

Onbegrijpelijke titel? Geeft niet: gewoon verder lezen!

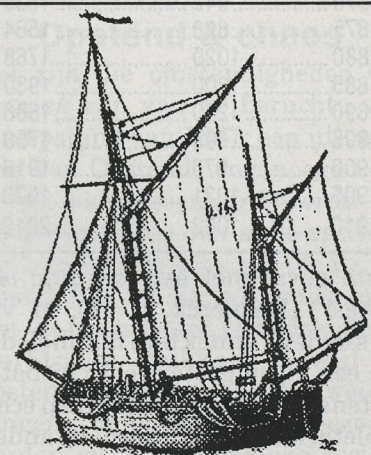
# Op- en neergang van het Oostendse vissersproletariaat

**OOK AL OMDAT** het Oostendse ABVV me gevraagd had om voor haar senioren een middag over de geschiedenis van de visserij te vullen, vielen twee artikelen in het vorige HVB me erg op. Enerzijds was er het verhaal over de NV Oostendse Reederij (HVB V 1996 p. 20), in Oostende beter bekend als 'de rode vloot' of als 'de schepen van de bond'. Daarin zegde volkscundige Roger Vens: *'De toestand aan boord van de visbakken van de bond was letterlijk en figuurlijk voorbeeldig. De vissers werden daar — en dat was uniek — verzekerd tegen arbeidsrisico's. De opleiding van de mannen werd erg ter harte genomen. Het percentage dat de vissers op de besomming kregen was groter dan elders, de bemanning kreeg zelfs gratis eten aan boord, er was radiocontact met de wal, de vissers hadden een gewaarborgd weekloon en ook aan de ouder wordende visser werd gedacht. Niet niks dus. Gevolg: de andere reders moesten de normen van de Rode Vloot volgen of ze kregen geen vissers meer aan boord. De bond trok heel het niveau van de vloot omhoog.'* Daarnaast was er in datzelfde HVB de vrije tribune 'Waar Gaan We Naartoe?' waarin vakbondsman Ivan Victor het woord nam (HVB V 1996 p. 10). Hij had het daarin meer bepaald over de tekort aan vissers waarmee de sector vandaag te kampen heeft. Victor over de vissers anno 1996: *'Ze zwalpen soms weken op zee voor een inkomen dat niet eens het wettelijk minimum haalt. Waarom komt er voor de vissers geen gegarandeerd basisloon met daar bovenop een bonus in verhouding tot de vangst?' en verder: 'Het pensioen... is ronduit armzalig. Reders hebben, allicht aan een vorige visserijcrisis, een systeem van forfaitaire RSZ-lonen overgehouden. Hierdoor betalen zij geen RSZ op het volledige loon. De gevolgen worden door de vissers betaald. Het betaald verlof en het pensioen voor de vissers, schipper of matroos, zijn bescheiden laag. Oudere vissers die wegens overmacht inactief worden hebben via het Zeevissersfonds een aanvullende vergoeding gekregen. Maar eens de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, vervalt deze tussenkomst.'*

Hoezo? In de jaren twintig blijken Vlaamse vissers over een voorbeeldig statuut en een gewaarborgd weekloon te beschikken: iets waarvan vandaag geen spoor meer bestaat. Wat is daar onderweg dan eigenlijk mee gebeurd, zo vraag ik me af. En terwijl ik aan die spreekbeurt werk, gaat een lichtje branden: een (veronder)stelling die ernaar verlangt tegengesproken, gecorrigeerd of aangevuld en bevestigd te worden.

WANNEER DE BELGISCHE staat in 1830 een feit wordt, woont er te Oostende al een relatief grote vissersgemeenschap. In 1836 telt de stad 534 vissers, ongeveer dubbel zoveel als Blankenberge, toentertijd de tweede grootste vissershaven. Voor de rest is er dan nog

Nieuwpoort waar 100 vissers aan de bak komen. Naast deze drie havens kent de Vlaamse kust nog talrijke kleine vissersgemeenschappen, maar dan... zonder haven. Daar worden de boten dan maar vanaf het strand in zee getrokken. In Heist zijn er in 1836 bijvoorbeeld



De Oostendse tweemastsloep of 'dandy', typisch Oostends vaartuig van de XIXde eeuw. Ruim 17 meter lang, goed vijf meter breed en 3 meter diep. Met de komst van de stoomtreilers verdwijnt deze sloep, samen met de visserij-te-zoute van het toneel.

zo'n zestig onversaagde vissers aan het werk en in De Panne een veertigtal. (De Zuttere II, p. 23). Wie niet beter weet zou meewarig kunnen neerkijken op het armtierig volkje dat op die manier vanaf het strand in de weer is. Maar wij weten wel degelijk beter: als de Vlaamse visserij vandaag nog bestaat, dan heeft dat alles met de geschiedenis van die Pannenaars en Heistenaars te maken.

## Vooruitgang & miserie

De visserij van het jonge België kent een stormachtige ontwikkeling. Zijn er in 1836 iets meer dan duizend vissers aan het werk, dan zijn dat er in 1885 bijna tweeduizend geworden. In Heist en De Panne hebben ze toen, voor wat betreft het aantal vissers, Nieuwpoort voorbijgestoken, maar de opgang is vooral zichtbaar in Oostende waar nu twaalfhonderd mannen regelmatig in zee trekken. Die 1.200 kunnen onderverdeeld worden in *bootjesjouwers* (die veelal met eenmansgarnaalbootjes in zee gaan of in het

## Evolutie van het aantal vissers 1836 - 1910

	Oostende .....	België .....
1836 .....	534 .....	1045 .....
1840 .....	600 .....	1124 .....
1845 .....	672 .....	1236 .....
1850 .....	660 .....	1244 .....
1855 .....	720 .....	1306 .....
1860 .....	888 .....	1528 .....
1865 .....	950 .....	1646 .....
1870 .....	942 .....	1639 .....
1875 .....	828 .....	1564 .....
1880 .....	1020 .....	1768 .....
1885 .....	1200 .....	1930 .....
1890 .....	1230 .....	1888 .....
1895 .....	995 .....	1758 .....
1900 .....	970 .....	1916 .....
1905 .....	1021 .....	1973 .....
1910 .....	1062 .....	2212 .....

