

DE VISTREINEN

Eén van de facetten van de uitvoer en invoer van goederen in Oostende is die van de zeevis. Vers, gezouten, gerookt, gepekeld, diepgevroren, in blik of onder de vorm van vismeel als dierenvoer en ten slotte als meststof.

Wanneer het vissersgehucht, dat de naam kreeg Oostende-ter-streep, of kortweg, Oostende, is ontstaan, is niet duidelijk en doet hier niets of weinig ter zake. We weten echter dat Oostende in 1267 belangrijk genoeg was om stadsrechten te verwerven en een markt in te richten. Vis was meteen het belangrijkste marktartikel.

Wat op de markt verkocht en gekocht werd, moest – zeker wat vis betreft – snel bij de gebruiker of handelaar geraken, opdat het niet bedorven op de uiteindelijke bestemming zou komen. Een van de meest geëigende middelen was het vervoer van eetwaren over de binnenwateren naar de steden in het achterland. Denken we maar aan Brugge, Gent, Leper en andere kleinere gemeenschappen, die aan de rivieren leperleet en Lieve gelegen waren. Om het vervoer over water vanuit Oostende te verbeteren werd in 1284 een watergang gegraven en andere watergangen bevaarbaar gemaakt, zodat Oostende aansluiting kreeg met de leperleet.

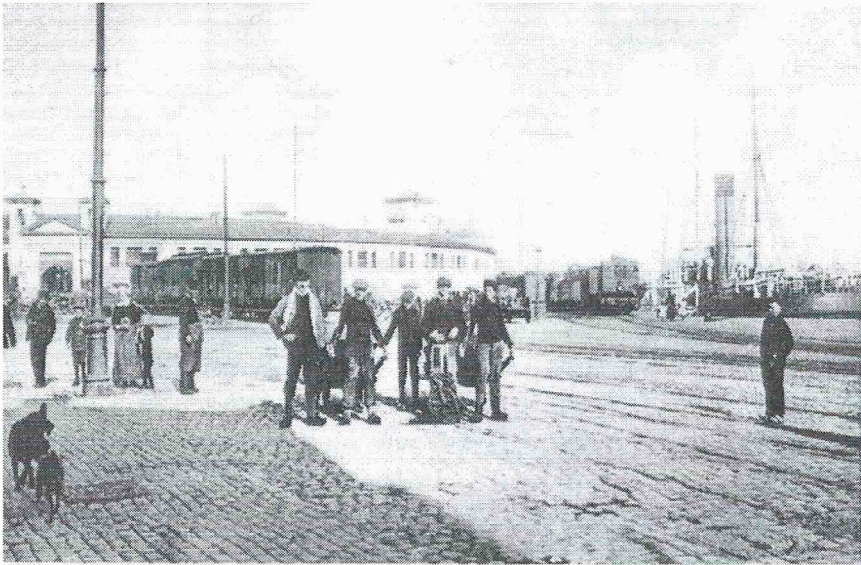
In 1445-1446 werd de zeehaven Oostende aangelegd door het verbinden van de watergangen met de zee. De uitvoer van vis vanuit Oostende, in hoofdzaak haring, naar het achterland nam aanzienlijk toe, mede door het "ontdekken" van het "kaken" door Beukels en Kien, (sommigen duiden het met : "uitvinden"). Dit is het verwijderen door een eenvoudige handeling met een mes van de snel aan bederf onderhevige ingewanden van de haring. Daardoor werd de haring langer houdbaar en beter bestand tegen vervoer, waarbij de vis nog behoorlijk eetbaar de bevolking in het achterland bereikte.

Over land werd het vervoer van vis, andere koopwaar en goederen, vanuit en naar Oostende pas behoorlijk mogelijk na het aansluiten van Oostende op het net van de zogenaamde "Oostenrijkse steenwegen", na de aanleg in 1765-1766 van de steenweg Oostende-Wijnendale, de "Torhoutsesteenweg".

Het vervoer van vis over de weg en binnenwateren met de relatief trage vervoermiddelen van toen, werd aanzienlijk versneld na de aanleg van spoorwegen. In België werd in 1835 een begin gemaakt van de aanleg en uitbating van een spoorwegnet. In 1838 bereikte het spoor Oostende, met als gevolg een uitstekende en veel snellere verbinding met Brugge, Gent, Brussel, Mechelen en Antwerpen. Een twintigtal jaren later waren de meeste grotere provinciesteden bereikbaar per trein.

