

DE ZEEVISSERIJ TE HEIST
 =====

door Jacques Larbouillat.

I. Door de Eeuwen heen.

1. Heis, een vissersplaats in de buurt van de Zwinmondig.

Op het einde van de 12e eeuw kwam door het bouwen van een nieuwe zeedijk, vertrekkende uit Blankenberge in oostelijke richting, de Oudemaarspolder tot stand. De vloedlijn van deze nieuwe aarden zeedijk lag ongeveer 200 meter verder zeewaarts dan de huidige zeedijk. Het is in deze polder dat het vissersdorp Heis ontstond in de 13e eeuw, ten noorden van de eerste dorpskern Koudekerke.

Dat Heis een belangrijk vissersdorp was, wordt bewezen door het feit dat de vissers over een vuurtoren beschikten. De vuurtoren van Heist was een achterleen van de Heer van Dudzele. Deze verpachtte de vuurtoren aan de "gildebroeders van onse vrouwe tot Heyst, ten prijse van 12 pond grooten ende 3 stuvers tsiaers" (1).

Deze gildebroeders waren bijna zeker onze Heistse zeevissers, die bovendien de "Vierbote" moesten onderhouden. Het middeleeuwse vissersdorp bezat ook een kabelmaker, een vishuis of vismijn, een wezenhuis en een visweg naar Lissewege, Dudzele en Brugge.

2. De Zeevisserij in de Middeleeuwen.

De stad Brugge en het Noord-Vrije behoorden in de Middeleeuwen economisch tot de meest bedrijvige gebieden van Noordwest-Europa. De bevolking was er relatief talrijk. Naast de landbouw was de visvangst één van de voornaamste middelen en bronnen van bestaan voor het grootste deel van de bevolking. Op de Brugse vismarkt kwamen alle fijne soorten van zeevis voor, die wij nu ook kennen: wijting, tarbot, pladijs, rog, schelvis, tong, pieterman,

makreel, zalm, steur. Ook garnalen, oesters, mosselen en vooral haring.

3. Visser en zeerover.

De zeevisserij was gedurende de middeleeuwen geen gemakkelijk bedrijf. De voortdurende twisten en oorlogen, eerst tussen Vlaanderen en Frankrijk, daarna tussen Frankrijk en Engeland, hadden als gevolg dat onze Vlaamse zeevissers het moesten ontgelden. De Vlaamse koopvaardij en zeevisserij hadden erg te lijden van de zeeroverij.

De overheid gaf niet altijd voldoende bescherming tegen piraterij van oorlogvoerende buurlanden. Door de nood gedwongen moesten onze zeevissers zichzelf verdedigen. Ze bewapenden hun vissersboten en ze werden tegelijk visser en zeerover (A° 1403) (2).

Onze Heistse vissers hadden al gauw de smaak van het zeeroven beet. In hun ijver plunderden ze ook wel eens de lading van schepen uit bevriende naties. Ze maakten de bemanning een kopje kleiner of namen die gevangen.

De magistratuur van het Brugse Vrije kwam er dan natuurlijk tussen om de gekaapte goederen terug te krijgen en om de gevangen personen vrij te laten. Onderhandelingen die niet altijd gemakkelijk verliepen. Anderzijds werden ook Heistse vissers en kapers gevangen genomen door de Engelsen. De Vlaamse overheid moest dan stappen ondernemen om bij de Engelse admiraliteit vaartuigen en vissers vrij te krijgen.

Onze Heistse vissers beoefenden naast de kustvisserij met kleine boten -"de cleene visscherie"- ook de grote haringvisserij, naar de verre visgronden in het "noordover".

In 1548, lagen er op het strand van Heist negen "buusen" of haringbuizen, elk bemand met 14 vissers en 3 of 4 "kuets" of lavers (3).

4. De Haringbuis.

De haringbuis was een speciaal type van vaartuig, ontworpen voor de haringvangst. Het was een stevige driemaster met platte bodem, die op het strand kon aanleggen. Twee masten konden gestreken worden.

De haringbuis was ongeveer 180 voet (45 m) lang en 17 voet (4,5 m) breed. Het was een groot schip, berekend op lange reizen en het kaken van de haring aan boord. Deze vissersvaartuigen konden een lading bergen van soms meer dan 20 last haring (\pm 20.000 kg).

Benevens vis en allerhande benodigdheden, hadden ze klederen, wapens,

eetwaren, netten, zout en tonnen aan boord.

5. De Vennootschap.

De uitreding voor de haringvisserij gebeurde eerst door middel van de vennootschap.

De stuurman was over het algemeen ook eigenaar van de boot. Voor de levering van de talrijke netten deed hij beroep op zijn gezellen. Deze waren niet zijn knechten, maar zijn medewerkers of "vennoten". Iedere vennoot moest minstens twee netten meebrengen. In ruil voor de gepresteerde arbeid en in evenredigheid met het aantal geleverde netten, mocht hij dan ook op een gedeelte van de gemaakte winst aanspraak maken. Deze vennotendelen of "mansparten" werden op het einde van het haringseizoen, na afrekening tussen de stuurman en zijn gezellen, aan deze laatsten uitgekeerd.

De stuurman-eigenaar met zijn vennoten stonden ook zelf in voor de verkoop van de gevangen haring.

De vennootschap tussen de vissers werd ernstig opgenomen. In 1471 namen de Heistse "stiermans" ten opzichte van de magistratuur van het Brugse Vrije geen enkele beslissing zonder dat zij eerst met hun "veynoten" gesproken hadden (4).

Later volgden belangrijke sociale en economische wijzigingen in dit systeem. Daar de vangreizen langer duurden, bleek het optreden van een tussenpersoon, voor de verkoop van de zeeproducten, noodzakelijk.

6. De Weerden.

Deze tussenpersonen in de visserij kende men onder de naam van "weerden". Zij worden ook vermeld in de oorkonden van de 15e eeuw te Oostende, Wenduine, Blankenberge en Heist.

De weerd werd een belangrijk en invloedrijk personage in het zeevisbedrijf. Hij leende geld aan de vissers voor het uitreden van het schip, hij hield boek van de verkoop van de vis, betaalde de opbrengst van de verkoop uit alvorens de koopman betaald had, en hij verkocht ook vis voor rekening van vreemde vissers. Hiervoor ontving de weerd een tamelijk hoog commissieloon. Hij vervulde een zeer nuttige rol, daar onze vissers lezen noch schrijven konden en niet veel verstonden van geld- of handelstransacties.

Later werden de weerden mede-reders, sommigen zelfs reder. Dan werd de reder tevens de weerd van zijn stuurlieden. Intussen begon de stuurman

ook zijn vennoten te vervangen door huurknappen, die voor een vast loon aangemonsterd waren.

