaartuigen deel aan de Lofoddenvisserij. In 1907 deed hij, aan boord van de «Marcelle», proeven met een verkoelingssysteem voor het bewaren der vangst. In hetzelfde jaar voerden de vaartuigen van de Pêcheries à Vapeur de rederijvlag en

Télégrammes : Téléphones :
FREYLOO 722.01 - 732.45

Agence Maritime

A. Freyman & Van Loo

S.P.R.L.

Anvers	-o-	Bruxelles
Courtrai	-o-	Melsbroek

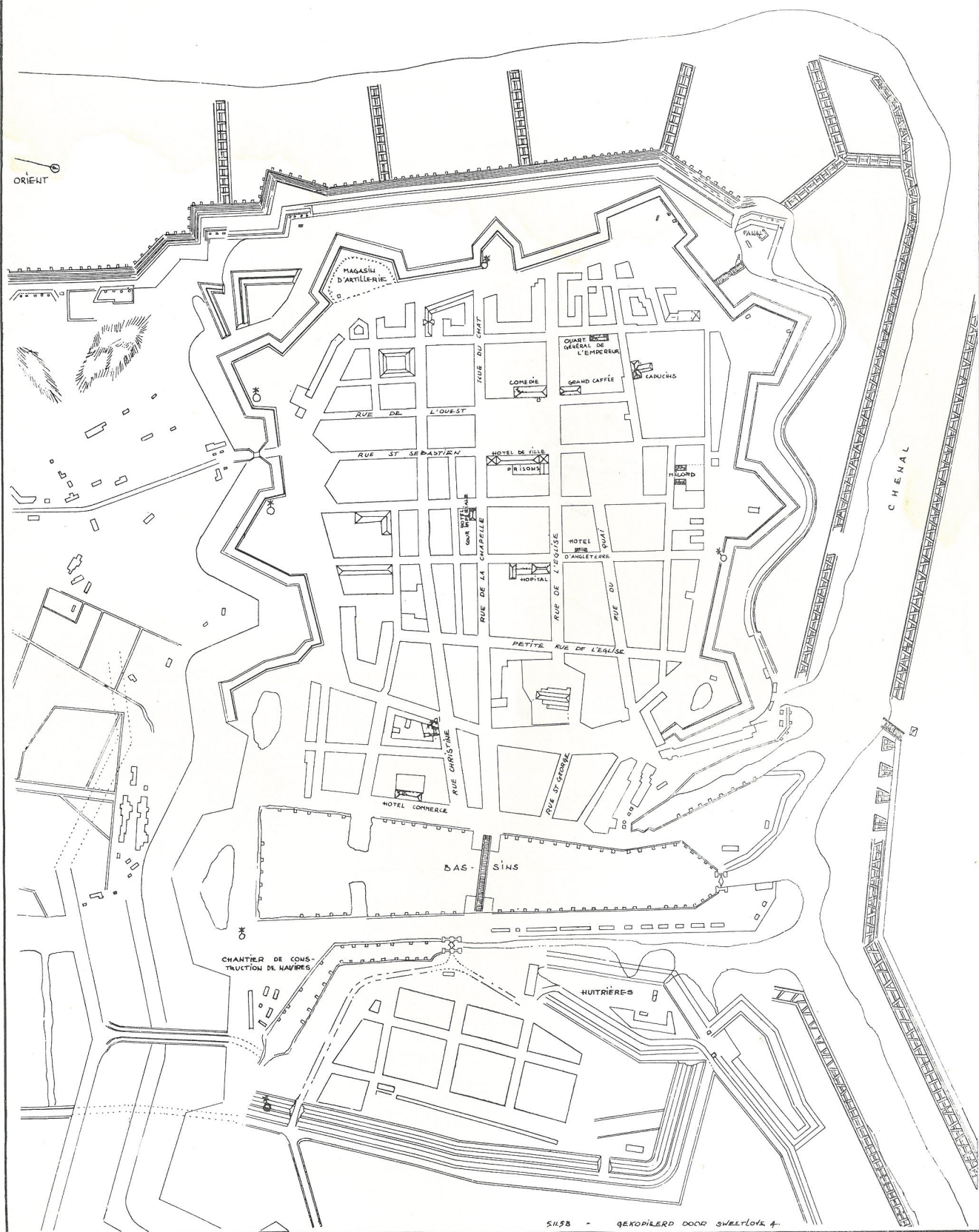
Courtiers de Navires-Affreteurs
Transports Internationaux
Assurances Entreposage
Agents en Douane

