Contributed by Flor Vandekerckhove
zondag, 11 maart 2007 - Last Updated zondag, 18 maart 2007

Het Visserijblad (HVB), een onafhankelijk opinieblad in de Vlaamse vissersgemeenschap, schenkt in haar februarinummer veel aandacht aan de teloorgang van de Oostendse kustvisserij. Daarbij komt schipper Jacques Bogaert (eigenaar van het vaartuig O.148 Snipe) uitgebreid aan het woord. Hij besluit er een punt achter te zetten: 'De laatste twee jaar was de opbrengst ondermaats', zo zegt hij. 'Vorig jaar liet ik het vaartuig van januari tot maart aan de kant liggen omdat de opbrengst onvoldoende was om mijn schipper en matroos een fatsoenlijke verdienste te garanderen. Het vaar-tuig heeft vorig jaar slechts 147 dagen gevaren, 50 dagen minder dan normaal.' Nadat recentelijk ook de kustvissersvaartuigen O.533 Virtus, O.225 Norman-Kim, O.100 Emilie, O.536 Zeevalk ermee opgehouden zijn (en met een O.116 Caroline die nauwelijks nog uitvaart) is de Oostendse kleine kustvisserij teruggevallen op negen vaartuigen. Dat is ruim onvoldoende om de zestien stalletjes op de bekende Oostendse Vistrap nog van waar te voorzien. We maken vandaag het einde mee van een typische visserij die bootsjowerie genoemd wordt.

Dat is het spijtige, want die visserij brengt dagvers gevangen waar op de markt en ze doet dat rechtstreeks van producent tot gebruiker. Bovendien dreigt hiermee een letterlijk unieke band te verdwijnen tussen visserij enerzijds en stadsleven en toerisme anderzijds. En ten slotte is het spijtig omdat hiermee een typi-sche Oostendse, plebeïsche figuur met historische roots - de bootsjower - uit het straatbeeld wegvalt. De bootsjowers zijn namelijk de historische erfgenamen van de vissers die destijds met open roei- en zeilvaartuigjes ter kustvisserij voeren. De bootsjowerie was altijd al de visserij van de kleine man en dat is ze vandaag nog steeds.

Gaat het hier om een soort noodzakelijk proces waarbij oude ambachten en beroepen de tand des tijds niet doorstaan? Hebben de bootsjowers hun eigen graf gedolven door na te laten de sprong naar de moderne tijden te wagen? Moesten de bootsjowers hun visgebied maar niet leeggevist hebben?

Het is waar dat de kustwateren omzeggens leeggevist zijn. Maar dat is geenszins het werk van de bootsjowers. Doordat ze met kleine vaartuigjes het zeegat intrekken is hun vangst altijd beperkt geweest. Van zodra het een beetje teveel waait blijven hun schepen aan de kant liggen. Hun actieradius is klein en bovendien vist een groot deel onder hen op garnaal, een soort die helemaal niet schaars is. De bootsjowers zijn niet verantwoordelijk voor de ecologische catastrofe die we aan het meemaken zijn. Integendeel, mocht de kust uitsluitend aan die categorie vissers voorbehouden zijn, dan was er nooit een ecologisch probleem voor onze deur geweest.

De bootsjowers zijn overigens de eersten die het ecologisch probleem op zee aangekaart hebben. Zij deden dat lang voordat de milieubeweging het licht zag. Het eerste pamflet waarin zij de overbevissing door grote schepen aanklaagden dateert van 1860 (!), bijna honderd vijftig jaar geleden. Het waren ook de bootsjowers die tijdens de eerste langdurige crisis van overbevissing (in 1889-1892) talrijke klachten uitten over de uitputting van de visgronden. Die klachten bereikten al gauw de overheid. In 1909 al rapporteert een ambtenaar zijn minister dat grote schepen de visgronden aan het leegvissen zijn.

Wie in het archief van HVB bladert, vindt heel de tijd door verwittigingen van kustvissers. Zoals deze titel uit 1954: 'Zal men de Belgische kustvisserij wurgen?' Of dichterbij: 'Boze vissers: kustwateren moeten beschermd worden' (1989).

Het is niet zo dat de bootsjowers alleen maar geklaagd hebben. Ze hebben ook oplossingen aangereikt. Zij eisten bescherming van hun visgronden (1989), eisten inspraak in de overlegorganen (1995), richtten een eigen strijdvaardige organisatie op (1996), eisten officiële erkenning als aparte groep (1997). Zij zijn ook vele keren tot actie overgegaan. Legendarisch is de havenblokkade die ze in 1998 organiseerden. Op verschillende tijdstippen werd front gevormd met Greenpeace en er werd gezamenlijk met de milieubeweging actie gevoerd, zoals dat ook in 2002 nog het geval was.

Werden ze gehoord, die kustvissers? Zowel het Oostendse stadsbestuur, de Provincie, opeenvolgende ministers van Landbouw, ja zelfs de koning (2001) lieten uitschijnen hun zaak ter harte te nemen. Het bleef al te veel bij woorden. Ook de groene minister Vera Dua luisterde maar met een half oor. De eis voor een eigen, afgeschermd visgebied van minstens zes mijl voor de kust werd door haar getorpedeerd. De kustvissers moesten het na vele jaren van ministeriële twijfel met maar drie mijl doen (2002): too little, too late!

Dat doekje voor het bloeden kon toen ook al lang niet meer verdonkeremanen dat de ecologische catastrofe in de kustwateren georganiseerd werd door een overheid die met de Benelux (1958) de al overbeviste kustwateren wijd openzette voor grote Nederlandse kotters. Dat proces werd nog intenser door de Europese Unie die forse subsidies verleende voor het bouwen van de zgn. eurokotters; grote, moderne schepen die de Europese en dus ook de Vlaamse kustwateren als jachtgebied kregen en alhier het werk kwamen afmaken.

De publicist (en vishandelaar) H. Neubacher schrijft dan ook terecht: 'Door haar jarenlange gevoerde politiek van subsidies om vissersschepen te vernieuwen en nieuwe te bouwen, creëerde de Europese Commissie niet alleen een overcapaciteit in haar vissersvloot, maar ze vernietigde ook oude visserijgemeenschappen langs alle Europese kusten'. Dat is exact wat met de Oostendse bootsjowerie gebeurd is.

Het is waar dat dit alleen maar heeft kunnen plaatsgrijpen doordat de top van de visserij die ontwikkeling gestimuleerd heeft. In 1996 was de kustvisserij, dixit de patroonsorganisatie ter zeevisserij, maar goed voor iets meer dan 1% van de omzet. In de visserij, waar de dienst uitgemaakt wordt door reders van de grootste boomkorvaartuigen, is de bootsjowerie dan ook 'quantité négligeable'. Maar elke kustvisser die de pijp aan Maarten geeft, opent voor hen nieuwe mogelijkheden. Zij azen dan ook al vele jaren op de motorvermogens van de bootsjowers. Die motorvermogens mogen ze van de overheid toevoegen aan hun schepen, waardoor ze tegelijk toelating krijgen om nòg meer vis uit zee weg te halen. Meer vis hebben ze ook nodig, want zo'n groot boomkorvaartuig verbruikt vele duizenden liters diesel per dag en we weten allemaal wat er met de olieprijs gebeurd is.

De conclusie klinkt pathetisch, maar is daarom niet minder waar. Door doelbewuste keuzen van Staat & Kapitaal werd een boeiende en organisch gegroeide vissersgemeenschap, samen met haar visgronden, moedwillig vernietigd.