In 1483 werd reeds geklaagd over de uitbuiting en verdrukking van stuurlieden en vissers door hun reders.

Dat de weerden het voor het zeggen hadden, blijkt uit het feit dat de Heistse vissers ten opzichte van de autoriteiten geen enkele beslissing namen in 1548, alvorens met hun "weerden" gesproken te hebben.

Het hoogtepunt van bloei en welvaart van de zeevisserij werd bereikt gedurende de ^{er}regingsperiode van Keizer Karel V. Tientallen plakaten of verordeningen werden uitgevaardigd over de organisatie van de haringvisserij, en al wat ermede in verband stond.

De troebele tijden van godsdienstoorlogen gedurende de tweede helft van de 16e eeuw stelden een einde aan de bloeiende Vlaamse haakharingindustrie en de aan de bloei van de zeevisserij in het algemeen. Een groot deel van onze vissersbevolking week uit naar het Noorden en hielp er gedurende de 17e eeuw Hollands hoogste visserijwelvaart bewerken.

Dit betekent evenwel niet dat gedurende de 17e en de 18e eeuw de visserij helemaal te niet ging. Langs onze Vlaamse kust werd er altijd gevist (5).

Wat Heist betreft, zeer eigenaardig is de vaststelling dat in de "prochierekeningen" uit de 17 eeuw, geen enkele vermelding staat die betrekking heeft op de zeevisserij (6). En wanneer op 4 maart 1748, Bartholomeus Amandels, hoofdman van Heist, de lijst opmaakt van de inwoners (301 zielen) en voor de meeste mensen hun beroep opgeeft, valt het op dat er geen enkele visser onder de bevolking vermeld staat (7).

7. De Oostenrijkse Tijd.

In de Oostenrijkse Tijd is het pas op 12 februari 1763 dat Heist tot een vrije visserplaats erkend wordt. In 1762 bestaat de Heistsè vissersvloot uit 2 vaaruigen en 10 vissers.

In 1782 uit 6 vaartuigen en 25 à 30 vissers. In 1792 uit 10 vaartuigen en 50 vissers.

In 1793 nog uit 4 vaartuigen en 20 vissers (8).

De daaropvolgende Franse overheersing met haar oorlogen en de daaruit volgende blokkade, remde opnieuw de ontwikkeling van de Heistse visserij voor verscheidene jaren.

II. De Negentiende Eeuw.

1. De Heistse Vissersvloot.

De Heistse vissersvloot bestond in het jaar 1800 nog altijd uit 4 schuiten en bereikte 15 jaar later 6 eenheden.

De regering van het Verenigd Koninkrijk deed weliswaar pogingen om de Vlaamse zeevisserij te steunen en op te voeren in de richting van de Noordnederlandse grootvisserij, maar ze stuitte hierbij op een sterk inge-ankerde routine en particularisme van onze Vlaamse vissers.

Toch groeide de vissersvloot van Heist aan tot 16 sloepen in 1844, en 63 vaartuigen in 1912, waarvan reeds 3 kielschepen.

2. De Heistse Schuit. (9)

De oude Heistse schuiten behoorden tot de meest originele vaartuigen van de Vlaamse kust. Ze hadden veel verwantschap met de oude Scheveningse en Katwijkse bommen. Ook te Blankenberge was dergelijk vaaruig in gebruik (lengte 11,5 m; breedte 5 m; hoogte 2 m; maat 21 ton).

De Heistse schuit had een lengte van 10,30 m, een breedte binnen de huid van 4 m, ze was ongeveer 2 m diep en had een inhoud van ongeveer 20 ton. Het waren strandschepen, die bij hoog water zo ver mogelijk op het strand kwamen varen. Daar werden ze vastgeankerd en bij laag tij zaten ze droog.

Zoals alle schepen die dikwijls moesten stranden, bezat de Heistse schuit een brede platte bodem uit dikke stevige planken gevormd. De wanden waren in klinkwerk: de bovenste plank ging over de onderste heen. Aan iedere zijde van de schuit bevond zich een zwaard. De zwaarden waren trapeziumvormige borden, die moesten dienen om het afdrijven bij het zeilen en het omslaan van het vaartuig te voorkomen.

De Heistse schuiten waren oorspronkelijk niet overdekt. Wel bezaten zij vooraan, tegen de boeg, een voordek waaronder de roef gebouwd was. De roef had een oppervlakte van 2 à 3 m², en was ongeveer 1 à 1,20 m hoog. Dus geen sta-hoogte. Er stond een kachelkje in. De roef werd alleen verlucht door het luik, dat bij slecht weder dicht moest. Dit vooronder moest dienen tot keuken, magazijn en slaappleats voor de bemanning. De mannen gingen zich daar drogen en warmen wanneer ze er de kans toe hadden, en men kan zich inbeelden welke lucht en geur er in de roef heerste.

In het midden had de schuit geen dek, en vertoonde een open ruimte.

Achteraan bevond zich een dieper gelegen achterplecht. Daaronder was een kleine bergplaats voor het kompas, de lantaarn, bootshaken, roeiriemen, en de gieter om bij droog weder de zeilen nat te gieten. Op de achterplecht stond de visbak. De Heistse schuit bezat aanvankelijk twee masten: een fokkemast en een grote mast.

De fokkemast stond vooraan in de schuit. De grote mast stond in het midden. De schuiten waren dwarsscheeps getuigd. De vierkante zeilen kwamen langs beide kanten van de mast te staan. De zeilage bestond uit: het grootzeil, het fokkezeil en de stormfokke.

De Heistse schuit was een zeer primitief vaartuig. Men bleef gewoonlijk niet langer dan 36 uren in zee; en , duurde de reis langer, dan sliep men om de beurt in het roef of op het dek.

Aan boord waren: één stuurman, twee of drie vissers, één laver of scheepsjongen.

Later werden deze schuiten in verschillende afmetingen gebouwd. Ze werden van den doorlopend dek voorzien, en langscheeps getuigd met scherpe zeilen: dus staande langs één kant van de mast gespannen. Met deze zeilen kon het vaartuig scherper bij de wind worden gehouden.

3. Het bouwen van de Heistse Schuit.

De Heistse schuiten werden eerst gebouwd te Brugge en langs de Oostendse Vaart naar Heist overgebracht. De eerste die te Heist een scheepswerf opende in de duinen, was M. Bassens. Later opgevolgd door Pieter De Groote. Korte tijd nadien werd een tweede werf geopend door M. Deckers.

In die tijd kochten de scheepswerven zelf hun bomen aan. Het waren meestal olmen. Deze werden gekocht te Lissewege en vooraan in Nederland. De bomen werden door eigen volk gezaagd en gedroogd. Vanhoutte, een der arbeiders van de scheepswerf, was te Heist veel beter gekend onder de naam "de Zager". Het duurde ongeveer drie maanden om een schuit te bouwen. Van een plan op papier werd toen niet gesproken! In 1903 werd in duinen de laatste Heistse schuit gebouwd.

