

OPKOMST, BLOEI EN VERVAL VAN DE STOOMVISSERIJ TE OOSTENDE

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

In ons huidig nummer gaan wij verder met dit zeer interessant artikel, welke wij begonnen in ons Kerstnummer van vorige week.

HOOFDSTUK II

DE PERIODE 1884-1914 : OPKOMST VAN DE STOOMVISSERIJ

De visserij kreeg zijn huidig modern karakter door de invoering van de stoomvisserij en door het gebruik van ijs als bewaringsmiddel van de vis aan boord.

Zonder het gebruik van ijs ware de stoomvisserij, die om renderend te worden uitgeoefend de ver van onze kusten gelegen visrijke banken diende op te zoeken, eenvoudigweg niet denkbaar geweest. Door de stoomvisserij kreeg anderzijds het ijs eerst zijn volle waarde in de moderne visserij. Beide nieuwigheden, die in een vrij kort tijdbestek opeenvolgd te Oostende werden ingevoerd, het ijs in 1874, de stoomvisserij tien jaar later, vulden elkaar wonderwel aan. Met hun introductie brak een nieuw tijdperk in onze visserij aan. Voor het eerst sinds eeuwen maakte de langzame evolutie in de visserij plaats voor een snelle en grondige omwenteling.

ONTSTAAN VAN DE STOOMVISSERIJ

De stoomvisserij werd in 1877 in Engeland geboren. Het wekt achteraf gezien wel enige verwondering vast te stellen dat eerst tientallen jaren nadat de stoompropulsie in de koopvaardij aangewend geworden was, iemand op het idee kwam de stoommachine in de vissersvaartuigen aan te wenden. En dan nog ontstond de stoomvisserij eerder bij toeval.

De verdringing van de zeilschepen door de stoomschepen in de koopvaardij, bracht mee dat verschillende paddelsleepboten die in de Engelse havens gebruikt werden om zeilschepen binnen en buiten te slepen, werkloos oplagen. Enkele van deze sleepboten werden daarop benut bij het slepen van zeilvisserssloepen naar de visgronden vóór de Engelse kust. Soms, wanneer bij windstil weer de zeilsloepen niet voldoende vooruit kwamen om hun netten te trekken, gebeurde het dat de stoomsleepboten het opslepen van de zeilsloepen voortzetten op de visgronden zelf.

Een eigenaar van een stoomsleepboot van North Shields, Wm Purdy, kwam op het gedacht zijn sleepboot rechtstreeks het treilnet te laten slepen, zonder tussenkomst van de zeilsloop. Hij rustte zijn sleepboot, de «Messenger», een oud houten schip in 1843 gebouwd, 71 voet lang en voorzien van een stoommachine van 25 pk, speciaal voor de visvangst uit. Op 1 november 1877 voer deze eerste geïmproviseerde stoomtreiler ter visserij.

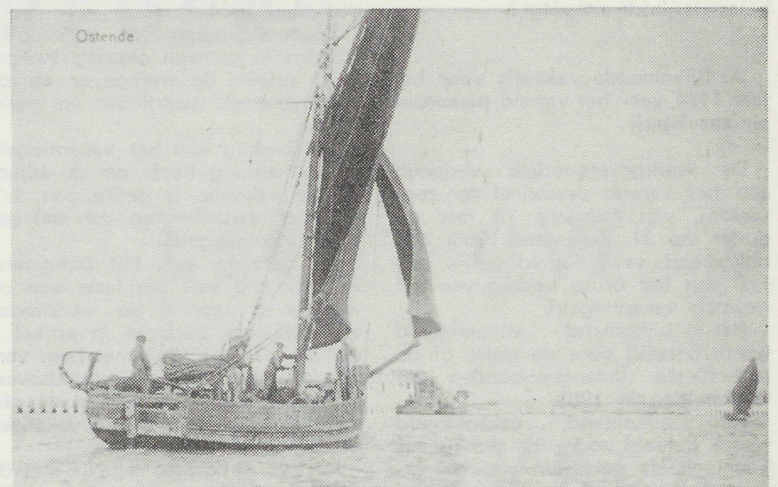
Spoedig vond het voorbeeld van de Messenger navolging: verschillende sleepboten van Tyne en Wear werden als treiler aangewend en tenslotte volgden stoomboten die bijzonder voor die visvangst gebouwd werden. Tien jaar nadat de Messenger de eerste proeven als stoomtreiler had afgelegd, bezat Groot-Brittannië 2000 stoomtreilers, voor het merendeel kleine vaartuigen, gebouwd voor de visserij op de visgronden in de nabijheid van de Engelse kust.

