

VAN "CIERK" TOT "MIENE" DE GESCHIEDENIS VAN DE OOSTENDSE VISMIJN

De komst van de Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) van UNESCO, het Provinciaal Ankerpunt Kust (PAK) en de Afdeling Scheepvaart-begeleiding van het Vlaams Gewest naar Oostende, én het feit dat de Oostendse vismijn (of toch een deel ervan) een nieuw leven heeft gevonden als wetenschaps- en dienstencentrum, vormen een ideale gelegenheid om terug te blikken op de geschiedenis van de Oostendse vismijnen. We schrijven wel degelijk vismijnen, in het meervoud, want de huidige vismijn is reeds de vierde die Oostende in de loop van zijn bestaan heeft gekend. Maar vooraleer we de eerste vismijn of "cierk" bezoeken, nemen we jullie mee op een historische verkenningstocht door het 19^e eeuwse Oostende.

De Oostendse haven op het einde van de 19e eeuw

Algemene situering

We beginnen ons verhaal zo'n 120 jaar geleden, op het hoogtepunt van de "Belle Époque". De haven van Oostende zag er in die tijd heel anders uit dan nu (zie stadsplan pag. 13). Aan de westkant van de havengeul, langs de Visserkaai, bevond zich het Schuuldok (nu Montgomerydok) – een getijdendok waar de Oostendse vissersvloot een veilig onderkomen vonden. De vissersvloot bestond toen nog grotendeels uit zeilvaartuigen: één- en tweemastsloepen, smacks, dandy-cutters en open schovers. Rond 1900 telde de Oostendse vloot zo'n 200 zeilvaartuigen, kleinere exemplaren zoals de schovers niet meegeteld.

Iets verderop, langs de huidige Vindictivelaan, waren er drie Handelsdokken, die via een sluis ter hoogte van het Maritiem Station rechtstreeks in verbinding stonden met de havengeul. Ter hoogte van het Maritiem Station liep landinwaarts het Afleidingskanaal, dat zorgde voor de afwatering van het Kanaal Brugge-Oostende. Langs het Afleidingskanaal lag eertijds het Oostendse slachthuis (op de plaats waar nu de Post staat), wat verklaart waarom de straat vóór het postgebouw nog steeds Slachthuiskaai heet, ook al is er van een kaai al lang geen sprake meer.

Rechterover het Maritiem Station was er, naast de sluis, een doodlopende inham (de Dode Kreek), waar grotere vissersvaartuigen konden aanmeren.



Het Schuuldok en de Visserkaai (omstreeks 1925). Het gebouwtje met puntdak op de achtergrond is de Reddingsdienst (ook wel de "permerensje" genoemd). Bemerkt de boomkorren op de reling van de vaartuigen op de voorgrond. De boomkor was het meest courante bodemvstuig op de zeilsloepen. Het is pas met de komst van de stoomtreilers dat bodemvstuig met planken of scheerborden zijn intrede deed (uitgave Albert, no. 150)



Een tweemastsloep (de O-187), een zgn. schipje (de O-6) en enkele open schovers aan de ingang van het Schuuldok (omstreeks 1910). De heuvel op de achtergrond is het militair bolwerk van de Halve Maan (uitgave Star - De Graeve, no. 735-2333)



Open schovers en Tilbury-boten in de Dode Kreek (omstreeks 1910). Het witte gebouw op de achtergrond is de oude vismijn, met z'n twee vierkante torens die uitkeken op de havengeul. De Tilbury-boten van de Cockerill Line verzorgden dagelijks een snelle goederenverbinding tussen Oostende en Tilbury a/d Thames (uitgave Préaux Frères, no. 51)



Panoramisch zicht op het Eerste Handelsdok, richting Kapellebrug en Tweede Handelsdok (omstreeks 1900). Uiterst rechts, de sluis die het Eerste Handelsdok met de havengeul verbond. Het gebouw met het spitse torentje is het Zeevaartcommissariaat (ook "pilotage" genoemd), dat ooit nog onderdak bood aan het Zeewetenschappelijk Instituut (ZWI) (uitgave V.G.)

De Dode Kreek was een vergaarbak voor allerhande drijvend afval en had de veelzeggende bijnaam "stroentdok". Aan de overzijde van de sluis, op de hoek van het Petrus en Paulusplein bevond zich het Waterhuis, waar vissers- en handelsschepen zich, lang vóór de stad van leidingwater was voorzien, met tonnen drinkwater konden bevoorraden. Het Waterhuis werd in 1632 gebouwd, en is daarmee één van de oudste nog bestaande gebouwen in Oostende (het is nu een brasserie).

De drie Handelsdokken

De Handelsdokken dateren uit de 18^e eeuw en werden gegraven in de periode dat Maria-Theresia van Oostenrijk en haar zoon Jozef II de plak zwaaiden over de Nederlanden. Bij de aanleg van de dokken maakte men handig gebruik van het bestaande tracé van de vroegere stadswallen en van één van de getijdengeulen die deel uitmaakten van het krekensysteem ten zuiden van de stad. Op de vrijgekomen en geëffende gronden buiten de dokken ontstond een nieuwe wijk, het Hazegras, waar zich later o.m. diverse oesterkwekerijen (Oesterbankstraat) en lijndraaijerijen (Lijndraaiersstraat) vestigden. De herinnering aan de uitbreidingswerken leeft nog voort in de Jozef II Straat, en oorspronkelijk heette de Vindictivelaan overigens Quai de l'Empéreur of Keizerskaai, ter ere van de adellijke opdrachtgever. Pikant detail: op het einde van het Oostenrijks bewind werd de Jozef II Straat, als reactie op de vrijzinnige levensvisie van de vorst, tot Sint-Jozefstraat herdoopt, maar in 1858 besliste de gemeenteraad om de oorspronkelijke benaming terug in te voeren.