Het tot stand komen van een vissershaven te Zeebrugge in 1906, met gemakkelijke aanlegplaatsen, heeft het strandschip langzamerhand doen vervangen door de moderne sloep. De scheepswerven verhuisden naar Zeebrugge. Daar begon men te werken volgens een plan op papier. Dit plan was van de heer Derings, scheepsbouwer te Blankenberge.

4. De Visserij in de Winter.

Gedurende de wintertijd werd door de Heistse vissers op een bijzondere manier gevestig op de toen nog niet uit de kustwateren verdwenen kabeljauw en schelvis.

Op zandbanken in zee plaatsten de vissers staakvleten. Deze bestonden gewoonlijk uit 17 rechthoekige netten van ongeveer 15 meter lengte op een hoogte van anderhalve meter. Onderaan werden de netten met lood verzwaard en vastgelegd met ankers. Bovenaan werden ze drijvend gehouden door kurken. Aldus stonden de netten loodrecht in zee, en vormden ze voor de vissen een versperring van 250 meter lang. De kabeljauw die in scholen zwommen verstrikten in de netten en bleven er in hangen tot ze werden opgehaald. De vissers herkenden de verankeringsplaats van hun netten aan twee boeien getekend met het nummer van hun vaartuig.

Deze manier van vissen bracht voor de vissers aanvankelijk een zeker gemak bij, daar ze bij slecht weder in de winter niet verplicht waren standvastig in zee te blijven. Terwijl ze aan land waren om hun netten te herstellen of om de gevangen vis te wassen en te verzenden, vingen toch nog vis. Twee of drie dagen na het uitzetten van de staakvleten gingen zij het vaartuig ophalen. Het was in die tijd geen zeldzaamheid een paar honder kabeljauwen in de mazen te ontdekken.

Dit soort visserij bleef bestaan to omstreeks 1885. De vissers beweerden toen, dat de Oostendse stoomtreilers, die in alle richtingen de zee doorkruisten met schrobnetten, de kabeljauw beletten te kustwateren te bereiken (10).

5. De Visserij in de Zomer.

Tijdens de zomer becefenden de Heiste vissers evoneens een bijzondere werkwijze bij het vissen.

Vanaf Pasen sleepten ze met twee schuiten tegelijk een reeks aan elkaar gebonden netten voort. Deze waren onderaan met lood verzwaard en bovenaan met kurken drijvend gehouden. Zo bleven de netten vertikaal. Deze netten hadden een gezamenlijke lengte van 175 tot 250 meter. Deze methode noemde men "zingen" van de singel of scheinetten. Het waren netten met brede mazen. De vangst was hoofdzakelijk grote vis: roggen, platen en steuren, die uit de monding van de Schelde en de Maas afkomstig waren.

Deze manier van vissen was zeer winstgevend, maar verdween in het laatste kwart van de 19e eeuw (10).

6. De Garnaalvisserij.

Na 1870 hebben de Heistse vissers zich in het bijzonder op de garnaalvangst toegelegd. De garnalen werden eerst naar huis gebracht om gekookt te worden. Later werden de garnalen aan boord van de garnaalvaarders gekookt. De garnalen werden met de korre of schrobnet gevangen. De garnaal is een schaaldier dat een bodem verkiest bestaande uit fijn zand vermengd met slijk. Op onze kusten worden de beste vangsten genoteerd vanaf het strand tot op 15 meter onder de zeespiegel.

De garnaalvisserij werd ook te voet en te paard beoefend. Deze vissers noemde men garnaalvaarders of kruwers.

Om fijn te zijn moet de garnaal "levende vers" kunnen verkocht worden. De strandvisserij leverde dit zeer gezocht product uit de eerste hand. Thans is de verkochte garnaal hoofdzakelijk zee-garnaal.

7. De Netten.

De netten zijn wel de belangrijkste werktuigen van de visser. Op onze vissersvaartuigen geldt vanaf ongeveer 1870 het s c h r o b n e t (korre, ook boomnet) als het bijzonderste tuig voor het bedrijven van de zeevisserij.

Vooraf weze aangestipt dat buiten de haringachtigen en enkele andere, de meeste vissoorten op de bodem van zee leven. Bij het schobnet is de opening aan beide zijden bevestigd aan stevige ijzeren hoepels of korijzers. Deze korijzers zijn vastgeklonken aan de twee uiteinden van een boom: de korreboom. Deze ijzers zijn zo opgesteld, dat ze als sleden over de bodem van de zee kunnen glijden. Korreboom en ijzers dienen om het net, dat achteraan wordt gesleept, open te houden. De korreboom werd door touwen met het vaartuig verbonden. Opdat het net op de zeebodem zou blijven, werd de onderzijde van het net verzwaard met een loodpees: dit is een touw met lood en kettingen er aan.

Deze loodpees schuurt over de bodem van de zee, de ijzeren ringen van de kettingen woelen het zand om. Aldus worden de platvissen zoals tarbot, griet, tong, pladijs en schol, die graag in het zand nestelen, opgejaagd en zoeken ze hun heil in de vlucht. Daardoor komen ze in veel gevallen in het net terecht, die een versmallende trechter vormt, en waar ze zich in de

kuil gaan ophopen.

Een meer moderne vorm van het schob- of boomnet is het bord- of plankennet. De twee houten borden glijden op hun met ijzer bezwaarde onderkant over de zeebodem en wijken verder van elkander af naarmate het vaartuig harder op de kabels trekt. Zo blijft de opening van het net wijd opengesperd. Dat vistuig is lichter dan het oude boomnet en is ook gemakkelijker te hanteren (11).

III. Zeden en Gebruiken in de 19e Eeuw, bij de Heistse Vissers.

In het algemeen waren onze vissers in de 19e eeuw niet welstellend. Vooreerst omdat met slecht weder niet kon worden uitgevaren, en vervolgens omdat de vangst soms niet renderend was. De meesten hadden echter een lapje grond dat ze bewerkten, en ze kweekten ook wat kleinvee.

De Heistse vissers verdienden in de slechtste jaren op het einde van de 19e eeuw, maar 200 F per jaar. In de beste jaren werden de 700 F zelden overschreden. De inkomsten waren niet regelmatig. Alles hing af van de opbrengst van de vangsten. Het moet ons dan ook niet verwonderen dat onze voorouders dikwijls zwarte sneeuw zagen. Later dienden veel vrouwen en meisjes in de hotels en de villa's. Allen hielden zich bezig met het breien van netten.

Op het einde van de 19e eeuw waren er te Heist ook een viertal spinnerijen. De beste spinsters verdienden 2 F per dag. Een brood kostte toen 17,5 cents (8).

