

De kapitaalsvorming in de Belgische Zeevisserij

De zeevisserij is een kapitaalintensief bedrijf: per man in de visserij te werk gesteld is een hoog bedrag belegd in de schepen en hun uitrusting.

De bouw van een moderne diepzeetreiler met een motor van 1.000 PK kost op het huidig ogenblik meer dan 25 miljoen frank. Nochtans telt de bemanning van een dergelijk vaartuig niet meer dan 18 man, wat per hoofd op een kapitaalbelegging van ongeveer 1.400.000 F neerkomt. Vanzelfsprekend is de grote diepzeevisserij het meest sprekende voorbeeld van de omvangrijke behoefte aan kapitalen die de uitoefening van het zeevisserijbedrijf vergt. Maar zelfs voor de kust- en kleine middenslagvisserij staat men verbaasd, wanneer men nader de belangrijke geldsommen, die er nodig zijn om treilers van deze categorie uit te rusten, berekent. Een vaartuig van 120 PK kost ruim 1.800.000 F, voor een bemanning van hoogstens 4 koppen. Dit vertegenwoordigt 450.000 F kapitaal per visser.

Het bijeenbrengen van de kapitalen voor het bouwen van onze vissersvaartuigen is steeds een belangrijk probleem geweest. Ondanks de grote kapitaalsbehoefte vertegenwoordigen de naamloze vennootschappen een kleine minderheid onder onze rederijen: amper 26 schepen op de 430 die de Belgische visserij op 1 januari 1956 telde zijn in handen van naamloze vennootschappen. Dit bete-

kent 6,05 % van de vloot. Daartegenover staat dat 349 vaartuigen op 81,16 % van de vloot aan persoonlijke of familiale ondernemingen toebehooren.

Van de Belgische visserijvloot is 91,77 % verdeeld over reders die elk slechts 1 schip hebben. De huidige exploitatievorm in onze visserij is onbetwistbaar die van de <<schipper-reder>>, waarbij de eigenaar zelf met zijn vaartuig zee kiest, of van de kleine eigenaar die slechts één schip uitreedt.

Deze wijze van uitbating is in de Belgische zeevisserij niet nieuw. In de vorige eeuw toen de sloepen nog in sommige vissersplaatsen op het strand aankwamen kenden De Panne, Blankenberge en Heist deze vorm van familiale uitbating. Hoewel ze ook te Oostende bestond werd de zeilvisserij in deze belangrijkste vissershaven van ons land, veelal beoefend door kapitalistische ondernemingen. Vooral voor de grote zeilsloepen, waarin vanzelfsprekend belangrijker kapitalen dienden belegd dan in de kustvisserij, kwam het zeer veelvuldig voor dat een bepaalde firma of reder verschillende schepen in bedrijf had.

Deze kapitalistische uitbating kende te Oostende dikwijls een eigenaardige vorm. De kapitalen voor de bouw van een sloep werden bijeengebracht door een ganse reeks handelaars en leveranciers die bij de exploitatie of bij de bouw van vissersschepen betrokken waren: zeilmakers, handelaars in netten, touwwerk of tonnen, dikwijls ook vishandelaars. Deze personen bleven in de uitbating elk voor een part geïnteresseerd, maar vertrouwden het beheer van het vaartuig toe aan gespeciali-

seerde rederijkantoren. De kantoren hadden naast de schepen toebehorend aan deren ook een eigen vaartuigen in exploitatie. Veelal was de zaakvoerder van het kantoor op zijn beurt persoonlijk in enkele sloepen geïnteresseerd. Dit leidde tot een concentratie, vooral van de grote zeilsloepen, in handen van deze rederijkantoren, waarvan er enkele 10 à 15 schepen beheerden: de kantoren van Hamman, Vroome, De Graeve, Vandewalle, Dossaer, enz.

Het probleem van de vorming van het kapitaal werd aldus voor 1914 dikwijls opgelost door een enge verstrengeling van al de belangen bij de zeevisserij betrokken, zowel scheepsbouwer, leverancier, voortbrenger als vishandelaar. Ook in de stoomvisserij was dit het geval: het eerste stoomvaartuig werd in 1884 te Oostende in de vaart gebracht door een reder die terzelfdertijd vishandelaar en invoerder was: Louis Dossaer.

Met de opkomst van de stoomvisserij deed ook de naamloze vennootscha in de Belgische visserij haar intrede. In 1885 werd de Pêcheries Ostendaises opgericht, waarvan de kapitalen overwegend buiten Oostende werden bijeengebracht (vooral in het Luikse). De rederijen, die de stoomvisserij bedreven, werden vooral in de jaren 1920-1930 vrij talrijk. Dikwijls werden de kapitalen van buiten de kuststreek aangebracht. Verschillende rederijen, bijvoorbeeld Pêcheries des Flandres en de Union des Pêches Maritimes, vormden hun kapitaal in het binnenland.

