

2. Vergadering van zondag 25 april 1971.

Vlaamse Visserijschepen vanaf de 6e eeuw tot heden.

Het was pas 14.30 en bij de Broeders Xaverianen in de Meerlaan te Knokke verdrongen zich reeds veel liefhebbers rond de mooie miniatuur-vissersboten. Deze prachtige modellen werden gebouwd door de heren De Snerck uit Oostende. Om 15 uur stelde de heer Mauritz Dekeyzer de heren De Snerck, vader en zoon, voor aan een ruim belangstellend publiek.

Daarop schetste de heer De Snerck junior ons de historie van het visserij-bedrijf en van de Vlaamse visserijschepen. Hij voerde ons terug naar de vroegste menselijke geschiedenis. Naar het einde van de pleistocene ijstijd, waar de Maglemose mensen reeds de visvangst beoefenden. Maglemose mensen leefden voornamelijk van de jacht, maar visten reeds snoeken door ze te spietsen. Ze gebruikten ook vislijnen met benen haken zonder weerhaak en maakten netten van bast. Ze ontwierpen kano's en roeiriemen.

Dichter bij onze tijd beoefenden de Menapiërs en de Morinen eveneens de visvangst, door staaknetten op het strand te plaatsen. Deze methode ging mee tot in 1865. Onze oude Belgen bouwden ook reeds stevige vaartuigen.

Ten tijde van de Friezen en de Franken was de visserij zeer belangrijk. Volgens de Salische wetten stonden strenge straffen op het stelen van vistuig. De Franken beoefenden veel de palingvangst. Rond het jaar 1000 werd een nieuwe methode gevonden om de vis te bewaren. Men begon de vis langdurig te bewaren door hem te zouten.

In 1395 werd deze methode verbeterd door het kaken van de vis, voornamelijk het kaken van de haring. Het kaken bestaat in het verwijderen van het ingewand van de haring, deze te zouten en in tonnen te pakken. De sappen uit de alvleesklier werken nu op de haring in en maken hem mals, onder ontwikkeling van een aangename smaak. Deze uitvinding wordt toegeschreven aan een Biervlietenaar en ook aan een Ostendenaar.

Het beveiligen van onze kustvlakte tegen de zee gedurende de 11e en de 12e eeuw door een dijkenstelsel, bracht het visserijbedrijf, voornamelijk de haringvangst, tot een grote bloei. In Nieuwpoort werd een haringtiende ingesteld en de keure van de stad vermeldt de vangst van zalm, makreel en walvis. De walvisvangst werd beoefend tot in 1850.

Om op haringvangst te gaan werd een nieuw schip ontworpen en gebouwd. De haringbuis: een driemaster met platte boden, die op het strand kon aanleggen. Twee masten konden gestreken worden. De haringbuis was ongeveer 80 voet (23 m) lang en 17 voet (5 m) breed. Gedurende de middeleeuwen was de haringvangst zeer belangrijk. Deze visserij moest beschermd worden tegen zeeroverij. Men ontwierp teven een sneller varende vaartuig, de haringjager genoemd. Op haring werd gevestigd met de haringvleet. Deze methode bestond uit het aan elkaar hechten van netten van + 20 meter lengte, met dobbers aan de bovenlijn. Zo bereikten deze soms een afstand van 1,5 km. Deze manier van vissen verdween bij ons in 1914.

Voor de kabeljauwvangst werd een nieuw vaartuig gebouwd. De hoeker, ook vishoeker genoemd, had twee masten en een boegspriet. De kabeljauw werd gevangen met haken aan uitgeworpen lijnen. Daaraan was aas bevestigd. Het aas werd bewaard in "de beun", een ruim waarin vers zeewater vloeiende om het aas levend te bewaren.

Gedurende de 19e eeuw trad een grote omwenteling op in de zeevisserij. De opkomst van de stoommotor, nieuwe scheepsmodellen en ook de methoden om te vissen werden gewijzigd. Men begon namelijk het gesleept net te gebruiken. Het gesleept net, ook korrenet, boomnet en schrobnet genoemd, was zakvormig en werd opgehouden door een boom met planken. Deze methode werd eerst gebruikt in Engeland, te Ramsgate en Dover. Te Oostende ingevoerd in 1822 door een Engelsman. Deze netten werden gebruikt voor het vangen van de kabeljauw en de garnaal, naargelang de grootte van de mazen. Op de vissersvaartuigen werd ook het "spil" in gebruik genomen.

In 1807 kwamen de eerste stoomvaartuigen op. Het is pas in 1884 dat te Oostende de eerste stoomvissersboot of visbak in gebruik werd genomen. In de tweede helft van de 19e eeuw werd een nieuw bewaarmethode voor de vis toegepast, nl. het ijs.

De 20e eeuw bracht ^{een} nog grotere en belangrijker omwenteling in het visserijbedrijf. De houten bootkonstrukties werden vervangen door metaalkonstrukties. Nieuwe instrumenten werden uitgevonden en toegepast. De radio, de echo-dieptemeter en de radar (of tottemeulen). Nieuwe types van vissersvaartuigen en nieuwe vismethodes werden ontworpen: de bokkevisserij en de hektreilers.

Het tweede gedeelte van deze interessante namiddag werd door de heer De Snerck senior gegeven. Met een uiteenzetting over de bouw van de verschillende types van vissersboten vanaf de 6e tot de 20e eeuw. Aan de hand van allermooiste kleurendia's en twee films toonde hij de evolutie die onze Vlaamse visserijboten hebben ondergaan.

De dia's stelden de volgende scheepsmodellen voor:

1. Het schip van Brugge, 5e of 6e eeuw, 15 m lang, 1 zeil.
2. De kogge, 13e eeuw, 8 à 9 man aan boord.
3. De Egmonder Pink, haringvanger, 5 tot 6 koppige bemanning.
4. De haringbuis, drie masten, haringvanger, 13 man aan boord.
5. De vishoeker, 22 m lang, hoge mast, kluiverboom.

6. De Blankenbergse schuit, + 16e eeuw, roer lager dan de bodem van de schuit, twee zwaarden, 5 kop. bemanning, ten langste 4 dagen in zee.
7. Het schip van Oostende, anno 1722, met zwaarden, 3 kop. bemanning.
8. De langbomer, anno 1770 te Oostende, één mast.
9. De Antwerpse sloep of daggerboot.
10. De tweemaster, met bazaarmast, 5 kop. bemanning, 14 dagen in zee.
11. De Panneschuit, 3 masten, 5 koppige bemanning.
12. Het schipje, anno 1885, zeilschip met 1 mast.
13. De stoomtreiler.
14. De smack 1927, 16 à 18 m lang.
15. de garnaalvanger, twee halfzeilen, vaartuig met stuurhut.
16. De motortreiler, 32 m lang.
17. Het bokkevissersvaartuig, 17 à 22 m lang.
18. De hektreiler met portiek.

Nogmaals hartelijk dank en proficiat aan de heren De Snerck uit Oostende voor deze leerrijke namiddag.

Jacques Larbouillat.