Vanaf dan werden "kleinere" zendingen van "verse fijne vis" verzonden vanuit Oostende naar handelaars, en particulieren, in het binnenland. Er was toen echter nog geen sprake van grote zendingen vis die het inleggen van specifieke "vistreinen" noodzakelijk maakten. Ten andere, er was toen in Oostende nog geen "vismijn", slechts een vismarkt. Ook inzake het verbeteren van het bewaren van de versheid van de vis kwam er slechts in 1870 kentering door het verpakken van de vis in ijs. In 1877 werd in Oostende een vismijn, de naam waardig, gebouwd aan het zuidelijk uiteinde van het schuuldok voor de visserij, het huidige Montgomerydok. De vismijn werd in 1878

aangesloten op het spoorwegnet, door het aanleggen van een treinspoor vanuit het station Oostende-Stad (gelegen op de zuidelijke oever van het Tweede Handelsdok) naar de vismijn, omheen de handelsdokken (langs de Vindictivelaan – toen Keizerskaai) en op de Visserskaai.



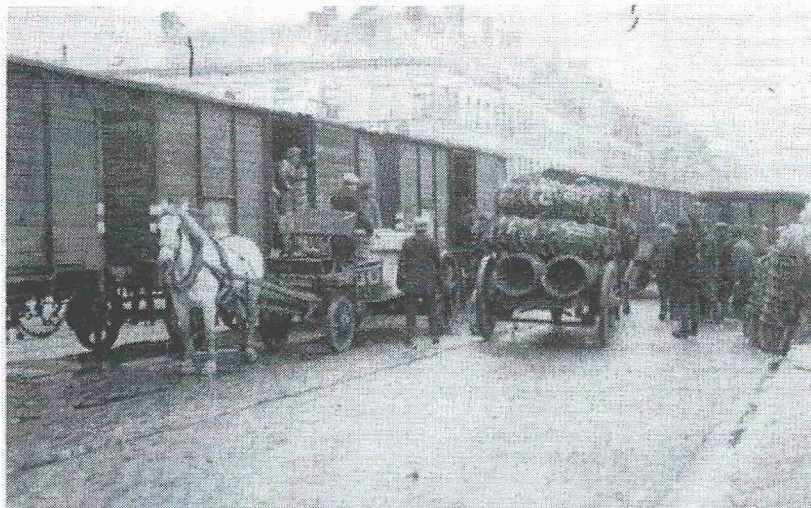
Oostende omstreeks 1900. De vismijn, aan het zuidelijk uiteinde van het schuildok voor de visserij (het huidige Montgomerydok) en aan de oever van de Visserskreek. Aan het laadperron (de "vistafel") van de vismijn staan goederenwagons voor het vervoer van vis. Rechts een locomotief en enkele goederenwagons bestemd voor de Tilburylijn van de John Cockerill rederij. Rechts, in de Visserskreek het s.s. Topaze van de John Cockerill rederij.

Aan de vismijn werd tussen de twee inrijpoorten een verhoogd laadperron gebouwd, genoemd : "de vistafel", van waarop de vis in de spoorwagons geladen werd. Het perron was voorzien van een oprit rechtstreeks vanuit de vismijn en twee afritten. Naast het perron was er een kantoorgebouwtje ten dienste van spoorwegbedienden (verzendingkantoor).

Met het verschijnen van de stoomvistreilers in de jaren tachtig van de 19de eeuw werd de aanvoer van vis een veelvoud van wat aangevoerd werd met zeilvisserschepen. Tijdens de haring- en sprotseizoenen was de aanvoer zo groot dat men genoodzaakt was dagelijks verscheidene goederentreinen in te leggen voor het vervoer van de vis naar het binnen- en buitenland. Vandaar het ontstaan van de "vistreinen".