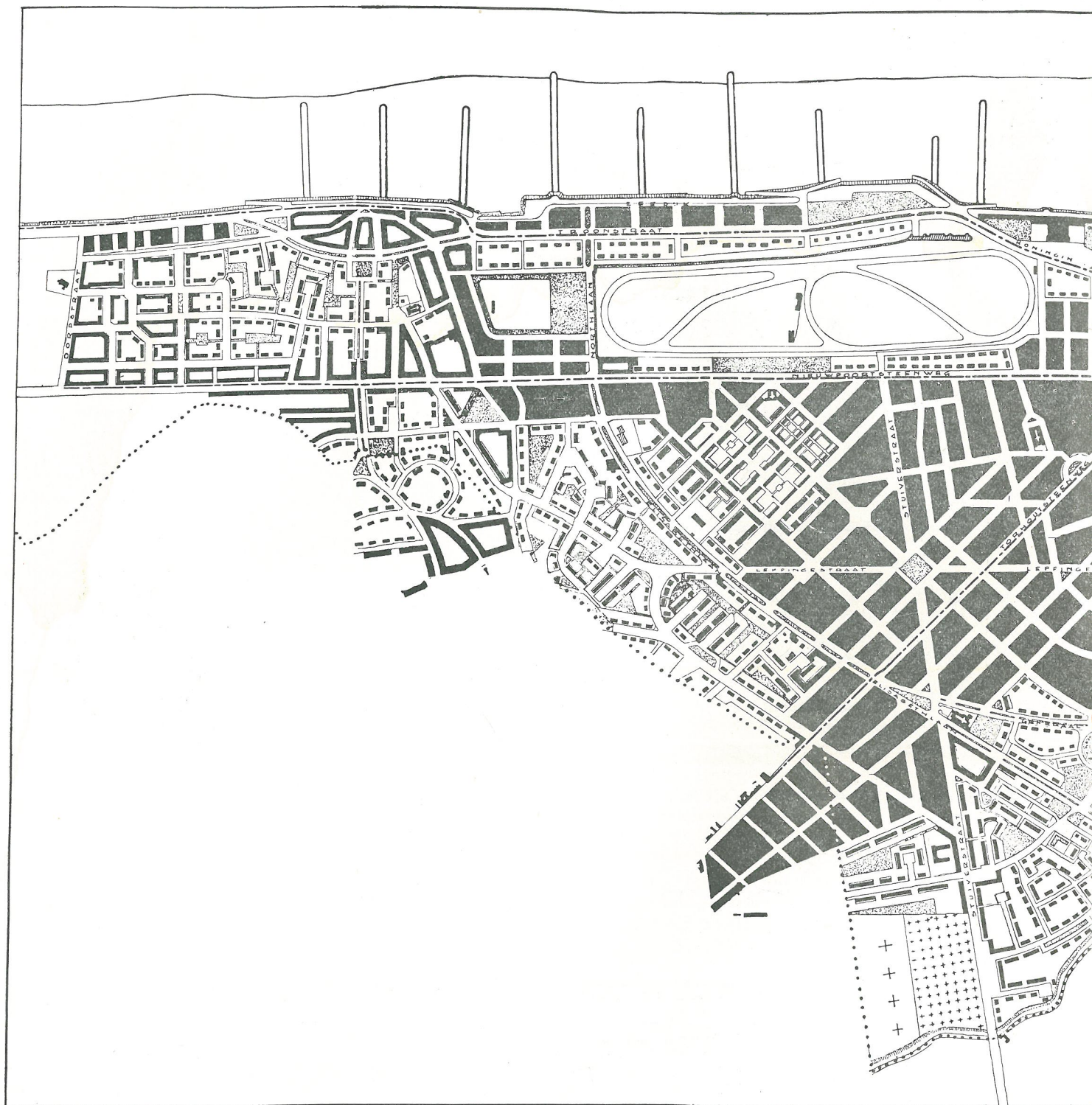
SERVICE JOURNALIER DE
MARCHANDISES

BELGIQUE - ANGLETERRE
et vice-versa

TOUS TRANSPORTS

OSTENDE 1803





UITBREIDING VAN HET
GRONDGEBIED OOSTENDE

Jaar 1835 :	260 Ha.
Jaar 1877 :	480 Ha.
Jaar 1896 :	565 Ha.
Jaar 1897 :	715 Ha.
Jaar 1899 :	1135 Ha.
Jaar 1900 :	1230 Ha.
Jaar 1931 :	1250 Ha.

