

OPKOMST, BLOEI EN VERVAL VAN DE STOOMVISSERIJ TE OOSTENDE

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

In dit nummer publiceren wij vervolgens het slot van dit bijzonder interessant historisch overzicht van de Oostendse stoomvisserij.

UITBATING VAN DE VERRE VISGRONDEN

Onvermijdelijk had die verdere evolutie van de stoomvisserij opnieuw zijn weerslag op de toestand van de markt. Inderdaad, de grote stoomtreilers gingen meer en meer de verre visserij op verafgelegen visgronden, in de eerste plaats op de visgronden voor de kust van IJsland, boefenen. Vanaf 1905 trekken de Oostendse stoomtreilers naar de kusten van Spanje en Portugal waar vooral grote vangsten tongen lengen en mooie meid (heek) verwezenlijkt worden. In 1908 ten slotte werd voor het eerst de Witte Zee bezocht, waar een visserij op ronde vis en vooral op grote platvis bedreven werd.

De exploitatie van deze visbanken, rijker dan welke ook tot dusver door onze visserij uitgebaat, betekende dat op de markt brengen van enorme kwantiteiten vis, waarbij de vangsten van de grootste zeilsloepen hoe langer hoe meer onbenullig gaan lijken. Weliswaar is de gebied ondervindt de grote zeilvisserij de concurrentie van enerzijds de vis aangevoerd door de zeilvisserij kwaliteitsvis. Maar zelfs op dit kleinere stoomtreilers, anderzijds van de in volle ontwikkeling verkerende kleine visserij, waar de familiale uitbating een bijzonder economische en efficiënte exploitatie bleek te garanderen.

Daarnaast mag niet vergeten worden dat in die tijd het binnenland nog voor een zeer groot deel van zijn bevoorrading in verse vis van de vreemde invoer afhankelijk was. Daar deed zich de invloed voelen van de ontwikkeling van de stoomvisserij in onze buurlanden. Dit alles verwekt vanaf 1904 een sterke prijsdaling op de markt van Oostende. Deze prijsdaling werd door de stoomvisserij gedeeltelijk gecompenseerd door verhoogde aanvoer, nu nieuwe, ongewoon rijke visgronden in uitbating genomen worden.

TELEURGANG VAN DE GROTE ZEILVISSERIJ

Voor de grote zeilvisserij evenwel betekent deze prijsdaling en deze nieuwe crisis het begin van het einde. In de winterperiode 1902-'03 waren er 28 zeilsloepen die meer dan 10.000 fr. besomden en het maksimum was slechts 12.274,10 fr. Na 1905 gaat het aantal grote zeilsloepen dan ook dalen, eerst langzaam (107 in 1905, 105 in 1906, weer 107 in 1907) maar dan steeds sneller: 99 in 1908, 92 in 1909, 88 in 1910, 75 in 1911, 67 in 1912 en einde 1913 nog slechts 63. In tien jaar tijd was het aantal grote zeilsloepen opnieuw met bijna 50 % verminderd. Anderzijds stijgt de opbrengst van de stoomvisserij van jaar tot jaar: 2.206.627 fr. in 1903, 2.305.089 fr. in 1905, 2.661.119 fr. in 1908 en 3.230.049 fr. in 1912.

Het aandeel van de zeilvisserij toont een even vaste daling: 2.088.789 fr. in 1903, 1.987.557 in 1905, 1.323.754 fr. in 1908 en slechts 1.061.191 fr. in 1912. Waar in 1903 stoomvisserij en zeilvisserij bijna een gelijke waarde vis afzetten in de vismijn van Oostende, is tien jaar later, in 1913, de disproportie betekenisvol: 3.555.448 fr. voor de stoomvisserij en 970.516 fr. voor de zeilvisserij. In de jaren 1911-'12 en '13 als de rechtstreekse aanvoer van de Noord-Europese landen op de markt te Oostende sterk toeneemt, zakt de zeilvisserij tot de derde plaats af in betekenis op de markt te Oostende, na de stoomvisserij en de vreemde invoer.