1. De Klederdracht.

De Heistse vissers gingen anders gekleed dan de vissers van Oostende en de Westkust. De klederdracht van de vissers aan de westkust onderging de invoeduit de richting Duinkerke en had daar veel gelijkenis mee. Bij de vissers aan de oostkust vinden we in de klederdracht meer gelijkenis met de Hollandse visserslui.

Op zee droegen de vissers zwaar "kezeigoed" rood gevoerd, daarboven oliegoed en hun geoliede zuidwester. Dikke wollen kousen met witte klompen of zeelaarzen die reikten tot boven de knieën.

's Zondags aan wal droegen ze klederen uit schoon laken vervaardigd: - een blauwe vest die met zwart lint was afgevoerd en een fluwelen kraag had;

- een wijde blauwe broek.

Gezwarte klompen. Een klein petje zoals de vissers uit Zeeland of Holland. Hun haar droegen de Heistse vissers tamelijk lang zoals de Zeeuwen. Daarbij hadden ze een ringbaard zonder knevel.

2. De Verscheepsdag.

Op Allerheiligen was de verscheepsdag. Men verscheepte maar eenmaal per jaar. Het "kordeelgeld" bleef tot op die dag bij de reder en werd dan ineens overhandigd. Die week werd er dan ook veel gedronken; het begon reeds na de kerkdienst.

De stuurman was ook verplicht op dit tijdstip de commissaris van het zeewezen in te lichten over: het nummer van de schuit, de naam ervan, de tonnemaat, de naam van de reder, de naam van de bemanningsleden.

In 1908 werden er 70 schuiten gemonsterd.

3. De "Lapnamen".

N o o d z a k e l i j k h e i d :

De Heistse vissers vormden een zeer aaneengesloten gemeenschap. De jonge mensen uit de visserij trouwden meestal met elkaar. Het gevolg hiervan was dat man en vrouw dikwijls dezelfde familienaam hadden. De keus van de voornamen was ook beperkt. Het moet dan ook geen verwondering wekken dat er vijf of acht Pieter Vantorre's en vier of zes Maria Vandierendonck's in dezelfde straat woonden. Vroeg men naam Pieter Vantorre, dan kwam prompt de vraag: Is het Pietje van Kippens, of Klodde, of Pier Mussche, of Pietje Zwientje of Pietje Ketser? Zelfs de geestelijkheid was verplicht, voor de huisbezoeken, een speciaal register bij te houden. In 1905 ontmoette men bij de 249 ingeschreven vissers de volgende namen: 35 maal Vantorre, 24 maal Vandierendonck, 20 maal Savels, 19 maal Vlietinck, 11 maal Dewaele, 10 maal Gezelle, 9 maal De Groote, 9 maal De Smidt.

I n d e l i n g :

De bijnamen te Heist kunnen in 2 grote reeksen ingedeeld worden.

A. De Groepsnamen

die aan een ganse familie werden gegeven, en die van vader op zoons en dochters overgingen. Zo'n stamvader waren bijvoorbeeld: Tchakkkel, Rape, Mussche, Zwientje, Bultje, Gatje, Tchieper, enz.

De kinderen werden dan genoemd met hun voornaam en hun groepsnaam.

Zo kwam het tot: Pier van Tchakkels, Jef Rape, Berten Mussche, Jan van Gatjes, enz.

Sommigen kregen ook een speciale voornaam-bijnaam, gevold door de rasnaam, bijvoorbeeld: Schille van Kloddens, Solle van Kattens, Antje van Zwartens, enz.

Het gebeurde ook dat broers die op hun beurt stamvader werden van een vissersfamilie, een eigen rasnaam op hun nakomelingen overdroegen. Zo werden drie gebroeders Vlietinck respectievelijk: Rape, Ko Peire en Sissen van Seniaans genoemd.

B. De Individuele Namen:

die aan personen werden gegeven omwile van een bepaalde hoedanigheid, een fysische of psychische eigenschap, of zelfs van een gebrek.

Zo kende men namen als: de Klemmer, de Mageren, Meneere Jef, Baron, Kromme Marie, enz.

Ook de voornamen werden vervormd: Frans werd Sissen, Leopold werd Pol, Jacobus werd Ko, Virginie werd Veirze, Nathalie werd Natte, Leonie werd Leitje, enz. Deze voornamen bij een lapnaam gevoegd hielpen eveneens tot identificatie van bepaalde personen: Sissen de Klemmer, Pol van Jeins, Ko Kapelle, Veirze van Martjes, Natte Krak, Zanne Blink, enz.

Tegenwoordig gaat het gebruik van de lapnamen er veelal uit. De bijnamen houden nog stand bij de oudere generatie. Stilaan behoren de bijnamen van onze oude Heistse vissers tot de folklore.

4. De Verkoop van de Vis.

In de eerste driekwart van de 19e eeuw was de verkoop van de vis te Heist niet georganiseerd. De gevangen vis werd in rijen op het voetpad gelegd. De inwoners waren de eerste kopers.

De overschot werd later uitgeleurd door de vissersvrouwen. Soms werd vis opgestuurd naar Brussel, Leuven of Dendermonde, in korven van 30 à 35 kilo, die met stro werden bedekt.

De vissers kregen wat men hun wilde geven.

De eerste echte vismijn kwam tot stand in 1901 op het Schuldhof. Het Schuldhof was een perceel langs de huidige Dwarsstraat-Vissersstraat-Garnaalstraat. Dit perceel was onteigend geworden in 1889. Het grootste gedeelte van de vismarktinrichting was gelegen in de Garnaalstraat.

Bij de belangrijkste viskopers uit die tijd waren Debra en Brassine(12).

IV. Naar de Vissershaven van Zeebrugge.

Bij het bouwen van de zeehaven te Zeebrugge in het begin van de 20e eeuw, legde men ook een schuilhaven aan voor de vissersvaartuigen. Reeds in 1906 werd deze in gebruik genomen.

In 1912 lagen er 10 vaartuigen, waarvan 6 boten een hulpmotor hadden. In 1908 had Frans Vantorre (Frings), die 102 jaar oud werd en die in 1969 overleden is, de eerste motor aan boord. Duitse, Russische en Belgische ingenieurs hielden eraan eens mede te varen op zee, om de resultaten te zien. Het was een Deutz 4-takt motor van 22 PK.

Langzaamaan verlieten de Heistse vissers hun strand, en gingen te Zeebrugge aanleggen. De oude platboomde schuiten werden vervangen door kielvaartuigen, die snediger van vorm en vlugger waren.