In het Eerste Handelsdok meerden o.m. nitraatschepen en Noorse ijschepen aan, die hun vracht losten aan de pakhuisen langs de kade, op de plaats waar nu het Koninklijk Technisch Atheneum 1 staat

(in Oostende beter bekend als "de hotelschool"). In die tijd bestonden nog geen koelkasten of ijsmachines, en dus werd ijs in grote blokken uit het hoge Noorden aangevoerd en in ijskelders bewaard. Later, toen de stoomschepen hun intrede deden in de visserij, fungeerde het Eerste Handelsdok ook als lig- en losplaats voor de stoomtreilers.

Langs het Tweede Handelsdok stond vroeger het Reizigersstation. Oostende had toen twee spoorwegstations: een maritiem station (ook wel "zeestatie" genoemd) dat de maalboten bediende, en een reizigersstation. Het Reizigersstation, dat met zijn 40 m hoge toren het Hazegras domineerde, werd in 1882 gebouwd, ter vervanging van een eerdere versie, daterend uit 1844. De rechtstreekse spoorverbinding met Brussel (aangelegd in 1838, nauwelijks drie jaar na de eerste proefrit met een stoomtrein op Belgische bodem) droeg in aanzienlijke mate bij tot het succes van Oostende als badplaats vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw. Via de Kapellebrug, de

Kapellestraat en de Vlaanderenstraat, konden de treinreizigers vlot het centrum van de stad, het Kursaal en de chique hotels op de zeedijk bereiken. Het Reizigersstation raakte na de Tweede Wereldoorlog in onbruik en werd uiteindelijk in 1956 afgebroken. Op het einde van de jaren 1960 verrees op de vrijgekomen ruimte een supermarkt.

Rond het Derde Handelsdok (het laatste en meest landinwaartse in de rij) waren er tal van scheepswerven, die eerst houten en later ook stalen vissersvaartuigen bouwden. Tot de bekendste behoorden o.m. de werven Deney, Deweert, Hamman, Loy, Orlandini en Panesi. Het Derde Handelsdok werd na de Tweede Wereldoorlog gedempt, nota bene met het puin van het oude Kursaal, dat in 1941-42 door de Duitse bezettingstroepen was gesloopt om plaats te maken voor de "Atlantikwal". Op de plaats van het vroegere Derde Handelsdok staat nu het stadhuis van Oostende.



Het Reizigersstation aan het Tweede Handelsdok (omstreeks 1905). De brug rechts op de foto is de Kapellebrug, in die tijd de belangrijkste toegang tot het centrum van de stad. De platbodems op de voorgrond zijn de zgn. "barges", die instonden voor het vervoer van goederen naar het hinterland, via het Afleidingskanaal en de "Brugse Vaart" (het Kanaal Brugse-Oostende) (uitgever onbekend)



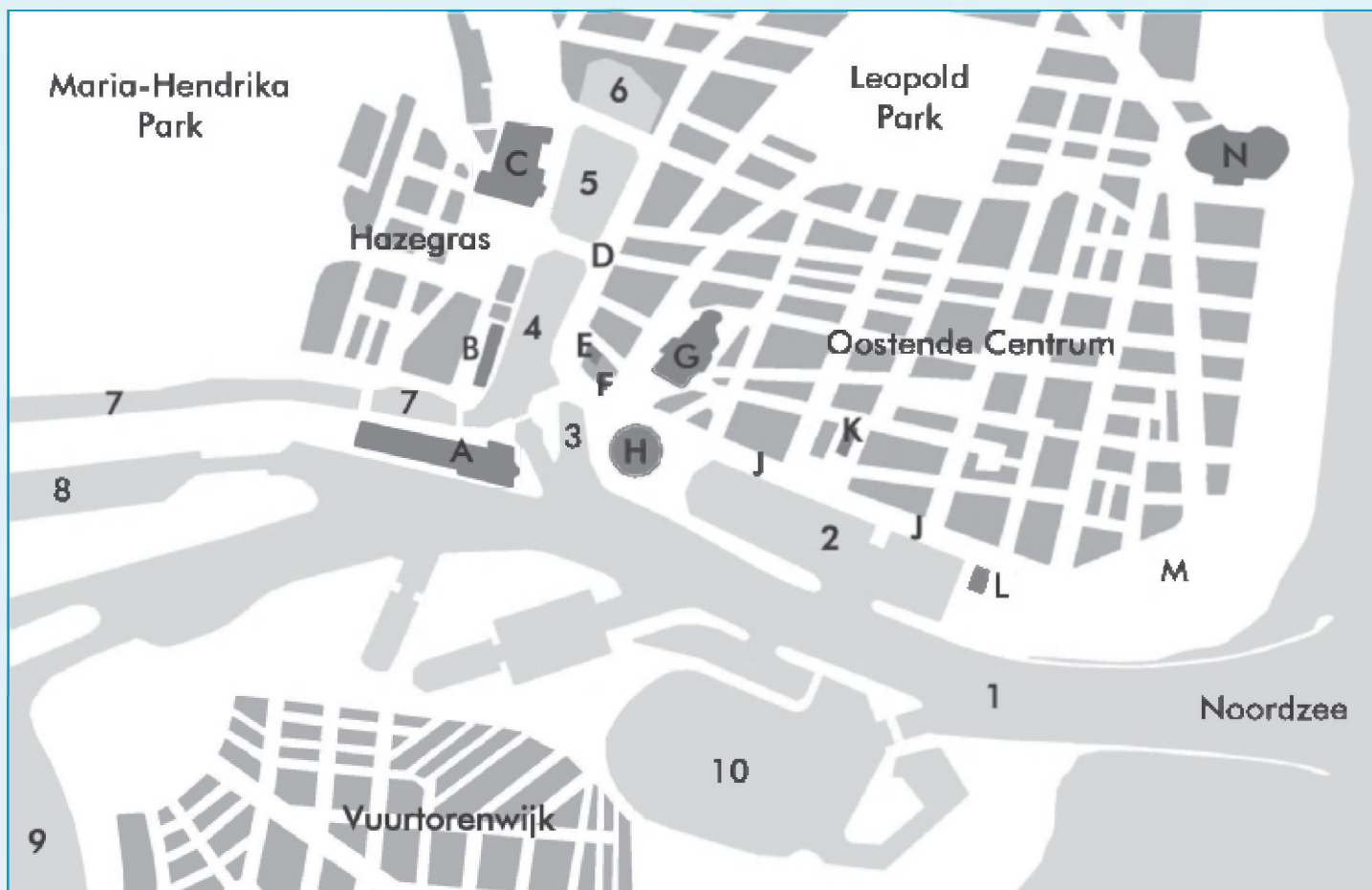
Plan van Oostende, de haven, het Hazegras en de Vuurtorenwijk (begin 20^e eeuw), met aanduiding van de belangrijkste dokken, straten, gebouwen, e.d., die in het artikel vermeld worden. Let op de bizarre oriëntatie van het plan. Het Noorden bevindt zich in de rechter benedenhoek.