De teleurgang van de zeilvisserij na 1905 wijst er op dat de markt van Oostende na de periode van hoogconjunctuur 1898-1904, opnieuw een tijdperk van stabilisatie kende die duren zou tot 1910. De gemiddelde prijs van de vis daalt. De opbrengst per jaar van de stoomtreilers blijft amper op peil. Volgende tabel van de gemiddelde opbrengst van de stoomtreilers voor de periode 1900-1913 geeft een overzicht van deze evolutie.

— Tabel I —

OPBRENGST VAN DE STOOMTREILERS PERIODE 1900-1913

Jaar	Totale opbrengst stoomtreilers in fr.	Aantal treilers (einde jaar)	Gemidd. opbrengst per treiler
1900	2.324.646	26	89.409
1901	2.302.157	24	95.923
1902	2.250.922	22	102.315
1903	2.206.627	21	105.078
1904	2.235.218	22	101.601
1905	2.305.089	23	100.221
1906	2.477.407	23	107.713
1907	2.577.597	23	112.069
1908	2.661.119	26	102.351
1909	2.539.516	24	105.813
1910	2.582.516	26	99.341
1911	2.954.268	26	113.625
1912	3.230.049	26	124.233
1913	3.555.448	29	112.602

Gezien de gemiddelde tonnemaat van de schepen toeneemt, betekenen die opbrengstcijfers in werkelijkheid een achteruitgang voor de periode 1904-'10 in vergelijking met de voorgaande jaren. Zo is de gemiddelde opbrengst per netto-ton (steeds voor de stoomtreilers) in 1903: 1738 fr., in 1905 nog 1418 fr., in 1907: 1498 fr. en in 1909: 1413 fr. In 1911 rijst de opbrengst per netto-ton opnieuw tot 1495 fr. om in 1913 te stijgen tot 1593 fr. Zonder direkt van een crisis te kunnen spreken, wijzen deze cijfers toch op een laagconjunctuur. Vooral 1908-1909 waren minder gunstige jaren omdat de stijging van de kolenprijs de uitbatingskosten van de stoomtreilers opdreef, wat gepaard ging met een dalende opbrengst.

In feite is de periode 1905-'10 er opnieuw een van aanpassing van de markt van Oostende aan de verdere evolutie van de produktie. De wedloop tussen de grote rederijen in de jaren 1902-'06 om steeds grotere treilers in de vaart te brengen had het evenwicht op de markt opnieuw geschokt. De handel van Oostende diende zich aan de verhoogde en vooral aan de gewijzigde aanvoer (IJsland, Spanje en de Witte Zee) aan te passen.

VLOOTVERNIEUWING

Geen wonder dat in die omstandigheden de vloot stoomtreilers tot 1910 geen grote uitbreiding nam. Op 1 januari 1905 waren er 22, op 1 januari 1908 23, op 1 januari 1910: 26. Nochtans mag uit deze cijfers niet het besluit getrokken worden dat de stoomvisserij een periode van stagnatie kende. De vloot had in de jaren 1904-'14 een voortdurende vernieuwing ondergaan. De scheepsrampen waren zeer talrijk gebleven. Haast elk jaar leden één of meerdere stoomtreilers schipbreuk. De slechte jaren, na 1900 waren: in 1903 twee schepen, in 1910 drie en in 1912 vijf schepen. Op een stoomtreilervloot van ongeveer 25 eenheden waren dit hoge cijfers.

Aldus is het te verklaren dat in 1914 op de 29 stoomschepen in de vaart er nog slechts vier schepen waren die ook op 1 januari 1904 in de lijst van de Belgische stoomtreilers voorkamen. De voortdurende vernieuwing van de vloot bracht mede dat de gemiddelde ouderdom van de stoomtreilers konstant op een gunstig laag niveau bleef. In 1904 was de gemiddelde ouderdom 6 jaar en 4 maanden, op 1 januari 1912: 6 jaar en 7 maanden en op 1 januari 1914: 6 jaar en 6 maanden.