beste geval met een 'schiptje van Panesi' (Desnerck, p. 51), in 'vissers-reders' annex hun familieleden die een eigen groter schip uitbaten en tenslotte in een grote groep echte proletariërs, vissers die niets anders te bieden hebben dan hun eigen arbeidskracht. Hoe die verdeling er juist uit ziet, weet ik niet. Nergens in de literatuur vind ik daarover gegevens. Een historicus zou hier waarschijnlijk nuttig werk kunnen verrichten. (Overigens: mochten die gegevens wèl reeds bestaan — en zelfs geïnterpreteerd zijn — dan zullen we er dankbaar kennis van nemen.)

DE OOSTENDSE VISSERIJ IS IN die jaren een moderne industrie aan het worden. Er mag dan nog steeds bijna uitsluitend onder zeil gevaren worden, de stad kent dan al meerdere kapitalistische ondernemingen die soms tientallen grote sloepen uitreden (Poppe, p. 8). Verder worden er een aantal politieke beslissingen genomen die Oostende een benijdenswaardige infrastructuur geven: na de sloping van de stadsvestingen wordt in 1870 een schuilhaven (Montgommerydok) gegraven; dit dok wordt in 1885 voltooid. In 1877 wordt een cirkelvormige vismijn (De Cirk) gebouwd die in 1879 in gebruik genomen wordt en in 1885 vergroot. (Hovart) Vergeten we verder ook niet dat de stoomtreinen van Oostende het eindstation maken van spoorverwegen die heel Europa doorkruisen. Die verbinding zorgt ervoor dat Oostende,

ook voor buitenlandse vaartuigen, een gedroomde landingsplaats voor verse vis wordt: verse vis, een leuker die in die tijden in heel Europa ontdekt wordt.

De Europese vraag naar verse vis groeit dus zienderogen en de toepassing van de stoomenergie op vissersschepen (1) èn de 'uitvinding' van het ijs (1874) om de vis te bewaren, maken de aanvoer van grote hoeveelheden verse (niet gezouten) vis ook mogelijk. Met andere woorden: Oostende wordt het moderne economisch visserijcentrum van België. De industriële vooruitgang die de XIXde eeuw kenmerkt vindt voor wat de visserij betreft zijn stek in Oostende.

DE LEVENSVORWAARDEN VAN het Oostendse volkje zijn ook al vergelijkbaar met — of zelfs erger dan — deze in andere industriële gebieden. Hoe meer de economie zich ontwikkelt hoe armer jan-met-de-pet wordt. Uit de volkstelling van 1865 blijkt dat men in het Oostendse visserskwartier met meer dan 100 mensen in één huis pleegt te wonen. Voor sommige huizen komt dit neer op het verbazendwekkende getal van 12 mensen in één kamer 'In deze éne kamer moest men pogen te leven. Men kookte, at, dronk en paarde in die enkele vierkante meters.' (Vilain) Jef Klausning vult voor mij die cijfers aan met zo mogelijk nog schokkender gegevens: 'In 1885 bedroeg de gemiddelde besomming van een zeilschip 12.300 frank per jaar. De visser kreeg daarvan 867 frank. Maar in 1887 haalde een zeilschip nog maar nauwelijks 11.127 frank, waarvan de visser er 744 toegeworpen kreeg. Maar die visser had natuurlijk ook nog beroepskosten. Zo'n zeilschip ging gemiddeld dertig keer in zee. De panger kostte aan de visser al 8,20 frank per reis. Voor zijn voedsel aan boord betaalde hij dus al meer dan 240 frank per jaar. Kosten voor werkkledij (oliegoed, laarzen) mag je op 140 frank per jaar schatten. De visser verdiende dus gemiddeld netto 364 frank per jaar. Om te weten wat dat inhoudt moet je een beetje uitzicht krijgen op de levensduurte in 1887. Vooruit, schrijf op: 1 liter melk kostte toen 20 centiem, een kilo brood betaalde je

## Wardje Vandenabeele, scheepsjongen op de O 149

In Gistel worden we uitgenodigd op de koffie bij Edward Vandenabeele (°1923). Ons interesseert dat deel van het leven van Edward waarin hij visser was op de visbakken van de NV *Oostendsche Rederij*, alias de 'rode vloot'. Want we willen nu wel eens weten hoe het er daar écht aan toe gegaan is.

Vandenabeele: 'Ik ben in 1937 als scheepsjongen beginnen varen op de stoomtreiler O 149 Emiel Vandervelde. Zelf was ik het liefst op een motorboot beginnen werken, maar mijn vader had me het afgeraden. Ga eerst bij de visbakken, zo zegde hij me, je zult daar het vlugst de stiel leren. Hij had gelijk. Daarna ben ik enige tijd met de motorboot van Henry Moons meegeweest, een schip, ik denk dat het de O 155 was, van een kleine familiale rederij, zeg maar een Pannenaar.

Ik ken dus het verschil tussen die twee soorten visserijen. Dat verschil was vooral in je portefeuille te zien. Bij de bond kreeg je een 'maandgage' en daar bovenop een percentage op de besomming. Ik denk dat ik als jongen recht had op een percentage van drie kluiten, 75 centiem dus. Bij Moons had ik ook een percentage, ik denk dat ik daar toen 1% kreeg, maar daar was natuurlijk geen sprake van een vaste wedde. Bij de bond kreeg je ook gratis voedsel mee en dat was ook het geval in de andere grote rederijen (Crops en de anderen), maar je mag niet gaan denken dat je gratis voedsel had voor heel de reis. Je kreeg een stukje kaas, een kilo suiker, een doosje melk en dergelijke, maar voor de charcuterie bijvoorbeeld moest je zelf zorgen. Hetgeen de rederijen gaven was dus niet genoeg om de tafel heel de reis te dekken. Het verschil tussen het regime aan boord van de Pannenaars en de geplogendheden van

(Vervolg op volgende bladzijde)

## Wardje Vandenabeele, scheepsjongen op de O 149

de stoomrederijen kan je vandaag nog het beste vergelijken met iemand die in een voedingswinkelje op de hoek tewerk gesteld is en iemand die bij een warenhuis, zoals

GB-Inno-bm werkt. In het laatste geval zal alles gereguleerd zijn en zal je kunnen genieten van vele sociale voordelen, in het eerste geval zal alles laat ons zeggen meer 'gearrangeerd' worden.

