

HOE HET VISSERSPROLETARIAAT VAN DE KAAIEN VERDWEEN (I)

HVB besteedt in haar meinummer telkens weer aandacht aan het feest van de arbeid dat 1 mei heet. Ook dit jaar doen we dat. Verder in dit blad vindt u een verslag van de gebeurtenissen die de Oostendse Vissersopstand heten en waarbij een arbeidersrevolte in het bloed gesmoord werd. Maar eerst gaan we op zoek naar het vissersproletariaat dat eertijds zo kenmerkend was voor de sector. Waar zijn al die mensen naartoe?

In 1836, kort na de Belgische onafhankelijkheid, telt Oostende 534 vissers. De stad herbergt daarmee de grootste Vlaamse vissersgemeenschap; er zijn binnen de stadsmuren twee keer meer aan het werk dan in Blankenberge, toentertijd de tweede grootste Vlaamse vissershaven. Derde is Nieuwpoort waar 100 vissers aan de bak komen.

Naast deze drie havens kent de Vlaamse kust nog talrijke kleine vissersgemeenschappen... zonder haven. Daar worden de boten bij laag water op het strand gezet. In Heist zijn er in 1836 zo'n zestig onversaagde vissers aan het werk en in De Panne een veertigtal. Wie niet beter weet zou meewarig kunnen neerkijken op het armtierig volkje dat op die manier vanaf het strand in de weer is. Maar als de Vlaamse visserij vandaag nog enigszins bestaat, dan heeft dat alles met de ondernemingszin van die boottrekkende Pannenaars en Heistenaars te maken.

De visserij van dat 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 in dat jaar, voor wat betreft het aantal actieve zeevissers, Nieuwpoort voorbijgestoken, maar de opgang is vooral zichtbaar in Oostende waar nu twaalfhonderd mannen regelmatig in zee trekken. Die Oostendenaars kunnen onderverdeeld worden in bootsjouwers (die veelal met eenmansgarnaalbootjes in zee gaan of in het beste geval met een 'schiptje', in 'vissers-reders' annex hun familieleden die een eigen groter schip uitbaten en tenslotte

in een grote groep echte proletariërs: vissers die de sector niets te bieden hebben behalve hun eigen arbeidskracht; zij werken voor de talrijke kapitalistische rederijen die meerdere zeilboten uitreden.

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. Verder worden er een aantal politieke beslissingen genomen die Oostende een benijdenswaardige infrastructuur geven: na het slopen van de stadsvestingen wordt in 1870 een schuilhaven (Montgommerydok) gegraven; dat 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. Vergeten we verder niet dat de stoomtreinen van Oostende het eindstation maken van spoorwegen die heel Europa doorkruisen. Die verbinding zorgt ervoor dat Oostende, ook voor buitenlandse vaartuigen, een gedroomde aanlandingsplaats voor verse vis wordt. De Europese vraag naar verse vis groeit zienderogen.

De toepassing van de stoomenergie op vissersschepen en 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 erbarmelijke levensomstandigheden van het Oostendse vissersvolk zijn vergelijkbaar met 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 verbazingwekkende getal van 12 mensen in één kamer. De Oostendse volkskundige Omer Vilain drukt het plastisch uit: 'In deze éne kamer moest men pogen te leven. Men kookte, at, dronk en paarde in die enkele vierkante meters.' Zijn collega, wijlen Jef Klausning vult die cijfers aan met nog andere schokkende 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 werk-

Vissers van Blankenberge. 1844.



kledij (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 levensduur in 1887. Vooruit, schrijf op: 1 liter melk kostte toen 20 centiem, een kilo brood betaalde je 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.'