AANTAL
INWONERS

1803	8.000
1850	16.000
1900	38.000
1953	53.000

AANTAL
WOONHUIZEN

1883	2.100
1890	3.000
1900	5.600
1910	6.000
1920	6.200
1930	8.000
1939	9.800
1943	8.000
1953	9.900



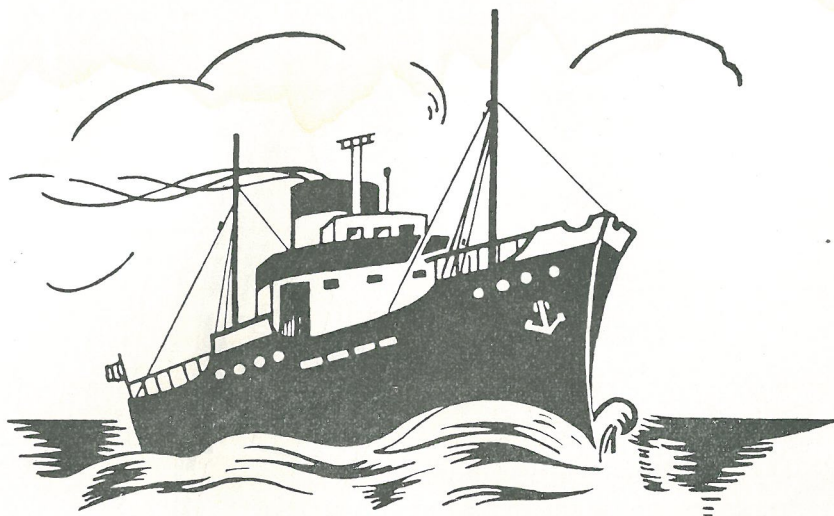
VERLIES VAN GEBOUWEN GEDURENDE 1940-1944

Aantal vernielde woningen	551
Aantal vernielde andere private gebouwen	111
Aantal vernielde officiële gebouwen	21
Aantal zwaar beschadigde woningen	1103
Aantal zwaar beschadigde andere private gebouwen	211
Aantal zwaar beschadigde officiële gebouwen	42
TOTAAL : 2039	

HEROPBOUW VAN WONINGEN SEDERT DE OORLOG

Aantal heropgebouwde woningen	277
Aantal herstelde woningen	920
TOTAAL : 1197	

Ligne John Cockerill **OOSTENDE (A. P.)**



Pour vos transports maritimes

Ostende-Londres

RAPIDITE

REGULARITE

SECURITE

Pour tous renseignements s'adresser à

S.A. JOHN COCKERILL

Ostende-Avant-Port

Tél. 710.06

Anvers- 5, Canal au Sucre

Tél. 33.58.65 (5 lignes)

Londres- Ibex House - Minorities - E. C. 3 Tel. Royal 1166

onze nationale driekleur op alle visgronden : van Marokko tot de Witte Zee.

In 1913 was hij de eerste om zijn vaartuigen uit te rusten met draadloze telegrafie, hetzelfde jaar begon hij de visserij in de Egeïsche zee en in 1914 de visvangst aan de monding van de Congostroom.

Samen met Prins Albert stichtte hij het Koninklijk Werk van de Ibis, voor de opleiding van visserswezen.

In 1894 leerden onze vissers vis vangen met het bordentreil, uitgedacht door de heer Herder uit Aberdeen.

Al deze technische verbeteringen en de groei en uitbreiding van de vloot brachten mede dat de toenmalige haven en vismijn veel te klein werd.