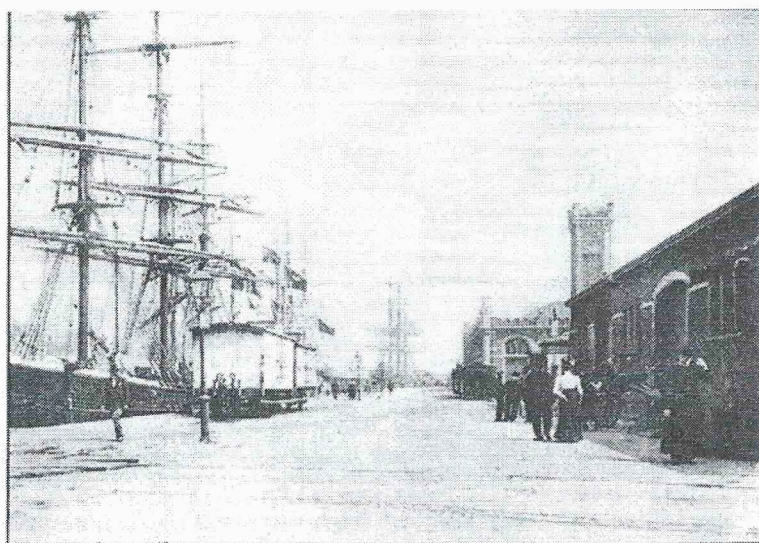
De goederenstellen die deze treinen vormden, werden opgesteld op de Visserskaai waar ze geladen werden met de manden ("bennen") en bakken vis, aangevoerd op lage typische "vapeurwagens". Vooraf werden de lege vismanden en -bakken afkomstig van een vorige reis gelost en soms werden de goederenwagens gereinigd. Dit laatste blijft een open vraag!

Oostende 1925. Het lossen van lege vismanden (bennen) vanuit een vistrein opgesteld op de Visserskaai. De "bennen" worden geladen op een "vapeurwagen".



In 1935 werd de nieuwe vissershaven, gelegen op de oosteroever op de Vuurtorenwijk, in gebruik genomen. De nieuwe vismijn was voorzien van een heus goederentreinstation met vier laadsporen en twee verhoogde laadkaaien (perrons) met een lengte van 200 wagons. Daarnaast waren er nog twee sporen met een gezamenlijke lengte van 80 wagons. Het station, "Oostende-Vismijn", werd vervolledigd met een facturatiekantoor en bureau voor de stationschef. De oude vismijn, de "Cierk", werd verlaten en enige tijd nadien gesloopt. Alle verkeer van de vistreinen verliep nu vanuit de nieuwe vismijn.

Tot 1935 werd de vis vervoerd in gewone gesloten goederenwagons, ook van andere spoorwegmaatschappijen dan de N.M.B.S. (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen). Sommige van die wagons, die slechts voor het vervoer van vis gebruikt werden, werden in het wit geschilderd om de zonnestralen terug te kaatsen om zo te voorkomen dat de wagon en de inhoud opgewarmd werden. Zo werd de versheid beter bewaard.

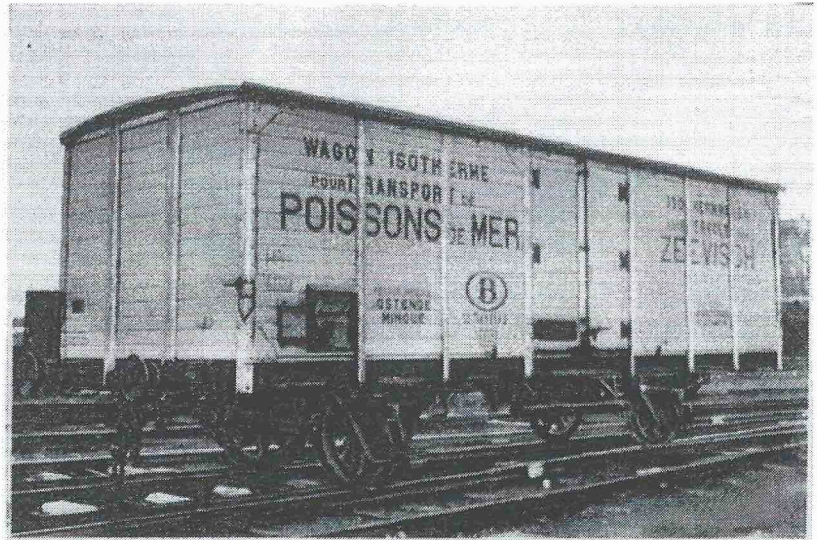


Oostende omstreeks 1900. Zicht op de zuidelijke oever van het Tweede Handelsdok. Links twee witte goederenwagons (niet geïsoleerde) gebruikt voor het vervoer van vis. Rechts de goederenloods van het station Oostende-Stad.