DE STOOMREDERIJEN

De stoomtreilervloot was sterk gekoncentreerd in enkele handen, in de verhouding tussen de rederijen onderling kwam er in de jaren

1904-'14 weinig verandering. Op 1 januari 1904 waren de 21 stoomtreilers van de Belgische vloot verdeeld over zes rederijen. Slechts één rederij telde maar één schip (Hessens). De Pêcheries à Vapeur had acht schepen, Aspeslagh 5, Jules Baels 3, Golder en César De Groote elk twee. Op 1 januari 1912 waren twee van die rederijen uit de lijst van de stoomtreilerijen verdwenen : Hessens en C. De Groote en in de plaats waren twee nieuwe rederijen gekomen met elk twee schepen : Ibis en S.A. Delta. De vier «groten» hadden zich gehandhaafd : Pêcheries à Vapeur telde tien schepen, Aspeslagh vijf, J. Baels (Pêcheries d'Islande) vier en Golder drie. Eerst in de jaren 1913-'14 kwamen er enkele nieuwe rederijen bij : Compagnie Nationale de Chalutiers à Vapeur — Pêcheries du Nord. Maar de P.V. (Bauwens), Aspeslagh, Baels en Golder bleven de grote reders van dit eerste tijdperk van de stoomvisserij in België.

De herhaalde vernieuwing waarvoor de reders zich geplaatst zagen, bracht mee dat geleidelijk de gemiddelde tonnemaat per schip toenam. Vooral in het begin van de twintigste eeuw kwamen steeds sterkere eenheden in de vaart. De 120 voet treiler bleek echter voor de eerste wereldoorlog de grootste renderende propositie te zijn voor de Oostendse markt. Eenmaal die bovenste limiet bereikt, houdt de wedloop tussen de grote rederijen op en in de laatste jaren voor 1914 neemt de gemiddelde tonnemaat nog maar weinig toe. Nadat van gemiddeld 60 netto-ton in 1902 de gemiddelde tonnemaat per stoomtreiler via 66 ton in 1904 tot 75 ton geklommen was in 1907, valt nog weinig verhoging aan te stippen. In 1912 is de gemiddelde tonnemaat geklommen tot 78 ton. Dit gemiddelde ondergaat geen verdere wijzigingen voor de eerste wereldoorlog.

EEN TIJD VAN VOORSPOED 1910-1914

Het tijdperk 1884-1914 in de geschiedenis van de Belgische zeevisserij eindigt op een meer opgewekte noot. Na 1910 verbetert de toestand op de vismarkt opnieuw. Dit leidt tot een uitbreiding van de stoomtreilervloot, die door het uitbreken van de oorlog zal worden onderbroken. Op dit ogenblik hadden verschillende rederijen nieuwe schepen in aanbouw. Enkele nieuwe rederijen waren in die periode gesticht.

In de laatste jaren onmiddellijk voor de oorlog neemt de opbrengst van de verkoop ter vismijn van Oostende belangrijk toe : van 5.399.541 fr. in 1910 tot 6.659.686 fr. in 1913, hetzij een verhoging van 1.260.145 fr. Het leeuwenaandeel van die verhoging komt toe aan de Belgische stoomtreilers, waarvan de opbrengst stijgt van 2.582.868 fr. in 1910 tot 3.555.448 fr. in 1913, hetzij met 972.580 fr.

Vanaf 1910 komen ook de buitenlandse treilers weer regelmatig in groot aantal te Oostende landen. Deze toename van de vreemde direkte invoer komt vooral op rekening van Noorse en Deense treilers. Van 1909 tot 1910 stijgt de vreemde aanvoer van 576.653 fr. tot 1.008.540 fr. en die stijging blijft aanhouden tot in 1913 wanneer de vreemde aanvoer 1.372.094 fr. bereikt.