INVOEREN VAN DE STOOMTREILERS TE OOSTENDE

Het invoeren van de stoomtreilers te Oostende was minder toevallig. Er bestonden in die jaren drukke relaties in de vishandel tussen Engeland en Oostende. De Oostendse markt werd in een beduidende mate door Engelse zeilsloepen gespijsd. Geen wonder dat de introductie van de stoomvisserij in Engeland ook in Oostende besproken werd. In het begin van het jaar 1880 trok een Oostendse vishandelaar en reder van zeilsloepen, Louis Dossaer, naar Engeland om er de nieuwe Engelse vismethode persoonlijk van dichtbij eens te gaan bekijken. Wat hij in Engeland zag, maakte een diepe indruk op hem. Hij werd getroffen door de grote vangsten van de stoomtreilers. Maar wat vooral zijn oog van vishandelaar trof, was het feit dat deze grote kwantiteiten door de stoomtreilers eveneens in de periodes van windstilte of slecht weer, dus als de zeilschepen met schrale vangsten naar huis kwamen, konden aangebracht worden. Als vishandelaar beseftte hij onmiddellijk welke stabiliserende rol de stoomvisserij op de marktprijzen te Oostende zou kunnen vervullen en hoe zeer in periodes van visschaarste veroorzaakt door de weersomstandigheden, zo de markt nuttig kon bevoorraden.

DE PRIMA

Dossaer aarzelde dan ook niet lang en bestelde een houten stoomtreiler in Schotland, op de werven van Allan & Co, te Granton. Het werd de eerste Belgische stoomtreiler die de passende naam «Prima» kreeg en als nummer O.71. De O.71 Prima mat 100 voet tussen de loodlijnen, 20 voet breedte en was uitgerust met een stoommachine, systeem compound, 40 pk. Op 2 april 1884 deed deze eerste Belgische stoomtreiler de haven van Oostende aan. Mon Zonnekeyn was de eerste schipper van deze treiler, die een bemanning van acht koppen telde.



EEN VISSERSSLOEP

De O.71 Prima maakte ophef te Oostende. Het schip was van het type der grootste treilers die in die tijd in Groot-Brittannië gebouwd werden. Het overtrof in grootte en in vangstcapaciteit de grootste Oostendse zeilsloepen toen in de vaart. De Prima werd met zeer gemengde gevoelens ontvangen. Vele vissers zagen in de introductie van de stoomvisserij een bedreiging voor het niveau van de visprijzen op de markt, en aldus, gezien zij vergoed werden door een part in de opbrengst, eveneens een bedreiging voor hun loonniveau. De eigenaars van zeilsloepen, zonder onmiddellijk de omvang van de bedreiging voor hun bestaan te beseffen, waren nochtans onder de indruk van de grote kwantiteiten door de stoomtreiler afgezet.

UITBREIDING VAN DE VLOOT DOSSAER

Geen wonder dat Dossaer weinig aanmoediging ondervond. Maar Dossaer wist dat hij het bij het in de vaart brengen van de Prima bij het rechte eind had gehad en dat de stoomtreiler de formule voor de toekomst was. Nog vóór het einde van het jaar 1884 versterkte de firma Jean en Louis Dossaer haar vloot met een tweede stoomtreiler, de O.122 Franco-Belge, een ijzeren vaartuig te Grimsby in Engeland gebouwd. Het mat 96 voet tussen de loodlijnen op een breedte van 20 voet.

Snel, wellicht al te snel voor de opsloringscapaciteit van de vismarkt van Oostende, voerde de firma Dossaer haar vloot op tot zeven eenheden: in 1885 werden aan de vloot toegevoegd de Seconda, Tertia, Quarta, Glorieux en Lillois, allen gebouwd in Schotland en van het type 100-voet trawlers, machines compound 40 pk.

VERZET VAN DE VISSERSMIDDENS

Zoals het meer gaat met de pioniers die 'n nieuwe techniek in 'n industrie invoeren, ondervond de firma Dossaer een groeiende antipathie in de vissersmiddens. Niet alleen de introductie van de stoomvisserij was daarvoor verantwoordelijk, maar ook het feit dat de firma Dossaer veel vreemde vis invoerde door rechtstreekse landingen van Engelse treilers

te Oostende. Het ongeluk wilde dat de Engelse vissers niet precies op een vriendschappelijke voet stonden met de Belgische vissers. Onze visserij ondervond veel last bij het uitoefenen van de treilvisserij vóór de Engelse kust van de aanwezigheid van Britse drifters die met hun drijfnetten belangrijke stroken zee afspanden. De incidenten tussen Belgen en Engelsen op zee waren talrijk. De rechtstreekse landingen van Engelse treilers te Oostende gooiden nog wat olie op het vuur.

