

jarige leeftijd was Arthur definitief het zeegat in.

«In die tijd was dat geen lachertje! De uitrusting was nog erg ver van de huidige perfectie en bovendien moest er keihard worden gewerkt voor een triestig loontje. Het was een toestand die wel kon worden vergeleken met de grote fabrieken».

Net zoals de meeste vissersfamilies, weken de Zonnekeyns uit naar Engeland, toen de oorlog uitbrak. In 1915 werd A. Zonnekeyn opgeroepen voor legerdienst, waarmee hij dan tot het einde van de oorlog aan het IJzerfront terecht kwam.

De heropleving der visserij na 1918 werd al dadelijk gekenmerkt door taale conflicten. De Oostendse vissers hadden in Engeland gemerkt hoe de vakbonden, samen met hun organisatorische vorm, ook macht kregen en met dit voorbeeld voor ogen, waren zij reeds in 1919 gewonnen voor een syndikale aktie. Deze zou maanden aanslepen en het werd een eerste overwinning. De eisen hielden in hoofdzaak verband met betere werkkondities. Zo kwam er o.m. een menselijker regeling inzake rust en inzake voedsel aan boord.

«We hebben wel op de tanden moeten bijten! De aktie sloeg in als een bom en de zich nog altijd almachtig wanende reders wilden van geen vergelijking weten. De vakbond was bovendien nog erg jong en de kas was slechts uiterst mager gespijsd. Nu, we moesten blijven eten en leven en de meest uiteenlopende karweitjes of betrekkingen, buiten de visserij natuurlijk, werden aangepakt om toch aan een inkomen te geraken. Zo zijn er tientallen vissers maandenlang elke dag naar Nieuwpoort getrokken om er met schop en houweel het oorlogspuin te gaan opruimen. Wanneer een geboren visser buiten de visserij aan land moet gaan werken, dan komt dit geweldig taai aan, maar toen was het nog liever dat dan toe te geven».

In 1920 brak een nieuwe staking uit. De reders hadden ondertussen het klappen van de zweep geleerd en de tegenstand werd sterker, terwijl allerhande gewiekste middelen aangegrepen werden om deze staking op een sissse te laten uitdraaien. Een sukses werd het ook niet. Het voornaamste gevolg was, dat enkele kapiteins die min of meer als aanstokers werden bekeken, op straat terecht kwamen, met geen mogelijkheid om elders aan het werk te geraken. Onder hen Arthur Zonnekeyn.

«Ik stond op de keien. Er moest iets gedaan worden. Wij staken de koppen bijeen en besloten naar «Eedje» Anseele te trekken, met het verzoek een eigen vloot op te richten. Voor die man was niets onmogelijk en de vloot kwam er!».

Reeds vóór 1910 waren er in socialistische middelen geopperd om een koöperatieve rederij op te richten, maar toen bleek daar geen greintje interesse voor te bestaan. Met de aanpak van Anseele liep het vlotter. Op 6 november werd in de Gentse «Vooruit» een eerste vergadering gehouden met mensen uit Antwerpen, Gent en deelnamen.

«Het waren prachtschepen! Alle kenners waren het er over eens dat het de mooiste van heel de Oostendse vloot waren. Wij meer dan gelukkig, natuurlijk, maar niet iedereen was zo gelukkig. De andere reders dreigden met allerhande akties. Zij zouden er wel voor zorgen dat wij onze vis niet zouden kwijtgeraken. Daar kwam niets van. De zaak liep intengendeel

Oostende. Treilers waren in die tijd zeer duur: ca. één miljoen! Er was een kapitaal van 350.000 à 400.000 fr. bijeengebracht geworden en de eerste hoop bestond in het verwerven van Duitse treilers die ingevolge het Verdrag van Versailles, aan België waren afgestaan geworden en die te Brussel op 29 juni 1921 zouden worden verkocht. Daags voordien kwam het bericht dat de verkoop niet doorging. Er waren duidelijk «invloeden» geweest maar deze tegenkanting wakkerde de promotors blijkbaar enkel aan. Anseele betoogde, dat de nieuwe rederij binnen de twee maanden de eerste eenheden moest hebben en dag op dag, twee maanden later, werd het kontrakt getekend tot aankoop van twee treilers. Zij werden gekocht in Engeland en de aankomst te Oostende werd een meer dan feestelijke gebeurtenis, met een optocht waaraan ruim 3.000 mensen weldig. Er kon uitstekend worden gewerkt aan boord en bovendien was er bij de mannen een, echte geestdrift».