Deze toename was voor een deel te wijten aan het feit dat de Engelse overheid besloten had van rechtstreekse landingen in de havens van Groot-Brittannië uit te sluiten die vreemde treilers die de visvangst bedreven hadden in de Moray Firth. Deze baai was, als broedplaats van de vis, gesloten geworden voor de Britse treilers. Vreemde vaartuigen die deze reglementering niet in acht namen, werden, zoals nu nog het geval is, tijdelijk van verkoop in Engeland uitgesloten. Verschillende van deze treilers kwamen dan hun vangsten te Oostende lossen. Bovendien voeren in 1913 niet minder dan 9 vreemde stoomtreilers regelmatig van Oostende uit.

Ondanks de vreemde aanvoer was de toestand van de Belgische stoomvisserij in 1910-'14 zeer bevredigend. De gemiddelde jaarlijkse opbrengst per eenheid bereikte in 1912 en 1913 zelfs rekordcijfers : 124.233 fr. en 122.602 fr. Deze nieuwe periode van hoogconjunctuur werd evenwel door de eerste wereldoorlog onderbroken.

TWEE PROEFNEMINGEN

Vooraleer het overzicht van de geschiedenis van de Belgische visserij voor 1914 af te sluiten, past het de aandacht te vestigen op twee proefnemingen die beide van grote betekenis zouden zijn voor de verdere ontwikkeling van de Belgische zeevisserij. Het ene experiment had een negatieve invloed op deze ontwikkeling : het gold de pogingen die aangewend werden om de Belgische haringdrijfnetvisserij nieuw leven in te blazen. Gezien het weinige succes van deze poging, betekende dit het definitief opgeven van een vismethode die determinerend is geweest voor de ontwikkeling van de visserij in Groot-Brittannië en Nederland. Het tweede experiment, dat positieve gevolgen zou hebben voor de verdere evolutie van de Belgische visserij, had betrekking op het invoeren van de motor als drijfkracht voor de vissersvaartuigen.

DRIJFNETVISSERIJ

De haringvisserij met drijfnetten, afgezien van de economisch weinig belangrijke haringvisserij door de vissers van de Westhoek bedreven, was sinds 1851 in onze visserij uitgestorven.

In 1907 werd vanuit Nieuwpoort met een grote zeilsloop, de «Saint Antoine de Padoue», een eerste poging ondernomen om in

de zomer en in het najaar weer de haringdrijfnetvisserij uit te oefenen. Deze poging werd na één jaar reeds opgegeven, maar had de verdienste weer de aandacht van de Belgische reders op deze exploitatievorm te vestigen. De omstandigheden leken gunstig : de haring met het treilnet gevangen won steeds meer in betekenis op onze eigen markt. De vissers nog vertrouwd met het behandelen van het drijfnet konden gevonden worden op de Westkust, hetzij te Nieuwpoort hetzij te De Panne.

In juli 1908 bezicht Prins Albert, de latere Koning Albert, samen met de heer Greiner van de maatschappij Cockerill, verschillende vaartuigen aan onze kust om na te gaan welk type best verantwoord was voor de drijfnetvisserij. Dit bezoek was niet het eerste teken van de grote belangstelling van Koning Albert voor het zeevisserijbedrijf. Deze belangstelling had zich reeds geuit in de stichting van het Koninklijk Werk IBIS. Ook de introductie van de motor in de Belgische visserij had, zoals we verder zullen zien, veel te danken aan het initiatief van Koning Albert.