Vanaf 1935 werden door de N.M.B.S. 127 isothermische (geïsoleerde) wagons besteld specifiek voor het vervoer van vis. Naast de manden en bakken vis werden bakken ijs in de wagons geplaatst om de vis vers te houden. Deze isotherme wagons waren witgeschilderd en droegen in rode verf het opschrift: "Onmiddellijk terug naar

Oostende-Vismijn", daarnaast in grote letters: Isothermwagen voor vervoer van zeevisch. Bovendien deze nieuwe isotherme wagons beschikte de N.M.B.S. over 300 witte ijsgoed wagons die de vistreinen vormden.

1935, een nieuwe isothermische wagon van de N.M.B.S. met de aanduidingen : "Isothermwagen voor het vervoer van zeevisch" en "Onmiddellijk terug naar Oostende-Vismijn".



Het verkeer van de specifieke vistreinen was hoofdzakelijk een seizoenverkeer voor de overvloedige aanvoer van haring en sprat. Fijne en dure vis, in hoofdzaak bestaande uit kleine of iets grotere bestellingen van klanten uit geheel Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en andere landen, werden, goed verpakt, op de eerst vertrekkende internationale trein geplaatst en naar de bestemming gebracht.

Het haring- en spratseizoen was druk van oktober tot mei zodat de nood aan vistreinen zwakker was van mei tot oktober. Het verkeer was van dag tot dag veranderlijk, doch het drukt op woensdag en donderdag. Daarenboven trok het aanbieden van vracht zich samen op een zeer klein gedeelte van de dag, namelijk na 15.00 uur met een piek tussen 16.30 en 17.30 uur.



Oostende, de vroege jaren dertig van vorige eeuw. Laden van bennen haring in een vistrein op de Stoombotenkaai (nu Carferrykaai – Istanbulkaai). (Voor het verhuis naar de nieuwe vismijn in 1935).

Het was van het grootste belang dat de vis de volgende dag vroeg in de ochtend de bestemming bereikte, zodat de vis met voldoende versheid (en kwaliteit) 's middags bij de consument op tafel kon verschijnen. Om dat te bereiken vertrokken uit Oostende, bijvoorbeeld, in 1936, vier vistreinen per etmaal.

De eerste om 17.32 uur, de tweede om 18.15 uur, vervolgens een trein om 19.17 uur en de laatste om 20.16 uur, en dit in verschillende richtingen. Als bijlage voegen we een schema toe van deze vistreinen ("Verdeeling van de vischverzendingen in België en aankomsturen in de meeste verbruikcentrums – juli 1936). Men kan bemerken dat de vis nog vóór 08.00 uur de stations van zelfs de kleinste centra bereikte. Voorwaar een prestatie die nu, in 2006, niet meer haalbaar is.

Het visvervoer in internationaal verkeer vertoonde dezelfde strakke uurregelingen die de versheid van de vervoerde vis waarborgden, zie bijlage 2. In 1935 vertrokken er per dag tijdens het haring- en sprotseizoen vier extra vistreinen richting Duitsland en Polen.

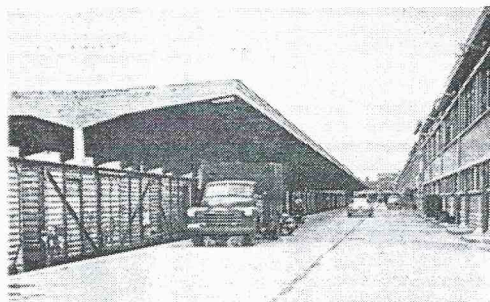
Tijdens W.O. 2 werd de activiteit van de vistreinen stilgelegd. Het grootste gedeelte van de vissersvloot was uitgeweken naar Groot-Brittannië, zodat er weinig of geen behoefte was aan specifieke vistreinen. Wél waren er tijdens het haringseizoen vanaf 1941 wonderbare haringvangst die over heel het land verdeeld moesten worden. De te vervoeren vis moest dan geleverd worden in het station "Oostende-Stad".