De onvermijdelijke botsing kwam in 1887. Op 24 augustus van dit jaar vielen Belgische vissers een Engelse treiler aan die zijn vis in de haven van Oostende kwam verkopen. De Burgerwacht opende het vuur. Er vielen een zestal doden, benevens talrijke gekwetsten. Jarenlang hing in vele herbergen te Oostende een volksprentje dat in hevige kleuren de aanval op het Engelse vaartuig en de tussenkomst van de Burgerwacht afschilderde.

De gebeurtenissen van 1887 hadden zeker hun invloed op het besluit dat de firma Dossaer einde de jaren 80 nam, tot likwidatie van haar vloot over te gaan. Het merendeel van de stoomtreilers ging over in handen van Jules Baels-Mauricx, de vader van Henri Baels. Ook voor Dossaer gold dat niemand profeet is in eigen land. Maar op het ogenblik dat de firma Dossaer het rederijbedrijf stillegde, was, hoewel de stoomvisserij een periode van stagnatie kende, het pleit in werkelijkheid reeds gewonnen. Weinigen waren zich daarvan bewust en zeldzaam waren zij die de grote toekomst van de stoomvisserij vermoedden. Maar aan die enkelingen die het voorbeeld van Dossaer hadden gevolgd, behoorde de toekomst.

BOUW VAN STOOMTREILERS TE OOSTENDE

In 1885 intussen, waren de eerste stoomtreilers te Oostende zelf gebouwd geworden. De eerste twee vaartuigen waren houten schepen, waarvan de romp gebouwd werd op de werf Philip De Coene te Oostende. Het eerste schip was de O.30 Elizabeth (later herdoopt in O.30 Louise-Marie) gebouwd voor een associatie Bauwens-Billiaert en Pottier, waarin we reeds de naam van John Bauwens, de latere stichter van de Pêcheries à Vapeur aantreffen. Het tweede stoomvaartuig te Oostende gebouwd was de Catherine, besteld door Jules Baels-Mauricx.

UITBREIDING VAN DE STOOMVLOOT 1884-1892

Steeds in 1885 werd de eerste naamloze vennootschap opgericht die tot doel had de uitbating van stoomtreilers, de S.A. des Pêcheries Ostendaises, waarvan na enkele jaren Jules Orban de Xivry afgevaardigd-beheerder werd en Alfred Golder directeur.

In één jaar tijd was het aantal stoomtreilers van 2 op 31 december 1884, gestegen tot 9 op 31 december 1885. Deze snelle uitbreiding bleef niet aanhouden. Op 31 december 1886 telde de vloot nog 8 stoomtreilers (één vaartuig was aan Franse reders verkocht), einde 1887 nog 7 stoomtreilers (de Seconda had schipbreuk geleden), einde 1888 en 1889 nog altijd 7 stoomtreilers, einde 1890 nog slechts 6, einde 1891 en 1892 weer 7. Eerst vanaf 1893 zou de Oostendse stoomtreilervloot zich weer gaan uitbreiden, eerst langzaam, maar dan met stijgende impuls, totdat begin 1914 niet minder dan 29 Belgische stoomschepen (28 treilers en 1 haringdrifter) vanuit Oostende voeren.

x x
x

WEERSLAG VAN DE STOOMVISSERIJ OP DE OOSTENDSE MARKT

Met de introductie van de stoomvisserij in België, valt samen de aanvang van een periode van moeilijke jaren voor de vismarkt van Oostende, die duren zou tot bijna het einde van de eeuw.

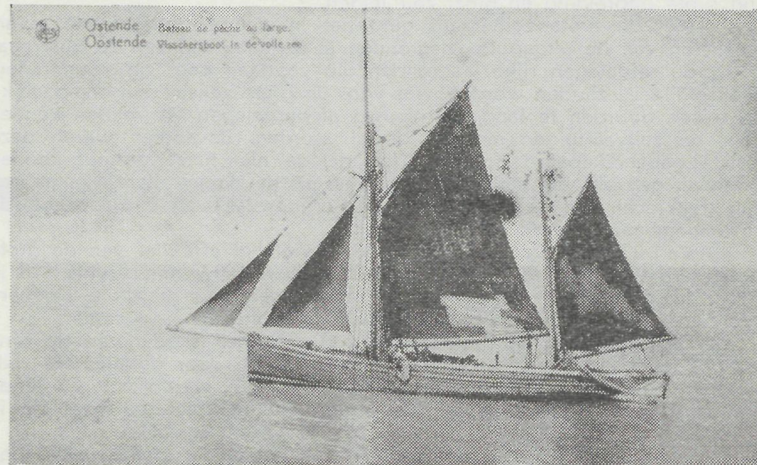
Vanaf 1877 had de vismarkt van Oostende, wat de afzet van verse vis betreft, een snelle opgang gekend. Deze opgang bereikte zijn hoogtepunt in 1884, toen de verkoop van vis te Oostende in dit jaar 4.071.483,50 fr. beliep.