DE PIONNIER II EN DE BARBANSOON

De enquête van Prins Albert en de h. Greiner leidde tot de konstruktie van een grote haringdrifter, de Pionnier II, op de werf Cockerill te Hoboken. Het vaartuig, van het type «mixte» zoals men het in die tijd betitelde, dat wil zeggen zeilsloop van een motor voorzien, werd op 19 december 1908 te water gelaten. De Pionnier II bedreef de drijfnetvisserij gedurende twee seizoenen : zomer 1909 en 1910. Het tweede seizoen was het meest succesrijke. De Pionnier II bracht in 1910 in totaal 650 tonnen gezouten haring aan die in de verkoop te Oostende 17.000 fr. opbrachten. Na 1910 gaf de Pionnier II de drijfnetvisserij op. In 1911 was er opnieuw geen «grote haringvisserij» te Oostende.

Maar het experiment van de Pionnier II bleef niet zonder gevolg. De poging werd voortgezet door een nieuw opgerichte rederij, de Société Anonyme Delta, directeur J. Nierinck. In de loop van 1912 kocht de S.A. Delta in Frankrijk de stoomtreiler Surcouf aan, die herdoopt werd in O.172 Président Barbanson. De Président Barbanson was de sterkste stoomtreiler van Oostende van die tijd : zijn machines ontwikkelden 510 pk. (geïndiceerd - 125 nominaal). Gebouwd te Duinkerke, mat de O.172 135 ton netto en 270 ton bruto (ter vergelijking de grootste stoomtreiler die in 1912 ter verse visserij voer, de O.35 Alfred-Edith van Alfred Golder, mat 114 netto ton, 262 bruto ton, 483 pk. ind.).

In het najaar 1912 nam de O.172 voor het eerst aan de drijfnetvisserij deel, met een uitsluitend Belgische bemanning, aangevuld met scheepsjongens van het K.W. Ibis, met het doel jonge vissers op te leiden voor deze bijzondere visserij. De produktie in 1912 bedroeg 1400 tonnen gezouten haring en 2590 kisten verse haring. De opbrengst beliep 66.694.80 fr.

Naast deze grote stoomdrifter werd in 1912 nog een motordrifter voor de haringvisserij gebouwd voor rekening van de firma E. Rau te Oostende, de Chales-Yvonne. Het schip, te Vlaardingen gebouwd, was de grootste motorboot van de Belgische visserij vóór 1914; het mat 27,32 meter lengte op 6,60 meter breedte en 3 meter holte. De motor van het type Diesel-Deutz ontwikkelde 120 pk.

Gedurende 1913 namen aldus twee schepen aan de haringdrijfnetvisserij deel; de Chales-Yvonne en de Président Barbanson. Dit laatste schip bracht 3833 tonnen gezouten haring aan in 1913, die voor 94.799 fr. verkochten.

De wereldoorlog 1914-18 kwam dit experiment onderbreken. Na de oorlog werden de proeven niet meer hernomen. De drijfnetvisserij verdween opnieuw uit de Belgische zeevisserij. Als men ziet welke rol deze visserij thans speelt in de Nederlandse, Schotse en Engelse visserij, valt het zeer te betreuren dat deze enkele pogingen vóór 1914 ondernomen, niet meer weerklink vonden in België.

DE MOTORVISSERIJ

De introductie van de motor in de Belgische zeevisserij dateert van 1907.

Reeds in 1905 had Pastoor Pype, van de visserijsschool te Oostende die thans zijn naam draagt, een Deense motor «Den» ter beschikking van zijn leerlingen gesteld. In het buitenland, vooral in Denemarken, Noorwegen en Duitsland, was de explosie-motor toen al als hulpdrijfkracht op de zeilsloepen aangewend. De kracht van deze motoren ging evenwel normaal de 30 pk. niet te boven.