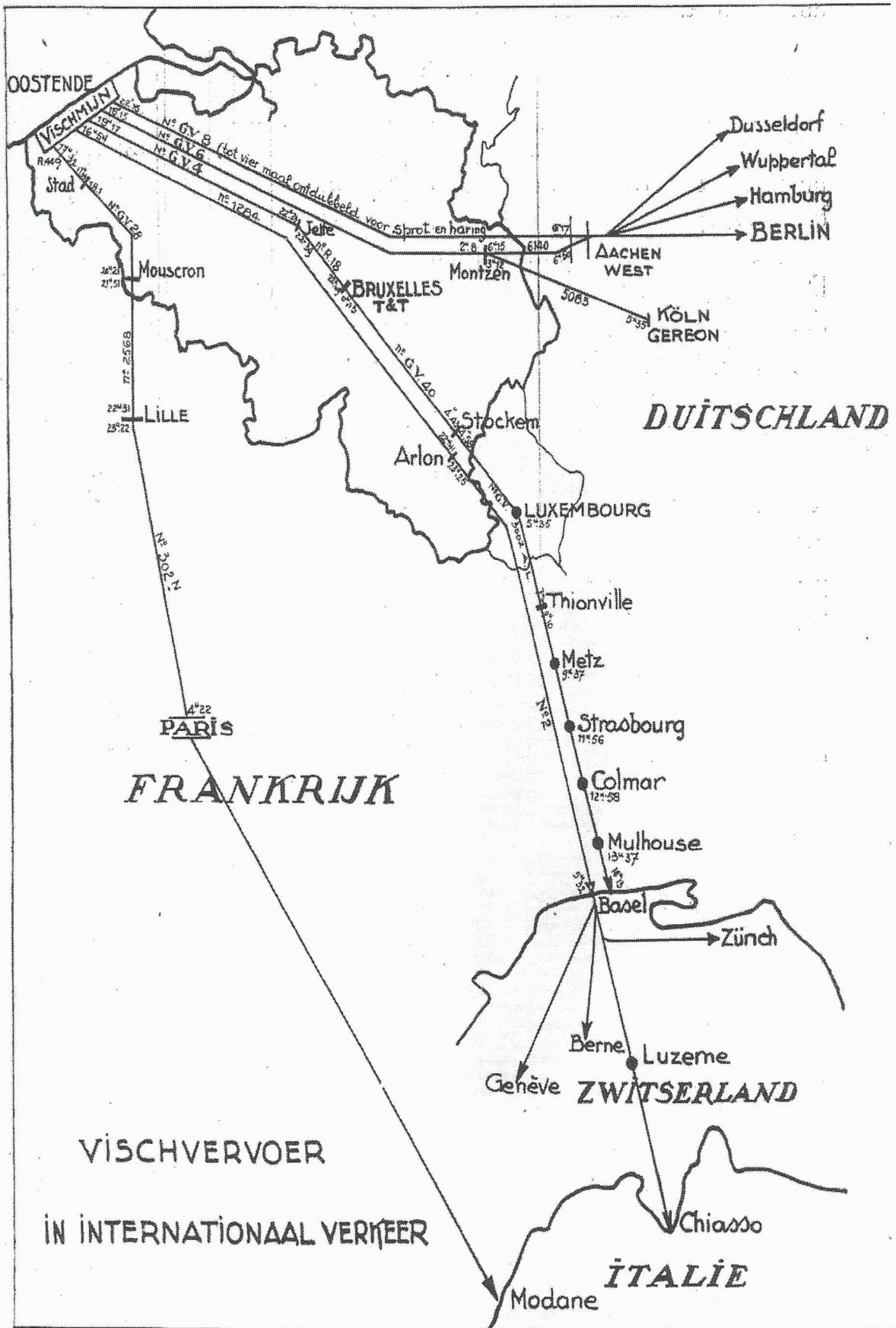
Tijdens W.O. 2 werd de vismijn vernield. Een nieuwe vismijn werd tussen 1947 en 1951 gebouwd, op de plaats van de vorige. Aan de vismijn werd zoals voorheen een goederenstation ingericht. Aan de Wandelaarkaai werden twee sporen aangelegd voorzien van verhoogde laadkaaien en overdekt met een luifel. Twee verdere laadsporen werden langs de 320 meter lange haringhal aangelegd.