Wij mogen Arthur Zonnekeyn wel op zijn woord geloven. Kort nadien reeds werden nog drie schepen gekocht en in maart 1922 kwamen er weer twee treilers bij, zodat de vloot toen al uit zeven eenheden bestond. Deze schepen kregen de namen mee van de voormannen uit de socialistische strijd: Edmond Van Beveren, Théophile Massart, Emile Vanderveelde, Jan Volders, Philippe Coenen, Edouard Anseele en Cesar Depaep. Het waren de eerste schepen aan onze kust die uitgerust waren met draadloze telegrafie. Zij werden ingezet voor de visserij voor Spanje, IJsland en de Witte Zee. De sociale voordelen waren, voor die tijd, zo stevig, dat er geen enkel probleem was om de mensen aan te monteren en de andere reders zich geleidelijk noodzaak zagen op hun beurt die voorwaarden eveneens in te voeren.

De grote bloeiperiode liep tot aan de dertiger crisisjaren. Een dergelijke vloot uitbouwen en laten renderen, bleek achteraf veel eenvoudiger dan een efficiënt beheer. Na een scherpe crisis kon de werking terug opgetrokken worden, maar toen volgde de oorlog. Na 1945 bleek de kloof tussen beheer en uitbating zo groot dat de aktiviteiten van de, ingevolge de oorlog bijzonder erg uitgedunde vloot, wegdeemsterden en in 1947 volledig stilvielen.

De «Rode Vloot» was een stuk geschiedenis geworden waarover niet zo graag meer werd gesproken. Voor sommigen omdat het weemoed en ontgoocheling oppriep. Voor anderen wellicht om andere redenen.....

Thans, nu de tijd afstand heeft geschapen, kan wellicht de vraag gesteld of het nog wel zinnig was op die basis verder te werken. Bij de start moest over die vraag niet worden nagedacht. Er heerste bittere werkloosheid onder de vissers en door eigen initiatief en met steun van de partij, werd deze op een grootse wijze opgevangen. Bovendien werd de weg geëffend naar een behoorlijke sociale wetgeving voor de visser. Het zijn resultaten die beslist betekenis hebben.

Voor de kapiteins moet het uitenvallen van de vloot zeker een tragisch slotpunt geweest zijn. Tijdens de oorlog hebben zij al 't mogelijke gedaan, om die vloot in stand te houden.

«Wij waren net op weg naar IJsland toen wij de berichten over de oorlog in mei 1940 opvingen. Ik herinnerde mij nog goed de toestand in 1914 toen zeer veel vissers in Engeland waren terechtgekomen zonder hun familie. Niettegenstaan-

de de orders er in bestonden door te varen naar IJsland, besloot ik rechtsomkeer te maken en de familie te gaan ophalen. Er was wat discussie met de andere kapiteins, maar uiteindelijk troffen allen dezelfde beslissing».

Het was geen gemakkelijke reis naar Oostende. De schepen werden opgehouden te Boulogne en Duinkerken en moesten er zelfs dievelings vandoor trekken. Toen zij voor Oostende lagen, waarvan de haven op dat moment onder Frans kommando stond kwam de mededeling dat er op de schepen zou geschoten worden indien zij het riskeerden binnen te varen. Met een reis van 600 mijl achter zich, lieten de kapiteins er zich niet door afschrikken en niettegenstaande er effectief werd geschoten, kwamen zij toch binnengevaren.

De volgende ochtend zijn ze met de bemanning en met have en goed naar Engeland gevaren. Verscheidene schepen werden opgeëist en uiteindelijk resten er slechts twee die, met als thuishaven Fleetwood, de hele oorlog zijn blijven varen. De winst die zij na de oorlog meebrachten naar Oostende, heeft niet veel meer kunnen baten.

Arthur Zonnekeyn is bij een andere reder blijven varen tot in 1947 en heeft dan een punt achter zijn vissersloopbaan gezet. Wel is hij sindsdien, erg actief gebleven in o.m. de Onderzoeksraad van de Zeevisserij, de Bedrijfsraad van de Zeevisserij en de Havenkommissie. Hoe komt een man, voor wie de zee zijn hele leven is, er toe van de ene dag op de andere aan wal te blijven?