Opnieuw was het de tussenkomst van de toenmalige kroonprins Prins Albert, die de aandacht van de Belgische visserij op de ruime mogelijkheden van de praktische toepassing van deze in het buitenland aangewende exploitatiemethode vestigde. In 1906 liep in aanwezigheid van de Gouverneur van West-Vlaanderen, Baron Ruzette, vertegenwoordiger van Prins Albert, op de werf Cattoor te Oostende de O.200 Pionnier van stapel, het eerste Belgische vissersvaartuig voorzien van een motor. Reeds bij de instelling van de school van de Ibis, op 6 juli 1906, had Prins Albert in zijn openingsrede de aandacht gevestigd op de zogenaamde «mixte sloepen», de zeilsloepen met motor «qui réalisent d'après l'opinion des spécialistes, le type de la chaloupe de pêche de l'avenir».

Na het in de vaart brengen van de O.200 Pionnier, met een Deense motor van 28 pk., kwamen in 1907 nog drie andere motorsloepen in de vaart : IBIS IV, Deense motor 16 pk., «Quand-même» met Belgische motor 20 pk. en Ibis III met Deense motor 28 pk. De Ibis IV was het vroegere Deense vaartuig Johanne-Marie, door tussenkomst van Prins Albert op 16 april 1907 in Kopenhagen aangekocht.

In tegenstelling met de stoomvaartuigen die bij hun in dienstname veel kritiek uitlokten, werden de motorsloepen gunstig onthaald te Oostende. In het jaarverslag voor 1907 schreef de Kamer van Koophandel van Oostende: «Nous signalons avec insistance l'étude des navires de pêche à moteur à l'attention du capitaliste et de l'armateur. Un fait qui est de nature à inspirer confiance, c'est que ce nouveau mode de pêche a rencontré à Oostende un accueil beaucoup plus bienveillant que le chalutier à vapeur tant décrié à son origine et dont les résultats ont été, depuis lors, si brillants et les progrès si rapides» (Rapport sur 1907, p. 21).

Ondanks die aanmoedigende woorden, kende de motortreiler vóór 1914 slechts een gering sukses te Oostende. In 1908 kwam in deze haven één enkele motorsloep bij: de «Avenir» met motor 60 pk. Nochtans vertrok de introductie van de motoren onder gunstige omstandigheden. Het voorbeeld van het buitenland was daar om te bewijzen dat in de toepassing van de motor grote mogelijkheden schuilden. In 1908 bezocht een Zweeds eksperimenteel vaartuig, de Bollinger VI, de haven om aan de Belgische reders een nieuwe motor van Zweeds fabrikaat te tonen. De fabriek Deutz voerde een intensieve propaganda in de verscheidene kusthavens om het invoeren van de motor aan te wakkeren. De bestaande motorsloepen maakten in 1908 degelijke resultaten, bijzonder gedurende de laatste trimster. De beste uitslagen werden behaald door «L'Avenir», die in telkens zeer korte reizen, mooie vangsten aanbracht.

DE MIXTE-SLOEP TE OOSTENDE

Maar de hulpmotor zette niet door te Oostende. Einde 1910 waren er 7 mixte-sloepen, waarvan de sterkste de «Jeanne et Raymond» was, met een motor van 75 pk. De aandacht van de grote reders te Oostende was vooral gekoncentreerd op de stoomvisserij. De kleine reders-schippers van Oostende stonden wantrouwend tegenover dit nieuwe hulpmiddel. Nochtans de Ibis III, die slechts 7.500 fr. had besomd in 1908, bracht het tot een opbrengst van 19.000 fr. in 1910 en 20.110 fr. in 1911. Maar in dit laatste jaar waren er te Oostende nog slechts 4 motorsloepen. De Kamer van Koophandel van Oostende wees in dit jaar op het feit dat in Noorwegen er 1483 overdekte motorsloepen waren in 1908 en 1736 in 1911, waarbij nog 283 kustsloepen met motor kwamen. In Zweden was de zeilsloep praktisch verdwenen en vervangen door de grote motorsloep.

