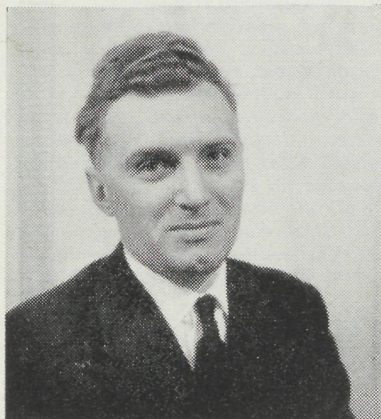


OPKOMST, BLOEI EN VERVAL VAN DE STOOMVISSERIJ TE OOSTENDE



door de h. M. Poppe,
bestuurssekretaris bij het Ministerie van Verkeerswezen

INLEIDING

Een geschiedenis van de Belgische zeevisserij zou in feite moeten aanvangen op het ogenblik dat de eerste bewoners op onze kust opdagen. Wie ze waren, vanwaar ze kwamen, waar ze zich vestigden, kan niet met zekerheid bepaald worden. Maar vast zal wel staan dat ze vrij spoedig de mogelijkheid inzagen de rijke voorraadschuur die ze vormt, ten nutte te maken om in hun essentiële levensbehoeften te voorzien.

Zo ontstond onze zeevisserij : eerst in de kreken en inhammen van de onregelmatige kustlijn van toenmaals, daarna overschakelend op de hoge zee zelf, waarbij de visvangst geleidelijk verder en verder van de kust weg bedreven werd.

In de middeleeuwen was de zeevisserij reeds een vrij belangrijke bedrijfstak geworden. Er zijn aan deze periode van de geschiedenis van de Belgische zeevisserij talrijke werken en artikelen gewijd. De oude oorkonden van onze steden verschaffen vele inlichtingen over de reglementering en de organisatie van het visserijbedrijf.

Ook over de verdere ontwikkeling van de zeevisserij en in het bijzonder over de 19de eeuw beschikken we over nauwkeurige gegevens, vooral dank zij het standaardwerk dat Karel De Zuttere in het begin van de 20ste eeuw onder de titel «Enquête sur la pêche maritime» aan dit bedrijf wijdde.

Voor het ontstaan van de huidige structuur van onze visserij zijn de 50 jaar die zich rond de eeuwwisseling situeren — van ongeveer 1880 tot 1930 — van beslissende betekenis geweest. In die tijd kreeg de Belgische zeevisserij haar organisatievorm en haar uitbouw die tot op heden, zeker met een geleidelijke aanpassing aan de technische evolutie, vrijwel ongewijzigd gebleven is.

HOOFDSTUK I

DE TOESTAND VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ BIJ HET INVOEREN VAN DE STOOMVISSERIJ

SAMENSTELLING VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT

Vóór de stoomvisserij in 1884 in België ingevoerd werd, had de Belgische visserij op technisch gebied weinig vooruitgang gemaakt gedurende de laatste eeuwen. De vissersvloot bestond uitsluitend uit zeilvaar-

De studie van deze 50 jaar rond de eeuwwisseling zijn bijzonder boeiend omdat juist in deze periode de evolutie van onze zeevisserij zeer snel is geweest. Deze halve eeuw zag een overgang van de zeilvisserij tot de stoomvisserij. De grote rederskantoren maakten plaats voor stoomrederijen en onafhankelijke schippers-reders. Nieuwe visgronden werden opgezocht. De handel diende zich op een totaal gewijzigde aanvoer in te stellen.

Aan deze 50 jaar is onderhavige studie gewijd. Op het eerste zicht kan de titel misleidend lijken, en wel om twee redenen.

Vooreerst, indien onbetwistbaar de stoomvisserij thans niet meer die rol speelt in de Belgische zeevisserij die de hare was vlak voor en vlak na de eerste wereldoorlog, dan zijn nog steeds enkele stoomtreilers in de vaart. Het zijn echter moderne eenheden, mazoutbranders, die op verre na geen gelijkenis meer vertonen met hun voorgangers, de oude, traditionele kolenbranders. Het is op dit laatste type schepen, dat in 1955 volledig uit de Belgische zeevisserij verdween, dat de titel slaat.