OSTENDE — CHANTIER DE RÉPARATIONS DE NAVIRES

Het Derde Handelsdok met de scheepswerven (omstreeks 1905)
(uitgever onbekend)

Na de opening van het Vlotdok en Houtdok in 1905, verplaatste de handelsactiviteit zich geleidelijk naar de achterhaven en verloren de Handelsdokken hun functie als vrachthaven. De dokken werden ingenomen door de grote stoomtreilers, die in het begin van de 20^e eeuw de dienst begonnen uit te maken in de zeevisserij, en die niet terecht konden in het ondiepe Schuuldok. Toen de vissersvloot en de scheepswerven halverwege de jaren 1930 naar de nieuwe visserij-installaties op de Oosteroever (= ten oosten van de havengeul) verhuisden, lagen de Handelsdokken er geruime tijd ongebruikt bij. Na de Tweede Wereldoorlog vonden ze een nieuwe bestemming als plezierhaven en ook het vroegere opleidingsschip "Mercator" kreeg er een vaste stek.



- 1 Hangeul
- 2 Schuuldok
- 3 Dode Kreek
- 4 Eerste Handelsdok
- 5 Tweede Handelsdok
- 6 Derde Handelsdok (met scheepswerven)
- 7 Afleidingskanaal
- 8 Nieuwe handelsdokken
- 9 Spuikom
- 10 Leopold Spuikom

- A Maritiem Station (zeestatie)
- B Pakhuizen
- C Reizigersstation
- D Vindictivelaan (voorheen Keizerskaai)
- E Zeevaartcommissariaat (pilotage)
- F Waterhuis
- G Petrus en Pauluskerk
- H Oude vismijn ("cierk")
- J Visserskaai
- K Vismarkt
- L Reddingsdienst ("permerensje")
- M Allereerste vuurtoren
- N Kursaal

De Oosteroever en de Vuurtorenwijk – uitwijkplaatsen voor een groeiend Oostende

Op het einde van de 19^e eeuw was er op de Oosteroever van industriële of maritieme activiteit nauwelijks sprake. Het zeewaartse deel van het gebied werd ingenomen door de Leopold Spuikom, die in 1863 in gebruik werd genomen om de toegang tot de haven te "spuieren" (het wegspoelen van slib uit de havengeul met water dat in de spuikom werd opgespaard). Tegen het strand aan stond het militaire bolwerk van de Halve Maan en iets verderop de in 1860 ingehuldigde "nieuwe" vuurtoren. Die verving de oudere en veel lagere "phare" op de zeedijk (ongeveer op de plaats waar nu het Monument van de Zeelieden staat). In de schaduw van de nieuwe vuurtoren bevond zich het gehucht Liefkemores, de kern van de latere Vuurtorenwijk.



Panoramisch zicht op de Oosteroever, de havengeul, het Klein Strand en het centrum van Oostende (omstreeks 1905). Op de voorgrond herkennen we de Leopold Spuikom (aangelegd tussen 1853 en 1862, en gedempt in 1922) met, uiterst rechts, de spuilsuizen. De witte toren op de Zeedijk is de allereerste vuurtoren die Oostende rijk was. Bemerkt ook de maalboot met schoepenaandrijving in de havengeul (uitgave Römmler & Jonas, no. 4158, 45)

Het succes van het toerisme en de visserij op het einde van de 19^e eeuw, maakte dat Oostende aan uitbreiding toe was. Binnen de stadsgrenzen was daarvoor onvoldoende ruimte en dus werd in meerdere fasen grondgebied van het aanpalende Bredene ingepalmd. Het argument dat daarvoor werd gebruikt was telkens hetzelfde: de verpauperde volksbuurten aan de oostrand van Oostende (Liefkemores, Molenhoek en Mosselhoek) waren "broeihaarden van besmettelijke ziekten" en het arme Bredene kon de kosten voor de broodnodige sanering niet aan. Bredene was overigens niet het enige slachtoffer van de Oostendse gebiedshonger. Ook andere randgemeenten, zoals Mariakerke, Stene en Zandvoorde, raakten tussen 1877 en 1900 grondgebied kwijt aan de koningin der badsteden.