1. De Kotter.

De kotter was een scherp gebouwd kielvaartuig met vlak overhangende spiegel. Het was een langscheeps getuigde tweemaster. Kotters waren sierlijke vaartuigen en vlugge zeilers. Ze boden nochtans enkele nadelen. Bij ruw weder schepten ze veel water en klommen ze niet gemakkelijk over de golven. Ze waren ook minder sterk gebouwd en werden bij het stoten tegen andere vaartuigen of tegen de kaaimuur in de haven, gemakkelijk beschadigd.

2. De Botter.

De Heistenaars kochten na de eerste wereldoorlog o.a. ook Hollandse vaartuigen. Namelijk van het type "Botter". De Heistse reder en schipper Frans Ackx, heeft er mede gevaren. Zijn vader kocht een Urkse botter.

De botter was een eerder lomp vaartuig. Het kan nochtans hard zeilen en het hield goed zee. Aan boord was een beun van 20.000 l. In Holland gaf men de voorkeur om de vis levend aan te brengen. In 1924 werd de beun verwijderd en bouwde men een motor van 35 PK. in. Maar de botter bleek niet meer de oude te zijn: de stabiliteit was verdwenen (12).

3. De Sloep of Smack.

De sloep of Engelse smack was een vissersvaartuig uit Lowestoft en Ramsgate. Dit type vaartuig werd door onze scheepsbouwers aangepast. Het werd namelijk zwaarder gebouwd dan de Engelse types. Het had een hoge



Heitse schuit op
het strand ± 1900
voor het Hôtel du Phare.

Heitse vissersboot
op zee ± 1900.



HEYST
LA FLOTILLE DES PÊCHEURS



Een gedeelte van de
Heistse vissersvloot
op het strand ± 1900.

voorsteven, een vlakke overhangende spiegel zoals de smack en een grote diepgang. Het waren vast op het water liggende vaartuigen. Dit was noodzakelijk wegens de zware korren die onze vissers gebruikten. Voor het ophalen van de korre, had de sloep reeds een windas.

4. Het Schipje.

Kielvaartuig met scherpe kop en vierkant afgesneden achtereind. Het was een zeilschip met één mast, 13 m lang, en een tonnemaat van ongeveer 15 ton. Dit vaartuig had een doorlopend dek, en na 1918 werden vele met een tweede mast uitgerust. Zij beoefenden vooral op de kust de garnaal-, sprot- en haringvisserij, en keerden dagelijks uit zee terug. De garnalen werden aan boord gekookt. Zij visten met de kor.

Het waren de schipjes die het eerst een motor als voortstuwingswerktuig aan boord kregen en geleidelijk hun bouw daarvoor aanpasten.

Geleidelijk aan werden ten andere al deze scheepstypes voor de motor aangepast.

5. De Garnaalvangers.

De garnaalvangers met twee halfzeilen, hadden een hulpmotor met een kracht gaande van 40 tot 80 PK. Er kwam ook reeds een stuurhut op het dek.

In 1936 lagen er te Zeebrugge 146 motor-vaartuigen die op garnaalen op visvangst gingen. Het oudste vaartuig was gebouwd in 1895 te Brixham en had een motor van 100 PK. De jongste vaartuigen waren gebouwd te Zeebrugge of te Oostende in 1936; hun motoren hadden een kracht gaande van 90 tot 150 PK.

V. De Tweede Wereldoorlog.

De oorlog 1940-1945 bracht geen stilstand in de ontwikkeling van de visserij. Tijdens de bezetting groeide de vloot aan, nadat de gevluchte vissers uit Frankrijk teruggekeerd waren, door nieuwbouw, ombouw of herstel. Tussen 1941 en 1945 werden op gans de kust 172 nieuwe vaartuigen gebouwd.

Vele Heiste vissers waren echter in mei 1940 naar Engeland uitgeweken. Velen voeren met hun schip voor de British Navy of dienden als matroos in de Navy. Hier kwamen hun deugden van moed en wilskracht onverminderd tot hun recht. Velen hebben zich prijzenswaardig gedragen en zich verdienstelijk gemaakt.

De vissers die in eigen land bleven, hebben ondanks de zware oorlogsrisico's een historisch gebeuren geboekt met de opvallend rijke haringvangsten. Deze brachten in de strenge rantsoeneringsperiode van de oorlog heel wat heil voor de bevoorrading van de bevolking.

VI. Na de Tweede Wereldoorlog.

1. De Uitbouw van de Vissershaven.

Sedert 1945 kent de visserij een verdere bestendige opgang. De aanlegkaaien van Zeebrugge's vissershaven werden gebracht van 690 m op 1090 m in 1956. De door de oorlog vernielde vismijn werd herbouwd tussen 1948 en 1950. De verkoopshalle werd in 1966 uitgebreid: van 5400 m² op 8.460 m²; en het aantal pakhuizen steeg van 27 naar 36.

2. De Uitbouw van de Vissersvloot.

De vissersvaartuigen werden na de oorlog bestendig ge moderniseerd. Door het Ministerie van Verkeerswezen en door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, werden kredieten aan verminderde interesten verleend voor: aankoop van nieuwe motoren; aankoop, nieuwbouw of ombouw van vissersvaartuigen.

Jaar na jaar vernieuwt zich de Zeebrugse vissersvloot. De houten bootconstructies worden vervangen door metaalconstructies. De Regering steunt het ontwerpen van nieuwe prototypes van vissersvaartuigen; en ook het verbeteren en het toepassen van nieuwe visserijmethodes.

Op 31/12/1955 bestond de Zeebrugse vissersvloot uit:

Klasse I	49 garnalkotters	tot 80 PK.
Klasse II	46 kusttreilers	80 tot 119 PK.
Klasse III	67 kleine middenslagtreilers	120 tot 239 PK.
Klasse IV	8 grote middenslagtreilers	240 tot 349 PK.
Klasse V	<u>3</u> kleine diepzeetreilers	350 tot 500 PK.
	173 eenheden.	

Tien jaar later, op 31/12/1965:

Klasse I	8 garnalkotters	tot 80 PK.
Klasse II	20 kusttreilers	80 tot 119 PK.
Klasse III	93 middenslagtreilers	120 tot 239 PK.
Klasse IV	27 grote middenslagtreilers	240 tot 349 PK.
Klasse V	4 kleine diepzeetreilers	350 tot 500 PK.
Klasse VI	4 grote diepzeetreilers	500 en meer PK.

156 eenheden.

De evolutie gaat verder en we stellen vast dat op 31/12/1970, te Zeebrugge de vissersvloot de volgende tabel omvat:

Klasse I	1 garnaalkotter	79 PK.
Klasse II	7 kusttreilers	80 tot 119 PK.
Klasse III	59 kleine middenslagtreilers	120 tot 239 PK.
Klasse IV	42 grote middenslagtreilers	240 tot 349 PK.
Klasse V	29 kleine diepzeetreibers	350 tot 499 PK.
Klasse VI	<u>12</u> grote diepzeetreibers	500 tot 1600 PK.

