
VI. — DE ZEEVISSCHERIJ.

De zeevisscherij verzekert niet enkel een bestaan aan de bevolking der kust, zij verschaft niet alleen een gezond en goedkoop voedsel aan de inwoners van stad en platteland, zij bewerkt ook grootendeels den bloei en de uitbreiding der scheepvaart. Het visschersbedrijf is de beste leerschool voor den zeeman en is aangewezen om de koopvaardischepen van ervaren manschappen te voorzien. De naburige landen hebben dat sedert lang reeds ingezien en het belang eener welvarende zeevisscherij begrepen: overal werd zij door ernstige maatregelen beschermd of vooruit geholpen.

Zoo ging het in Engeland, dat volgens het jaaroverzicht der uitkomsten door den « Board of Trade » in 1903 uitgegeven, thans in het bezit is eener visschersvloot van 26.000 vaartuigen die uit den rijkdom der zee een jaarlijksche som putten van 242 millioen frank.

In Frankrijk geeft de vischvangst, met 25.920 vaartuigen (1900), eene jaarlijksche opbrengst van 120 millioen frank.

Wordt de opbrengst der Hollandsche haringvisscherij niet geschat op 19 millioen frank (1903)? Bedroeg de visschersvloot van het kleine Nederland in datzelfde jaar 1903 niet 5.922 vaartuigen met eene bemanning van 21.467 visschers?

Noorwegen eindelijk haalt ieder jaar 30 millioen kronen (1902) uit de zeevisscherij (haring, kabeljauw, enz.).

Duitschland, dat sedert 30 jaar niets verwaarloost om de zeebedrijven uit te breiden, heeft zijn visschersvloot, die de Noordzee buiten de territoriale wateren bevischt, zien stijgen van 337 schepen op 1 Januari 1886 tot 530 op 1 Januari 1904. De bemanning verdriedubbelde in hetzelfde tijdperk (1.327 in 1886, 4.154 in 1904); de tonnenmaat volgde dezelfde beweging (1886: 30.675 ton; 1904, 113.754 ton).

* * *

En nochtans, lang vóór de uitvinding van het haringkaken op zee door Gillis Beuckels (van Biervliet) en Jacob

Kien (van Oostende), op het einde der XIV^{de} eeuw, hadden de bewoners der Vlaamsche kust zich op de visscherij toegelegd. Door het haringkaken echter, beleefde de groote haringvisscherij een verbazende ontwikkeling. De kroniekschrijvers van dien tijd schatten het aantal Vlaamsche haringbuizen op duizend. Niet alleen voorzag de visscherij de inlandsche markt, doch zij riep weldra een zeer levendigen uitvoerhandel, vooral met Duitschland in het leven. Gedurende twee honderd jaar bekleedde aldus de visscherij een voorname plaats in de economische bedrijvigheid van Vlaanderen. De beroerten der XVI^{de} eeuw bewerkten den ondergang der havens van Nieuwpoort en Oostende en vernietigden alzoo voor langen tijd de Vlaamsche vischnijverheid.

Onder de Oostenrijksche overheersching herleefde voor korten duur de haringvisscherij, om dan weer te bezwijken onder de lasten van de talrijke oorlogen en de drukking der fiskale maatregelen genomen tegen den invoer van Vlaamsche visch, door Frankrijk of Engeland. De verovering van de Nederlanden door Frankrijk maakte ook hier het Fransche premiestelsel ten voordeele der kabeljauwvangst en andere beschermingsmaatregelen van toepassing. Dit alles kwam de Vlaamsche visscherij ten goede, zoodat in het jaar XII, Oostende 35 sloepen voor de groote en 23 booten voor de kleine vischvangst, Nieuwpoort 13 sloepen en 21 booten, Blankenberghe 10 sloepen en 60 kleinere vaartuigen telden. De sloepen hadden een inhoud van 50 tot 60 ton; in de visscherij waren 1.400 man bedrijvig. In het jaar XIII, werden 60 sloepen voor de kabeljauwvisscherij uitgerust.

De regeering van koning Willem werkte met voorbeeldigen ijver om de visscherij weer op te beuren. De wet van 22 Januari 1816 loofde een hooge uitrustingspremie uit voor de walvisch- en zeerobbenvangst. Door een wet van 1816 bekwam de visscherij vrijdom van den accijns op het zout, benoodigd voor de visscherij. Voor de haringvisscherij werden premiën van 500 gulden per vaart vastgesteld voor elke sloep, die zich bezig hield met de vangst van zoutharing in de havens van het land en voor rekening van inwoners uitgerust, en van 200 gulden voor elke boot

die zich toeleigde op de kleine haringvisserij. Vreemdelingen mochten geen deel nemen aan de Nederlandsche haringvisserij en inwoners van het Rijk mochten niet varen op visscherssloepen onder vreemde vlag. In 1818, werd op haar beurt de kabeljauwvisserij beschermd. Deze en andere maatregelen werkten gunstig op de uitbreiding der visscherijnijverheid van de Vlaamsche kust.