Nu moet je verdere niet denken dat het één en al kameraadschap was daar aan boord van de schepen van de bond. De machinist, de eerste stuurman en vooral de kapitein, dat waren 'mijnheren' die altijd recht hadden op het beste en het schoonste. Achteraf bekeken moet ik zeggen dat ik, toen ik voor de bond werkte, goed mijn boterham verdiend heb, maar ik kan niet zeggen dat ze daar erg over ons in zaten. Bijvoorbeeld: we werden soms richting Rusland gestuurd om schelvis te vangen, waarvan we op voorhand wisten dat we daarmee zwakkere besommingen zouden maken dan wanneer we naar IJsland zouden getrokken zijn. Na zo'n reis, waarop we even goed keihard hadden moeten werken, waren de verdiensten erg mager. De vrouwen wisten nauwelijks hoe ze daarmee de schulden moesten afbetalen. En hard werk was het: ik herinner me dat we eens 72 uur aan één stuk op dek aan de slag geweest zijn, toestanden die vandaag verboden zijn! Neen, we gingen niet in zee om te spelen.'

'In de motorvisserij, op de O 155, ging het er gemeedelijker aan toe, zoals dat in een familiebedrijf gaat. We waren daar ook maar met vijf man aan boord (op de stoomtreilers waren dat er twaalf) en we trokken naar Het Kanaal en naar de Witte

Bank. Maar je verdiende er natuurlijk wel minder, zelfs als je goede vangsten gemaakt had, scheelde dat nog een pak geld met de verdiensten op de stoomtreilers.

Wie voor een Panne naar werkte kreeg eigenlijk van alles het minimum. Je kreeg er even in drinkgeld (een toeslag die op de stoomtreilers aardig kon oplopen) en er was absoluut geen sprake van enige vaste wedde. Er werd daar ook zoveel mogelijk



uit eigen familie gerecruiteerd. Zo herinner ik me dat ik aan het lossen was en de schipper me gewoon kwam zeggen dat ik de volgende reis niet meer verwacht werd, want mijn plaats zou ingenomen worden door een neef van de reder.

Langzamerhand begint de visserij de concurrentie van de wal te voelen. Vanaf 1947 gaan de wedden aan de staat langzaam maar zeker de hoogte in en vele vissers kiezen voor een carrière bij de marine, bij de loodsboten... Weet je wat ik denk? Men zegt wel dat de stoomtreilers aan de kant moesten blijven liggen omdat ze niet meer rendabel waren, maar volgens mij was dat omdat ze er geen bemanning meer voor konden vinden.'

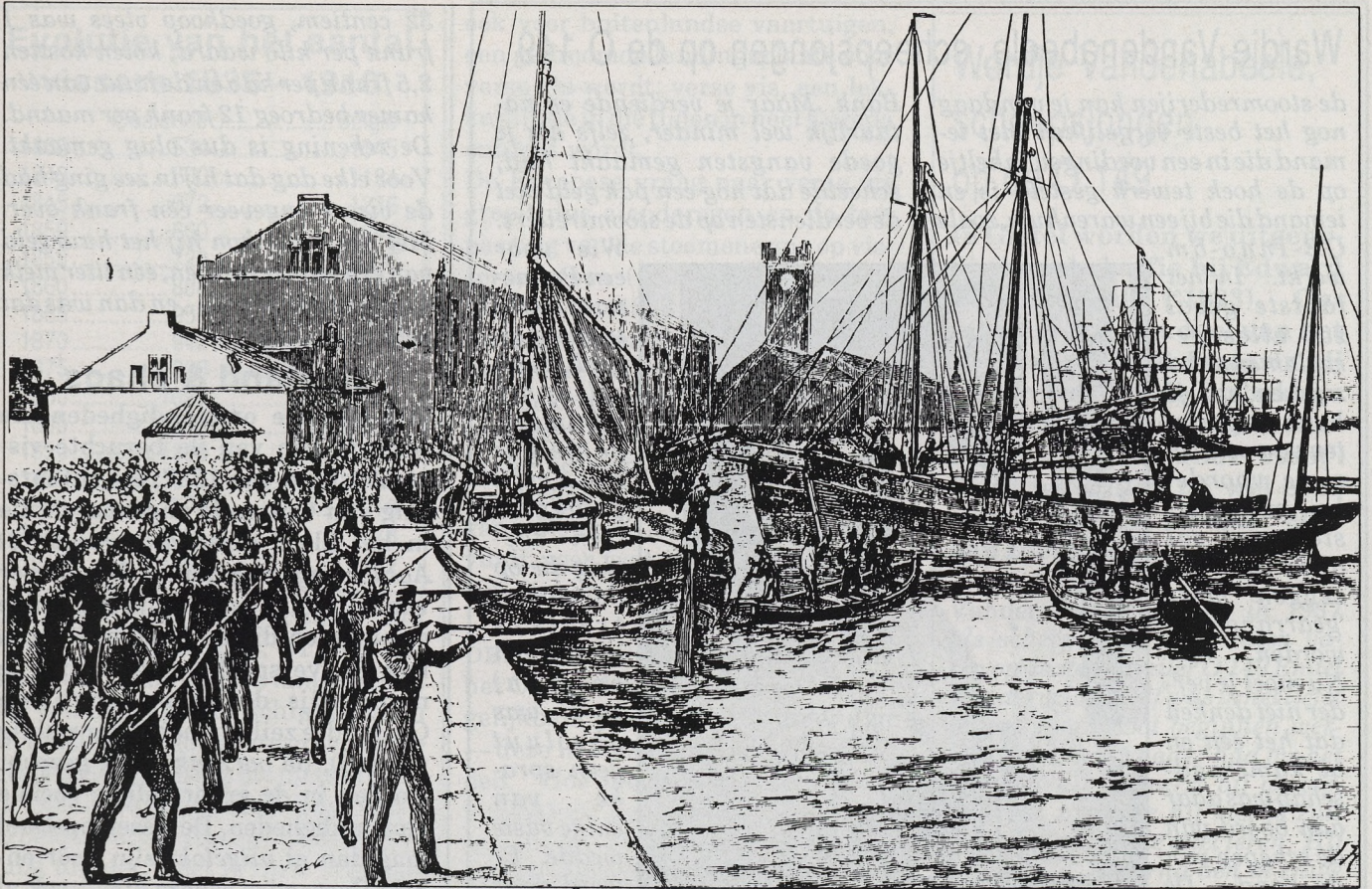
Zelf verlaat Adward Vandenabeele in 1951 ook de visserij om voor de openbare dienst (loodswezen) aan de slag te gaan. Dat hij de visserij evenwel nog steeds niet vergeten is, blijkt uit de vele foto's, schilderijen en schaalmodellen van vissersvaartuigen allerhande die zijn echtgenote plichtsgetrouw blijft afstoffen. Ook daarom mag ze mee op de foto. (fv)