«De zee is echt mijn leven ge-

weest, maar ik had ook altijd gezegd dat ik de een of andere dag er definitief mee zou stoppen. Die dag kwam toen mijn dochter is gestorven. Ik heb mijn part gehad in het leven. Ik heb drie kinderen gehad. Mijn oudste dochter stierf toen ze slechts vijf jaar was. Mijn zoon was 20 jaar en deed dienst op de koopvaardijvloot toen hij op zee is omgekomen. Het schip, waarop hij dienst deed, werd geraakt door een torpedo. In 1947 stierf mijn tweede dochter, toen zij 26 was. Toen dacht ik, dat het ongeluk voor mij misschien ook in een klein hoekje lag en aangezien mijn vrouw volledig alleen zat, ben ik thuis gebleven. Ik heb nooit meer een voet op een schip gezet».

«De zee was uw leven; voor sommigen komt dit onbegrijpelijk voor. Het is labourwerk en gevaarlijk werk. Hebt u een verklaring voor die liefde voor de zee?».

«Dat is iets wat je niet in woorden kunt zeggen. Ik heb bijna veertig jaar gevaren. Van Noorwegen tot Spanje. Ik heb dikwijls enorm hard moeten werken, maar ik heb mij nooit een enkel moment verveld. Ik heb het altijd geweldig graag gedaan. Het is een werk dat je in zijn greep houdt. Je moet er liefde voor hebben en dan komt de rest. Ik heb als kapitein nooit een man of een schip verloren. Daar ben ik wel fier op. De meeste mannen zijn bij mij jaren blijven varen. Dat vond ik geweldig. Ik mag zeggen, dat ik mijn part heb gehad in het leven: van het geestige en van het droevige. Je komt overal door. Als je maar optimist bent.....».

## SLECHTE JANUARIMAAND IN OOSTENDSE VISMIJN VISHANDEL MOEST HET MET NOG MINDER VIS DOEN

Het nieuwe jaar is zoals min of meer mocht verwacht worden, slecht ingezet. De aanvoer is opnieuw gedaald, dit niettegenstaande verleden jaar reeds een min-aanvoer geboekt werd van 800 ton ten overstaan van 1973. Nu nog eens 372 ton minder zodat voor gans de maand amper 1.621.091 kg aangevoerd werden. Dat is dan voorzeker wel een dieptepunt voor een januarimaand die toch gewoonlijk als een der beste van het jaar mag aanzien worden. Niet alleen is de aanvoer gedaald, ook de gemiddelde prijs lag iets lager dan verleden jaar en zakte van 28,70 fr tot 26,60 fr. Het is vooral de prijs van kabeljauw die minder goed was dan anders. Gul was immers vaak duurder dan kabeljauw. Ook de aanvoer van tong is erg klein geweest en ook dit had zijn invloed op de algemene gemiddelde prijs. Haring hebben we zeer weinig gezien, toch meer dan in december van 1974. Alles bijeen was toch ook januari geen sukses voor de haringvissers. De haringprijs was wel renderend, de vangsten echter veel te klein (op een paar dagen na).

De IJslandvissers hebben het zwaar te verduren gehad in de voorbije maand. Bovendien werden ze niet beloond voor hun risico, want de vangsten bleven door het bar slechte weer, ver beneden het peil dat renderend is. Vandaar opbrengsten, die ondanks de hoge prijzen, toch te laag uitvielen. De duurste soorten, waren hier rode

zeebaars, blauwe leng en heilbot. Voor koolvis werd een nieuwe topprijs bereikt.

De vissers die met hun vaartuig in het Skagerrak gingen visser waren minder talrijk dan tijdens de voorgaande maand. De West oefende vooralsnog een grotere aantrekkingskracht uit. Er werden wel aardige vangsten van ginder aangevoerd; vangsten die weer vooral bestonden uit schelvis, totten, gul, vlaswijting en kabeljauw. De prijzen voor deze soorten lagen wel goed.

De Westschepen konden moeilijk een normale reis maken wegens het slechte weer. Vaak kleine vangsten dus die in hoofdzaak bestonden uit wijting en gul. Wijting kende meestal een zeer flinke prijs terwijl ook de gullen rond de 40 fr schommelden. De topprijs voor kleine wijting werd op de laatste dagen van de maand genoteerd: 42 fr.

De kanaalschepen hadden al evenveel moeilijkheden met het slechte weer als de schepen op de andere visgronden. Ook hier dus kleine vangsten en resultaten die dank zij de meestal hoge prijzen, bevredigend uitvielen. Erg sterke prijsschommelingen voor tong.

De totale opbrengst verminderde uiteindelijk met ruim 14 miljoen, van 51.191.571 fr tot 43.169.373 fr. Een cijfer dat wel tot nadenken stemt. Het steeds kleiner worden van de Oostendse vloot laat zich dus wel erg duidelijk voelen.