

De Oostendsche Reederij

door Edgard DELVO



Leonce Verbrugghe,
de ziel van de "Oostendsche
Reederij".

In een nummer dat volledig aan onze kust gewijd is, mag een artikel over onze Roode Vloot zeker niet ontbreken. Men heeft niet altijd de gelegenheid over dergelijke verwezenlijkingen te spreken. Dit kansje om Leonce Verbrugghe, den knappen afgevaardigde-beheerder, die sedert de stichting de maatschappij leidt, te gaan vinden, wilde ik zeker niet laten ontsnappen. Niets is me liever dan een uurtje te praten met menschen die, als Verbrugghe, na jarenlange inspanning een grootsch werk hielpen opbouwen, en u over verbluffende uitslagen spreken als over de meest doodgewone zaak van de wereld. Wie zich ten volle aan een werk geeft, merkt niet altijd den omvang van wat hij wist te scheppen. Dat is juist de schoone trek van zooveel bouwers van onze instellingen.

Verbazend mogen de verwezenlijkingen van de Oostendsche reederij zeker heeten. Pas na den oorlog werd ze opgericht, in 1921 namelijk, na de werkstaking onder de visschers. Want ja, de visschers, dat ellendige slaafsche volkje van vóór den oorlog, hebben na den wapenstilstand verschillende keeren den kop opgestoken. Het visschersleven is nooit en nergens een idylle geweest, maar vooral in België waren de destijds heerschende toestanden een schande voor de reeders, die de visschers uitpersten. De toenmalige regeering zelf stelde een onderzoek in en gaf toe dat de menschen op ongehoorde wijze behandeld werden. Ze gaf dit toe, maar ze liet begaan.

Tijdens de oorlogsjaren hebben de visschers geleerd, dat organisatie een sterk wapen zijn kan ; in Frankrijk, en

in Engeland vooral, waren zij in aanraking gekomen met georganiseerde werklieden. Ze trokken nut uit wat ze geleerd hadden : te Mildfordhaven, in Engeland, gingen ze voor de eerste maal in werkstaking. Het ging om een redelijker loon. De visschers hadden het moment goed gekozen ; het was een gulden periode voor de patroons en elke dag werkstaking beteekende voor hen een pakje bankbiljetten minder in hun brandkast. De patroons gaven toe. De visschers hadden hun kracht ontdekt.

Na den oorlog te Oostende teruggekeerd, moesten de visschers ondervinden dat ze zonder vastberaden tegenstand niet lang zouden behouden wat ze hadden weten te veroveren. Driemaal na elkaar moesten ze in werkstaking gaan : in 1919, in 1920, in 1921. De reeders troffen slachtoffers ; zelfs twee zeekapiteins, Blondé en Zonnekeyn, bleven gedurende een jaar zonder verbintenis. Ze hadden het immers gewaagd aan de zijde van hun werkmakkers te staan !

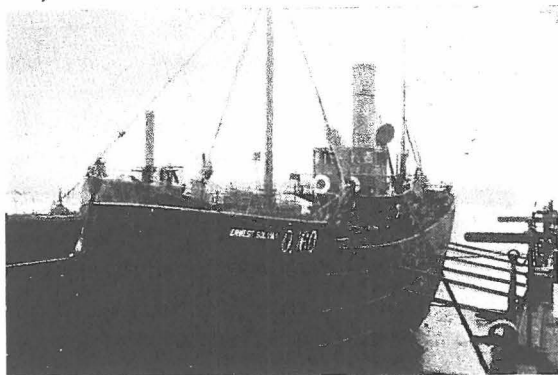
Het was na de werkstaking in 1921 dat de « Oostendsche Reederij », dank zij het initiatief van Anseele, werd opgericht. Ook hier zag Anseele juist, toen hij haar bij haar stichting een mooie toekomst voorspelde. Het scheen een roekeloze poging toen ze met

haar twee treilers van wal stak. Nu, pas tien jaar later, is ze, met haar 19 treilers, verreweg de sterkste Belgische reederij.