32 centiem, goedkoop vlees was 1 frank per kilo waard, kolen kostten 2,5 frank per kilo en de huur van één kamer bedroeg 12 frank per maand. De rekening is dus vlug gemaakt. Voor elke dag dat hij in zee ging had de visser ongeveer één frank over. Met die frank kon hij het huurgeld van één kamer betalen, één liter melk kopen en één brood... en dan was dat geld nagenoeg op.'

### Opstand & chaos

Het zijn die omstandigheden die oorzaak zijn van de beruchte vissersopstand van 1887; een uitbarsting van Oostends ongenoegen die in het bloed gesmoord wordt. (2) Aanleiding mag dan al de aanvoer van buitenlandse vis zijn (de Britse stoomboten die de Oostendse mijn met vis overspoelen en zodoende de marktprijs drukken, terwijl de Oostendse zeilschepen maar weinig vangen), de oorzaak moet gezocht worden in de erbarmelijke sociale omstandigheden. De vissersopstand mag dan al uitgelokt zijn door enkele Oostendse reders die — ook al woest op de Britten omdat die met hun drijfnetten de Oostendse boomvisserij (3) belemmeren (Desnerck, p. 35) — het volk voor hun kar spannen, de oorzaak ligt wel degelijk in de misère die in de Oostendse 'garren' heerst waar het vissersproletariaat samenkomt.

De bewijzen liggen voor het grijpen, want de vissersopstand is geen uniek feit. Ook in andere industriecentra breken rond die tijd vergelijkbare revoltes uit. Een jaar voor de vissersopstand organiseert een anarchistische groep in Luik een optocht om de Commune van Parijs (4) te herdenken. Waar er hooguit enige honderden mensen verwacht worden, blijkt dat er duizenden warmbloedige Luikenaars op de oproep afkomen. De tocht gaat langs de rijkgevolde etalages van de Luikse binnenstad. Vóór die uitstalramen wordt haltgehouden. De anarchistische agitator voert met de menigte een didactische dialoog. Vraag: 'Wie heeft die produkten gemaakt?' En het antwoord komt terstond: 'Wij zijn het die ze gemaakt hebben.' En er volgt een nieuwe vraag: 'Hoe komt het dan dat jullie zelfs geen brood kunnen kopen...' Die nacht wordt er



Mede door deze tekening bleef de vissersopstand aanwezig in het collectieve geheugen van de Oostendenaars: de Oostendse vissersopstand van 1887 wordt bloedig neergeslagen. Is er al dan niet een verband aan te wijzen tussen deze gebeurtenissen en de oprichting van de 'Rode Vloot' in 1921?

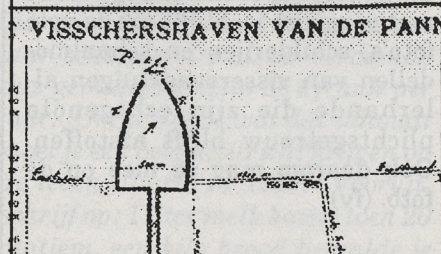
te Luik geplunderd dat het, bij wijze van spreken, een lust is. *Het zou daar niet bij blijven. In het Luikse bekken brak de volgende dagen een stakingsgolf los. Legereenheden marcheerden op... De avondklok werd ingesteld... Hier en daar werd geschoten ... De rijkswacht maakte er jacht op groepen bedelaars. In Tilleur en Jemeppe vielen de eerste doden.*' (Moulaert, p. 75)

In Oostende mag de aanleiding dus de aanvoer van massale hoeveelheden buitenlandse vis zijn, in Luik is het een herdenkingsoptocht. Laat ons eens verder kijken: *'Maar wat in het Luikse gebeurde, bleek uiteindelijk maar kinderspel in vergelijking met wat zich vanaf 25 maart in de streek rond Charleroi afspeelde. De constatering door de mijnwerkers op deze betaaldag van de sterk verminderde inhoud van hun loonzakje, bleek de vonk die de brand zou doen overslaan...'* In het nabijgelegen Roux vallen vijftien manifestanten onder de kogels. (Moulaert, p. 76). Het beeld dat we te zien krijgen is dat van een arbeidersklasse die

overall op de rand van de wanhoop balanceert. Om het even welke aanleiding kan de vonk zijn die de opstand doet ontstaan.