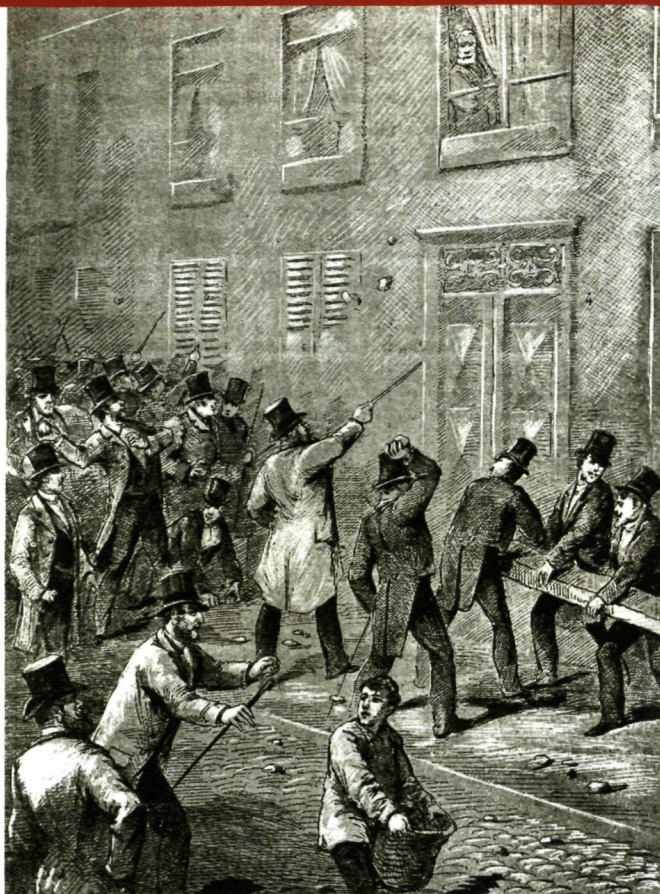
Het zijn die omstandigheden die oorzaak zijn van de vissersopstand van 1887, een uitbarsting van ongenoegen die in het bloed gesmoord wordt. Aanleiding mag dan al de aanvoer van buitenlandse vis zijn (de Britten en Fransen die de Oostendse vismijn met vis overspoelen en zodoende de marktprijs drukken, 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 belemmeren - het volk voor hun kar spannen, de oorzaak ligt wel degelijk in de miserie die in de Oostendse 'garren' heerst waar het vissersproletariaat samenkomt.

De Vissersopstand is trouwens 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 te herdenken. Waar er hooguit enige honderden mensen verwacht worden, blijkt dat er duizenden warmbloedige Luikenaars op de oproep afkomen. Die nacht wordt er in de stad geplunderd dat het, bij wijze van spreken, een lust is. In het Luikse bekken breekt de volgende dagen een stakingsgolf los. Legereenheden marcheren op... De avondklok wordt ingesteld... Hier en daar wordt geschoten ... De Rijkswacht maakt er jacht op groepen bedelaars. In Tilleur en Jemeppe vallen de eerste doden.

In Oostende mag de aanleiding dus de aanvoer van massale hoeveelheden buitenlandse vis zijn, in Luik is het een herdenkingsoptocht. Er is meer. Wat in het Luikse gebeurt blijkt uiteindelijk maar kinderspel in vergelijking met wat zich vanaf 25 maart 1886 in de streek rond Charleroi afspeelt. In het nabijgelegen Roux vallen vijftien manifestanten onder de kogels. Het proletariaat balanceert overal op de rand van de wanhoop. Om het even welke aanleiding kan de vonk zijn die de opstand doet ontstaan.

Dat al deze vergelijkbare opstanden ook op een vergelijkbare sissert 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 gebeurtenissen waarover de socialistische voorman Emile Vandervelde later zou schrijven dat het uitingen waren van hopelozen die het beu waren om

'langzaam te moeten sterven'. Voor de in 1885 opgerichte socialistische partij zijn de neergeslagen opstanden het beste bewijs dat relletjes, revolte en revolutie geen uitweg bieden; dat enkel organisatie de arbeiders baat kan brengen. In het kleine, maar fanatieke, wereldje van folkloristen dat zich enthousiast over de geschiedenis van de zeevisserij buigt is het een 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 Oostendse Reederij (1921-1951). Die rederij is een machtige, door socialisten geleide



Op 27 mei 1871 viel de verontwaardigde Belgische burgerij de woning van Victor Hugo aan, nadat hij zijn sympathie geuit had voor de Commune van Parijs.

onderneming van stoomtreilers, die tegen het einde van de twintiger jaren toonaangevend wordt voor de hele Belgische visserij. Neen, zo luidt het antwoord op de vraag meestal. De vissersopstand heeft daarmee niets te maken. Trouwens, zo wordt eraan toegevoegd, de uit Oostende afkomstige staatsman Louis Major heeft vruchteloos geprobeerd dat verband te vinden. Geen verband dus.

Nochtans is er ten tijde van de vissersopstand al socialistische agitatie te Oostende en wordt in die dagen al een pamflet 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. Zelf ben ik geneigd om wel een verband te leggen. De vissersopstand van 1887 is zeker tot diep in de jaren vijftig in het collectief geheugen van de Oostendenaars aanwezig gebleven. De vissersopstand behoort verder tot de categorie gebeurtenissen die - ook door de mytevorming - blijft doorwerken,

CREVITS

**IMPORT - EXPORT - ALLERLEI KETTINGEN EN KETTINGMATTEN
ANKERS - HERBRUIKBARE MATERIALEN - VISSERIJBENODIGDHEDEN
RUBBER BOLLLEN EN RUBBER RINGEN**

Marcus Gerardsstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 48 33

Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 45 85

Ankerstraat 20, 8400 Oostende. Gsm: 0475 30 39 87

Fax: 050 54 79 11

Telefoneren vanuit Nederland: +32 50 54 48 33



Tijdens de schietpartij aan de mijn 'de l'Epine' te Montigny s/Sambre (april 1868) werden zes betogers gedood. De arbeiders toonden zich mense-lijker dan de handhavers van de orde. Tijdens de mars op de kolenmijn du Hazard lieten de 'opstandelingen' zich braaffes tegenhouden door één vrouw.