De tijdruimte die met 1830 aanvangt, kan men in twee scherp afgeteekende tijdvakken verdeelen, het eene van 1830 tot 1865, het tweede van 1865 tot op onze dagen. Gedurende het eerste tijdvak bleef het Hollandsche stelsel van kracht en werd de visscherij wezenlijk door de regering gesteund.

Van 1834 af, komt een jaarlijksch crediet van 40.000 frank op de begrooting voor, om premiën ter bevordering van de visscherij uit te deelen volgens een nader te bepalen stelsel. Intusschen bleef de wet van 1818 van kracht. Men moest echter wachten tot 1842 vooraleer een Belgische wet aan dit onderwerp gewijd werd; deze wet was in den grond niets meer dan een fiskale wet, die schier al de bepalingen der wet van 1818 onaangeroerd liet voortbestaan: de groote haringvisserij, de versche haringvangst, de kabeljauwvisserij op IJsland en de Feroë-eilanden, de hoekwantvisserij en de kustvisserij, alsook de inrichtingen voor het droogen van kabeljauw, werden door het uitloven van premiën begunstigd: deze premiën beliepen van 300 tot 1.800 frank per uitrusting; zij werden verdeeld onder den reeder en de bemanning, gewoonlijk $\frac{1}{3}$ voor den reeder, $\frac{2}{3}$ voor de bemanning. Behalve deze aanmoediging door het premiestelsel, werd de visscherij door andere maatregelen bevorderd: volgens de wet van 1817, op de nationale militie, werden de matrozen op de groote vaart van den krijgsdienst vrijgesteld. De visschers van Oostende en van Nieuwpoort, die deelnamen aan de kabeljauwvisserij, waren met deze matrozen gelijkgesteld en dus van den dienst ontslagen. Deze gunst werd later door de militiewet van 1870 afgeschaft.

Het valt niet te betwijfelen dat het premiestelsel — al zijn er ook schaduwzijden aan verbonden —, machtig bijdroeg om de Vlaamsche visscherij uit haar eeuwenoud ver-

val herop te beuren. Men zou te vergeefs in de geschiedenis van onze visscherij een tijdperk zoeken, waar alle visscherijbedrijven zich tegelijkertijd in de korte spanne tijds van vijf en twintig jaar zoo krachtig ontwikkelden. De haringvisscherij telde reederijen te Oostende, te Brugge, te Nieuwpoort en te Antwerpen. De visschers van Oostende, Antwerpen en Nieuwpoort legden zich zoowel op de zomer- als op de winterkabeljauwvangst toe. Voor de eerste maal beantwoordde de voortbrenging aan 's lands behoeften. De kustvisscherij van de Panne en Heyst vermeerderde van jaar tot jaar hare beoefenaars en hare opbrengst. Alleen Blankenberghe bleef wat ten achter.

In de jaren '60 stond België in het teeken van het *laissez-faire*-stelsel, van de onbeperkte vrijheid in de economische bedrijvigheid. De visscherij ondervond daarvan weldra den terugslag. De bescherming die deze tak van nijverheid sedert den Hollandschen tijd genoot, was een doorn in het oog der theoriekers van den vrijhandel. In 1861, werd in de Kamers voorbehoud gemaakt betreffende het krediet bestemd voor het uitloven der premiën voor de zeevisscherij: het krediet werd met vijf duizend frank verminderd. In 1865, bedroeg de voorgestelde som op de begrooting 74.550 frank; het Parlement verminderde het met 10.000 frank en men sloot zich bij het beginsel eener jaarlijksche vermindering van dezelfde som aan. Dit betekende de afschaffing der premiën over enkele jaren.

Tegen deze afschaffing werd krachtdadig verzet aange-teekend, zoodat men besloot tot een onderzoek betreffende den toestand der zeevisscherij: het is de beruchte enquête van 1865. Steunende op spitsvondige redeneeringen, luidde het besluit dat in de laatste jaren de visscherij geen vooruitgang vertoonde en dat dus de premiën eerder een hindernis tot grootere ontwikkeling waren. Met het eigenaardig optimisme der economen dier dagen, werd duidelijk gemaakt dat enkel de volkomen vrijheid de visscherij tot hooger vlucht kon brengen.

De premiën en de maatregelen die sedert 1816 onze visscherij tot een sedert eeuwen ongekenen luister hadden opgevoerd, werden in 1865 afgeschaft. *En zonder dat er*

iets anders of beters voor in de plaats kwam, werd de visscherij voortaan aan zichzelf overgelaten.

* * *

De uitslagen dier politiek van volkomen verwaarloozing bleven niet uit. Handel en nijverheid beleefden in de laatste 50 jaar een ongehoorde ontwikkeling; op het gebied der zeevisscherij heerschte er slechts stilstand of achteruitgang. De eenige merkelijke verbetering dagteekent van de allerlaatste jaren, sedert het aanwenden der stoomschepen.