Dat al deze vergelijkbare opstanden ook op een vergelijkbare sisser uitlopen — in al deze gevallen eindigt de opstand even plots als ze begonnen is — heeft te maken met het ongeorganiseerde karakter ervan; er is geen nationale organisatie die de moeite doet om de revoltes te coördineren. Het zijn chaotische


In het vakblad 'De Vlaamsche Zeevisscher' van maart 1910 verschijnt een bldzijde groot artikel over de plannen om te De Panne een haven uit te bouwen. Mocht deze haven er gekomen zijn dan zou de visserij er vandaag heel anders uitzien hebben.

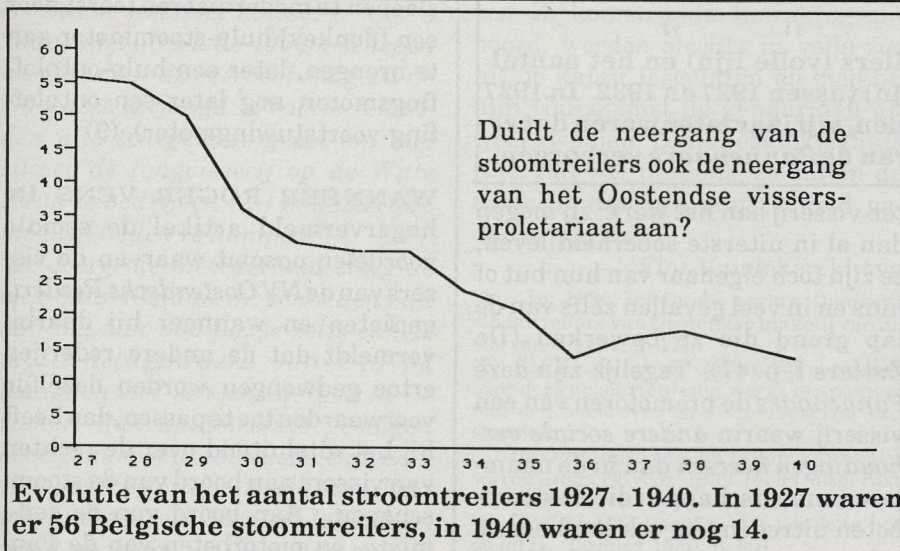
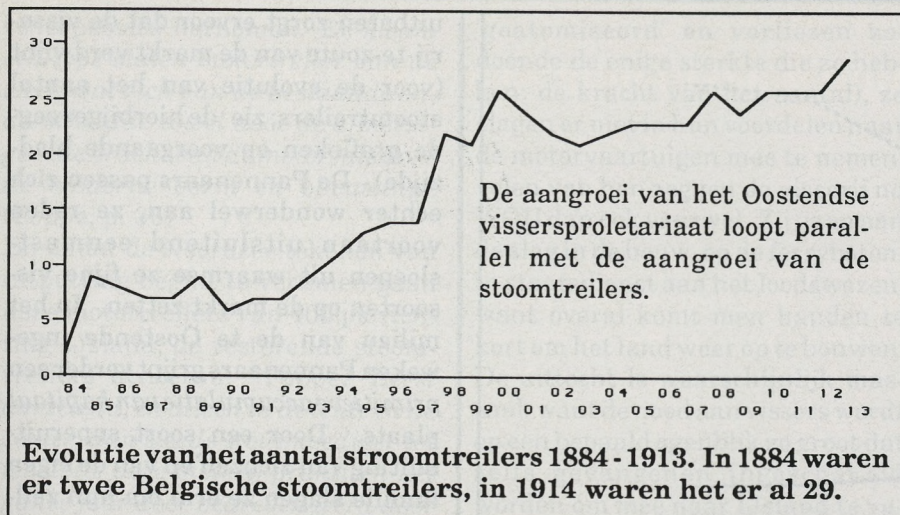


gebeurtenissen waarover de socialistische voorman *Emile Vandervelde* (één van de stoomtreilers van de rode vloot wordt naar hem genoemd) later zou schrijven dat het uitingen waren van ongelukkigen die het beu waren om *'langzaam te moeten sterven'*.

De jonge socialistische beweging probeert er achteraf wel de vruchten van te plukken. Voor de in 1885 opgerichte BWP (Belgische Werklieden partij, de voorloper van de SP) zijn de neergeslagen opstanden het ultieme bewijs dat relletjes, revolte en revolutie geen uitweg bieden, dat enkel organisatie de arbeiders baat kan brengen.

## Organisatie & samenwerking

In het kleine, maar fanatieke, wereldje van folkloristen dat zich vandaag enthousiast over de visserij buigt is het een steeds weerkomend thema: is er een band te vinden tussen de vissersopstand van 1887 en die andere grote sociale gebeurtenis uit de Oostendse visserij: de NV Oostendsche Reederij (1921-



1951), een machtige, door socialistengeleide rederij van stoomtreilers, die tegen het einde van de twintiger jaren toonaangevend wordt voor de hele Belgische visserij? (5) Neen, zo luidt het antwoord daar eensgezind. Nochtans is er ten tijde van de vissersopstand al socialistische agitatie te Oostende en wordt in die dagen al een pamflet (Klausing, p. 97) verspreid waarin tot de oprichting van een coöperatieve rederij opgeroepen wordt, maar de vissers hebben er geen oren naar. Het is pas na de oorlog van 1914-'18, en de daarmee gepaard gaande vlucht naar Engeland waar ze de 'unions' aan het werk zien, dat de Oostendse vissers overtuigd geraken van de noodzaak van organisatie en samenwerking. De vissersopstand heeft daarmee niets te maken, zo luidt de stelling. Trouwens, zo wordt eraan toegevoegd, de uit Oostende afkomstige staatsman *Louis Major* heeft later vruchteloos geprobeerd dat verband te vinden.