Het is in de periode tussen de twee wereldoorlogen dat een volledige omwenteling optrad in de wijze van vorming van

het kapitaal in de Belgische visserij. De grote rederskantoren verdwenen met de uitschakeling van de zeilvisserij en de opkomst van de motorvisserij. Weinige naamloze vennootschappen overleefden de grote crisis van 1930 en de ondergang van de stoomvisserij (kolenbranders).

Na 1918 vestigden de vissereders van andere vissersplaatsen, vooral van De Panne, zich te Oostende en gaven aan de Belgische visserij zijn huidige karakter: een bedrijf opgebouwd door vissers die zelf met hun eigen vaartuig zee kiezen. De zeilsloepen werden met een lichte motor uitgerust, daarna vervangen door een kleine motortreiler die, bij de meest voorspoedige schippers in de dertiger jaren opnieuw de plaats moest ruimen voor grote motorschepen waarvan verschillende thans de IJslandvisserij bedrijven.

Een dergelijke snelle opkomst werd in de hand gewerkt door de kredietmogelijkheden die aan de schipper-reders geboden werden, hetzij door een gewoon bankkrediet, hetzij door kredietmaatschappijen voor de zeevisserij die de steun en geldelijke subsidies van de Staat genoten, de <<Crédit Maritime Belge>> en <<Krediet aan de Zeevisserij>>.

Na de wetten van 1 februari 1939 en 23 augustus 1948 vonden de schippers officiële steun om het tot reder te brengen.

Het is zeker dat deze wijze van vorming van het kapitaal zoals ze historisch tot stand is gekomen, de opbouw van een moderne vloot heeft mogelijk gemaakt. De uitbatingsvorm van schipper-reder biedt de meeste waarborgen voor een degelijke exploitatie: het is deze formule die de crisis 1930 heeft overleefd en die zelfs uit de crisis gegroeid is. Maar anderzijds kan men toch de breuk betreuren die zich op

financiële gebied tussen de reders en de vishandelaars heeft voorgedaan. In het buitenland, in het bijzonder in Frankrijk, Nederland, Engeland en Duitsland is de band tussen vishandel en produktie soms zeer stevig. Een voorbeeld hiervan is de Duitse rederij <<Nordsee>> die schepen uitbaat, een eigen groothandel heeft en zeer talrijke winkels voor detailverkoop van vis beheert. De scheiding die in België tussen vishandel en rederijen bestaat heeft zeker het ontluiken belet van talrijke initiatieven op gebied van visbewaring, conservenindustrie en uitvoerhandel. Daarom ook kunnen de verwezelijkingen die sinds 1945 door enkele rederijen werden tot stand gebracht – o.m. diepvvis en drogerijen – met voldoening onthaald worden. Het is zeker dat in de klassen vaartuigen I tot III (dit is minder dan 240 PK) de formule van de schipper-reder nog steeds meer aan te bevelen is. Trouwens ook in het buitenland blijft voor dergelijke vaartuigen de schipper-reder de uitgelezen exploitatievorm.

In België zijn van de 186 reder-vissers er 92 % ingescheept in de klassen I tot III. In de wet van 1948 op het scheepskrediet vinden de beste elementen in het visserij-bedrijf de nodige steun om zich tot schipper van een kleine treiler op te werken. De hoge Noordzee- en IJslandvisserij (met uitzondering van de grootste treilers – klasse 6) worden in België beoefend door rederijen die meestal slechts één vaartuig in de vaart hebben. De 49 schepen van klasse IV (240-349 PK) behoren aan 47 rederijen. De 18 schepen van klasse V (350-499 PK) zijn over 15 rederijen verdeeld. Deze versnippering brengt bij de toenemende industrialisatie van

HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse rubriek
is gebaseerd op HVB van
1957.*

de visserij het gevaar mee dat voor de vernieuwing en de uitbreiding van de vloot in deze klassen de vereiste belangrijke kapitalen moeilijk zullen kunnen bijeengebracht worden.

Het is in deze categorieën dat het nuttig ware een concentratie onder de reders aan te moedigen en zelfs samenwerking tussen produktie, vishandel en visverwerkende industrie in de hand te werken. Bij het aanwakkeren van die tendens kan het scheepskrediet zeker een grote rol spelen.

M. Poppe,
Adjunkt-adviseur, Ministerie
van Verkeerswezen

KORT

0.297 Rubens in Oostende aangekomen – Donderdag 3 januari 1957 kwam de nieuwe diepzee-treiler 0.297 Rubens van de NV Motorvisserij aan in Oostend waar hij twee dagenlater werd gedoopt. De stoomtreiler van 62,50 m. werd gebouwd bij Cook, Welton & Gemmell in Beverly (Engeland) en was uitgerust met een stoommachine op stookolie die 1.450 pk leverde. De treiler is voorzien op een 20-koppige bemanning.

N.703 Rita gedoopt – Het houten vaartuig N.703 Rita van Florent Dierjckx-Visschers uit De Panne werd op 29 januari 1957 gedoopt in de thuishaven. Het vaartuig van 21,60 m. (motor ABC 165 pk) werd gebouwd op de scheepswerf A. Loy in Oostende.