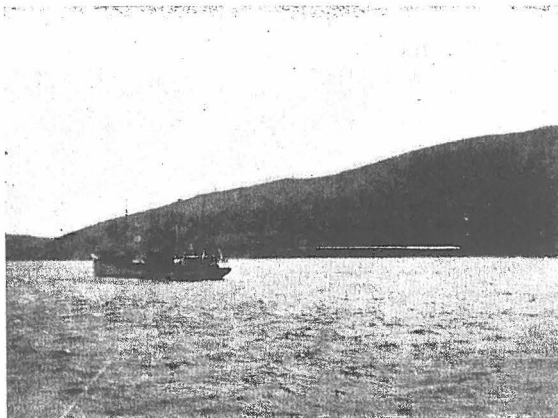
Dat beteekent niet dat ze geen tegenvallers kende. Integendeel. Het eerste jaar reeds was een crisisjaar. Nooit was de toestand voor de zeevisscherij zóó ernstig geweest : de Fransche markt (en dus ook Elzas-Lotharingen, ons beste afzetgebied van vóór den oorlog) was voor de Belgische vischvangst gesloten. Erger nog : op groote schaal werd visch uit den vreemde ingevoerd, zoodat hier zelfs moeilijk te werken viel.

Vergeet niet dat de Oostendsche Reederij toen volop in haar organisatieperiode was en slechts met een onvolledige vloot werken kon. Een paar jaren later, in 1924-25 namelijk, mislukte de haringvangst, juist die tak welke gewoonlijk meest loonend is. Een zwaardere periode was die van de inzinking van den frank, vooral daar juist datzelfde jaar, door de staking der Engelsche mijnwerkers, de schepen soms verplicht waren te blijven liggen bij gebrek aan kolen, die ze slechts in onvoldoende hoeveelheid en dan nog aan overdreven prijzen konden bekomen.

De Oostendsche Reederij kwam al



Een van de eerste booten van de Roode Vloot, de Ernest Solvay.



Treiler 0150 "Jan Volders" op vischvangst aan de IJslandsche kust.

die moeilijkheden te boven ; ze stond sterker dan velen dachten. En wat grootendeels die sterkte uitmaakte, dat was die geest van kameraadschap en van eenheid in wil, waarvan bestuurders, kapiteins en bemanning van den aanvang af blijk gegeven hebben. Die geestdriftige samenwerking maakte het de Oostendsche Reederij mogelijk reeds het eerste jaar van haar bestaan de ergste crisis te doorspartelen die de Belgische vischnijverheid ooit heeft doorgemaakt. Terwijl veel schepen van andere reederijen aan de kaai bleven liggen, gingen al de booten van de Oostendsche Reederij ter vischvangst, zelfs wanneer ze wisten dat de uitbating met verlies zou gedaan worden. Harerzijds begreep de bemanning dat men ten volle op haar moest kunnen rekenen ; ze stemde er in toe gedurende zes weken of zelfs twee maanden van huis te blijven, in plaats van om de veertien dagen terug te keeren. Dit liet toe de vangsten van verscheiden opeenvolgende reizen aan den man te brengen in Engeland, waar de prijzen hooger stonden dan te Oostende, wier markt overstromd werd met visch uit Duitschland, aan lagen prijs verkocht.



De scheepsjongen van de "Jan Volders", met de vangst van een morgen vóór zich.

Kortom, de Oostendsche Reederij werkte er zich bovenop, en niets zou haar voortaan beletten brok voor brok haar programma door te voeren.

Dat programma bevatte, van den beginne af, hoofdzakelijk drie punten. Eerste punt: de Oostendsche Reederij zou zich inspannen om het lot van den arbeider van de zee te verbeteren. Tweede punt: ze zou bovendien de belangen van den verbruiker niet uit het oog verliezen en de Belgische bevolking visch bezorgen aan redelijken prijs. Derde punt: ze zou er voor zorgen dat voortaan werkelijk van een vischnijverheid in België sprake zijn zou — en dit zou niet haar geringste verdienste worden.