Ondanks het feit dat vanaf 1885 de stoomvisserij voor circa een half miljoen frank in de verkoop tussenkomt in de totale waarde van de verkoop te Oostende, wordt deze totale waarde tot 1888 alleen op peil gehouden. De stijging in totale opbrengst, die normaal bij de introductie van de stoomtreilers te verwachten viel, doet zich niet voor, wat erop wijst dat de Belgische visserij vanaf 1884 in feite met een dalende tendens af te rekenen heeft. Ondanks deze dalende tendens, kan de periode 1885-88 omschreven worden als een tijdperk van betrekkelijke stabiliteit: noch in de opbrengst van de stoomvisserij, noch in deze van de Oostendse zeilsloepen, noch in de vreemde rechtstreekse landingen doen zich grote schommelingen voor. Zowel de stoomvisserij als de grote zeilvisserij blijven zich ongeveer op hetzelfde peil handhaven wat het totaal aantal schepen in de vaart betreft.

DE KRISIS VAN DE OVERFISHING: 1889 tot 1892

Vanaf 1889 tot 1892 doet zich een uitgesproken crisis voor op de Oostendse markt. In tegenstelling met wat men zou kunnen verwachten is het geen crisis van overproductie, veroorzaakt door de stoomtreilers;

het tegenovergestelde doet zich voor: de Belgische visserij maakt voor het eerst kennis met de «overfishing». In zijn boek «The Fish Gate» heeft M. Graham op een duidelijke wijze uiteengezet hoe de in gebruikname van een nieuw, versterkt produktieapparaat of de toepassing van een nieuwe uitvinding in de visserij, telkens tot gevolg hebben, niet een vermeerdering van produktie en opbrengst, maar op de lange duur alleen leiden tot een uitputting van de visgronden in de Noordzee, zodat het verbeterd produktie-apparaat amper in staat is per slot van rekening voor een zelfde opbrengst als vroeger te zorgen.



EEN ZEILVISSERSVAARTUIG

Een dergelijk verschijnsel deed zich na 1888 voor in de Belgische zeevisserij. De nieuwe stoomtreilers, ingezet gedurende de eerste jaren op die visgronden die tot 1884 alleen door de zeilsloepen bevestigd werden, droegen na verloop van luttele tijd bij tot de uitputting van deze visgronden. De opbrengst van de zeilsloepen daalde, met schommelingen van een jaarlijks gemiddelde van 15.000 fr. per schip in 1880 tot 11.000 fr. in 1890. Het aantal grote zeilsloepen — d.i. de vaartuigen van gemiddeld 45 ton — slonk van 202 in 1888 tot 175 in 1892.

In diezelfde jaren deed zich een ander belangrijk feit voor op de markt te Oostende: na de incidenten van 1887 verminderde de aanvoer van de buitenlandse treilers geleidelijk. Vooral de Engelse treilers lieten Oostende inks iggen ten voorde van IJmuiden, dat in die jaren snel opkwam.

De periode 1889-92 draagt al de kenmerken van een crisis van overbevissing. De opbrengst van de Belgische treilers ter vismijn van Oostende handhaafde zich op een vrijwel gelijkblijvend peil, terwijl de aanvoer van jaar tot jaar daalde. Zo bedroeg de opbrengst in 1889 voor de Belgische treilers 2.170.045 fr. en in 189 2.615.633 fr., terwijl de aanvoer van 1889 tot 1892 daalde van 420.697 bennen op 338.549 bennen.

Vanzelfsprekend valt uit deze cijfers reeds op dat zich in die periode een belangrijke prijsstijging voordeed: van 6,44 fr. per ben in 1889 tot 7,43 fr. per ben in 1892. Maar ondanks deze prijsstijging, en dat juist is typisch voor een crisis veroorzaakt door overbevissing, bleef de opbrengst per vangst vrijwel onveranderd, ja vertoonde eerder een neiging tot daling: 378,90 fr. in 1889, 372,40 fr. in 1892.

Talrijk zijn dan ook de klachten van de kustvissers over de uitputting van de visgronden, uitgebracht bij de in 1888 door de Regering opgerichte onderzoekskommissie om de middelen na te gaan om aan de moeilijke toestand in de zeevisserij te verhelpen. Deze onderzoekskommissie werd voorgezeten door Ridder Ruzette, Gouverneur van West-Vlaanderen en had als verslaggever Victor Begerem, volksvertegenwoordiger. In diezelfde jaren begint de Kamer van Koophandel van Oostende in zijn jaarverslagen aan te dringen op een reglementering om de vernietiging van de ondermaatse vis in de kustwateren tegen te gaan.