Anderzijds is het niet mogelijk de geschiedenis van de stoomvisserij te schetsen zonder tegelijkertijd breedvoerig over de evolutie van de andere exploitatievormen, zeil- en motorvisserij te spreken. Gedurende de halve eeuw die hier wordt besproken is echter de stoomvisserij in het geheel genomen de dominerende figuur in de Belgische zeevisserij geweest. Het lijkt derhalve verantwoord de geschiedenis van deze halve eeuw te schrijven met de centrale positie van de stoomtreilers als vertrekpunt, stoomtreilers die eerst de zeilvisserij verdrongen, om dan op hun beurt de baan te moeten ruimen voor de moderne motortreilers.

tuigen. Nog waren op enkele plaatsen, te Heist dat over geen haven beschikte en in een mindere mate ook wel te Blankenberge, platbodems (schepen zonder kiel) in de vaart. Onder de grote eenheden waren de meest gebruikte types kielschepen: de kotters (veelal met één mast) en de dandy-kotters of dundee-kotters (met twee masten). De grote visserssloepen waren te Oostende gekoncentreerd. Het waren vaartuigen van 16 à 18 meter kiellengte die de visserij uitoefenden van de Engelse Zuid-Oostkust tot vóór de Hollandse kust (Terschelling). In de zomer waagden deze sloepen zich op de kabeljauwvisserij op de Doggerbank, op de visserijgronden rond Faroë-eilanden en zelfs tot vóór IJsland.

De grote kustvisserij, die zelden verder dan 25 mijlen uit de kust werd beoefend, werd bedreven door vaartuigen van 9 à 12 meter lengte. Dergelijke boten trof men aan zowel te Oostende als te Blankenberge, Nieuwpoort, Heist en te De Panne. Het is opmerkenwaardig dat, hoewel de Pannenaars aangewezen waren op landingen op het strand, ze over kielvaartuigen beschikten en niet over platbodems. Met hun lichte sloepen waagden de Pannenaars zich trouwens regelmatig tot vóór de Engelse kust.

De kleine kustvisserij en de garnaalvisserij (deze laatste rond 1860 van zuivere strandvisserij tot zeevisserij geëvolueerd) werden vooral uitgeoefend met open, niet overdekte boten, die zich gewoonlijk niet verder dan 5 à 10 mijlen in zee waagden.

In de loop van de 19de eeuw had de vissersvloot een langzame uitbreiding doorgemaakt, die niet voor alle categorieën vaartuigen gelijklopend was. De sterkste uitbreiding kenden de grote sloepen en de kleine garnaalboten. In 1836 telde Oostende 98 grote sloepen, in 1865 waren er al 158 en in 1884 was dit cijfer gestegen tot 182. In dit laatste jaar waren er te Coxyde 19 kustboten, De Panne telde, steeds in 1884, in totaal 80 vissersvaartuigen, waarvan 62 kustboten en 18 sloepen. Nieuwpoort telde 24 boten. Aan de Oostkust was Blankenberge de voornaamste vissersplaats met 50 vaartuigen. Heist telde er 37.

DE HAVENS

Bij de invoering van de stoomvisserij beschikte de vloot slechts over drie havens aan de Belgische kust. Twee daarvan waren reeds verschillende eeuwen in gebruik: Nieuwpoort en Oostende. Nieuwpoort is in feite de enige natuurlijke haven op onze kust. In 1862 werden de werken aangevangen te Blankenberge voor het bouwen van een vissershaven, die tien jaar later voltooid was.

De Panne, Coxyde, Oost-Duinkerke en Heist, waar de visserij zich eveneens had ontwikkeld, beschikten over geen haven. Het zou duren tot in 1906 vooraleer de vissers van Heist te Zeebrugge een schuilhaven in gebruik konden nemen, die een oplossing bracht voor het havenprobleem van deze boeiende vissersgemeente aan de Oostkust.

De Panne bleef jammer genoeg immer van een vissershaven verstoken. De vissers van De Panne slaagden er in jaren lang stand te houden, ondanks de zware handicap over geen eigen thuishaven te kunnen beschikken. Na de oorlog 1914-18 weken tal van Pannenaars uit naar Oostende en dit deel van de vissersbevolking van De Panne dat niet naar Oostende overging, gaf tussen de twee wereldoorlogen in stilaan het bedrijf op. Wat de gevolgen zouden geweest zijn voor de ontwikkeling van de Belgische visserij van het graven van een haven te De Panne, waar wellicht de beste en meest ondernemende vissers-reders van de gehele kust woonden, dient voor altijd een ijdele speculatie te blijven.

EKSPLOITATIEMETHODES

De zeilvisserij was aangewezen op twee traditionele exploitatiemethodes: de visserij «ten verse» en de visserij «ten zoute». Zoals de naam aanduidt was de visserij ten verse gericht op de aanvoer van vis in verse toestand, zonder enigerlei bewerking aan boord, terwijl bij de visserij ten zoute de vis (haring en kabeljauw of moluwe, of laberdaan) aan boord werd gezouten en in gezouten toestand aangevoerd en aan de man gebracht.