Dat ze alles heeft gedaan om het eerste punt van haar programma te verwezenlijken, zullen de belanghebbenden zelf onmiddellijk toegeven. De stichting van die maatschappij mag gerust beschouwd worden als het uitgangspunt van immer redelijker werkvoorwaarden, ook voor de visschers die niet in haar dienst waren; want andere reederijen zouden verplicht zijn te volgen en eveneens menschelijker werkvoorwaarden en een redematiger vergoeding toe te kennen. Dan wan-

neer geen enkele wettelijke bepaling haar daartoe verplicht, betaalde ze van in den beginne het volledig loon uit aan de manschappen die ten gevolge van ziekte of ongeval niet konden werken. Een deel van de winst werd onder het personeel verdeeld. Ook op ander gebied gaf ze het voorbeeld: voor het maximum veiligheidsmaatregelen werd gezorgd, en al de treilers van de Oostendsche Reederij maakten gebruik van de draadlooze telegrafie, vooraleer een enkele andere in de haven van Oostende er zich van bediende.

Het tweede punt, namelijk den Belgischen verbruikers goedkoop visch te bezorgen, was minder gemakkelijk te verwezenlijken. Daarvoor was noodig zelf zooveel mogelijk besparingen te doen op de uitbatingskosten. Het was trouwens daarom dat de boten van de Oostendsche Reederij hun visch verkochten in Engeland wanneer de treiler in de nabijheid van de Engelsche haven vischte. Ge herinnert u de perskampagne die daarvoor tegen de Oostendsche Reederij gevoerd werd. Men verweet de Oostendsche Reederij altijd in den vreemde te verkoopen en enkel bij uitzondering naar België te komen. Die bewering werd gelogenstraf aan de hand van onbetwistbare cijfers. Maar het is waar dat die lasterkampagne ongetwijfeld werd ingegeven door vischhandelaars, die zelf de helft van de visch, welke ze in de vischmijnen te Oostende opkochten, naar den vreemde uitvoerden!

Ook de afvalproducten dienen benuttigd, wil men de uitbatingskosten verminderen. Dat zou de taak zijn van een nieuw opgerichte maatschappij: «Pescator».

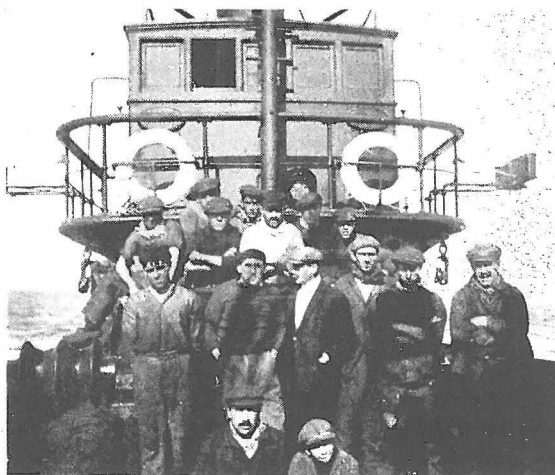
Verder richtte ze, samen met de andere Oostendsche Reederijen, een Coöperatieve Verzekeringsmaatschappij op, die toelaat besparingen te ver-

wezenlijken op de verzekeringspremie harer treilers. Om dezelfde reden nam ze deel aan de oprichting van een samenwerkende maatschappij, die voor doel heeft alle benodigdheden voor de schepen te leveren.

Zoo verlaagde zij haar uitbatingskosten, eerste voorwaarde om goedkoop te kunnen verkopen. Om goedkoop visch te kunnen bezorgen, moeten de rederijen zich echter eerst zelf ontrukken aan de klauwen van de tusschenpersonen. In de vischnijverheid heeft de voortbrenger zijn eigen klanten niet. Voor den verkoop van haar visch hangt de rederij af van een klein aantal handelaars en opkoopters. De rederij verkoopt in de mijn een waar die vlug aan den man moet gebracht worden, en juist omdat de visch vlug bederft en de prijzen dalen naarmate de verkoop uitgesteld wordt, wordt de rederij gemakkelijk het slachtoffer van speculatieve verrichtingen. Zoo doen zich soms groote schommelingen in prijs voor tijdens eenzelfden dag, voor dezelfde waar die door eenzelfde boot werd aangebracht.

Dus : wanneer de visch goedkoop door de rederij wordt afgeleverd, geniet de verbruiker er daarom nog niet van in dezelfde mate. Daarentegen stijgen de kleinhandelsprijzen in het binnenland in grooter verhouding dan de prijzen die de rederijen bekomen. Daarom zocht de Oostendsche Reederij haar eigen afzetmarkten, en trachtte ze de tusschenpersonen uit te schakelen. Nu heeft ze zich belangrijke afzetgebieden geschapen in tal van gemeenten heel België door, en ze heeft hulphuizen opgericht in verschillende steden, dit door bemiddeling van de Maatschappij « De Zeevisch ».