Het goederenstation "Oostende-Vismijn" was verbonden met het vormingsstation "Oostende-Zeehaven" (ter hoogte van de U.C.B.) via een sporenbundel aan de vismijnlaan, over de spuisluisen van de Spuikom en de Voorhavenbrug (waar telkens bij de passage van een trein er verkeersopstoppingen ontstonden bij het kruisen van de kustweg), langs het spoorbundel aan de Handelsstraat, over de brug aan het Zwaaidok en zo naar het vormingsstation.

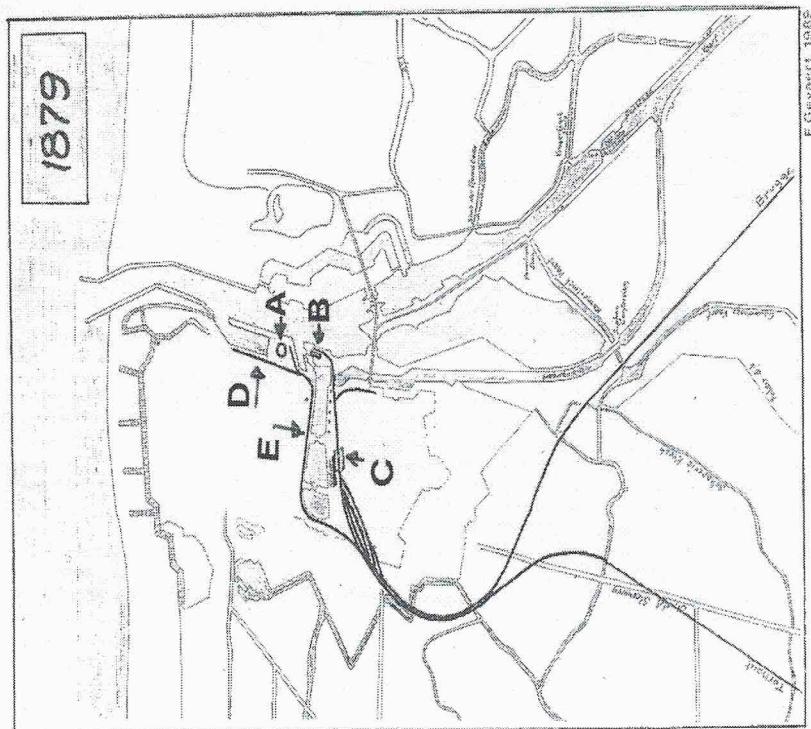
De mindere aanvoer van vis, te wijten aan een hele reeks factoren, o.m. door de overbevissing (denk maar aan de Sovjet-Russische fabrieksschepen die de Noordzee afschuimden), de quota's en ook de betere verkeersmogelijkheden over de weg door de uitbreiding van het net van autosnelwegen en het gebruik van snelle koelvrachtwagens, maakte de vistreinen overbodig. Op 6 maart 1988 vertrok de laatste vistrein uit Oostende. Daaropvolgend werden de treinsporen in de Handelstraat opgebroken, evenals de sporen aan de Vismijnlaan, Kustbaan en vismijn.

*Oostende 1955. Een vistrein opgesteld op één van de laadsporen van de vismijn, het goederenstation "Oostende-Vismijn".
Bemerk de luifel, waardoor de vis kon geladen worden "in 't droge". Rechts de pakhuizen nu, 2006, omgevormd tot kantoren voor wetenschappelijke organisaties.*