Dit bracht voor de reders een nutteloze verhoging van de uitbatingskosten bij, terwijl de vis in niet al te hygiënische voorwaarden verkocht en verhandeld moest worden. De reders drongen, samen met de Kamer van Koophandel, aan op ruimere en moderner instellingen. In 1907 werd het plan opge maakt om ten Oosten van de haven een nieuwe haven en de visserijinstellingen in te richten. Door de Conventie van 1912 werd de Staat verplicht deze werken uit te voeren, doch de oorlog kwam de uitwerking van de plannen verhinderen.

In 1913 telde onze haven 225 grote vissers-sloepen en 158 kleine en werd er jaarlijks voor meer van 6 miljoen frank verse vis verkocht. Een groot gedeelte van deze aanvoer werd uitgevoerd naar Frankrijk, Elzas-Lotharingen, Italië, Duitsland, Zwitserland en zelfs Rusland.

Toen kwam de oorlog. De grootste vaartuigen vluchtten naar Engeland of Frankrijk, enkel de kleinste bleven en oefenden, met toelating van de bezetter, in de onmiddellijke nabijheid van de haven, een onbeduidende visvangst uit.

De vloot kwam deerlijk gehavend terug na 1918, er waren veel kleine vaartuigen, doch de grootste waren verdwenen. De heropbouw van de vloot zou pas ernstig kunnen beginnen nadat door tussenkomst van de heer H. Baels, een wet voor oorlogsschade op de vissersvaartuigen gestemd werd (28-7-1922). Deze wet, samen met de ontwikkeling van de motor, miek het mogelijk dat ons visserijbedrijf uitgroeide tot het modernste ter wereld.

Wel werden in 1907, door Paster Pype, proeven gedaan om de motor aan boord van vissersvaartuigen toe te passen, deze moesten mislukken bij gebrek aan geschoold personeel. Pas na 1918, toen in de opleiding van motoristen voorzien was, ontwikkelde de motor zich geweldig en verdrong eerst het zeil en later de stoom.

Een beeld van deze ontwikkeling geeft ons volgende statistiek van de Oostendse vissersvloot.

Jaar	Zeil-	Stoom-	Motorvaartuigen
1920	95	33	7
1921	124	39	7
1922	136	41	14
1923	136	43	30
1924	128	42	74
1925	83	49	112
1926	47	56	150
1927	38	56	168
1928	20	56	195
1929	7	50	218
1935	---	20	250

een twintigtal open boten met of zonder motor

In 1935 was de motorvloot ingedeeld als volgt :

131 vaartuigen met motor van minder dan 150 pk.
48 met motor van 150 pk. 25 met motor van 180 pk.
en 46 met motor van 200 tot 300 pk.

Dit waren de jaren dat talrijke vooruitstrevende reders uit De Panne onze haven als thuishaven verkozen voor hun vaartuigen. moderne vaartuigen lieten bouwen en hierdoor bijdroegen tot de bloei van onze visserij.

De opbrengst van de verkoop van verse vis steeg van 1920 tot 1929 van 23 miljoen fr. tot 58 miljoen fr.

Intussen werden de plannen voor de bouw van nieuwe vissersinstellingen opnieuw ter hand genomen. In Juni 1921 keurde Minister Anseele het lastenkohier goed voor het graven van de dok dat in December 1921 reeds in aanbesteding werd gegeven. Na het dok, werd in 1928 door Minister Baels het lastenboek goedgekeurd voor de vismijn. De werken werden in 1929 aangevangen en op 15 September 1934 werden de nieuwe instellingen plechtig ingehuldigd.

Jaarlijks steeg de aanvoer van verse vis. Ter vergelijking geven we drie merkwaardige getallen :

1931 : 14.000.000 kgr. voor 51.000.000 fr.

1935 : 20.000.000 kgr. voor 70.000.000 fr.

1952 : 36.500.000 kgr. voor 318.000.000 fr.

Oostende werd de belangrijkste tongenmarkt van Europa, de aanvoer bedroeg :

1929 445.000 kgr.

1930 1.861.670 kgr.

1953 4.093.000 kgr.

De ontwikkeling van de motor bracht veel bij voor de verbetering van de haringvisserij. We beschikken, spijtig genoeg, niet over volledige cijfers, maar volgende getallen geven toch een duidelijk idee van het belang van deze visserij voor onze stad en hoe het gegroeid is :

1927 : 131.463 fr.