DE VISSERIJ TEN VERSE

De visserij ten verse werd uitgeoefend op de visgronden niet ver verwijderd van de kust: de Goodwinbanken, de ingang van het Nauw van Kales, de Sandettie, Thornton Ridge, banken vóór Scheveningen en Terschelling, en bovendien op verschillende Vlaamse Banken onmiddellijk vóór onze kust gelegen. Het ontbreken van ijs als bewaringsmiddel (eerst in 1874 werd het natuurijs als conserveringsmiddel in gebruik genomen) bracht mede dat de sloepen na 4 à 5 dagen de thuishaven dienden aan te doen teneinde de vis in verse toestand op de markt te kunnen brengen. Tijdens de zomermaanden was de exploitatie van de visserij ten verse in die omstandigheden ten zeerste bemoeilijkt, zodat dan ook vele vaartuigen in die periode overschakelden op de visserij ten zoute.

De geringe trekkracht van de zeilsloepen beperkte de diepte waarop met sukses kon getreild worden. Het uitsluitend gebruik van de «beam-trawl» (boomtreilnet) begrenste de vangstcapaciteit van de eenheden in een niet geringe mate. Indien men rekening houdt met het feit dat bij het treilen, enerzijds een minimum windsterkte nodig was om tegen de stromingen in te gaan en om de gewenste trekkracht op het net uit te oefenen, maar dat anderzijds bij te sterke wind de visvangst dreigde volledig onmogelijk te worden, valt het op in welke grote mate de zeilvisserij afhankelijk was van weer en wind.

VERBETERINGEN IN DE VISSERIJ TEN VERSE: DE BEUN

Geleidelijk werden in de 19e eeuw een reeks verbeteringen ingevoerd in de visserij, die zonder er in te slagen het karakter van de toenmalige visserij te wijzigen of zonder er aanspraak te kunnen op maken aan de zeilvisserij een sterke impuls te geven, nochtans de exploitatievoorwaarden verbeterden. Reeds sinds de jaren 1820 was te Oostende aan boord van de treilers de zogenaamde «beun» (vivier) in gebruik genomen; de beun bestond uit een eenvoudige bak, die het visruim vormde, met zeewater gevuld, waarin de vis levend bewaard werd. Dit liet toe de deur van de reizen voor de grote treilers van 4 à 5 dagen op 8 à 9 dagen te brengen.

HET IJS ALS BEWARINGSMIDDEL

In 1874 werd het ijs als bewaringsmiddel aan boord ingevoerd te Oostende. Tevens werd de gewoonte aangenomen de vis gedurende de reis te gutten. Dit leidde tot de afschaffing van de hinderlijke beun, die de stabiliteit van de vaartuigen vaak in het gedrang bracht en waarin bij slecht weer de vis dikwijls beschadigd werd. Het ijs als bewaringsmiddel was vooral in de zomer een onmisbare hulp, niet alleen voor de grote sloepen, maar ook voor de kleine vaartuigen. Het overschakelen naar de visserij ten zoute werd niet meer noodzakelijk. Aldus leidde het gebruik van ijs aan boord tot de langzame maar zekere verdwijning van de visserij met inzouten aan boord in de Belgische visserij.

Het eerste ijs te Oostende in de visserij gebruikt, was natuurlijk uit Noorwegen ingevoerd. De invoer van het natuurijs gaf spoedig aanleiding tot het ontstaan van een bloeiende invoerhandel. Enkele firma's specialiseerden zich in de afzet van dit produkt. Zo bestonden te Oostende, tot vóór 1914, datum waarop het natuurijs volledig verdrongen was door het kunstmatig ijs, een drietal grote ijshandelaars die ijs uit Noorwegen betrokken: de firma Casteels-Decoene, de firma Hauman en de firma Des Forges, die over ruime magazijnen beschikten waar het ijs werd gestockeerd om nadien aan de reders en de vishandelaars af te zetten.

In 1888 werd een volgende stap gezet in de snelle evolutie die leiden zal tot het modern beeld van de zeevisserij. De firma Denaeyer uit Willebroek vestigde in dit jaar een ijsfabriek te Oostende, op Sas-Slijkens, waar voor het eerst kunstmatig ijs voor de Belgische visserij geproduceerd wordt. De ijsfabriek Denaeyer ging in 1908 over in handen van DR Hamme en in 1921 verder naar de Froid Industriel. Het kunstmatig ijs economischer dan het uit Noorwegen ingevoerde natuurijs, verdrong tenslotte dit laatste helemaal.