Door de annexaties van Bredens gebied verwierf Oostende niet alleen een groot stuk grond, het kreeg er ook een dichtbevolkte probleemwijk bij. De Vuurtorenwijk was immers berucht om haar vecht-

partijen en van politietoezicht was in het begin nauwelijks sprake. De buurt kreeg in Oostende de bijnaam "het negerdorp", wellicht geïnspireerd door de zwarte smoelen van de plaatselijke kolenschepers en schouwvegers, die op de maaltboten hun boterham verdienden.

De oostrand van Oostende werd in 1905 definitief "ontsloten" door de aanleg van de De Smet de Naeyerbrug en de Congolaan (het gedeelte van de kustbaan tussen de brug over het Kanaal Brugge-Oostende en het Militair Hospitaal) maar de plannen om de Oosteroever uit te bouwen tot een "moderne" handels- en vissershaven werden door de Eerste Wereldoorlog doorkruist (zie verder).

De oude vismijn of "cierk"

De allereerste vismijn die naam waardig, stond tussen het Schuldok en het Eerste Handelsdok, ongeveer op de plaats waar nu het attractieschip de "Amandine" ligt. De vismijn werd in 1879 opgetrokken, en had de vorm van een grote cirkel met open binnenkoer. Rondom rond hadden vishandelaars hun werkplaatsen en pakhuizen, terwijl de eigenlijke veiling van de vis op de binnenkoer plaatsvond. Niet verwonderlijk dus dat de Oostendenaars hun vismijn de "cierk" noemden.

Vissersvaartuigen die hun vis in de vismijn wensten te verkopen, losten hun lading op de kade, waar ze in tenen visbennen (vismanden) werd gesorteerd, en vervolgens met paard en kar naar de vismijn werd overgebracht om geveild te worden. De verplicht bestond reeds sinds het midden van de 18^e eeuw, maar diverse soorten vis waren ervan vrijgesteld. "Moruwe" (gezouten kabeljauw) werd steeds buiten de mijn gemarkt, en



Eén van de toegangspoorten tot de oude vismijn (omstreeks 1905). De platte wagens werden gebruikt om de aangelande vis van de kade naar de vismijn te vervoeren (uitgave Marcovici, no. 165)



Binnenkoer van de oude vismijn (omstreeks 1910). De open cirkelvorm van het gebouw is duidelijk herkenbaar (uitgave N.D. Photo, no. 103)



Stoomtreilers zij aan zij vóór de oude vismijn (omstreeks 1905). Op de foto herkennen we de O-78 "Belgica", een plankenvisser van de rederij Hessens-Willems (herkenbaar aan de witte band met wimpel op de schouw) en de O-63 "Hélène", die in november 1907 zonk na aanvaring met een wrak (uitgave Hélotypie De Graeve, no. 1213)



Het sorteren van de aangelande vis op de kade (omstreeks 1920). Merk op dat de vis toen reeds op ijs werd bewaard. Het "ijzen" van vis werd in 1870 in Oostende geïntroduceerd en verdrong, zij het na een aarzelende start, definitief het zouten als bewaarmethode (uitgave Nels, serie 13, no. 74)



Een stoomtreiler lost zijn vangsten op de kade van het Eerste Handelsdok, ter hoogte van de Visserskaai (omstreeks 1905). Van de zeven huizen op de achtergrond zijn er zes café (uitgave Nels, serie Ostende, no. 107)



Verkoop van vis in de oude vismijn (omstreeks 1905). De grote vissen op de grond zijn fiks uit de kluiten gewassen kabeljauwen, die omwille van hun omvang in Oostende ook wel "zwiens" (varkens) genoemd worden (uitgave Le Bon, no. 103)

ook sprot, haring en garnaal werden op de kaai verkocht, ofwel openbaar, ofwel van hand tot hand.

Het veilen van de vis gebeurde volgens het principe "first come, first serve". De partijen vis werden in bennen of op de stenen vloer uitgesteld (hygiëne was toen nog bijzaak) en een aanwijzer wees één voor één de aangeboden partijen vis aan. De veilmeester ratelde de prijzen af, van hoog naar laag, tot een koper via handopsteken of met een luide kuch toehapte. Het systeem van de aflopende prijzen wordt nog steeds gehanteerd in de Belgische vismijnen, alleen gebeurt het nu allemaal elektronisch.

Nog geen tien jaar na haar inhuldiging bleek de "cierk" al te klein om de toenemende hoeveelheden vis te verwerken, en werd ze uitgebreid. Het belangrijkste nadeel evenwel, namelijk het feit dat de vismijn niet vlakbij de kade lag, bleef,

en dus steeg de roep om een nieuw visserijdok annex vismijn te bouwen op de Oosteroever. De plannen daarvoor kregen in 1907 vaste vorm, maar vóór men met de realisatie kon beginnen brak de Eerste Wereldoorlog uit (zie verder).