De volgende staat geeft een overzicht van den toestand sedert 1841 :

JAAR	Aantal vaartuigen	Inhoud in ton	Bemanning
1841	185	5265	1108
1845	206	5930	1231
1850	207	5800	1244
1855	209	6000	1306
1860	248	7611	1528
1865	269	10158	1646
1870	266	9074	1639
1875	255	8388	1564
1880	307	10180	1768
1885	344	12341	1930
1890	349	11265	1928
1895	366	9379	1758
1900	378	9069	1916
1903	432	9105	2148
1904	418	8816	2021

In 63 jaar is dus het aantal visschers met duizend vermeerderd, juist de aanwinst welke men in Nederland voor

één enkel jaar waarneemt: in 1901, 20.154; in 1902, 21.225 visschers. De hooger opgegeven tonnenmaat bewijst verder dat indien het aantal vaartuigen aanzienlijk toenam en steeg van 185 tot 418, onze vloot schier uitsluitend bestaat uit booten en kleine zeilsloepen: voor 1904 is de gemiddelde inhoud per schip 21 ton; voor de jaren 1841, 1865 en 1875 was dit cijfer respectievelijk 30, 38 en 36 ton.

Gaat men de samenstelling der visschersvloot na, dan wordt dit vermoeden volkomen bevestigd.

Op 31 December 1904 vond men te Oostende: 22 stoomtrawlers, 118 zeilsloepen en 32 kleine schepen; te Blankenberghe 55 sloepen; te Adinkerke (Panne) 81; te Heyst 66; te Oostduinkerke 27; te Coxyde 15 en te Nieuwpoort 20, dit maakt 22 stoom- en 414 zeilschepen.

Om den toestand volkomen te kenschetsen geven wij hieronder de opbrengst der visscherij in de laatste dertig jaar:

JAAR	Kabeljauwvisscherij		Steurharingvisscherij Kl. Haringvisscherij		Versche vlsscherij	
	Aantal uit- rustingen	Opbrengst in kg.	Aantal uit- rustingen	Opbrengst in kg.	Aantal uit- rustingen	Opbrengst in fr.
1873	160	2.074.460	21	30.000	248	1.867.765
1875	150	1.794.440	30	96.500	251	2.105.877
1880	142	1.442.591	42	42.179	307	2.814.585
1885	54	255.650	34	55.439	341	3.603.529
1890	49	409.189	36	14.400	398	3.261.149
1895	46	324.367	76	46.025	393	2.929.851
1900	21	57.240	85	86.700	391	5.571.411
1901	9	33.750	67	86.497	406	5.733.545
1902	6	23.625	71	123.975	420	6.364.348
1903	1	4.657	86	183.352	443	6.346.183
1904	2	6.750	86	280.028	437	5.978.421

De opbrengst van de versche visch stijgt sedert 1896, d. i. sedert het aanwenden van de stoomtrawlers; de vermeerdering in de aanvoeren is dan ook schier enkel aan Oostende te danken, zooals men uit de afzonderlijke cijfers voor Oostende kan zien :

1896 :	2.584.422	frank.
1897 :	2.608.381	»
1898 :	3.039.112	»
1899 :	3.339.178	»
1900 :	4.016.183	»
1901 :	4.209.908	»
1902 :	4.824.520	»
1903 :	4.320.267	»
1904 :	4.107.187	»

Deze cijfers vergeleken bij de eerste, wijzen uit dat het aandeel der andere visschershavens betrekkelijk gering is; het bedroeg in 1903, voor

Nieuwpoort	92.088	frank.
Oostduinkerke . . .	310.797	»
Coxyde	184.176	»
Blankenberghe . . .	237.475	»
Heyst	280.500	»
Adinkerke (Panne) .	920.880	»

Hier, zoowel als voor de zeevaart, moeten wij bekennen dat, in verhouding tot onze bedrijvigheid op ander gebied, wij in de rij der volkeren de laatsten zijn. Hoe kan het ook anders? Van Staatswege werd sedert 1865 niets meer gedaan ten gunste dezer tweede specifiek-Vlaamsche nijverheid. Alle landen bevorderen rechtstreeks of onrechtstreeks hunne visscherij. Te onzent bleef de Regeering werkeloos, de openbare meening onverschillig. Achter haren gordel van blonde duinen scheen lang de zee een onbekende wereld aan wier uitbating niemand dacht. De groote nijverheid beschermen en begunstigen, ziedaar de eenige economische politiek der regeeringsmannen sedert 1830 tot op onzen tijd; haar innerlijk sterk maken door

het verleenen van allerlei voordeelen langs bestuurlijken weg, haar verkeerswegen verzekeren door het sluiten van handelsverdragen of het stellen van invoerrechten, dit gold als een axioom.

De kolen-, ijzer- en glasnijverheid was immers in België *de* nijverheid. Zoo werd de zee verwaarloosd en als vervoermiddel, de zeevaart, en als nimmer uitgeputte voorraadkamer, de visscherij. Die verwaarloozing strekt zich uit tot de visschersbevolking en de menschen der kust in het algemeen. Als in 1845-47 de helft der Vlaamsche bevolking, door de omwenteling in de productiewijze en den mislukten oogst, van de openbare liefdadigheid leefde — of stierf — dacht er niemand aan in de zee voor de toekomst eene bron van voedsel, en van verdiensten tevens, te zoeken.