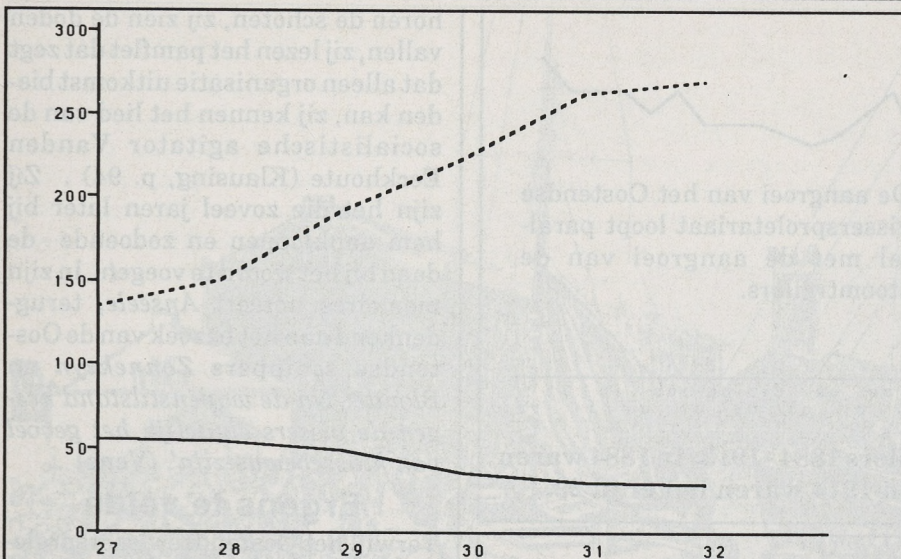
Mij lijkt het een enge interpretatie te zijn. De vissersopstand van 1887 is zeker tot diep in de jaren vijftig (6) in het collectief geheugen van de Oostendenaars aanwezig gebleven. De vissersopstand behoort verder tot de categorie gebeurtenissen die — mede door de mytevorming die errond gemaakt wordt — (zij het soms onbewust) blijft doorwerken, lang nadat de betrokkenen dood en vergeten zijn. Verder lijkt het me zelfs zo te zijn dat de figuur *Anseele* de zichtbare band is tussen de vissersopstand enerzijds en de oprichting van de zogenaamde rode vloot anderzijds. *Anseele* heeft het immers niet bij hogervermelde pamflet gelaten. Hij blijft de visserij volgen; getroost zich zelfs de moeite om eens mee het zeegat in te trekken. (7) Vergeten we tenslotte ook niet dat de pioniers van de *Oostendse Reederij*, o.a. de schipper *Zonnekeyn*, in 1887 al in de stad rondlopen. (Desnerck, p. 49) Ze mogen dan nog kinderen zijn, ze

horen de schoten, zij zien de doden vallen, zij lezen het pamflet dat zegt dat alleen organisatie uitkomst bieden kan, zij kennen het lied van de socialistische agitator *Vanden Eeckhoutte* (Klausing, p. 94). Zij zijn het die zoveel jaren later bij hem aankloppen en zodoende de daad bij het woord te voegen. In zijn memoires noteert *Anseele*, terugdenkend aan het bezoek van de Oostendse schippers *Zonnekeyn* en *Blondé*: *Na de wapenstilstand kregen de vissers eindelijk het gevoel van klassebewustzijn*. (Vens)

### Ergens te velde

Terwijl het Oostendse vissersproletariaat moeizaam een weg uit de miserie zoekt, blijven de *bootsjouw*ers waarschijnlijk hun eigen (voor mij: duistere) gang gaan. Bij gebrek aan cijfers die de evolutie van de verschillende categorieën vissers volgen, moeten we terzake in de voorwaardelijke wijze spreken. Wat we wèl met zekerheid weten is dat de Pannenaars zich ginder ver, op het einde van de Belgische kustlijn, te pletter werken. In 1903 sleuren ze in De Panne evenveel vis op het strand als de vissers van Blankenberge, Heist, Oostduinkerke en Nieuwpoort samen! (Cornette) De vooruitgang in De Panne mag dan minder spectaculair zijn dan deze te Oostende, ze is niet minder merkwaardig. In 1889 tellen ze in De Panne 26 zeilsloepen van circa 20 ton, tegen 42 in 1892 en niet minder dan 76 in 1896. (Poppe, p. 12) Genoeg bedrijvigheid om de overheid ernstig te laten overwegen om er een vissershaven aan te leggen (zie ook de tekening op vorige bladzijde). Dat die vissershaven er uiteindelijk niet komt, is van doorslaggevende betekenis geweest voor de Oostendse visserij, want die Pannenaars worden het sleuren natuurlijk wel beu, ze zakken een voor een naar Oostende af, waar ze uiteindelijk ook komen wonen. (8) Ze worden er de leveranciers van fijne vis.

DIE PANNENAARS ZIJN dragers van een andere cultuur. In zijn grondige studie over de Belgische visserij noteert *De Zuttere* een veelbetekenend citaat uit een boekwerkje uit 1895: *Het is ten andere zeker*, zo zegt *De Zuttere*, *'dat deze*



**Evolutie van het aantal stoomtreilers (volle lijn) en het aantal overdekte motorsloepen (stippelijne) tussen 1927 en 1932. In 1927 waren er 135 overdekte motorsloepen, vijf jaar later waren dat er 271. In deze cijfers zit de opmars van de Pannenaars verborgen.**