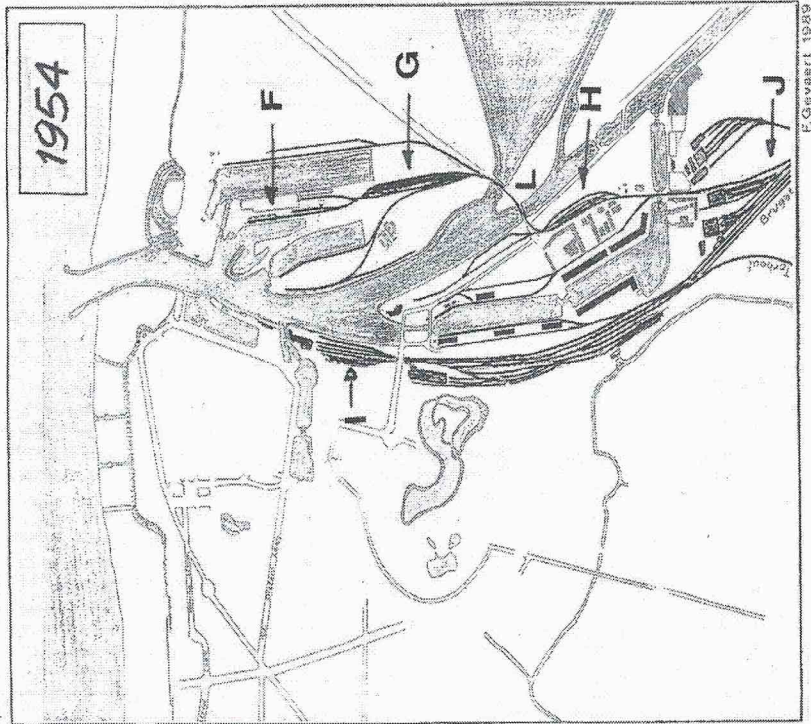


NMBS



F. Gevaert 1989

Fig. nr. 1. Spoorwegnet te Oostende in 1879.
 A: vismijn ("de Cierk"), B: station Oostende-kaai. C: station Oostende-Stad. D: Visserskaai. E: Vindictivelaan (toen Keizerskaai)