Bij andere crisissen, in 1862, in 1880 evenmin. Eén uur van de zee vinden de menschen een minder dan schriel bestaan in het bewerken van een plekje gronds, tegen een ongehoord opgedreven rente. Terwijl ons land overbevolkt is, en in de dorpen en in vele steden de visch als een weelde-artikel geldt, en in zekere deelen van het Walenland om zoo te zeggen onbekend is, laat men te onzent de vischrijke ruimten der Noordzee aan onze naburen over.

De badgasten, aangetrokken door de pracht der zee en de wereldsche genoegens onzer badplaatsen, volgen des zomers met nieuwsgierig oog de visschers als zij met hun schilderachtige kleederdracht en verweerd aangezicht voorbijtrekken. Menigeeen denkt dan wel eens met benepen hart aan de gevaren van het harde visschersbedrijf, maar het belang dat men visschers en visscherij toedraagt, reikt niet verder. Nooit heeft de Regeering op wetgevend gebied iets voor de visschers verricht. Niet één der sedert 1887 afgekondigde arbeidswetten is op hen toepasselijk: men mag ongestraft hun loon achterhouden of hen dwingen tot winkelnring; als slachtoffers van een ongeval worden zij of hun naastbestaanden tot armoede gedoemd. Oud geworden hebben zij niet eens recht op de 65 frank jaarlijksch pensioen aan alle andere arbeiders van stad of dorp toegekend.

Sedert jaren wordt om eene kleine visschershaven in de

Panne gevraagd. Een gewone visschersboot kost 3.000 fr., maar vergt gedurende de vijftien jaar dat zij in gebruik blijft dezelfde som aan allerhande herstellingen. De duurzaamheid zou met een goede schuilhaven verdubbeld worden. Thans wordt met zwaar weder de boot tegen het strand geslagen en eischt telkens kostelijke herstellingen. Door het gebrek aan een visschershaven, verliest elke visschersbaas jaarlijks 200 frank aan allerlei kosten. Niet enkel stoffelijke schade is daarvan overigens het gevolg: als het vaartuig te ver op het zand raakt, is het slechts met ongelooflijke inspanning weer vlot te krijgen: door den zwaren arbeid daarbij verricht, lijden nagenoeg de helft der visschers van de Panne aan breuken.

Wekt het dan verwondering dat de bevolking allengs aan het visschersbedrijf den rug toekeerde? Te Antwerpen werden in 1871, 11 schepen met 125 man uitgereed; in 1895 bleef er nog een enkel over, dat het volgende jaar van de lijst verdween. Aan de kust verlaat men de vischvangst voor winstgevender of minder gevaarlijke beroepen. Gevaarlijk is de stiel ongetwijfeld. Men loopt in ons land hoog op met het gevaar waaraan de mijnwerkers door hun arbeid blootgesteld zijn; dit gevaar is echter grooter voor de visschers, al wordt daar nooit een woordje over gerept. Volgens het beheer der kolenmijnen, verongelukten op 10.000 werklieden gemiddeld, in het tijdperk 1871-1880, 24.5 werklieden; in 1880-1890, 19.92; in 1891-1900, 13.91. Welnu een nauwkeurige berekening, steunende op de Nederlandsche statistiek uitgegeven door het Collegie voor de zeevisscherij (in België, hoe ongelooflijk ook, wordt de statistiek der ongevallen niet opgemaakt), gaf mij voor het tijdperk 1894-1903, een *risicocijfer van 22.72*, dus nagenoeg het dubbel van het cijfer der mijnwerkers.

Onder de algemeene onverschilligheid, stuitend op den onwil der Regeering en der gezaghebbende kringen, geheel aan zichzelf overgelaten, moest de visscherij te onzent een armtierig plantje blijven in de gaarde onzer welig opbloeiende andere bedrijven.

Zoo werd aan de groote haringvangst sedert 1864 vaarwel gezegd; deze visscherij was vroeger nochtans welvarend en winstgevend. De vangst bracht nog in 1841,

106.622 kgr. haring op; in 1850, 298.392 kgr. Deze tak der visscherij verdient des te meer aanmoediging, daar de haring het voedsel der minder gegoeden is. Men houde rekening met de ontzaglijke hoeveelheid haring die jaarlijks door den vreemde in ons land ingevoerd wordt. In 1903 beliep de invoer 20.000.000 kgr. ter waarde van vier millioen frank. Met de kabeljauwvangst, voorheen zoo bloeiend, staat het niet beter. Zes sloepen legden zich op deze visscherij toe in 1902, slechts een enkel vaartuig in 1903. In 1836 bestonden er 83 reederijen voor de kabeljauwvangst, die van jaar tot jaar in beteekenis wint, om in 1867 het aanzienlijk getal van 361 uitrustingen te bereiken. Sedertdien, dit is sedert de afschaffing der premiën, waarvan hooger sprake, is er een gestadige verslapping waar te nemen waarvan de volgende opgaven getuigen:

JAAR	Aantal uitrustingen		Opbrengst
	voor Oostende	voor het Rijk	
	in 1000 K. G.		
1836	75	83	1130
1840	91	110	1950
1850	106	125	2157
1860	136	173	1838
1867	142	361	2565
1870	150	277	1558
1880	120	142	1443
1881	109	131	1000
1883	101	112	679
1884	97	106	494
1890	46	49	409
1895	45	46	324
1898	40	40	116
1899	22	22	81
1900	21	21	57
1901	9	9	34
1902	6	6	24
1903	1	1	16

Enkel de steurharingvisscherij en de verse vischvangst zijn vooruitgegaan. Voor de steurharingvisscherij werden er in 1855, 16 vaartuigen uitgezonden; de opbrengst bedroeg 30.027 frank; in 1903, rekende men 71 sloepen en de waarde der vangst was 183.352 frank.

De verse vischvangst telde in 1855, 197 booten met eene opbrengst van 998.398 frank; in 1903 vindt men 443 uitrustingen waarvan de opbrengst beloopt tot 6.343.483 frank. Men stelle daartegenover het cijfer van de in 1903 ingevoerde en verbruikte visch: 18.597.851 frank, en men houde rekening dat in dat jaar voor 3.339.965 frank visch uitgevoerd werd, dan blijft het waar dat wij nagenoeg geheel van den vreemde afhangen voor ons vischverbruik. Wij betalen dus jaarlijks 15 millioen aan den vreemde, terwijl anderzijds onze visscherij afneemt.

* * *

Dat deze achteruitgang niet toe te schrijven is aan algemeene oorzaken, bewijst de bloeiende toestand waarin de zeevisscherij der naburige landen, die mede de Noordzee bevissen, zich mag verheugen.

Nederland telt thans (1903) 5.922 vaartuigen, dit is 1.000 meer dan vóór 12 jaar (1891: 4.902 vaartuigen).

De haringvisscherij heeft niet opgehouden vooruit te gaan, zooals volgende tabel bewijst:

JAAR	Visscherij met kielschepen (pekelharing)		Visscherij met bomschuiten (steur- en pекelharing)	
	Aantal schepen	Waarde der algemeene vangst in gulden	Aantal schepen	Aantal stuks (in 1000 stuks)
1879	128	1.854.750	268	103.690
1890	196	2.917.850	266	189.126
1900	324	4.773.498	289	125.801
1903	513	6.596.305	264	162.177

In 1879, bedroeg de visscherij met kielschepen 128 vaartuigen; de waarde der algemeene vangst werd voor dat jaar

geschat op 1.854.750 gulden; in 1903, is de vloot samengesteld uit 513 schepen en de waarde stijgt tot 6.596.305 gulden. De steurharingvisscherij nam in dezelfde tijdruimte insgelijks aanzienlijk toe, zoodat in 25 jaar de opbrengst der haringvisscherij in Nederland van 2.8 miljoen gulden tot ongeveer 8.5 miljoen gulden gestegen is.

Dat deze groote opbrengst een voorwerp van steeds levendiger en winstgevender handel is, leert men uit de cijfers van den uitvoer.

Een overzicht omtrent den uitvoer sedert 1861, geven de volgende cijfers, ontleend aan de officieele statistieke tabellen van den in-, uit- en doorvoer, maandelijks door het Ministerie van Financiën (in Nederland) uitgegeven.

Uitvoer in 1861-1870 gemiddeld 19.710 ton pekelharing.					
»	1871-1880	»	75.322	»	»
»	1881-1890	»	227.200	»	»
»	1891-1900	»	316.308	»	»
»	1901	»	423.547	»	»
»	1902	»	573.640	»	»
»	1903	»	699.727	»	»

In dezelfde tijdruimte dat onze haringvisscherij te niet ging, steeg de haringuitvoer in Nederland van 19.000 tot 700.000 ton!

Een steeds grooter gedeelte daarvan wordt in België afgezet: in 1894, 21.340 ton; in 1900, 23.153 ton, en in 1903, 37.107 ton pekelharing.

De Nederlandsche uitvoer naar Duitschland en Amerika verdubbelde in weinige jaren: in 1894 bedroeg de uitvoer naar Duitschland 292.620 ton en, in 1903, 517.647 ton. Naar Noord-Amerika beliep de uitvoer van zoutharing in 1898 over de 55.000 ton en, in 1903, 92.730 ton; dus verdubbeling in 6 jaar!

Voor de verse visch voldoet onze visscherij evenmin aan het verbruik: België is de hoofdmart van Nederland voor de verse visch. De invoer uit Nederland bedraagt voor ons land nog meer dan voor Duitschland, ondanks de snel toenemende bevolking en den snellen groei der algemeene welvaart bij onze Oosterburen.