150 eenheden, waarvan 63 houtconstructies en 87 staalconstructies.

Daaruit kunnen wij besluiten dat in de laatste jaren, met minder vaartuigen, meer paardekracht en grotere tonnenmaat, naar hogere productie gestreefd wordt.

3. De Vaartuigen.

Te Zeebrugge treft men hoofdzakelijk de kust- en de middenslagvisserij.

Klasse I, de kleinde garnaalkotter: 15 meter lang, motor 75 PK. Vist dichtbij de kust, veelal op garnaal, en maakt reisjes van 1 tot 2 dagen.

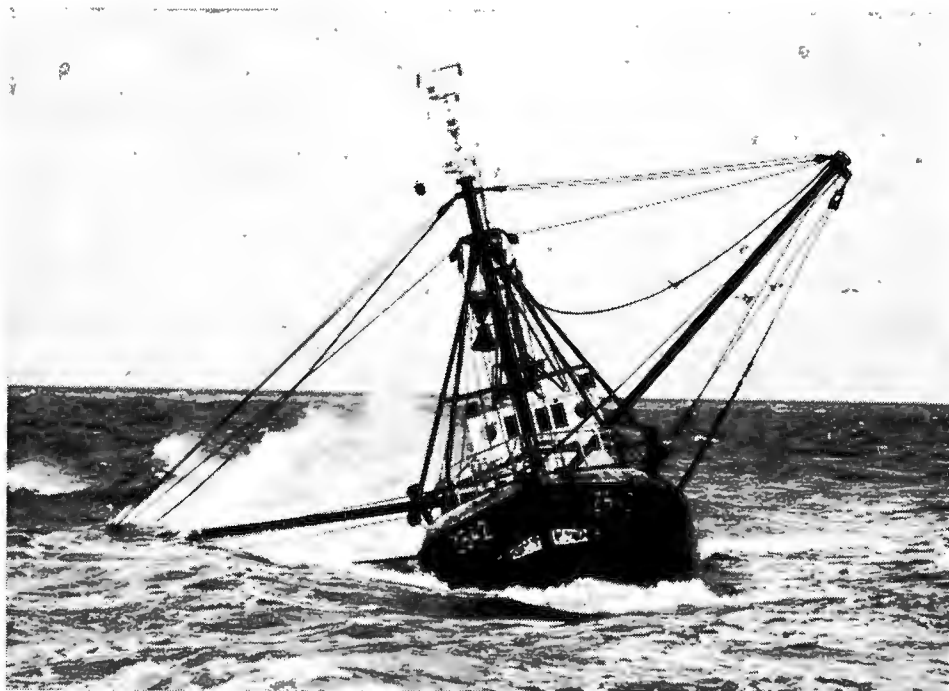
Klasse II, de kusttreilers: lengte 20 meter, motor 80 à 119 PK, Gaan afwisselend op garnaal- en visvangst (sprot, haring, gullen), en maken reizen van 3 tot 4 dagen. De bemanning telt 4 leden. Deze vaartuigen voeren de fijnste kwaliteit vis aan, vooral wegens de versheid v.d. vis.

Klasse III, de kleine middenslagtreilers, en

Klasse IV, de grote middenslagtreilers: met een lengte van 20 tot 25 meter, gaan op vis- en kreeftenvangst. Deze twee typen beoefenen dezelfde visserij. Het verschil ligt in de tonnemaat en in de motorsterkte. Ze tellen 4 of 5 bemanningsleden en maken verre reizen: naar de Ierse Zee, het Bristolkanaal, de Liverpoolbaai, het Kanaal. De kleine middenslag treilers blijven 6 à 8 dagen in zee. De grote 10 à 12 dagen. Het gebeurt vaak dat de vangst in Engeland wordt verkocht en dat men daarna wederom twee weken vist, vooraleer naar de Belgische haven terug te keren. Zo gebeurt het dat de bemanning pas na een maand terug thuis komt. Het is te begrijpen dat de vrouwen dan mopperen.

Klasse V, de kleine diepzeetreibers: lengte 31 meter. Zij bevissen de noordelijke delen van de Noordzee, en periodiek IJsland. De bemanning telt maximum 6 of 7 koppen en hun reizen duren 15 à 16 dagen. Zij maken jacht op kabeljauw, schelvis, koolvis, rode poen.

Klasse VI, de grote diepzeetreibers: 55 à 60 meterlang. Hebben IJsland en de Witte Zee tot vangstgebied. Deze schepen tellen 18 à 20 bemanningsleden en maken reizen van 18 à 22 dagen. Zij maken jacht opronde vis. Deze vaartuigen zijn te Zeebrugge ingeschreven, maar verkopen meestal te Oostende.



De "Angelus", grote middenslagtreiler - hout - 87 brutoton - motor 300 P.K.



De "Tijl Uilenspiegel", grote diepzeetreiler - staal - gebouwd 1972 -
143 brutoton - motor 610 P.K. - alle navigatieinstrumenten.

4. Grote Investeringsen.

Een vissersvaartuig is een grote en kostbare investering. Een garnaalvanger kost ongeveer 2 miljoen. Een kusttreiler 2,5 tot 3 miljoen. De middenslagtreiler 5 à 6 miljoen, de grote middenslagtreiler 6 à 10 milj. Een kleine diepzeetreiler 12 à 13 en een grote diepzeetreiler 20 à 30 milj.

Onze Heistse visserij is bij uitstek een familiebedrijf. Het is meestal door jarenlange noeste arbeid en onbeschrijfbaar inspanningen dat vissers eigenaar worden van een schip. Bij hen telt de leuze: eerst een schip, dan een huis; omdat men met een schip een huis kan verdienen, maar niet andersom.

5. De Opleiding.

Sedert 1904 bestaat er te Heist een Vrije Vissersschool. Na de tweede wereldoorlog is er ook een Rijksvissersschool bijgekomen. Een volwaardige vissersschool telt twee afdelingen: een afdeling dek, en een afdeling motoren. De afdeling dek bereidt de examens voor van de scheepsjongens (14 jaar), van de aspirantschippers (15 j), en van de schippers 2e en 1ste klas. Het brevet van schippers 1ste klas machtigt deze om gelijk welk vissersvaartuig te voeren op alle zeeën.

6. Een bijzonder Beroep (13).

Alle examens voor de zeevisserij worden door een middenjury afgenomen in de zeevaartschool te Oostende. Het examenprogramma van een aspirantschipper loopt over de volgende vakken: - kosmografie (wereldbeschrijving, zon-, maan- en sterrekunde) - wiskunde, zeevaartrekenen - Nederlands en Engels - Zee- en weerkunde, zeekaart, fysika en motoren. - de navigatieinstrumenten, scheepsbouw en onderhoud van het schip.