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 hoger vermelde pamflet gelaten. Hij blijft de visserij volgen; getroost zich zelfs de moeite om eens mee het zeegat in te trekken. Vergeten we tenslotte ook niet dat de pioniers van de Oostendse Reederij, o.a. de schippers Zonnekeyn en Blondé, in 1887 al in de stad rondlopen. 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 biedt, zij kennen het lied van de socialistische agitator Vanden Eeckhoutte. 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'. Terwijl het Oostendse vissersproletariaat zich zodoende moei-zaam een weg uit de miserie zoekt, blijven de bootsjouw-ers waarschijnlijk hun eigen gang gaan. Wat we wèl met zekerheid weten is dat de Pannenaars zich daar op het einde van de Belgische kustlijn in die woelige dagen 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! De vooruitgang in De Panne mag dan minder spectaculair zijn dan 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. Genoeg bedrijvigheid om de overheid ernstig te laten overwegen om er een vissershaven aan te leggen. 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. Ze worden er de leveranciers van fijne vis.

Die Pannenaars zijn dragers van een andere cultuur.

In een grondige studie over de Belgische visserij verwijst een ambtenaar van de jonge Belgische Staat naar een boekwerkje uit 1895: '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, regelmatig, eenzamer en rustiger bestaan". 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 telkens 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. Tegelijk zijn deze Pannenaars de promotoren van een visserij waarin andere sociale verhoudingen heersen dan in de naamloze vennootschappen die de stoomboten uitreden. In Oostende ontwikkelen zich bijgevolg drie visserijen naast elkaar. Ten eerste zijn er de bootsjouw-ers. Daarnaast reden naamloze vennootschappen vele stoomvaartuigen uit. Zij duwen de grote zeilsloepen uit de visserij weg. De Pannenaars passen zich echter wonderwel aan, ze reden voortaan uitsluitend kleinere eenmastsloepen uit waarmee ze fijne vissoorten op de markt zetten. Door een soort superuitbuiting van zichzelf en van de eigen familie slagen ze erin om hun zeilsloepen te moderniseren: eerst door een hulp-stoommotor te plaatsen, later een hulp-ontploffingmotor, nog later een ontploffingvoortstuwingmotor).

De sociale voordelen waarvan de vissers van de de andere kapitalistische rederijen gelden niet aan boord van de zeil-, mixte- en motorboten van de Pannenaars en nog minder bij de Oostendse bootsjouw-ers.

De crisis van 1929 maakt duidelijk dat de Oostendse stoomtreilervloot een reus op lemen voeten is. Die crisis brengt alle grote rederijen ten val, met uitzondering van de Pêcheries à Vapeur en de Oostendse Reederij. Dit scheidt een nieuwe kansje voor de motorvisserij waarvan de overwegend familiale exploitatie een veel 'economischer' uitbating toelaat. Wanneer in 1935 de scheepsbouw hernomen wordt komt er een type stalen motortreiler van de werf, dat zich zowel door