En dit brengt ons tot ons derde punt : zoo er op dit oogenblik weer van een Belgische vischnijverheid kan ge-



De bemanning van den stoomtrawler "Jan Volders".

sproken worden, is dit ongetwijfeld dank aan het initiatief van de Oostendsche Reederij.

De Belgische zeevisscherij, als nijverheid beschouwd, was verre ten achter bij andere landen zoals Frankrijk, Engeland, Duitschland, de Skandinaafsche landen. Daar laten moderne instellingen toe de visch gedurende meerdere maanden door bevrozing te bewaren. Ook wordt de visch er bewerkt tot vischmeel, dat als veevoeder dient ; men benuttigt er de visch voor het vervaardigen van oliën voor industriele en geneeskundige doeleinden. In die landen hebben de rederijen alle samen ook den verkoop en de propaganda voor de uitbreiding van het vischverbruik ingericht. Zij bevorderen de vischnijverheid door nieuwe afzetmarkten te zoeken, en kunnen hun waar, tegen redelijke voorwaarden, rechtstreeks aan den verbruiker bezorgen.

De Oostendsche Reederij voelde meer en meer hoe noodzakelijk het was ook hier den vischverkoop te organiseeren, het vischverbruik te verbreiden en de zeevisscherij als nijverheid in te richten. Daarom was het dat zij in samenwerking met de andere ree-

derijen van Oostende, in 1927 de Samenwerkende Maatschappij « De Zeevisch » oprichtte, die niet weinig bijdraagt tot de ontwikkeling van de zeevisscherij.

Ze ging verder. Op haar initiatief kwam, in 1928, « Pescator » tot stand, een maatschappij die zich bezighoudt met het bewerken van den vischafval en het maken van vischmeel en vischolie. Enkel wordt gewacht tot de werken, die Oostende een moderne haven bezorgen moeten, geëindigd zullen zijn, en men een nieuwe vischmijn zal hebben, om verdere initiatieven door te voeren.

Overdrijven we wanneer we zeggen dat de Oostendsche Reederij de vischnijverheid nieuw leven ingeblazen heeft? Ziedaar het werk van tien jaar. Werk dat ons het recht geeft te vertrouwen op de toekomst.

Toch zijn er een paar wolken te bespeuren. De dringendste taak is : zorgen voor een degelijk technisch onderwijs. Juist zooals voor alle andere beroepen, is het de taak van Staat, Provincie en Gemeente ook voor het vischbedrijf voor een degelijk beroeps-onderwijs te zorgen. De Oostendsche Reederij is trouwens volledig bereid daaraan mee te werken.

Het wordt moeilijker en moeilijker geschoold personeel voor stoomtreilers aan te werven. De leerjongens, op de

stoomtreilers gevormd, worden, eens dat ze hun stiel kennen, opgepikt door de motorbooten, die geen scheepsjongens willen aanwerven. In 1929-30 verergerde die toestand nog door het feit dat de Staat het personeel voor zijn diensten onder de beste elementen van de vischvangst aangeworven heeft.

Eindelijk heeft de regeering belang gesteld in deze kwestie. Een wetsontwerp dat Daan Boens in 1926 neerlegde (waardoor de motorbooten verplicht zouden worden ook leerjongens aan te nemen), dat toen in de afdelingen verworpen geworden is, werd in 1929 door den Minister geamendeerd. De Kamer stemde het in Februari ll. en in Juli werd het door den Senaat bekrachtigd. Er zullen natuurlijk nog een paar jaren moeten voorbijgaan — de tijd noodig om leerjongens te vormen — alvorens de reederijen de gunstige uitwerking van de wet zullen voelen.

* * *

De Oostendsche Reederij is een jonge instelling. Wat ze in de weinige jaren van haar bestaan verwezenlijkte, is enorm. En even omvangrijk zal haar werk in de komende jaren zijn. Ze heeft de toekomst voor zich.

We wenschen haar goed heil ; want alles wel beschouwd is het toch de gemeenschap, wie haar bloei ten goede komt.