Onze vissers zijn geen ongeletterden meer. Zij moeten zowel de weerkaart als het weerbericht begrijpen, en met zeer moderne navigatieinstrumenten weten om te gaan. De tijd van de zeevaartkennis door overlevering is voorbij.

7. Het Leven op Zee.

Het werk van onze vissers is een uitputtende bezigheid. Zonder verpozen moeten ze het net uitzetten, en het daarna terug inhalen. De gevangen vis moet gegut worden, dit wil zeggen: de ingewanden moeten uit de vis verwijderd worden. De vis moet daarna gewassen en geborgen worden in het vis-

ruim. Hoe beter de vis verzorgden bewaard werd, hoe beter de verkoop als kwaliteitsvis. Tussendóór dienen de netten hersteld, en moeten de vissers op beurt wacht lopen, dag en nacht, onder alle weersomstandigheden. Ten einde zo efficiënt mogelijk te vissen, is de studie van de biologie van de vissen, voor onze vissers van zeer groot belang. Bijvoorbeeld: de haring verblijft op bepaalde tijden van het jaar in verschillende lagen van de zee. Soms is het bij de oppervlakte, tijdens de paai en de herstelperiode, overwegend op de bodem van de zee. In het ene geval is de visserij door middel van de vleet renderend; in het ander geval enkel door het gebruik van het treilnet. De vissers weten bv. ook dat de kabeljauw zich niet in warmwatergebied ophoudt, maar wel in kouder water. Ze gaan dus kabeljauw noordwaarts zoeken. De Belgische vissers jagen de kabeljauw met de treil na.

8. De Navigatieinstrumenten.

Heden hebben de vissersvaartuigen verscheidene navigatieinstrumenten aan boord. Op onze druk bevaren Noordzee is dit noodzakelijk; tevens ook om een renderende visserij te kunnen beoefenen. De meesten hebben:

- a/ Radiotelefonie (R.F.): dit is zelfs verplichtend voor de garnaalscheepjes.
- b/ Richtingzoeker (D.F.): een radio-navigatieinstrument waarbij radioposten, die gepaste seinen uitzenden, kunnen gepeild worden. Deze dienen om: - de standplaats van het schip te bepalen, door het nemen van één of meer kruispeilingen; - om het schip in koers te brengen en om de koers te controleren - om in de mist de positie van het vaartuig te bepalen, en aldus aanvaring te vermijden.
- c/ Decca navigator (D.N.): in de laatste jaren wordt de Decca als radio-navigatiemiddel meer en meer in gebruik genomen en verdringt hij de richtingzoeker. De Decca duidt veel sneller de positie van het vaartuig aan. Daarbij kan ook een Decca track plotter (D.N.P.) gecombineerd worden: dit is een registratietoestel van de Decca. Bij het gebruik van het deccasysteem ontvangt men aan boord van het vaartuig radiogolven die door speciale radiostations (ketens) uitgezonden worden. Deze golven worden aan boord van het vissersvaartuig opgevangen door een speciale ontvangstinstallatie, die de resultaten aanduidt op drie deccameters, die elk een verschillende kleur hebben (rood, paars en groen). Deze deccameters hebben veel gelijkenis met een uurwerk. Met twee wijzers van verschillende lengte, die elk een ver-

schillende schaalverdeling aanduiden. De schipper of "stuurman" heeft aan boord een zeekaart (speciale decca-kaart) waarop coördinaten of deccalijnen aangebracht zijn in kleuren, die overeenstemmen met de kleur van de deccameters, en die genummerd zijn. De ruimte tussen twee deccalijnen noemt men een laan. Om de standplaats van een vaartuig op zee te bepalen, zoekt de schipper, volgens de gegevens van de deccameters, op de kaart het laannummer volgens kleur en nummer. En daarna, met een speciale meetlat, de juiste positie in het onderdeel van de laan.

d/ Ultrasonore dieptemeter: dit instrument dient om de waterdiepte, en zo mogelijk de grondsoort van de zee vast te stellen. Vroeger gebeurde dit met handlood, dat nu trouwens nog verplicht aan boord is. Het handlood is een piramidevormig dieplood, waarvan de onderkant hol is. Deze holte wordt gevuld met vet of zeep. Wanneer het dieplood de zeebodem bereikt, neemt het aldus een grondstaal van de bodem op. Nu gebeurt dit meestal met de sonore-dieptemeter. Dit instrument zendt trillingen uit, die naar de zeebodem gezonden worden. De Echo wordt opgevangen in het toestel en de gemeten diepte wordt op een strook papier aangestipt. Zo ontstaat een grafiek van de diepten en de hoogten van de zeebodem. De grafiek van de harde zeebodem is duidelijker van die van een modderige zeebodem.

e/ Radar: waarnemings- en afstandsbepaling door radiogolven. Het is een navigatieinstrument, waarvan de zend- en ontvangstpost door éénzelfde persoon bediend wordt, en dat de schipper in staat stelt, bij mistig weder en in de duisternis, de omgeving van het vaartuig te verkennen van af 50 m van het schip tot op een afstand van 50 zeemijlen (1 zeemijl=1.852 m) of 92,5 km. (Vadem = 1,83m = 6 voet van 30,5 cm)

VII. De Visserijmethoden nu.

Naast het algemeen gebruik van het bordennet hebben er zich, na de tweede wereldoorlog nieuwe visserijtechnieken ontwikkeld.

Voor de haring-, sprot-, gullen- en makreelvangst: de pelagische treil.

En sedert een tiental jaren: de boomkor- of bokkevisserij voor de bodemvis.

1. De Pelagische Treil.

Met de pelagische treil is het mogelijk in de beneden-, midden- en bovenlagen van de zee te vissen. Daardoor geniet hij de voorkeur van de

haring- en sprotvissers.

De pelagische treil wordt door twee vaartuigen gesleept, en "visserij in span" genoemd. Het net ongeveer 50 meter lang. De zijden van het net zijn even lang, zodat de opening een vierkant vormt van 50 à 60 voet. Om een hoge verticale opening van het net te verzekeren, wordt de bovenpees door een betrekkelijk groot aantal vlotters opgehouden; alsook door twee grote zwemblazen, die aan de uiteinden van de bovenpees bevestigd zijn.

De uiteinden van de bodempees zijn met gewichten bezwaard. Op de sleepkabels zijn gewichten aangebracht. Naargelang de schikking van deze gewichten is het mogelijk in de verschillende lagen van de zee te vissen.

2. De Boomkorvisserij of Bokkevisserij.

Bij de boomkorvisserij wordt gebruik gemaakt van twee grote en zware vistuigen die over de zeebodem worden gesleept. Elk vistuig bestaat uit een trechtersvormig, langwerpige net uit nylon, dat bevestigd wordt aan twee zware metalen sleepstukken (korijzers) die door een 9 à 11 meter lange ijzeren buis of boom op afstand worden gehouden (het principe van het schrobnet).