GEVOLGEN VAN DE KRISIS

De crisis 1888-1892 had belangrijke gevolgen voor de ontwikkeling van de Belgische zeevisserij. De stoomvisserij en de zeilvisserij, die beiden in een zelfde mate overtroffen waren, reageerden gans verschillend.

De stoomvisserij zocht zijn toevlucht tot verder afgelegen visgronden waar de vangsten overvloediger waren. De kwaliteit van de vis, aangevoerd door de stoomtreilers, verminderde. De noodzaak verder in zee te gaan om nog onontgonnen visbanken te kunnen exploiteren, bracht mede dat de stoomtreilers van een groter en sterker type dienden te zijn. De houten konstruktie werd opgegeven ten voordele eerst van de ijzeren en later de stalen konstruktie. Nieuwe stoomtreilers werden vanaf 1893 te Oostende ingezet met afmetingen van circa 105 voet tussen de loodlijnen. Van compound stoommachines van 30 à 40 nominale pk. ging men over tot het type triple-ekspansie stoommachines van 50 pk. De snelheid werd aldus opgevoerd van 7 à 8 knopen tot 9 à 10 knopen. De nieuwe stoomtreilers schakelden over op de visbanken gelegen in het Kanaal, het Kanaal van Bristol en van St. Georges, de Ierse Zee, de Moray Firth en het Noorden van Schotland.

In 1893 was door de Brit Herder uit Aberdeen het bordennet (otter-trawl) uitgevonden. Reeds in de loop van 1894 werd het bordennet voor het eerst te Oostende beproefd, en met succes, aan boord van de stoomtreiler O.122 Franco-Belge van de rederij Aspeslagh-Zonnekeyn. Spoedig hadden alle stoomtreilers deze nieuwigheid overgenomen. De netopening werd niet langer beperkt door de lengte van de boom van het korrenet. De vangstcapaciteit van de stoomtreilers nam aldus nogmaals belangrijk toe.

Van 1893 tot einde 1897 steeg het aantal stoomtreilers in België van 9 tot 14. De gemiddelde netto-tonnemaat bedroeg per vaartuig 68 ton in 1889; in 1896 was deze gemiddelde tonnemaat gerezen tot 72 ton. De stoomvisserij had zijn definitieve orientatie gevonden die vanaf 1898 tot zijn grote uitbreiding en bloei zou leiden.

Met de grote zeilvisserij ging het integendeel bergaf. Het overschakelen van de uitgeputte visgronden in de nabijheid van de kust naar de verder afgelegen rijke visgronden die voortaan door de stoomtreilers geëxploiteerd zouden worden, was voor de grote zeilsloepen onmogelijk: de reizen duurden te lang, de nieuwe diepergelegen visgronden konden door de zeilvaartuigen moeilijk bevestigd worden. Bovendien waren deze laatste gehandikapeerd door het feit dat ze niet hetzelfde nut konden halen uit gebruik van het grote bordennet als de stoomtreilers. Het gebrek aan trekkracht van de zeilsloepen was er oorzaak van dat deze op de korreboom aangewezen bleven.

Van 175 grote zeilsloepen in 1892, viel het effectief van de grote zeilvisserij te Oostende op 138 in 1896, 127 in 1897, nog slechts 118 in 1898. In dit laatste jaar kenden in feite alleen nog de grote sloepen, voorzien van een donkey, een rendabele exploitatie.

De plaats van de grote zeilsloepen voor de aanvoer van de fijne vis op de markt te Oostende, werd overgenomen door de kleinere zeilsloepen (de sloepen van 15 à 20 netto-ton). In 1889 waren er te Oostende slechts 9 van dit kleine type geregistreerd. In 1892 waren er al 24, in 1896, 28.

Even belangrijk was de toename van het aantal kleine zeilsloepen in de andere kusthavens: te Heist steeg hun aantal van 37 in 1889 op 42 in 1892 en 51 in 1896. De Panne kende een nog veel meer spektakulaire aangroei: 26 zeilsloepen van circa 20 ton in 1889, tegen 42 in 1892 en niet minder dan 76 in 1896. Alleen Blankenberge bleef stationnair in die groeiperiode van de kleine zeilvisserij: 51 in 1889, 48 in 1892 en weer 51 in 1896.

Terloops dient aangestipt dat uit deze kleine zeilvisserij de reders zullen opkomen die nu nog de kern van onze middenslagvisserij vormen: de Pannenaars te Oostende, de Heistenaars te Zeebrugge. Van de jaren 1890 af markten de zeilsloepen van De Panne regelmatig in Oostende.

Op 1 oktober 1892 kwam de lang verwachte wet op de landing, de verkoop en de leurhandel van de ondermaatse vis. Telaar evenwel: het lot had zich reeds voltrokken. De grote zeilvisserij was tot verdwijnen gedoemd, ondanks een laatste opflakkering, die men haar zwanenzang zou kunnen noemen, in de jaren 1900 tot 1905.