Ziehier het bedrag van den uitvoer van Nederland in de laatste vijf jaren in 1.000 kgr. :

UITVOER VAN VERSCHE VISCH

JAAR	België	Duitschland	Geheele uitvoer
1899	4.502	1.416	6.100
1900	4.341	1.686	6.132
1901	4.043	2.790	6.915
1902	4.677	3.995	8.793
1903	4.650	4.453	9.186

De Vlaamsche kustvisserij kan ook niet voldoen aan het verbruik voor wat betreft de garnaal, zooals blijkt uit de cijfers van de uit Nederland naar België uitgevoerde garnaal.

Uitvoer van garnaal naar België, in 1899 : 2.239.000 kgr.

»	»	»	1900 : 2.014.000	»
»	»	»	1901 : 2.207.000	»
»	»	»	1902 : 2.199.000	»
»	»	»	1903 : 1.980.000	»

In Nederland wordt dus ook het volle gewicht van de zeevisserij beseft en alles wat rechtstreeks of onrechtstreeks tot haren bloei kan bijdragen met zorg gepleegd. Het College voor zeevisserij brengt jaarlijks uitvoerig verslag uit over alles wat de visscherij aanbelangt in Holland en in den vreemde, zoodat regeering en wetgevende macht steeds op de hoogte blijven. Talrijke vakbladen en vereenigingen wijzen op alle verbetering daar en elders. Verder is het Rijksinstituut voor het onderzoek der zee met het wetenschappelijk bestudeeren der vischgronden belast en bewijst zoodoende onschatbare diensten aan de zeevisserij. Eindelijk is er alles op ingericht om den verkoop der vischvangst en den vischhandel te bevorderen : inrichting der vischhallen en van snelle spoorwegverbinding, enz.

In *Engeland* wordt niet minder dan in *Nederland* de visscherij aanzien als van nationaal belang en de cijfers bewijzen welke schatten jaarlijks door de Engelsche visschers uit de zee worden geput.

Enkele gegevens zullen deze bewering ten volle staven:

Volgens het jaaroverzicht der uitkomsten van de zeevisscherijen in het V. K. in 1902, uitgegeven door den « Board of Trade », bedroeg het aantal ingeschreven vaartuigen en het aantal mannen en jongens in de visscherij gebruikt in 1902:

LANDEN	Vaartuigen	Bemannig
Engeland en Wales. . .	7.099	39.566
Schotland , . . . , .	10.403	37.394
Ierland	7.877	27 967
In 't geheel	25.797	106.477

Voegen wij de opbrengst der zeevisscherijen in de verschillende deelen van het Vereenigde Koninkrijk te zamen, dan blijkt het dat die visscherijen volgens de hierboven medegedeelde opgaven in het afgelopen jaar (1902) het volgende hebben opgeleverd:

LANDEN	Waarde der opbrengst in £	Haring in £	Kabeljauw in £
Engeland en Wales .	6.816.375	1.094.963	631 871
Schotland	2.580.778	1.360.412	222.510
Ierland	309.860	76 537	11.553
In 't geheel	9.707.013 £	2.531.912 £	865.934 £

Dus 242 millioen frank, waarvan 63 millioen voor de haring-, 21 millioen voor de kabeljauwvisscherij.

Voor *Noorwegen* is de haring- en kabeljauwvisserij niet minder winstgevend. Immers aan de kabeljauw, de zomer- of de vetharing en de makreelvisserij is in 1903 deelgenomen door het hierna volgend aantal visscherslieden:

Kabeljauwvisschers	75.999
Haringvisschers	27.782
Makreelvisschers	23.420

Totaal: 107.201

Dit beduidt het minimum der kustvisserij, de walvischvangst en dergelijke daargelaten.

Wat de waarde van de opbrengst der kustvisserij betreft, zie hier eenige gegevens. (De waarde van de visch wordt daarbij vermeld, naar de prijzen die men dadelijk bij den aanvoer heeft kunnen bedingen. De marktwaarde is natuurlijk veel grooter.)

JAAR	Kabeljauwvisserij	Haringvisserij	Noordsche kustvisserij
1898	8.934.000 kronen	5.280.000 kronen	20 653.000 kronen
1899	11.122.000 »	6.085.000 »	24.292.000 »
1900	13.570.000 »	8.131.000 »	29.395.000 »
1901	12.602.000 »	6.447.000 »	27.593.000 »
1902	12.895.000 »	7.020.000 »	29.364.000 »

Voor *Noorwegen* zoowel als voor *Nederland* neemt de vischuitvoer steeds toe, wat wel een teeken is van den bloeienden toestand der visserij in dat land, dat veel minder inwoners telt dan *België*.