Voor de onderzijde van het net worden een tiental zware stalen kettingen van verschillende lengte gesleept, die de platvis van de zeebodem moeten opjagen. De eindpunten van deze kettingen zijn aan de twee sleepstukken bevestigd. Deze sleepstukken hebben een zodanige vorm dat zoveel mogelijk wordt voorkomen dat het vistuig op de dikwijls ongelijke zeebodem blijft steken. Elk vistuig heeft een drooggewicht van 1500 tot 3000 kg. De grootte van het vistuig en vooral het gewicht van de kettingen, hangen af en staan in verhouding tot de afmetingen van het schip en de kracht van de motor.

Tijdens het slepen over de zeebodem neemt het gewicht van het vistuig toe, door het in het visnet geraakte materiaal zoals zand, klei en stenen. De trekkracht, nodig om een vistuig naar het vaartuig te halen, kan bij de gebruikelijke vaarsnelheid en de hydrodynamische weerstand, ongeveer het tweevoudige van het drooggewicht bedragen.

Deze vistuigen worden in zee gezet bij middel van lange giekken of "bökken", waarvan er één aan stuurboord en één aan bakboord is geplaatst. De giekken of bokken staan ongeveer vertikaal als het schip in de haven ligt; doch nagenoeg horizontaal tijdens het slepen van het vistuig. De bokken

kunnen in tussenstanden worden gezet tijdens het van boord zetten en het aan boord halen van de vistuigen. De bokken en vistuigen zijn afzonderlijk door middel van kabels verbonden met het "windas" of vislies. Het windas wordt mechanisch aangedreven. Op het einde van de as van het windas zijn koppen aangebracht, die o.a. worden gebruikt om de viskuil (achterste deel van het net, waarin zich de vis bevindt) aan boord te halen, terwijl het zware ijzeren vistuig naast het vaartuig blijft hangen.

oooooooo

V e r w i j z i n g e n :

1. M. Coornaert: Koudekerke-Heist, 1965, blz 38
2. M. Coornaert, Rond de Poldertorens 1969, jaarg 11 nr 3, blz 88
3. M. Coornaert, Rond de Poldertorens 1970, jaarg 12 nr 4, blz 146
4. M. Coornaert, Rond de Poldertorens 1970, jaarg 12 nr 2, blz 68.
5. R. De Gryse: Vlaanderens Haringbedrijf in de Middeleeuwen
6. J. Labouillat, Rond de Poldertorens 1965, jaarg 7 nr 4, blz 129
7. J. De Smet, Rond de Poldertorens 1964, jaarg 6 nr 4, blz 106
8. Ghislaine Van Rie: De Visvangst te Blankenberge en te Heist 1713-1774, K.U.L. Akadelliejaar 1964-65
9. E. Auguin: Plages belges, Les Pêcheurs flamands, Paris 1898
F. Bly: Onze Zeilsloepen, Gent 1902
H. Stalpaert: Ouvlaamse Zeevisserij, Heule 1957
R. De Bock: De laatste Visschersschepen van de Vlaamsche Kust, voor de komst van de motor, Antwerpen 1943.
10. J. Nollet: Heist-aan-Zee en zijn verleden, Brugge 1907
11. M.A. De Rolez: Onze oude Vissers en hun Bedrijf, Antwerpen 1950
E. H. A de Spot: Vlaamsche Zeevisschers, Kortrijk 1942
12. K.A. Ackx, Albatros (jaarboekje van de oudleerlingenbond "Vissersvreugde" van de Vrije Visserijschool, Heist-aan-Zee)
jaarg 8, 1957, blz 41, en 43
jaarg 12, 1961, blz 34, en 36
jaarg 19, 1968, blz 17
jaarg 20, 1969, blz 36
13. A. Vermeille: Raak, jaarg 16, februari 1965, Zeevisserij bij ons.

oooooooo

B i b l i o g r a f i e :

- E. Auguin: Plages belges. Les Pêcheurs flamands. Paris 1898
A. Bardin: Les rôdeurs de la côte. Moeurs maritimes flamandes. Brux. 1875
E. Bartholeyns: La côte belge. Callewaert Frères. Bruxelles (zonder jaart)
F. Bly: Onze zeil Vischsloepen. Gent 1902
M. Coornaert: Koudekerke-Heist, topografie en toponimie. Heist 1965
M. Coornaert: De Zee- of Graaf Jansdijk. In "Rond de Poldertorens" jaarg XI, 1969, blz 65-70.
M. Coornaert: De Verdediging van de Kust van Noord-Vlaanderen vanaf 1300. In "Rond de Poldertorens" jaarg XI, 1969 blz 78-99 en 122-137

- M. Coornaert: De Verdediging van de Kust van Noord-Vlaanderen vanaf 1300.
In "Rond de Poldertorens" jaarg XII, 1970 blz 27-37, 64-73, 90-100
en 138-149. jaarg XIII, 1971 blz 19-26
- R. De Bock: De laatste visschersschepen van de Vlaamsche kust, voor de komst
van de motor. Antwerpen 1943
- R. De Gryse: Vlaanderens Haringbedrijf in de Middeleeuwen. Antwerpen 1944
- J. De Smet: De Bevolking van Heist in 1748. In "Rond de Poldertorens"
jaarg VI, 1964, blz 106-109
- J. De Smet: Het herbeginnen van de zeevisserij te Heist. id. id. blz 109-113
- J. De Smet: Onze Zeevisserij in 1898. In "Rond de poldertorens" jaarg IV
1962 blz 158.
- M. A. De Ràlez: Onze oude Vissers en hun Bedrijf. Antwerpen 1950
- E. H. A. de Spot: Vlaamsche Zeevisschers. Kortrijk 1942
- J. Nollet: Heist-aan-Zee en zijn verleden. Brugge 1909
- H. Stalpaart: Oudvlaamse Zeevisserij, Historie en folklore. Heule 1957
- Ghilaine Van Rie: De Visvangst te Blankenberge en te Heist (1713-1793)
K. U. L. Academiejaar 1964-1965.
- A. Van Hageland: De Magische Zee. Davidsfonds 1961.
- A. Vermeille: Zeevisserij bij ons. In "Raak" jaarg 16, februari-maart 1965.
- Albatros: Jaarboekje van de Oudleerlingenbond "Vissersvreugde", Vrije Visse-
rijschool Heist-aan-Zee, Nrs 1 tot 20, 1950-1969.
- Ministerie van Verkeerswezen. Bestuur van het Zeewezen en van de Binnen-
vaart. Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen. 1971, 1973



Kleine middenslagtreiler (1963) met, achter de stuurhut,
de uitrusting voor bokkevisserij.