EEN STOOMTREILER

KRISIS VAN OVERPRODUKTIE: 1892-1897

Met dat al was in de jaren 1892-1897 de crisis in de Belgische visserij van karakter veranderd. De produktie steeg gedurende die periode van jaar tot jaar: van 338.549 bennen te Oostende aangevoerd in 1892, klom men tot 610.157 bennen in 1896. Onmiddellijk zij hierbij opgemerkt dat deze produktiestijging uitsluitend op rekening kwam van de stoomtreilers.

De gemiddelde prijs per ben daalde van 7,43 fr. in 1892 tot 4,18 fr. in 1896. Deze prijsdaling is natuurlijk voor een groot deel het gevolg van de veranderde sortering: minder fijne vis en meer ronde vissoorten werden door de stoomtreilers aangevoerd. De opbrengst per vangst daalde tot 344,20 fr. in 1896, tegenover 372,40 fr. in 1892.

Deze cijfers wijzen op het bestaan van een ernstige crisis in de Belgische visserij op dit ogenblik. En inderdaad: hoewel de ingezette stoomtreilers toenamen wat de grootte van de paardekracht betreft in vergelijking met hun voorgangers, daalde de jaarlijkse gemiddelde opbrengst per stoomvaartuig van 90.411 fr. in 1892 tot 79.073 fr. in 1896. De Zuttere in zijn werk «Enquête sur la Pêche Maritime» geeft op blz. 390 volgende cijfers van de gemiddelde jaarlijkse opbrengst per netto-ton van de stoomtreilers: in 1892 1335,65 fr. en in 1896: 1104,81 fr.

BLOEIPERIODE 1898-1903

Maar de evolutie in de visserij staat niet stil. Na de crisis 1892-97 slaat de balans opnieuw om.

In februari 1901 begint A. Bouchery, de sekretaris van de Kamer van Koophandel van Oostende, als volgt het deel van zijn jaarverslag over 1900 dat aan de zeevisserij is gewijd:

«La situation de la pêche maritime a été plus florissante que les années précédentes... la pêche à la voile montre une certaine tendance à reprendre sa vitalité ancienne; plusieurs chalutiers sont en construction, d'autres ont été acquis à l'étranger par nos armateurs.»

Deze optimistische beschouwingen kwamen amper drie jaar na de volgende verklaringen van de voorzitter van de Kamer van Koophandel, August Van Imschoot, in het jaarverslag over 1897:

«Quant à la pêche maritime, des changements radicaux se produisent dans cette industrie. La pêche avec chalutiers à vapeur prend une extension considérable, tandis que celle qui se pratique à l'aide de chaloupes à voile périclité d'année en année.»

Deze beide aanhalingen wijzen er op dat zich na 1897 een nieuwe wending in de zeevisserij had voorgedaan. Wat was er gebeurd? Eenvoudig, de markt van Oostende had, na de groeikrisis van de stoomvisserij overleefd te hebben, zich aangepast aan de gewijzigde marktomstandigheden. Het is duidelijk dat de introductie van de stoomvisserij te Oostende en de daarmee gepaard gaande wijzigingen in de aanvoer, zowel wat de hoeveelheid betreft, moeilijkheden in de afzet hadden veroorzaakt.

AANPASSING VAN DE VISHANDEL

De moeilijkheden waarmee de vishandel had af te rekenen om nieuwe markten te zoeken voor de produktie van de stoomvisserij hadden zich niet onmiddellijk na 1884 voorgedaan. Inderdaad, de stoomtreilers hadden in de eerste jaren na hun introductie te Oostende zich in hoofdzaak beperkt tot een exploitatie van de traditionele visgronden die de zeilsloepen reeds jaren lang bevisten. De markt te Oostende zag gedurende die jaren geen wijziging van betekenis in de samenstelling van de aanvoer. Maar eenmaal dat de stoomtreilers door de geleidelijke uitputting van die visgronden naar nieuwe exploitatiegebieden verdreven waren, na 1892, ontstond het probleem van de afzet van de grovere vissoorten door de stoomtreilers aangebracht. Gedurende de jaren dat de handel te worstelen had om voor die gewijzigde produktie nieuwe afnemers te vinden, verhoogden de reders geleidelijk de vloot stoomtreilers. Dergelijk gebrek aan samenwerking tussen produktie en handel zullen we nog meer aantreffen in de geschiedenis van de Belgische zeevisserij. Fataal heeft de vishandel nu eenmaal enkele jaren nodig om binnen- en buitenlandse markten te bewerken voor de gewijzigde produktie.