DE DONKEY

In de zeilvisserij was het inhalen van het net steeds een bijzonder lastig werk geweest. Het boomtreilnet had weliswaar niet de afmetingen van het tegenwoordige boordnet (ottertrawl) maar niettemin waren in de tweede helft van de 19e eeuw boomtreilnetten met een boom van meer dan 10 meter in gebruik.

In 1886 werd aan boord van de zeilsloepen de zogenaamde «donkey» ingevoerd, een stoommachine gebruikt voor het in beweging brengen van de spil (de kaapstander), die diende voor het inhalen van het net. De eerste donkey werd geplaatst aan boord van de sloep O.14 «Naar mijn Genoegen», reders Vandewalle en John Bauwens. Dit was de eerste mechanische toepassing aan boord van de zeilschepen die een harde handenarbeid verving. De donkey was een zeer eenvoudig apparaat: een vertikale cilindrische stoomketel waarvan de ontwikkelde kracht door een cylinder met piston en een eenvoudig raderwerk op de spil werd overgebracht.



De oude Oostendse vishallen naar een schilderij uit de jaren 1700.

Het invoeren van de donkey voorkwam veel tijdverlies op zee, bijzonder wanneer er een grote deining stond. De exploitatie van de vaartuigen werden er door begunstigd. Het rendement van de sloepen met donkey overtrof in de jaren 1897-1903 met 30 % à 50 % het rendement van een sloep zonder donkey.

DE VISSERIJ TEN ZOUTE

De uitbating van de visserij ten zoute werd haast uitsluitend beoefend door de grote sloepen die wat wij nu de diepzeevisserij zouden noemen, bedreven. De uitbating van de visserij ten zoute kende een snel verval in de 19e eeuw, zowel wat de haring betreft als de vangst van kabeljauw.

De grote haringvisserij werd uitgeoefend van begin juli tot begin december in de volle Noordzee, de kleine haringvisserij (drijfnetvisserij) voor Yarmouth in oktober-november. De kabeljauwvisserij, met handlijnen, werd in de zomer bedreven op de Doggerbank, bij Faroë en in de nabijheid van IJsland.

De grote haringvisserij, met inzouten aan boord stierf uit in het begin van de tweede helft van de 19e eeuw. De laatste rederij die deze visserij bedreef van Oostende uit, verdween in 1856.

De kleine haringvisserij uitgeoefend met drijfnetten, waarbij de haring niet alleen gezouten maar ook in verse toestand werd aangebracht, handhaafde zich, op beperkte schaal, met wisselend sukses tot vóór de oorlog 1914-18 in de kleine vissersplaatsen De Panne en Coxyde. Te Oostende verdween die visserij reeds in 1851, om dan vlak vóór de eerste wereldoorlog op te duiken in enkele experimenten vanaf 1907. De enige overblijfselen van die drijfnetvisserij, die eens een bloeiend bedrijf was, vindt men thans nog terug in de Panne-haringvisserij, die door de Nieuwpoortse vaartuigen in een zeer beperkte mate steeds wordt beoefend.

De gezouten kabeljauwvisserij hield aanvankelijk beter stand. De grote zomervisserij leverde in de jaren 1840-60 voor Oostende alleen al gemiddeld 1.800.000 kg jaarlijks. Jaren met een produktie van meer dan 2.500.000 kg voor geheel de Belgische vissersvloot waren als zeer gunstig te beschouwen. Ondanks de sterke aanmoediging door de premieën van staat en stad, die in deze visserij waarbij de vissers vaak meer dan 100 dagen in zee bleven een harde leerschool zagen, kende de gezouten kabeljauwproduktie een gestadige achteruitgang. Op het einde van de 19e eeuw was ze vrijwel zonder betekenis geworden voor de markt van Oostende. In 1909 werd deze visserij volkomen opgegeven.

DE VISHANDEL

Ook vóór de invoering van de stoomvisserij, die zich schier uitsluitend te Oostende zou ontwikkelen, was Oostende veruit de belangrijkste vissershaven van het land. De haven van Nieuwpoort, die in de Middeleeuwen een geduchte konkurrent geweest was voor Oostende en zelfs aanspraak had kunnen maken gedurende enkele tijd op de titel van eerste vissershaven van onze kust, was in verval. De bloei van Oostende en zijn ontwikkeling gedurende de 19e eeuw steunde op zijn goede verbindingen, in de eerste plaats per trein met het binnenland als met het buitenland, zijn stevig gevestigde handel en neven-industrieën en op zijn goed onderhouden haveninrichtingen. Aan de Westkant van de havengeul beschikte de vissershaven van Oostende over een ruim tijdok (het huidige Montgomery-dok) dat in schier alle weersomstandigheden kon aangedaan worden en de vaartuigen een goede beschutting bood bij de overheersende zuidwesten- en de kwade noordwestenwinden. In 1870 was de vismijn overgeplaatst naar de nieuw opgerichte vismijn (in de volksmond de cirk genaamd wegens zijn ronde vorm), die gebouwd was bij de sluis naar de handelsdokken, op de grond gelegen bij het huidige station London-Istanboul.