levenswijze [van de Vlaamse vissers N.v.d.R.] van plaats tot plaats verschilt. Sprekend over de vissers van de Belgische kust heeft een schrijver deze morele verschillen in de volgende termen vastgelegd: "Twee groepen onderscheiden zich, twee soorten mensen: de Oostendenaar en de visser van De Panne. Even sterk als de eerste naar voor treedt als iemand uit de achterbuurten, ongedisciplineerd, wispelturig en levend in beklagenswaardige omstandigheden, even sterk profileert de tweede zich als regelmatig, intelligent, verstandig, in afzondering levend in zijn kraaknette, goed onderhouden hut; en het zou een misdaad zijn om dit hoogstaande morele voorbeeld niet te beschermen en te propageren als een voorbeeld en een model... In tegenstelling tot de Oostendenaars die van cabaret houden, van jenever en van danszalen, leven de vissers van De Panne een kalmer, regelmatiger, eenzamer en rustiger bestaan". (De Zuttere I, p. 33) En zo komt het ook dat de ingeweken Pannenaars tot vandaag in Oostende gewoon als *gierig* bekend gebleven zijn. (Jansoone, p. 84) Laat ons het zo stellen: voor de Oostendenaar heeft sparen gewoon geen zin. Een schip kopen zit er voor hem zeker niet in. Boven het café wacht het gezin (met twaalf in een kamer!) en elke dag op zee kan weer de laatste zijn, dus... In De Panne zien we daarentegen een soort boeren-

ter-visserij aan het werk: zij mogen dan al in uiterste soberheid leven, ze zijn toch eigenaar van hun hut of huis en in veel gevallen zelfs van de lap grond die ze bewerken (De Zuttere I, p. 47). Tegelijk zijn deze Pannenaars de promotoren van een visserij waarin *andere sociale verhoudingen* heersen dan in de naamloze vennootschappen die de stoomboten uitreden (zie ook het kadersstukje waarin oud-visser Vandenaabeele aan het woord komt).

Vergeeten we immers niet dat de arbeidsvoorwaarden in die tijd van kustplaats tot kustplaats verschillen (De Zuttere II, p. 143 e.v.) en dat er naast de geschreven overeenkomst belangrijker 'gebruiken' zijn (en ook nu nog zijn!) die niet alleen van plaats tot plaats verschillen, maar ook naargelang het type schip en volgens het soort visvangst. (De Zuttere II, p. 153)

### De ene visserij kan de andere wegsteken (een variatie op: un train peut en cacher un autre)

In Oostende ontwikkelen zich bijgevolg twee (eigenlijk drie, maar zoals gezegd: over de *bootsjouw* is bij mijn weten nog maar weinig geschreven) visserijen naast elkaar. De oprichting van naamloze vennootschappen die vele stoomvaartuigen voor de visserij-te-verse

uitbaten zorgt ervoor dat de visserij-te-zoute van de markt verdwijnt (voor de evolutie van het aantal stoomtreilers: zie de hierbijgevoegde grafieken op voorgaande bladzijde). De Pannenaars passen zich echter wonderwel aan, ze reden voortaan uitsluitend eenmastsloepen uit waarmee ze fijne vissoorten op de markt zetten. In het milieu van de te Oostende ingeweken Pannenaars grijpt verder een *primitieve accumulatie van kapitaal* plaats. Door een soort superuitbuiting van zichzelf en van de eigen familie slagen ze erin om hun zeilsloepen te moderniseren (eerst door een [donkey] hulp-stoommotor aan te brengen, later een hulp-ontploffingsmotor, nog later een ontploffing-voortstuwingsmotor). (9)

WANNEER ROGER VENS IN hogervermeld artikel de sociale voordelen opsomt waarvan de vissers van de *NV Oostendsche Reederij* genieten en wanneer hij daarbij vermeldt dat de andere rederijen ertoe gedwongen worden dezelfde voorwaarden toe te passen, dan heeft hij het uitsluitend over de rechten van vissers aan boord van de stoomschepen. Aan boord van de zeil-, mixte- en motorboten van de Pannenaars en de kleine Oostendse rederders gelden in die jaren waarschijnlijk andere, ongetwijfeld slechtere, arbeidsvoorwaarden. Die vissers mogen zich dan al in de schaduw van hun collega's van de stoomtreilers bevinden, zij bestaan wel degelijk en het is waarschijnlijk geen marginale, maar een grote, zij het over veel vaartuigen verspreide groep vissers.

DE CRISIS VAN 1929 MAAKT verder duidelijk dat de stoomtreiler een reus op lemen voeten is. De grafieken die het aantal stoomtreilers in kaart brengen bewijzen het. Die crisis brengt alle grote rederijen ten val, met uitzondering van de *Pêcheries à Vapeur* en de *Oostendsche Reederij*. (Poppe, p. 32) Dit schept een nieuw kansje voor de motorvisserij waarvan de overwegend familiale exploitatie een veel economischer uitbating toelaat. (Poppe, p. 32)

Na de crisis wordt in 1935 de

scheepsbouw hernomen. Er 'kwam een type stalen motortreiler van de werf, wat zich van de bestaande onderscheidde zowel door de afmetingen, de kracht van de motor, als door de moderne vorm en opvatting'. (Poppe, p. 36)

En nadat de Noordzee tekenen van uitputting begint te vertonen gaan deze motortreilers van 400 pk richting IJsland, de resterende stoomtreilers achterna. Poppe: 'Eerst aarzelend, en alleen in de lente en de zomer, dan steeds stoutmoediger tot tenslotte deze visserij praktisch het ganse jaar door bedreven werd door eenheden van deze klasse.'

'Maar niet alleen de 400 pk-schepen werden door de overbevissing uit de Noordzee verjaagd. Praktisch hadden alle schepen, te groot om met succes de tongvisserij op de Witte Bank te bedrijven (...) met dezelfde moeilijkheden te kampen.'

'De overgrote meerderheid sloeg de weg naar IJsland in: eenheden van 350 pk, van 300 pk, je zelfs enkele middenslagtreilers van 240 pk waagden het een enkele keer in de zomer, met catastrofale gevolgen overigens voor deze laatste eenheden. Het was tenslotte geen zeldzaamheid meer in één week 10 à 12 IJslanders, groot en klein, te Oostende te zien markten, waarvan de meerderheid motorschepen van minder dan 400 pk.' (Poppe, p. 41)

Na de tweede wereldoorlog ondernemen de grote rederijen nog een poging door een aantal 'mazoutbranders' (stoomtreilers die gevoed worden met olie in plaats van kolen) in de vaart te brengen. Het mag niet baten: het tijdperk van de stoomtreilers — en de sociale gebruiken die er aan boord heersen — ligt definitief achter ons. Wanneer de NV Oostendsche Reederij er in 1951 het bijltje bij neerlegt, wordt de Vlaamse visserij beheerst door de familiale onderneming (Jansoone, p. 100), waarin tot vandaag 'op zijn Pannes' gewerkt wordt.