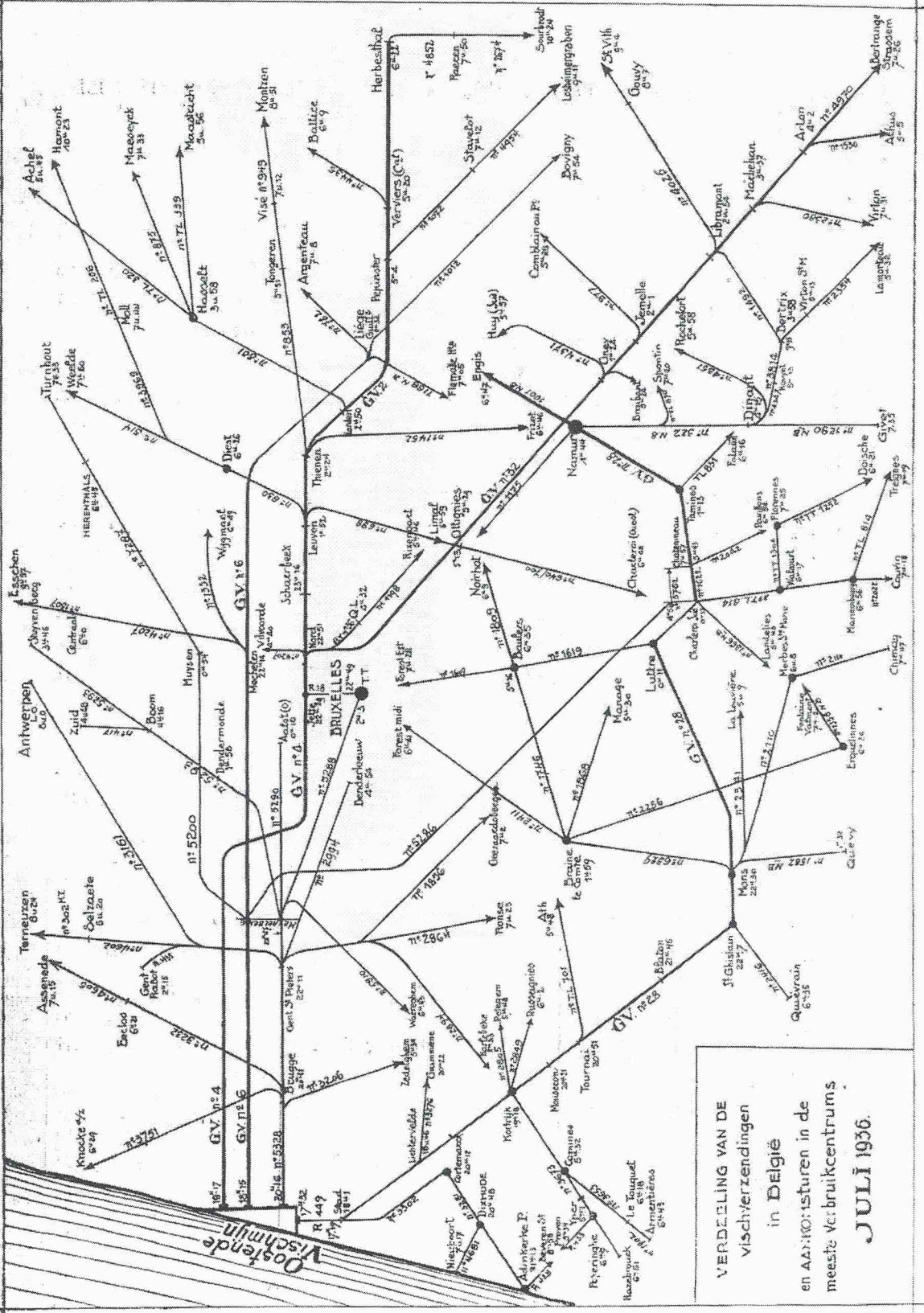


F. Gevaert 1989

Fig. nr. 2. Spoorwegnet te Oostende in 1954.
 F: vismijn. G: sporenbundel aan de Vismijnlaan. H: sporenbundel aan de Handelstraat. J: vormingsstation Oostende-Zeehaven. K: station Oostende-Kaai. L: Voorhavenbrug.

Bijlage 1

5



VERDEELING VAN DE
 vischverzekeringen
 in België
 en AAR-KOR-sturen in de
 meeste Verbruikcentrums
 JULI 1936.

NMBS

In 2003 werd de luifel van de laadsporen op de Wandelaarkaai gesloopt en de spoorbedding opgevuld en genivelleerd tot op de hoogte van het wegdek van de laadkaaien. Een paar jaar later werd het ontstane terrein omgevormd tot parkeerterrein ten behoeve van de kantoren van de gewestelijke, federale en internationale instellingen die in hervormde en gerestaureerde pakhuizen van de vismijn vestigingsplaatsen hebben gevonden. Zo verdwenen de laatste getuigen van wat ooit de terminus van de vistreinen was. Uitzondering gemaakt echter voor het stationsgebouw aan de rotonde vlak voor de uitrit van de vismijn, (het uiteinde van de Vismijnlaan). Meer dan twintig jaar geleden werd het omgetoverd tot viswinkel. Nu kent het gebouw sinds enige jaren leegstand.

Beknopte bibliografie :

Poppe, Marcel. "Van mannen en de zee : een eeuw Vlaamse zeevisserij 1875-1975". Oostende, Nieuwsblad van de Kust, 1977, 60 p.

Verbanck, Frans. "Herinneringen aan de oude vismijn rond de Eerste Wereldoorlog". Jaarboek Ter Cuere, 1974; 29 p.

Verbanck, Richard. "De laatste jaren van de oude vismijn". Jaarboek Ter Cuere, 1975, pp. 1-43.

Verbanck, Richard. "Rond de oude vismijn". Jaarboek Ter Cuere, 1971, 8 p.

Verbanck, Richard. "1941-1945. Hoe zat het met de vis". Jaarboek Ter Cuere, 1987, pp. 31-79.

Vroome, Emiel. "De evolutie van de Oostendse vissershaven. Een duizendjarige reuzenstrijd". Oostende, Nieuwsblad van de Kust, 1957, 49 p.

Vancraeynest, Raymond. "De nieuwe vismijn 50 jaar". Jaarboek Ter Cuere, 1984, pp. 135-150.

Devent, George. "De Vlaamse visserij". Brugge, Van de Wiele, 1989, 208 p.

Desnerck, Roland. "De Oostendse visserij". Brugge, Jempie Herrebout, 1986, 159 p.

Gevaert, Ferdinand. "Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende. De Plate, XIX, 1990, 6-7-8.

Jansoone, Roger. "Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog". De Plate, jg. 33-35, 2004-2006, 18 afl.

Ferdinand Gevaert