De intussen verdwenen Oostendse vismarkt

Iedereen die een beetje vertrouwd is met Oostende, kent café het "Zeezotje" of restaurant "Adelientje", in het smalle stuk van wat gemeenzaam het Vissersplein wordt genoemd. Weinigen weten echter dat dit smalle pleintje aan weerszijden een verschillende naam draagt. De zeezijde heet immers Cadzandstraat en de landzijde Bonenstraat. Hoe komt een plein in hemelsnaam aan twee namen en dan nog wel stráátnamen? De verklaring is nochtans eenvoudig: vroeger stond op dit pleintje een huizenblok met, aanpalend, een overdekte

vismarkt met lange tafels, waarop de vis kon worden uitgesteld. De overdekte vismarkt dateerde uit 1706 en deed dienst tot 1939. De detailverkoop van vis was echter niet beperkt tot de vismarkt. Ook op de Visserskaai brachten vissersvrouwen en visventers hun waren aan de man – een traditie die nog steeds voortleeft in de viskraampjes langs de Visserskaai, al gaat het er nu wel iets beschaafder aan toe dan pakweg 100 jaar geleden.

De Eerste Wereldoorlog – over U-boten en vissers

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verkozen veel vissers het zekere voor het onzekere, en de bemanningen van de grootste vissersvaartuigen vluchten met schip, vrouw en kinderen naar Frankrijk of Engeland. Enkel de kleinere sloepen bleven en beoefenden, met toestemming van de Duitse bezetter,



Volkse drukte op de overdekte oude vismarkt, tussen de Bonenstraat en de Cadzandstraat (omstreeks 1910). Tussen de vis op de voorste tafel herkennen we o.m. tong, makreel en heilbot. De verste mand is opgestapeld met kreeften (uitgave N.D. Photo, no. 183)



Een visventer prijst zijn waren aan op de Visserskaai (omstreeks 1950). Vooraan in de stootkar een partij grijze garnaal en rechts een assortiment tong (uitgave Best)

de visserij in de nabijheid van de kusthavens. Maar de werkomstandigheden waren gevaarlijk (o.m. omwille van de alom tegenwoordige zeemijnen) en de vangsten klein.

Naar het einde van de oorlog toe werd de haven van Oostende, samen met die van Zeebrugge, door de Duitsers ingericht als uitvalsbasis voor hun gevreesde duikbootvloot. De eerste U-boot liep in januari 1917 Oostende binnen, kort daarop gevolgd door een flottielje destroyers. De U-boten richtten een ware ravage aan onder de koopvaardij schepen van de geallieerden, en die ondernamen dan ook diverse pogingen om de duikboothavens te vernietigen: de Britten door de installaties vanop zee te beschieten en de Fransen met védragende kanonnen vanachter de frontlinie. Heel precies waren deze beschietingen niet en veel obussen kwamen in de stad

en op de Vuurtorenwijk terecht, waar ze meer dan 700 huizen vernielden en 283 burgerslachtoffers maakten. Als bij wonder overleefde de "cierk" de inferno, in tegenstelling tot bv. het vlakbij gelegen Maritiem Station, dat wél getroffen werd. Uiteindelijk wisten de Britten in de lente van 1918 de strijd in hun voordeel te beslechten door enkele afgedankte oorlogsbodems (waaronder de HMS "Vindictive") in de havengeulen van Zeebrugge en Oostende tot zinken te brengen. De duikboten zaten opgesloten en de dreiging was gekeerd.

Ingrijpende veranderingen gedurende het interbellum

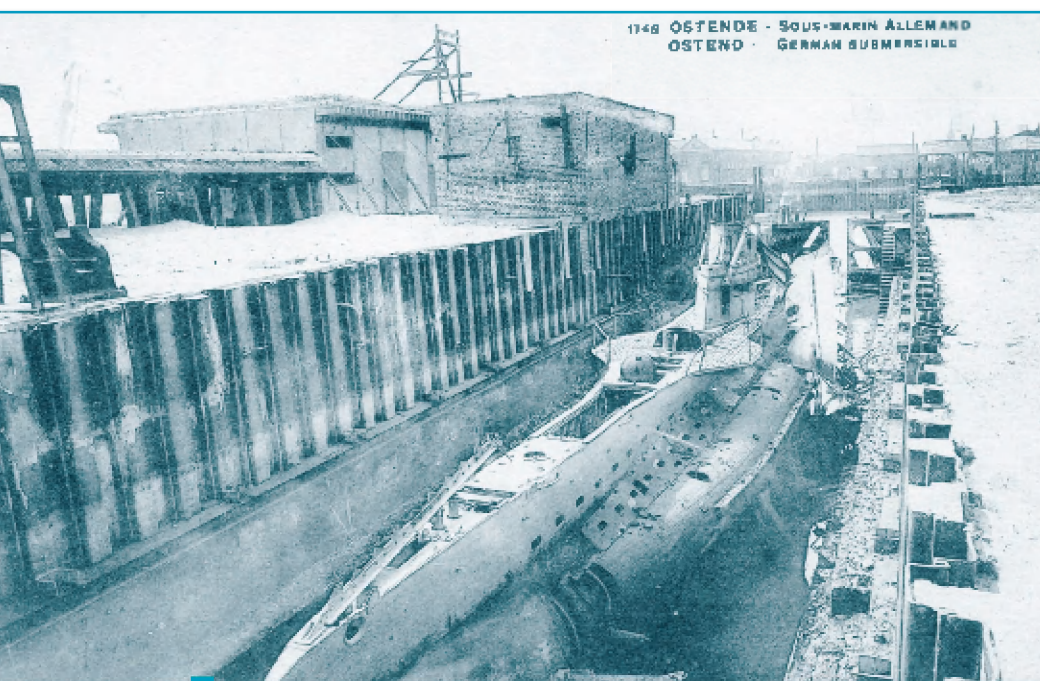
Na de Eerste Wereldoorlog duurde het enkele jaren vooraleer de Oostendse visserij er terug bovenop was. De stad en de haven waren zwaar beschadigd, de vloot was fors uitgedund, en de vissers die terugkeerden uit Engeland hadden daar kennis gemaakt met betere sociale voorzieningen en waren niet langer bereid om hun leven te riskeren voor een armoezaaiersloon.