De geheele uitvoer in kronen voor de laatste 35 jaar bedroeg:

JAAR	Haring- visscherij	Kabeljauw- visscherij	In 't geheel
1866-70	13.729.800	18.700.966	33.329.266
1871-75	16.136.500	24.559.400	41.838.100
1881-85	12.227.200	29 316.000	43.257.800
1891-95	9.981.400	34.157.900	46.561.100
1900	15.073.400	31.372.900	50.102.600
1901	11.393.600	33.176.700	49.199.200
1902	14.339.500	38.075.800	56.808.900

Zelfs het kleine *Denemarken* streeft op het gebied der visscherij België verre voorbij. Inderdaad, de gezamenlijke Deensche zeevisscherij bracht op in

1898 :	6.120.448	kronen.
1899 :	7.651.412	»
1900 :	7.826.918	»
1901 :	8.683.967	»
1902 :	9.877.459	»

Duitschland eindelijk zal ons het bewijs leveren dat ernstige toewijding en belangstelling voor de visscherij van wege den Staat veel kunnen doen.

In de Noordzee telde *Duitschland* voor weinige jaren minder visschers en vaartuigen dan België. Thans is die toestand gansch omgekeerd: de volgende getallen leeren ons hoe de *Duitsche* visschersvloot zich gestadig ontwikkelt.

Duitsche visschersvloot der Noordzee :

	Aantal vaartuigen	Tonnenmaat	Bemannig
1 Januari 1886	337	30.675	1327
» 1894	456	56.790	2104
» 1902	521	99.063	3795
» 1904	530	113.754	4154

In België had men in 1885: vaartuigen, 344; bemanning, 1930. In 1903: vaartuigen, 432; bemanning, 2148.

Duitschland gaat al meer en meer voldoen aan zijn eigen vischverbruik, zooals de waarde van vischaanvoer in de vier groote Noordduitsche visschershavens Altona, Bremerhaven, Hamburg en Geestemünde ten volle bewijst.

Zoo gaat de haringvisserij snel vooruit; zij werd uitgeoefend:

in 1899 met 110 vaartuigen en bracht 72.515 tonnen haring op;

in 1900 met 118 vaartuigen: 120.876 $\frac{1}{2}$ tonnen haring;

in 1901 met 124 vaartuigen: 167.815 $\frac{1}{2}$ tonnen haring;

in 1902 met 130 vaartuigen: 207.059 tonnen haring;

in 1903 met 145 vaartuigen: 242.689 tonnen haring.

Dit bedrijf is overigens winstgevend zooals weinig andere. Een voorbeeld onder meer: de Embdener haringvisserij-maatschappij, die beschikt over 34 loggers en een stoomboot, heeft in 1903 evenals in 1902 een dividend van 20 % uitgekeerd. De dividenden der vorige jaren beliepen 8, 11 $\frac{1}{2}$, 12 en 20 %.

* * *

Wij zegden hierboven dat de kleine verbetering te onzent ontstaan, enkel als oorzaak had het aanwenden van stoomschepen voor de visscherij: daar deze kwestie werkelijk met den dag steeds van meer gewicht wordt, achten wij het noodig ze nader uiteen te zetten. Op dien weg ligt, naar onze meening, de redding der zeevisscherij: een der redenen van verval is immers, behalve de onverschillige houding der Belgische Regeering, de verarming der vischgronden, waar thans de kustvisserij uitgeoefend wordt. Het bevissen van vischrijker deelen van de Noordzee is dus gewenscht en daartoe is de stoomvisserij bijzonder geschikt.

Het gebruik van stoomschepen in de zeevisscherij is van jongeren datum; in 1876 werd voor de eerste maal in Schotland de visscherij bij middel van stoomsleepers uitgeoefend.

De eerste Belgische stoomtrawler was de « 071 Prima » van 40 ton, die voor een Oostendsche reederij in 1893 begon te varen. De uitslagen waren zoo overtuigend dat weldra andere stoomvaartuigen voor de visscherij aangekocht of gebouwd werden, zoodat in weinige jaren het getal der stoomtrawlers van 50 à 70 ton tot 20 steeg. In 1894 vatte kapitein Zorgedraget der « Pêcheries Ostendaises » het plan op zich naar IJsland te begeven en zich op de kabeljauwvisscherij en tevens op die van verse visch toe te leggen. Al de groote kabeljauwen, in den aanvang gevischt, werden als stokvisch bereid en als er voldoende voorraad was, ging men voort met het schrobnet te vissen om dan met verse visch terug te keeren.

Deze werkwijze eischte steeds ruimer booten. Zoo werd er in 1901 voor eene Oostendsche firma een stoomtrawler van 123 ton gebouwd. In 1902 liep eindelijk te Hoboken, op de werf van Cockerill, een stoomtrawler van stapel voor de Belgische visschersvloot bestemd, metende 232 scheepston. Hij heeft 500 P. K. en zal $10\frac{1}{2}$ à 11 knopen loopen.