1928 : 4.074.260 fr.

1929 : 11.605.255 fr.

1930 : 16.998.754 fr.

1931 : 18.000.000 kgr.

1935 : 12.000.000 kgr.

1953 : 13.400.000 kgr.

De oorlog 1940 zette opnieuw de bedrijvigheid stop van het grootste gedeelte van onze vloot. Het kleine gedeelte dat hier gebleven was oefende een drukke visserij uit en hielp in grote mate mede tot de bevoorrading van de bevolking van stad en land.

Na de bevrijding werd druk gewerkt aan de heropbouw van vloot en vissershaven. De V.O.Z.O.R. wet, hoewel een zware financiële last voor de rederijen, miek het toch mogelijk dat, gedurende de boomperiode, onmiddellijk na de bevrijding, onze vloot spoedig kon herbouwd en gemoderniseerd worden.

Het bleef echter niet duren en sinds 1947 kende het bedrijf een ernstige inzinking, tegenvolgende van de algemene economische toestand. Vissersvaartuigen werden verkocht of weken uit, nochtans houden onze reders koppig vol en pogen door modernisatie het hoofd boven water te houden.

Oostende is de voornaamste haven gebleven van de kust, dit bewijzen volgende aanvoercijfers over het jaar 1952 :

BODEMVIS : 36.505 T. voor 317.870.000 fr. of 85 t.h. van de Belgische totale aanvoer.

PELAGISCHE VIS (haring vooral) 14.715 T. voor 46.619.000 fr. of 94 t.h. van de Belgische totale aanvoer.

SCHAALDIEREN (garnaal vooral) 1.360 T. voor 18.866.000 fr. of 42 t.h. van de Belgische totale aanvoer.

De totale aanvoer te Oostende : 52.805 T. voor 383.355.000 fr., bedroeg 85 t.h. van de hoeveelheid en 76 t.h. van de waarde van de totale Belgische visaanvoer.

De vloot bestaat uit volgende eenheden : (statistieken einde 1952)

(1) van de totale Belgische visserijvloot.

	1952	1945	(1)
Kusttreilers (80-116 pk)	11	26	15%
Garnaalvangers (- 80 pk)	61	110	38%
Middenslagtreilers (120-235 pk)	65	41	54%
Kleine diepzeetreibers (240-336 pk)	40	10	82%
Middenslag diepzeetreibers (350-450 pk)	11	--	92%
Grote diepzeetreibers			
motor tot 750 pk	2	--	100%
stoom tot 880 pk	6	1	100%
Totaal vaartuigen	196	188	46%

Sinds enkele weken is de O.316, die terecht als het schoonste, modernste en snelste vissersvaartuig ter wereld mag genoemd worden, eigendom van de Zeevisserij- en Handelsmaatschappij, te Oostende in de vaart.



CONDITIONNEURS D'HUILE
POUR TOUS MOTEURS
ELEMENTS DE RECHANGE
POUR FILTRES EXISTANTS

Augmentez la durée de vos moteurs

en éliminant :

LES ACIDES
LES ABRASIFS
LES CORROSIFS
LES GOUDRONS, etc...

WINSLOW
OIL CONDITIONER

le filtre qui **conditionne** l'huile de lubrification

DISTRIBUTEUR GENERAL

CHANTIERS SEGHERS
QUAI DU SLIPWAY, 4 — OSTENDE

AGENCES DANS TOUTES LES PROVINCES

De kostprijzen van vissersvaartuigen zijn, tengevolge van de modernisatie en de levensduurte zeer gestegen, hieronder volgt een vergelijkende tabel van de waarde van vissersvaartuigen met volledige uitrusting :

	voor 1914	1919	1953
Stoomboot	180.000	600.000	12.800.000
Motorboot	35.000	75.000	400.000
			tot 8 mill.
			volgens
			grootte
Zeilsloep	26.000	50.000	(1)
Schipje	6.000	25.000	(1)
Open garnaalboot	700	4.000	(1)

(1) Niet meer bestaande types van vissersvaartuigen
BESLUIT :

In de 150 jaar geschiedenis van ons zeevisserijbedrijf zien we telkens dezelfde terugkerende moeilijkheden : strijd tegen de ingevoerde vis. Dit was zo in de 18e eeuw, waar het Staatsbestuur gelukkig beschermende toltarieven wist te heffen, dit was zo in de jaren onmiddellijk voor de eerste wereldoorlog, toen de bloeiende visnijverheid talrijke buitenlandse vaartuigen te Oostende aanlokte, dit was zo in de periode tussen de twee wereldoorlogen.