Ook het aanzien van de visserij zelf veranderde ingrijpend. De zeilvaartuigen hadden hun beste tijd gehad, en de visserij schakelde in ijtempo over op stoom- en motorschepen. Tussen 1921 en 1929 daalde het aantal zeilvaartuigen (open schovers niet meegeteld) van 124 tot 7, terwijl het aantal stoom- en motorvaartuigen steeg van 46 tot 268. Verschillende van deze schepen waren in handen van grote rederijen, waaronder de "Pêcheries à Vapeur" (opgericht door John Bauwens) en de "Oostendse Rederij" (opgericht onder impuls van Eduard Anseele), beter bekend als "de Rode Vloot". Deze laatste was een socialistisch geïnspireerde coöperatieve, die haar vissers-werknemers veel betere werkvoorwaarden bood (o.m. een gewaarborgd loon en een verzekering tegen arbeidsongevallen) dan de meeste andere scheepseigenaars. De visaanvoer steeg met de groei van de vloot, en opnieuw klonk de roep om vissershaven en vismijn naar de Oosteroever over te brengen.

De nieuwe vismijn

In de jaren 1920 veranderde er veel in Oostende. In 1921 werd het burgervliegveld van Stene in gebruik genomen, in 1923 kreeg de stad leidingwater, tussen 1924 en 1926 herrees op de Oosteroever een nieuwe vuurtoren (de vorige was door de Duitsers bij hun aftocht in 1918 opgeblazen) – een exploit dat ze in 1944 nog eens zouden overdoen – en in 1926 heropende het tijdens de oorlog zwaar beschadigde Militair Hospitaal op de grens met Bredene.

In diezelfde periode werden ook de oude plannen voor de uitbouw van de Oosteroever opnieuw uit de kast gehaald. In juni 1921 keurde Minister Anseele het lastenboek goed voor het graven van een nieuw visserijdok en in december werden de werken aanbesteed. In hetzelfde jaar nog begon men met de nodige onteigeningen op de oude Vuurtorenwijk. In 1928 volgde de goedkeuring van het lastenboek voor een nieuwe vismijn door Minister Baels, en in 1934 werden de installaties plechtig



Een vernielde U-boot in een droogdok van de Duitse "Kriegsmarine" (1918) (uitgave Comptoir artistique, no. 1748)

STEAMERS

s. s. Isa
Gerard
Bernard
Emmanuel
Marie Louise
Pêch. à Vapeur X
Prés. Stevens
Marcelle
Gaby
Jacqueline
John

PÊCHERIES À VAPEUR
Société Anonyme à OSTENDE

Armement — Ecorage — Consignation — Arrivage régulier de Poisson de Mer frais
Commerce de poissons frais et salés — Expédition journalière de Soles, Turbots, Saumon, Huitres
Homards, Langoustes, etc.

Rhederei — Commisshousterkauf — Regelmässige Zufuhren von frischen Fischen mit eigenen Dampfern
Täglicher Versand von Seezungen, Steinbutten, Lachsen, Austern, Hummern, Langusten, wie auch Seeischen aller Art.
Versand Waggonweise von frischen Sprotten und Häringen

Publiciteitskaart van de rederij "Pêcheries à Vapeur", met rechtsboven de lijst van stoomtreilers die de rederij in uitbating had (uitgave Rederij "Pêcheries à Vapeur")



Luchtopname van de nieuwe vismijn op de Oosteroever (omstreeks 1938). Bemerkt dat de oppervlakte van de toenmalige vismijn groter was dan deze van zijn huidige opvolger. De vismijn werd in mei 1940 zwaar beschadigd door Duitse luchtbombardementen en na de oorlog heropgebouwd. Het enige wat er nu nog van rest, is het zogenaamde Bestuursgebouw (het vrijstaande gebouw helemaal rechts op de foto) (uitgave Albert, no. 85)



Unieke foto van de afbraak van de oude vismijn in februari 1938 (foto genomen door de aannemer belast met de afbraak)

ingehuldigd. De vloot en de scheepswerken verhuisden naar hun nieuwe locatie – waar ze tot op vandaag nog steeds te vinden zijn – en enkel de kleinere garnaalschepen bleven het Schuildok als vaste meerplaats gebruiken. Korte tijd later (in 1938) werd de oude vismijn gesloopt.