De handel van Oostende, die een plaats had te verdedigen op de Europese markt als leverancier van fijne vis zag met angst in het hart de grote zeilsloepen verdwijnen zonder dat de mixte-boten er voor in de plaats kwamen, zoals in het buitenland was geschied. In 1913 waren er 5 motorsloepen te Oostende plus de haringvanger Charles-Yvonne, waarvan hoger sprake.

OPKOMST VAN DE MOTORVISSERIJ IN DE KLEINE HAVENS

Maar in de concurrerende havens, vooral te Zeebrugge, had de motor meer sukses gehad. En hier deed zich een verschijnsel voor waarbij het past even stil te staan omdat het beslissend is geweest voor de latere oriëntering van onze zeevisserij. De visserij te Oostende was vóór 1914 hoofdzakelijk in handen van grote kapitalistische ondernemingen. De visser van Oostende, in tegenstelling met zijn kollega's van De Panne, Nieuwpoort en Zeebrugge-Heist bracht het eerder bij uitzondering tot eigenaar van zijn sloep. Het karakter van de Oostendenaar, minder spaarder dan de Heistse visser en zeker meer verkwister dan de Pannenaars, die als profijti-gaars een kampioenenreputatie hadden, droeg er toe bij dat de kleine reder te Oostende niet die positie bekleedde in het Belgisch visserijbedrijf die men, gezien het belang van de haven van Oostende, kon verwachten.

Nu waren het vooral de kleine reders van de havens buiten Oostende die in de introductie van de motor een middel zagen om niet meegetrokken te worden in de ondergang van de zeilvisserij. De uitgave verbonden aan de aankoop van een kleine motor was betrekkelijk gering. Vlak vóór 1914 kostte een degelijke mixte-sloep, met kleine motor een 25.000 fr.; kleinere vaartuigen kostten niet meer dan 15.000 à 20.000 fr. Het krediet verstrekt door de bouwer van de sloep en door de motorbouwer, liet een spaarzame schipper toe met geringe middelen te beginnen en langzaam zijn vaartuig in te winnen. Uit deze kleine vissers-reders, die de mogelijkheden van de motorsloep inzagen en het eksperiment waagden, zal na 1914-18 de generatie groeien die de Belgische visserij van een moderne vloot motortreilers voor de middenslagvisserij zal voorzien. De introductie van de motor in de visserij, in de ogen van de Oostendse handel even teleurstellend als de pogingen om de haringdrijfnetvisserij te doen herleven, was aldus van een doorslaggevend betekenis, die echter eerst jaren later zou blijken. Het zaad in de kleine vissersplaatsen gevallen, bleek in goede aarde terechtgekomen te zijn.

x x
x

SAMENVATTING VOOR DE PERIODE VAN OPKOMST VAN DE STOOMVISSERIJ 1884-1914

Hoe kan de periode 1884-1914 in de Belgische visserij in het kort samengevat worden?

Op technisch gebied werd deze periode gekenmerkt door een diep-

gaande revolutie van de uitbatingsmethoden, dank zij de introductie van de stoomvisserij. In het begin van de 20ste eeuw waren de stoomtreilers de voornaamste producenten op de Oostendse markt geworden. De zeilvisserij, sterk in verval, was nog een belangrijke faktor in de Belgische zeevisserij gebleven, dank zij de ontwikkeling van de kleine zeilvisserij door reders-vissers uitgebaat. De invoering van de motor anderzijds, was zonder groot gevolg gebleven. Eerst na 1918 zou de bloeiperiode voor deze visserij aanbreken.

Wat de vangstmethode betreft, had de periode 1884-1914 de schier volledige ondergang gezien van de drijfnetvisserij en de lijnvisserij. De visserij ten zoute, ondanks enkele hardnekkige pogingen, had ale ekonomisch belang verloren voor de vismarkt te Oostende. De treilervisserij beheerste volledig het beeld van de ekspluitatie in het visserijbedrijf.