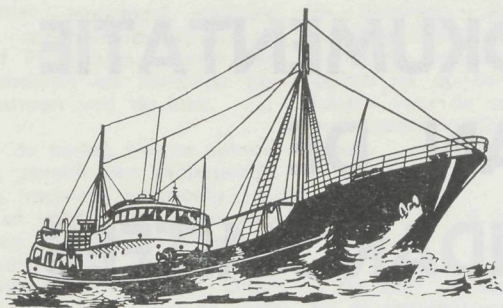
DOORBRAAK VAN DE STOOMVISSERIJ

Vanaf 1898 stelt men vast dat dit aanpassingsproces van de handel zich voltrokken heeft. De behoefte naar de produkten van de stoomvisserij doet zich steeds meer gevoelen. De aanvoer van de stoomvisserij voldoet nog nauwelijks aan de vraag. Een gevoelige prijsstijging doet zich voor. De visserij, na de crisis 1892-97, gaat betere tijden tegemoet.

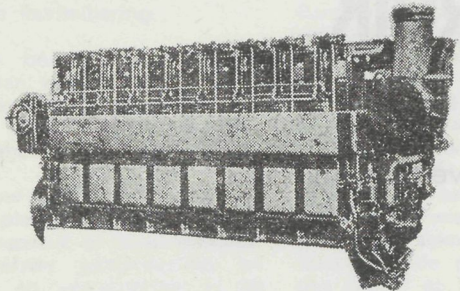
De stoomtreilersvloot neemt een grote uitbreiding. In één jaar tijd stijgt het aantal stoomtreilers van 14 einde 1897 tot 22 einde 1898 en nog twee jaar later, einde 1900, zal dit aantal 26 bedragen. Op dit niveau, wat het aantal eenheden betreft, zal de stoomtreilersvloot zich handhaven tot het uitbreken van de oorlog 1914-18. In weinige jaren, na gedurende lange tijd een groeiproces te hebben doorgemaakt, vindt de stoomvisserij zijn plaats, de eerste plaats, op de vismarkt te Oostende.

HEROPLAVING VAN DE ZEILVISSERIJ

Maar ook de zeilvisserij en vooral dan de kleine zeilvisserij, vindt zijn voordeel bij deze bloeiperiode die duurt van 1898 tot 1903. Ja, zelfs de grote zeilsloepen, wier aantal van 202 in 1888 gevallen was op 118 in 1898, weet zich te handhaven in de jaren van voorspoed die het visserijbedrijf in de laatste jaren van de 19de eeuw en de eerste jaren van de 20ste eeuw kende. Niet alleen aan de algemene stijging van de prijzen op de vismarkt te Oostende had de grote zeilvisserij deze heropleving te danken, maar ook aan de gedeeltelijke modernisatie die zij doormaakte: de donkey werd op vrijwel alle nieuwe zeilsloepen als een onontbeerlijk

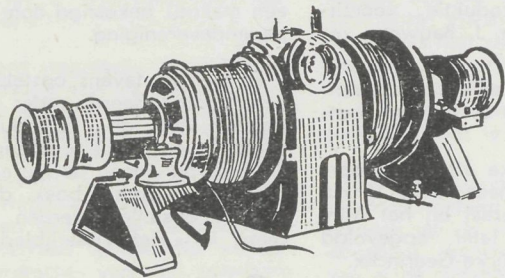


SCHEEPSWERF



MACHINEFABRIEK

Hoofdvertegenwoordiger voor België :
Industrie motoren 4 tact diesel
80 - 1800 pk, 300 - 750 omw./min.



VISLIEREN

ANKERLIEREN ENZ.

BRESKENS

Tel. 01172-765

Privé 569 en 477

Fa. Gebr. van de Sande

HOLLAND

II (5072V)

onderdeel van de uitrusting geplaatst; de remorque bij het in- en uitvaren van de haven van Oostende werd verplichtend (en gratis).

Voor het algemeen gebruik van de donkey houdt de grote zeilvisserij nog enkele jaren in leven. Bij het beschouwen van de resultaten van de winterprijskampen voor de premies uitgelooft door de stad Oostende (Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce d'Ostende - avril 1902, pag. 89) stelt men vast dat van jaar tot jaar de opbrengst van de grote zeilsloepen met een donkey uitgerust, toeneemt. In de winterperiode 1898-99 waren er acht die dit cijfer overtroffen, in 1900-01 niet minder dan 19 en in 1901-02 waren er 23 zeilsloepen die gedurende de winterperiode voor meer dan 10.000 fr. verse vis verkochten en 14 voor meer dan 9.000 fr. In dit laatste jaar viel de eerste premie te beurt aan de zeilsloep O.201 Albert-Madeleine, reders Vandewalle en John Bauwens, schipper F. Laforce, die 17.000 fr. opbracht.