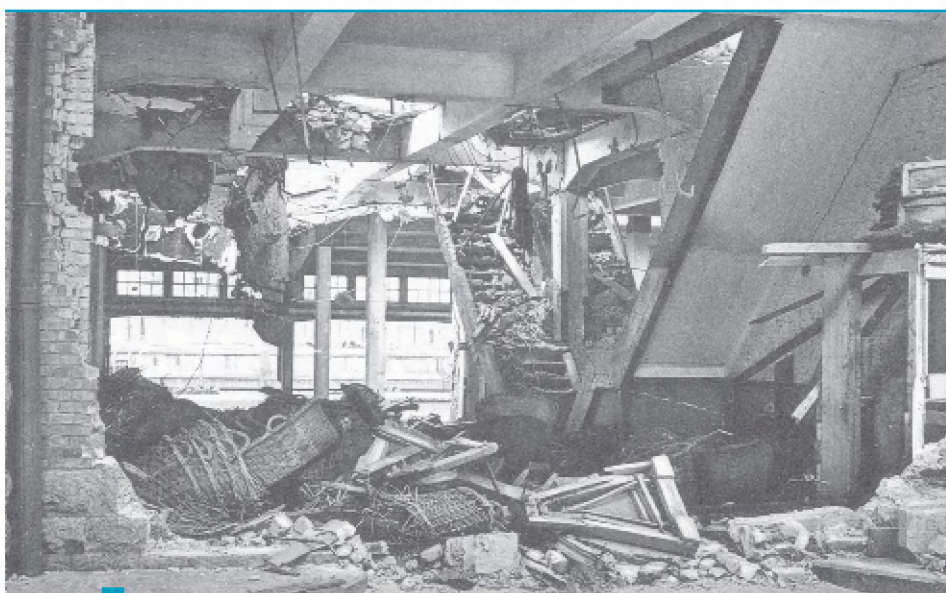
De nieuwe vismijn was een modern complex, met lange, overdekte verkoophallen en een loskade die plaats bood aan meerdere vaartuigen. De vissersvloot telde inmiddels 270 eenheden (in hoofdzaak motorvaartuigen, waarvan 150 in Oostende gebouwd), de aanvoer steeg en de visserij floreerde. In 1935 voerde men in Oostende alleen al ca. 20 duizend

ton verse vis en ca. 12 duizend ton haring aan (ter vergelijking: in 2003 bedroeg de totale visaanvoer in Oostende ca. 6 duizend ton).

De Tweede Wereldoorlog – niets dan doffe ellende

De vreugde was echter van korte duur, want nauwelijks zes jaar na de opening van de nieuwe vismijn brak de Tweede Wereldoorlog uit, met ernstige gevolgen voor Oostende en haar inwoners. Tussen 21 en 28 mei 1940 werden stad en haven bij herhaling zwaar bestookt door de Duitse "Luftwaffe". Strategisch gezien waren de bombardementen compleet zinloos (er waren immers nauwe-

lijks Belgische of andere troepen in Oostende) maar de ravage was enorm. De quasi-totaliteit van de Kapellestraat en verschillende aanpalende straten werden in puin gelegd, het Stadhuis en de Stadsbibliotheek op het Wapenplein gingen in vlammen op, diverse hotels op de zeedijk werden verwoest of brandden uit, de haveninstallaties werden grotendeels vernield en ook de vismijn deelde in de klappen. De gevolgen waren dan ook verschrikkelijk: zowat 1500 gebouwen (één op zes van het totale bestand aan gebouwen in Oostende) waren vernield of zwaar beschadigd, en het hart van de stad was grotendeels verwoest. Als bij wonder vielen er "slechts" 166 doden, waarvan 34 Oostendenaars.



Effect van de bombardementen door de Duitse "Luftwaffe" in mei 1940: de Kapellestraat (boven) en de vismijn op de Oosteroever (onder) (uitgave Nels en De Meester, nos. B5 en A6)



Stemmige opname van vislossers aan het werk (omstreeks 1953). Vroeger werd de aangevoerde vis op sorteertafels uitgegoten en op de kade vóór de vismijn gesorteerd. Nu wordt de vis via transportbanden naar binnen geleid en gebeurt het sorteren in de vismijn zelf (foto Everaert-Pyck)

Daarmee was de miserie niet voorbij. De hele oorlog lang was Oostende "Sperrgebiet" (wat betekende dat je er maar in of uit kon als je in bezit was van een pasje), het Kursaal werd afgebroken om plaats te maken voor bunkers en mitrailleursnests, de hotels op de zeedijk werden dichtgemetseld als onderdeel van de "Atlantikwal" en het strand werd volgeplant met Friese ruiters en Rommelasperges.

Ook de visserij leed zwaar onder de oorlogsomstandigheden. Vissen was weliswaar toegelaten, maar alleen in de kustwateren én onder begeleiding van Duitse patrouillevaartuigen. Niet zozeer om de vissersvaartuigen te beschermen, dan wel om te beletten dat ze het hazenpad zouden kiezen naar Engeland. Gelukkig viel de visserij mee (wat een pluspunt was voor de voedselvoorziening van de stad) maar eens te meer was de tol hoog en gingen vissersvaartuigen en hun bemanningen verloren omdat ze op zeemijnen liepen.

De heropbouw na de oorlog

Van het riant Oostende uit de vooroorlogse jaren bleef na de bevrijding niet veel meer over. De zeedijk was een puinhoop, op de plaats van het Kursaal en het Stadhuis gaapte een lege vlakte, het postgebouw aan de Hendrik Serruyslaan en de vuurtoren (nog maar eens) waren opgeblazen door de wegtrekkende Duitse troepen, en de duinen lagen bezaaid met bunkers en achtergelaten oorlogstuig.

Na de oorlog werd de heropbouw van Oostende met veel enthousiasme aangepakt. En dat élan duurde voort tot in de "golden sixties". Alles wat kapot of te oud was, ging voor de slopershamer en van respect voor het architecturale erfgoed was daarbij niet veel te merken. In 1947 heropende de Wellingtonrenbaan haar deuren, in 1949 werd de nieuwe vuurtoren in dienst genomen, in 1950 werd de eerste steen van het "modernste casino van Europa" gelegd, in 1954 opende het nieuwe postgebouw zijn loketten, in 1956 werd de autosnelweg Brussel-Oostende tot in het stadscentrum doorgetrokken, enz. Beetje bij beetje werd Oostende hét Oostende zoals we het nu kennen.