De introductie van de stoomvisserij had de horisonten wijd opengegooid: van de traditionele visgronden vóór de Vlaamse kust was het hoofdaksent verplaatst naar de volle Noordzee. De visgronden van IJsland werden regelmatig bevestigd, deze van Spanje-Portugal en de Witte Zee hadden bekendheid verworven in de Belgische visserij.

De geweldige technische vooruitgang, de konzentratie op de treilvisserij en de ontginning van nieuwe visgronden waren niet zonder gevolgen gebleven voor de ekonomische evolutie van de visserij. Bij elke nieuwe sprong voorwaarts op technisch gebied, elk vergroten van de vangstkapaciteit, had de vishandel een aanpassingsperiode nodig om de nieuwe of de grotere aanvoer te kunnen verwerken.

Het zijn deze faktoren, veel meer dan de algemene ekonomische toestand van het land of de evolutie van de wereldekonomie, die de konjonktuur van de visserij in de periode 1884-1914 determineren.

In 1884 in België ingevoerd, had de stoomvisserij zich snel ontwikkeld tot in 1888, zonder belangrijke storingen op de Oostendse markt te veroorzaken. De stoomtreilers waren van beperkte afmetingen en visten met de grote zeilsloepen op dezelfde visgronden.

Dit leidde tot een overbevissing van de nabijegelegen visgronden en een krisis ingevolge geringe vangsten gedurende de jaren 1889-1892. Deze krisis bracht een eerste slag toe aan de grote zeilvisserij, terwijl de stoomtreilers zich zochten te redden door verder afgelegen visgronden op te zoeken.

In de periode 1892-97 neemt het aantal stoomschepen snel toe. Deze uitbreiding en inzonderheid de grotere aanvoer van de nieuw uitgebate visgronden, veroorzaakte een krisis van overproduktie. Het aantal grote zeilsloepen gaan in deze periode snel achteruit.

Na 1887 heeft de vishandel zich aan de gewijzigde en verhoogde produktie aangepast. De vloot stoomtreilers breidt zich zeer snel uit, terwijl de grote zeilvisserij nog een laatste opflakkering kent, vooral door de veralgemening van het gebruik van de donkey.

Vanaf 1903 tot 1910 vernieuwt de stoomvloot zich zeer snel, hoofdzakelijk tengevolge van het groot aantal scheepsrampen. Steeds grotere eenheden komen in de vaart en steeds verder afgelegen visgronden worden opgezocht. De verhoogde produktie doet de visprijzen dalen, zonder dat zich een uitgesproken krisis voordoet. Deze prijsdaling luidt echter de definitieve ondergang van de grote zeilvisserij in.

De periode 1910-1914 is een voorspoedige tijd voor de stoomvisserij die onder de verschillende kategoriën schepen die de Oostendse markt bevoorraden, veruit de eerste plaats heeft veroverd. De aarzeling van de Oostendse reders op de motorvisserij over te schakelen draagt nog bij tot het versterken van de positie van de stoomvisserij. Maar reeds is in de andere kusthavens de kiem geschoten van een struktuurwijziging in de zeevisserij — de opkomst van de reders-schippers, eigenaars van motorsloepen — die vele jaren later aan de bloeiperiode van de stoomvisserij een einde zal maken.

Tabel II geeft de evolutie weer van de Belgische vloot stoomtreilers gedurende de jaren van opkomst van dit scheepstype.

— TABEL II —

AANTAL BELGISCHE STOOMTREILERS 1884 - 1913
(Toestand op 31 december van elk jaar)

Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal
1884	2	1894	11	1904	22
1885	9	1895	13	1905	23
1886	8	1896	14	1906	23
1887	7	1897	14	1907	23
1888	7	1898	22	1908	26
1889	9	1899	21	1909	24
1890	6	1900	26	1910	26
1891	7	1901	24	1911	26
1892	7	1902	22	1912	26
1893	9	1903	21	1913	29