Geen wonder dat in die omstandigheden de ondergang van de grote zeilvisserij, die in 1897 nog onafwendbaar had geschenen, tijdelijk opgehouden werd. In 1904 was het aantal grote zeilsloepen nog op hetzelfde peil als in 1898: 117 sloepen. De totale opbrengst van de zeilsloepen, die sinds de opkomst van de stoomvisserij van jaar tot jaar gedaald was op de vismarkt van Oostende, nam vanaf 1899 van jaar tot jaar weer toe en overtrof in 1903 weer twee miljoen frank. Daarmee werd het cijfer van de opbrengst van de stoomvisserij in dit laatste jaar sterk benaderd.

Een gunstige invloed op de opbrengst van de Belgische zeil- zowel als stoomvisserij, oefende het wegblijven van een aanzienlijk deel van de vreemde landingen ter vismijn van Oostende. Van 1896 tot 1909 was de markt van Oostende schier uitsluitend afhankelijk voor haar bevoorrading van de nationale produktie. In die jaren nam weliswaar de nationale produktie sterk toe. Maar het opname-vermogen van de vishandel nam nog sterker toe; met stijgende produktie ging een stijgend prijs-gemiddelde gepaard, het vaste karakteristiek van een bedrijf in uitbreiding en in volle hoogconjunctuur.

Aldus stelt men vast dat in 1898 een totaal van 655.341 bennen door de Belgische produktie werden afgezet, aan een gemiddelde prijs van 4,60 fr. per ben, in 1900 680.009 bennen voor 5,87 fr. per ben en in 1902 710.246 bennen voor gemiddeld 6,01 fr. per ben. In 1903 werd het hoogtepunt van de produktie bereikt: 811.914 bennen. Maar het prijs-niveau per ben daalt tot 5,29 fr. en blijft in 1904 ongeveer op dit niveau (per ben 5,36 fr.) voor een produktie die voor het eerst sinds 7 jaren

dalend is ten opzichte van het voorgaande jaar: 760.335 bennen. Deze daling is te wijten aan de vermindering van de produktie van de zeilvisserij. De slinger van de klok loopt terug voor de grote zeilvisserij vanaf 1904. Vanaf dit jaar bevindt de grote zeilvisserij zich op het hellend vlak dat naar de volledige verdwijning van deze uitbatingssvorm zal leiden.

De oorzaken van die ommekeer zijn tweevoudig. De grote zeilvisserij wordt gevat tussen de verdere opgang van de stoomvisserij en de opkomst van de kleine zeilvisserij, vooral in de kleinere vissersplaatsen De Panne en Heist.

OPKOMST VAN DE GROTE STOOMTREILERS: 1903 - 1910

De gunstige jaren 1898-1903 hebben kapitalen beschikbaar gemaakt die zouden leiden tot nieuwe investeringen in de stoomvisserij. De beleggingen die dateren van vóór 1901 uiten zich in het ontstaan van nieuwe rederijen en het inleggen van nieuwe schepen. Na 1901 nemen de zaken een andere wending: de bestaande stoomtreilers worden vervangen door nieuwere, krachtiger eenheden. De vloot van stoomtreilers verhoogd weinig of niet in aantal, wel in produktievermogen. Die vervanging wordt in de hand gewerkt door de talrijke scheepsrampen die de stoomvisserij treffen: in 1899, rekordjaar, vergaan niet minder dan 5 stoomtreilers op de 22 die toen in de vaart waren.

Krachtige eenheden die spoedig de visgronden van de Noordzee zouden verlaten en de IJslanvisserij gaan bedrijven, komen in de vaart: nog vóór het einde van de eeuw, op 24 mei 1899, de O.1 Mercedes, van de reder César De Groote, een schip van 116 voet. In 1901 de O.126 Neptune van de rederij Aspeslagh-Zonnekeyn; in 1903 de eerste 120-voet trawler, de O.127 Numitor van dezelfde rederij, en in diezelfde reeks treilers in 1904 de O.26 Prince Charles van de rederij Alfred Golder. Daarop brachten na 1904 al de voorname rederijen een of meer grote treilers voor de verre visserij — treilers van 115 voet en meer — in de vaart: de Pêcherie à Vapeur de O.83 Roi des Belges in 1904 en de Président Stevens van 115 voet in 1905, de O.83 Marcelle van 120 voet in 1906; de rederij Baels in 1905 de O.25 Maurice-Christine en in 1906 de O.55 Comte Horace vander Burght; de rederij Aspeslagh de O.128 Nautilus in 1905 (120 voet). Tot tenslotte in deze wedloop tussen de grote rederijen Alfred Golder de bovenhand haalde in 1906 met een 125-voet trawler (229 bruto-ton): de O.60 Princesse Marie-José.

(Vervolgt)