De sterkte van de markt van Oostende vormde niet alleen de eigen visserij, maar ook de belangrijke buitenlandse rechtstreekse invoer. Tal van vissersschepen, vooral uit Engeland en Frankrijk, zetten hun produktie met rechtstreekse aanvoer op de markt van Oostende af. In de jaren 1870-1880 vormden deze rechtstreekse landingen doorlopend meer dan 1/3de van de totale waarde van de visverkoop te Oostende.

DE STRUKTUUR VAN HET VISSERIJBEDRIJF

De grote visserijrederijen van de zeilvaart waren allen te Oostende gevestigd. De andere havens kenden, op enkele weinige uitzonderingen na, alleen het familiebedrijf: de kleine schipper-reder, waar de visser zelf eigenaar is van de boot waarmee hij in zee steekt. Over gans de kust, De Panne, Blankenberge en Heist, alsmede bij de kleine reders te Oostende was deze familie-uitbating in zwang, waarbij soms een ganse familie betrokken was: broeders, vader en zoon, oom en neef.

Naast de familie-uitbating kende Oostende ook meerdere kapitalistische ondernemingen. In de categorie van de grote sloepen, waarin vanzelfsprekend grotere kapitalen dienden belegd dan in de kustvisserij, kwam het zeer veelvuldig voor dat een persoon of een firma verschillende schepen bezat. De kapitalistische uitbatingen te Oostende kende dikwijls een eigenaardige vorm. De kapitalen voor de bouw van een sloep werden bijeengebracht door een ganse reeks leveranciers bij de uitbating of bij de bouw betrokken: zeilmakers, handelaars in netten, touwwerk of tonnen, soms ook vishandelaars. Voor de uitbating van die schepen werd dan beroep gedaan op gespecialiseerde rederij-kantoren, die ook eigen schepen in exploitatie hadden of waarvan de zaakwaarnemer dikwijls in enkele sloepen persoonlijk geïnteresseerd was. Dit leidde tot een concentratie, vooral van de grote zeilsloepen, in handen van deze rederij-kantoren waarvan er enkele 10 à 15 schepen beheerden.

De kapitalen in de zeilvisserij betrokken, waren eerder gering in vergelijking althans met de kapitalen die later in de stoomvisserij werden geïnvesteerd. Waar de eerste Oostendse stoomboten 100.000 frank kostten, was de kostprijs van een grote Oostendse zeilsloep einde de 19e eeuw slechts 25.000 frank. De kleinere vaartuigen (grote kustvisserij) kostten 10.000 à 12.000 frank en de kleine garnaalboten ongeveer 4.500 frank. Vanzelfsprekend betreft het hier goudfranken.

Onder de reders en rederij-kantoren te Oostende treffen we o.m. aan de namen van Hamman, Vroome, Degraeve, Vandewalle, Thoma, Dosaer, Denayer, J. Baels, J. Bauwens, enz. De meeste van deze reders (o.a. het grootste kantoor van Hamman) verdwenen nadat de stoomvisserij het lot van de zeilvisserij had bezegeld. Slechts enkele pasten zich aan, meestal diegenen die nog niet al te lang in de zeilvisserij een rang verworven hadden, en groeiden tot belangrijke stoomrederijen uit (Pêcheries à Vapeur, gesticht door John Bauwens; de rederij J. Baels-Mauricx). Maar uit de middens van de bedienden of de zaakwaarnemers van de zeilrederij-kantoren kwamen enkele figuren naar voren die een grote rol gingen spelen bij de ontwikkeling van de stoomvisserij, zoals een Alfred Golder, gevormd op de rederij Vroome, en een Aspeslagh, in dienst bij Dosaer.

Totdaar het eerste deel van dit zeer belangrijk overzicht van de stoomvisserij. In ons eindejaarsnummer van volgende week zullen wij vervolg en slot publiceren.



De «Cirk», de cirkelvormige vismijn, de oudere vissers zeker heelwat die in 1879 werd opgericht, zal bij herinneringen oproepen.