Het nieuwe schip « 083 Roi des Belges » werd ingericht zoowel voor de schrobnet- als voor de haring- en kabeljauwvisscherij. Deze stoomtrawler kan 250 vaten met visch bergen en draagt tevens 15.000 kgr. zout, 35.000 kgr. ijs en 125 ton kolen. De bemanning van zulk een schip bedraagt 16 à 25 man. Zulk een groote trawler bezat de Belgische visschersvloot nog niet. Denkelijk zal men het bij de afmetingen van dien trawler niet laten: het plan bestaat bij Engelsche reeders nog grooter schepen van stapel te laten loopen met 750 P. K. Het aantal schepen voor de trawlvisscherij neemt overal toe. Zij oefenen tevens de haringvisscherij uit.

Wij zagen dat er te onzent in 1893 een enkele stoomsloep bestond; thans telt onze visschersvloot er 22.

De Duitsche Noordzeevloot getuigt insgelijks van een snelle ontwikkeling op dit gebied, gelijk de volgende staat het uitwijst.

JAAR	Aantal stoomvaartuigen	Tonnenmaat	Bemanning
1 Januari 1886	1	419	14
» 1894	65	24.463	660
» 1902	116	50.017	1270
» 1904	135	61.976	1496

Nederland schijnt meer schoorvoetend dezen weg in te gaan, al is het aantal stoomvaartuigen reeds aanzienlijk: 85 voor het jaar 1903.

Hier schijnt voor het stoomvaartuig, zoowel als voor de nijverheid, eene veelbelovende toekomst weggelegd.

Men kan in het kort de voordeelen van de stoomvisscherij aldus samenvatten: Zij kunnen steeds, ook bij ongunstig weer en windstilte visschen en door hun snelheid nieuwe vischgronden opsporen op grooter afstand van het gewone vischwater, die met zeilschepen niet te bereiken zijn zonder te groot tijdverlies of van waar een eventueele vangst nooit in verschen toestand kan worden aangebracht. De stoomschepen kunnen bovendien steeds den dag van hun terugkomst bepalen en aldus hun vangst ter markt brengen op die dagen waar gewoonlijk het meest naar visch gevraagd wordt.

Een niet te versmaden voordeel is verder dat de vischvangst met stoomschepen minder gevaarlijk is dan met de niet of halfoverdekte zeilschepen. Bij zwaar weder kan men bij de eersten sneller de netten ophalen (dit wordt mechanisch verricht) en gemakkelijker een haven binnenloopen.

Daar de vangst zekerder en winstgevender is wordt het uitbetalen van vaster en hooger loonen aan de visschers mogelijk gemaakt. Thans wordt op de zeilschepen de winst gedeeld tusschen de bemanning en den reeder; dit maakt van de verdienste iets wisselvalligs, waarvan mettertijd de visschers het slachtoffer zijn, vooral als er betrekkelijk vischarme gronden bevischt worden, zooals het thans het geval is vaar al de kleine Belgische visschersvaartuigen.

De schaduwzijden, want die zijn er natuurlijk ook, zijn de oude bekenden uit de ontwikkeling der kapitalistische productiewijze: het aanwenden van grootere stoomsloepen met aanzienlijk productief vermogen, bemoeilijkt de concurrentie der zeilschepen. De oprichting van machtige ondernemingen wordt in de hand gewerkt; in de plaats van vele kleine reeders treden eenige groote. Voor de visschers beteekent de verandering ook gemis aan zelfstandigheid, al is die onafhankelijkheid met de bestaande toestanden niet te overdrijven: toch blijft het waarheid dat de visscher in een gewoon loontrekkend werkman herschapen wordt. Eindelijk door den hoogen prijs van een stoomtrawler — 150.000 frank en meer — ligt het aanschaffen van zulk een schip voor altijd buiten het bereik van den alleenstaanden kleinen reeder of visschersbaas. Maar coöperatieve uitbating van stoomtrawlers is voor de toekomst niet uitgesloten — mits behoorlijke tusschenkomst van Staat en Gemeente.

De kwestie stelt zich aldus: de visscherij kan te onzent een bloeiende nijverheidstak worden, mits behoorlijke aanmoediging en belangstelling van wege de openbare machten. Deze nijverheid kan aan vele honderden, misschien duizenden eene broodwinning verschaffen. De uitbreiding der zeevisscherij kan aan de arme overbevolkte streken van Vlaanderen eene uitkomst bezorgen: dus vermeerdering van het volksinkomen en gezonder volksbestaan. Wat de zeevisscherij, en vooral de te onzent eens zoo bloeiende haring- en kabeljauwvisscherij, voor een land kan beteekenen, hebben wij uit de toestanden van Nederland, Engeland en Noorwegen op treffende wijze leeren kennen.

Voor al moet de gedachte veld winnen en in alle kringen doordringen dat de zeevisscherij een groot Vlaamsch en nationaal belang oplevert: ten eerste voor de kustbewoners aan dewelke een welvarende visscherij een bestaan verschaft, ten tweede voor de scheepvaart die onder de visschers goede matrozen en werktuigkundigen (stoomvisscherij) vindt, ten derde voor het volk in het algemeen, waaraan de zeevisscherij rechtstreeks een goedkoop en gezond voedsel bezorgt en onrechtstreeks gelegenheid geeft tot het uitoefenen van talrijke nieuwe bedrijven.