HET OOSTENDSE VISSERSPROLETARIAAT heeft als aparte categorie, als het ware gelijktijdig met de rode vloot, 'opgehouden te bestaan'. De Oostendse vissers worden in die jaren verspreid over talrijke vaartuigen (met andere woorden: zij worden

'geatomiseerd' en verliezen zodoende de enige sterkte die ze hebben: de kracht van het aantal), ze slagen er niet in hun voordelen naar de motorvaartuigen mee te nemen; velen van hen zeggen de visserij na WOII dan ook vaarwel. Zij gaan aan de slag in de bouw, op de ferryboten, in staatsdienst aan het loodswezen, want overal komt men handen te kort om het land weer op te bouwen. De uittocht is waarschijnlijk massaal, want de nood aan vissers wordt op een bepaald ogenblik zo groot dat zelfs gevangenen ingeschakeld worden om mee naar IJsland te varen. Zij komen onder bewaking aan boord, worden slechts in volle zee uit de kajuit losgelaten en zien bij hun thuiskomst de gendarmen alweer zwaaien. Zoals het klokje thuis tikt, tikt het nergens, zo zullen de cynici onder hen ongetwijfeld gedacht hebben.

Flor Vandekerckhove

- (1) In 1885 lopen de eerste (houten) stoomtreilers van Oostendse makelij van de werven (Poppe, p. 11).
- (2) Jef Klausning, de Oostendse specialist over deze gebeurtenissen werkt momenteel aan een boek over de vissersopstand van Oostende.
- (3) De Oostendse één- en tweemastsloepen waren immers voor 1830 reeds uitgerust met een boom en visten zodoende al treilend, 'au fond' niet anders dan dat vandaag het geval is. (Derolez 1950, p. 60)
- (4) De Commune van Parijs (1871) wordt algemeen als het eerste geval beschouwd waarbij het gewone volk de politieke macht in handen neemt. Dit experiment is slechts een kort leven beschoren en wordt kort na de oprichting militair verslagen. Vele duizenden 'communards' komen daarbij om het leven.
- (5) Meer over de NV Oostendsche Reederij, zie Vens R. in HVB V, 1996 p. 20 e.v.
- (6) Omdat mijn vader leverancier van dieselolie was aan vissersvaartuigen kwam ik al op jonge leeftijd in visserscafés terecht. Ik herinner me nog reproducties van het tafereel van de vissersopstand die in de vijftiger jaren in die kroegen hingen.

(7) 'Verleden jaar deed ik eene reis in zee met garnaalvisschers. Des nachts om 11 uren vertrokken, keerden wij des middags terug en voor dat werk van dertien uren trok iedere visscher 3fr.50 c'. Uit een 'redevoering van Gezel Anseele, uitgesproken over de visschers in de Kamerzitting van 4 juni', verschenen in Vooruit van 7 juni 1896.

(8) Desnerck vermeldt Beyen, Blondé, Bourgeois, Brys, Calcoen, Decretton, Decrop, Ghys, Gonzales, Lambrecht, Larrangé, Legein, Maesen, Niville, Popeicul, Provoost, Pyllyser, Pyson, Ryssen, Tahon, Van Billemont, Velghe, Verhaeghe, Viaene, Vileyn, Zwertvaegher. Uit Koksijde: Arnoye, Calcoen, Hennaert; Hiele, Legein, Lycke, Torrele, Van Billemont, Verleene, Vermoote. Uit Koksijde: Bedert, Calcoen, Coulier, Danneel, Goderis, Legein, Torrele, Van Billemont en Vermoote (Desnerck, p. 58).

(9) Soortgelijk fenomeen deed zich, sterker en sneller, met de Heistenaars te Zeebrugge voor. (Poppe, p. 20).

#### Literatuur

Cornette R., 1994 *De Vlaamse visserij voor en rond de eeuwwisseling* in HVB VI 1994, p. 33

Desnerck R., 1986 *De Oostendse visserij*. Brugge: uitgeverij Jempie Herrebout.

Derolez M.A. 1950 *Onze oude vissers en hun bedrijf*. Antwerpen: uitgeverij De Sikkell. De Zuttere C. (deel I 1909, deel II 1914) *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Brussel: office de publicité J. Lebègue & Cie.

Hovart P. 1994 *150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980*. Oostende: Rijksstation voor zeevisserij.

Jansoone R. 1994 *Het laatste bolwerk van de jager, Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij*. Brussel: Ministerie van Landbouw

Klausning J., 1994 *Ach, gijrijke lieden met al uw geld! Vissersliederen met sociale inslag*. Oostende: uitgave in eigen beheer.

Moulaert J. 1995 *Rood en Zwart, de anarchistische beweging in België*. Leuven, Davisfonds.

Poppe M. 1982 *Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse zeevisserij*. Oostende: uitgeverij Het Visserijblad.

Vilain O. 1974 *Langs de Oostendse kateien, kleine Oostendse histories*. Oostende: De Plate.

**Te koop: garnaalkruiersnet  
korrestok = 2 meter breed  
sleepnet in orde + 2 ziften  
prijs = 1.500 BEF  
Populierenlaan 64  
8450 Bredene**



MARINE POWER

REVISIEBEDRIJF

J.M. DE BRAAL

☐ 'CATERPILLAR' SERVICE

**gereviseerde motoren tot 1500 pk  
uit voorraad leverbaar**

Ruilmotoren

Yerseke Tel. **00.31. 113-573432** en **00.31. 113-383691**

Reparatie en revisie

Fax: **00.31. 113-572877**

Nieuwe en gebruikte onderdelen

Autotel. **06.53.233254**