Dit is vooral nu waar, nu tengevolge van talrijke economische en sociale factoren en niettegenstaande de modernisatie van onze vloot, onze reders met de zwaarste uitbatingkosten van Europa te kampen hebben.

Dit vraagstuk is thans vooral verscherpt door de onverantwoorde Benelux-unie, die de aan veel lager kostprijs bekomen Nederlandse vis vrij op onze markt laat stromen.

De lastige uitbating komt vooral door de ongeregelde invoer, tengevolge waarvan de marktprijzen zeer onstandvastig zijn en de prijzen van de vis niet in verhouding blijven tot de stijgende uitbatingkosten.

Oostende heeft als vissershaven een faam veroverd in Europa. Door kwaliteitsverbetering moet

deze faam behouden worden. Een betere prijs aan de bron moet het mogelijk maken de inspanningen van onze reders te belonen en het lastige werk van onze vissers naar behoren te vergoeden.

Dit speelt vooral een rol bij de verhoging van het visverbruik in ons land. Boven de uitvoer, die vooral toevallig is en aan velerlei invloeden onderhevig, moet het binnenlands visverbruik opgedreven. Oostende als badstad en als toeristisch aantrekkingspunt kan hieraan veel verhelpen : hotels en restaurants zouden als specialiteit eenvoudige maar lekkere visschotels aan lage prijs moeten opdien en de toeristen zouden meer en meer de weg moeten getoond worden naar de grootste en modernste vismijn van Europa die, spijtig genoeg, niet voldoende gekend is, zelfs niet bij vele stadsgenoten.

Aldus kunnen toerisme en zeevisserij, de twee pilaren waarop onze stad economisch en sociaal steunt, elkaar aanvullen, tot bloei en welvaart van onze goede, oude stede.

12 NOVEMBER 1953

Jos. H. KLAUSING

Secretaris van het

Verbond der Belgische Zeevisserij

BIBLIOGRAFIE

E. BARTHOLENS : «La côte Belge».

V. FOUTRY : «Enkele merkwaardige bladzijden uit de geschiedenis der stad Oostende».

FRANS BLY : «Onze Zeilvischsloepen».

A. DE BURBURE : «Deux dynasties d'hommes de mer» (Wandelaer et Sur l'Eau No 300)

BROCHURES : «Een eeuw Zeevisserij te Oostende» - «De haven van Oostende».

LODEWIJK DE RAET : «Vlaanderens Economische Ontwikkeling».

J. H. KLAUSING : «Die Belgische Hochseefischerei und der Hafen von Ostende» - «Een nijverheid vecht voor haar bestaan» - «Het Zeevisserijbedrijf en de werkverruiming in West-Vlaanderen».

De handelshaven van Oostende door R. Vancraeynest, Lic. Wet.

Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Handelskamer van het arrondissement Oostende, is het wel belangwekkend een blik te werpen op het verleden van onze handelshaven, op de tussenkomsten van de Handelskamer in de groei en de bloei van de handelshaven en op de maatregelen die door deze laatste getroffen werden in periodes van verslapping van de activiteit. We zien ons door de beperkte plaatsruimte verplicht bij de grote trekken te blijven en niet al te zeer over detailkwesties uit te weiden. Als we de verslagen van de Handelska-

mer doorbladeren, dan treft het ons hoe zeer onze voorgangers begaan waren met het lot van de handelshaven, hoe zij van nabij de scheepvaartbeweging en de goederenbeweging volgden en zich hierbij niet beperkten tot het publiceren van enkele blote statistische gegevens, maar de redens trachtten op te sporen van de minste achteruitgang in de bedrijvigheid. Het staat vast : zij begrepen ten volle de betekenis van een goed uitgeruste handelshaven voor de stad Oostende en zijn inwoners en zij lieten dan ook geen middelen onverlet om dit doel te berei-