Alle industriële en sloopsherstellingen mekaniek en plaatwerk

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

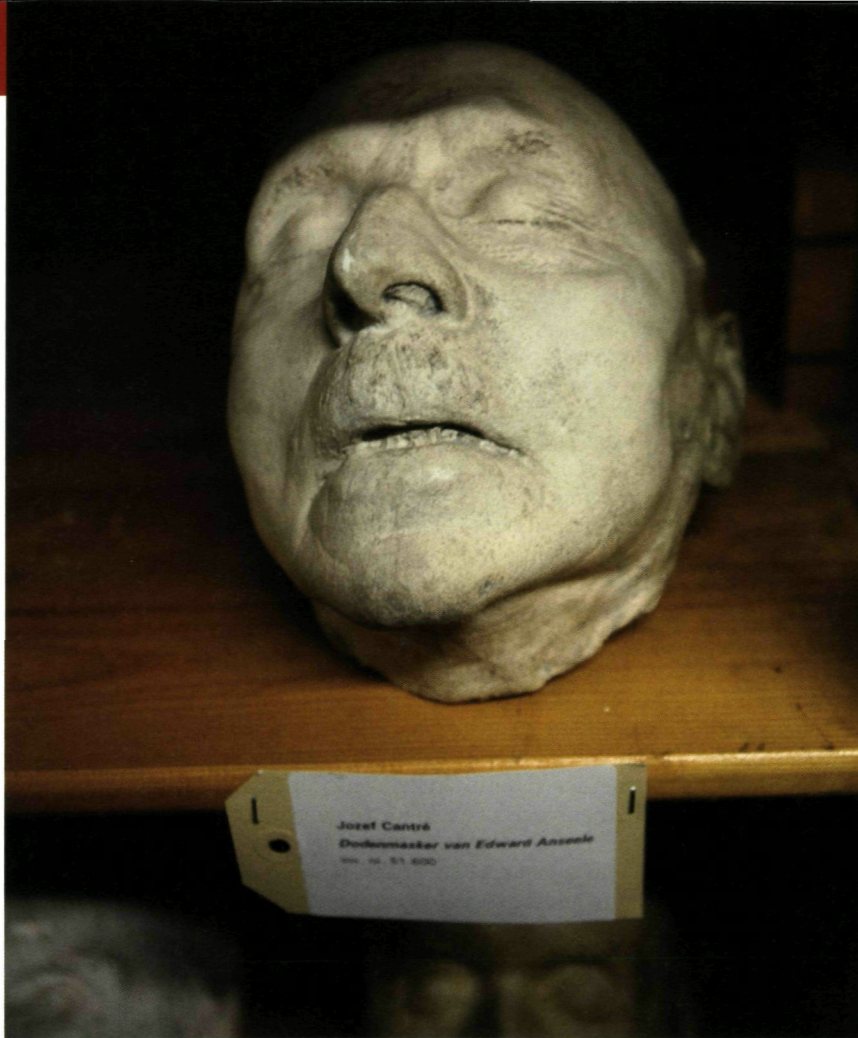
T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35



**BEMA
DOET
HET**



Anseele vormt de zichtbare band tussen de vissersopstand enerzijds en de oprichting van de zogenaamde Rode Vloot anderzijds. Dit is zijn dodenmasker, gemaakt door Jozef Cantré en bewaard in de archieven van Het Letterhuis te Antwerpen. foto Jo C.

de afmetingen, de kracht van de motor, als door de moderne vorm en opvatting van de bestaande onderscheidt. En nadat de Noordzee (niet voor het eerst trouwens) tekenen van uitputting begint te vertonen gaan deze motortreilers van 400 pk richting IJsland, de resterende stoomtreilers achterna. 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. Poppe, die een geschiedenis over de visserij schreef, zegt daarover dat ze worden gevolgd door de kleinere schepen.

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. 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. Na de tweede wereldoorlog ondernemen de grote rederijen nog een poging door een aantal 'oliebranders' (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 Oostendse Reederij er in 1951 het bijltje bij neerlegt, wordt de Vlaamse visserij al geleid door de familiale onderneming waarin tot vandaag op zijn Pannes en op zijn Heists gewerkt wordt. Het Oostendse proletariaat heeft als aparte categorie gelijktijdig met de grote kapitalistische rederijen opgehouden te bestaan. Velen zeggen de visserij na WO II vaarwel. Zij gaan aan de slag in de bouw, op de ferryboten, in staatsdienst aan het loodswezen, want overall komt men handen te kort om het land weer op te bouwen.

De uittocht is massaal, want het tekort aan mankracht in de visserij wordt op zo groot dat zelfs gevangen vissers 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.

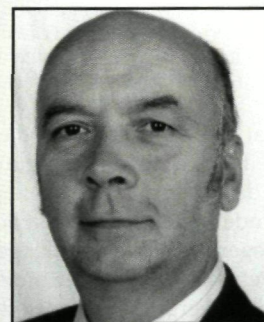
De resterende Oostendse vissers worden in die jaren verspreid over talrijke kleine vaartuigjes. Ze verliezen zodoende de grote kracht die ze eertijds hadden, de enige kracht van het proletariaat, de kracht van het aantal.

*Flor Vandekerckhove
(Vervolgt)*

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS
- HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN
WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeevisserij
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059 55 60 85
Fax: 059 70 51 33
E-mail:
Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris
0476 23 40 28
Heiststraat 3
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53
E-mail:
renaud.vermote@btb-abvv.

**Boekhoudkantoor
Vermeire & Tommelein**

E. Beernaertstraat 71
B04.02
8400 Oostende

Tel : 059 701830
Gsm : 0475 901354
Fax : 059 512515

www.vermeire-tommelein.be