De huidige vismijn

Ook de zwaar gehavende vismijn op de Oosteroever werd heropgebouwd, naar een ontwerp van ingenieur Isaäcson. In afwachting vond de visveiling een onderkomen in een inderhaast opgetrokken gebouw langs de Vuurtorensteenweg (nu Hendrik Baelskaai). Omwille van de

modderige ondergrond werd die tijdelijke veilinghal smalend "de sliekmiene" genoemd. In 1951 was de nieuwe vismijn klaar, en op 22 juli volgde de plechtige inhuldiging, in aanwezigheid van Koning Boudewijn.

In de jaren 1950 en 1960 beleefde de Oostendse visserij gouden tijden. De IJslandvisserij en de haringvisserij bloeiden, en op sommige dagen was de vismijn haast te klein om alle aangevoerde vis aan te kunnen. Vanaf het midden van de jaren 1970 echter, begon het bergaf te gaan. De IJslandvisserij doofde uit, de haringvloot kwam het meerjarig verbod op de haringvisserij in de periode 1978-80 niet te boven (o.m. omdat de vraag naar Noordzeeharing nooit meer het peil van vóór de verbodsperiode haalde) en steeds meer visstocks kregen te lijden van overbevissing. De aanvoer daalde, de werkgelegenheid ook, en de leegstand in de vismijn nam toe. De westvleugel raakte in onbruik en was goed op weg om een bouwval te worden. Tot het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) en het Coördinatiepunt Geïntegreerd Beheer van Kustzones er in 2002 hun intrek namen, en acht voormalige pakhuizen langs de kade een grondige opknapbeurt kregen. Begin 2005 werd de renovatie van nog eens 12 pakhuizen voltooid, om onderdak te bieden aan het IOC (dat er in april 2005 een nieuw projectkantoor opende) en het PAK (dat er in mei 2005 zijn deuren opende). Ondertussen zijn ook de aanpassingswerken aan het vroegere Bestuursgebouw van de vismijn in volle gang, om het klaar te stomen voor de komst van de Afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Vlaams Gewest, na de zomer van 2005. En met deze vooruitblik op de zeer nabije toekomst is ons verhaal rond.



Algemeen zicht op de verkoophal in de nieuwe vismijn (omstreeks 1953). De vis is gelost en gesorteerd, en staat klaar voor de veiling (uitgave Nels, no. 47)



Houten tonnen voor het transport van vis naar het binnenland (omstreeks 1953). Tot het einde van de jaren 1970 vertrok meerdere malen per week een trein met vis uit Oostende – ten tijde van de oude vismijn vanop de Visserskaai, en later vanop de kaai aan de westzijde van de nieuwe vismijn (de huidige Wandelaarskaai). Daarna raakte dit transportmiddel in onbruik. Bezoekers van het VLIZ herinneren zich allicht de oude (lege) treinbedding voor de kantoren van het VLIZ, en het foeilelijke betonnen afdak dat de bedding beschutte en het zicht op de haven belemmerde (foto Michaël)

Informatiebronnen

Alle plannen, postkaarten en foto's in dit artikel zijn afkomstig uit de privé-verzameling van de auteur.

Overige bronnen:

- * Asseloos, A. (1994): De bevrijding van Oostende. Uitgave Stadsbestuur Oostende, naar aanleiding van de tentoonstelling in de Venetiaanse Gaanderijen, 21 mei - 16 juni 1994.
- * Coulier, L. (1999): Een beetje ruw maar oprecht – De vissersparochie St.-Antonius Oostende, 1899-1999. Uitgave Davidsfonds Vuurtoren, Oostende.
- * Desnerck, G. en Desnerck, R. (1974 en 1976): Vlaamse visserij en vissersvaartuigen. Delen I en II. Uitgeverij Dewilde, Handzame.

- * Hubrechtsen, F. (2002): Gespoeld, gespuid, gebaggerd. VLIZ Special Publications 8, pp. 3-6.
- * Klausning, J. (1953): 150 jaar zeevisserij te Oostende. In: 1803-1953. Uitgave Handelskamer van het Arrondissement Oostende, pp. 17-25.
- * Logghe, F. (1999): Het Hazegras. Oostendse Historische Publicaties, Nr. 5, Uitgave Stadsarchief Oostende.
- * Rabau, W. (2000): Voor koningin geboren – Oostende, duizendjarig boegbeeld van maritiem Vlaanderen. Uitgave J.M.P. Trends, Middelkerke.
- * Sleeks, A. (1960): Oude Oostendse straten en gebouwen. Uitgeverij Arthur de Vriese, Oostende.
- * Vanalderweireldt, M.R.H. (1992): Oostende, de memoires van een stad. Uitgeverij Marc Van de Wiele, Brugge.
- * Van Caillie, A. (1985, 1987a, 1987b, 1989 en 1991). Oud Oostende in beeld. Delen 1

- t.e.m. 5. Uitgeverij Pluspoint, Blankenberge.
- * Vilain, O. (1999). Archiefbeelden Oostende. Uitgeverij Alan Sutton, Brussel.
- * Vyncke, Y. (1971 en 1981): Oostende in oude prentkaarten. Delen 1 en 2. Uitgeverij Europese Bibliotheek, Zaltbommel, Nederland.

Frank Redant
CLO Departement Zeevisserij, Afdeling
Biologie & Aquacultuur
Ankerstraat 1, B-8400 Oostende
tel: 059 34 22 61
e-mail: frank.redant@dvz.be