

DE ZEEVISSERIJ TE OOSTENDE TUSSEN EEUWWISSELING EN WERELDOORLOG I

door J.H. KLAUSING

” al kost het moeheid, worstlen, wee ;
” slechts wie van haar drift lijdt, vat ook de zee.
(C. Verschaeve - zeesymfonieën)

Een koningin, geboren uit de golven

In 1861 verklaarde de Hertog van Brabant voor de Senaat : « La Belgique ne s'est pas assez souvenue de ce que la mer baigne, une de ses frontières. » (1)

Was de zeevaart — havens en schepen — de voornaamste bekommernis van de latere Leopold II op het ogenblik dat hij deze woorden uitsprak, hij heeft naderhand in de zee een andere mogelijkheid gevonden als toeristisch doel en mondain trefpunt. Leopold II heeft van Oostende de « Koningin der Badplaatsen » gemaakt.

De bloei van het strandleven bracht mee dat de bevolking van Oostende tussen 1880 (19.897 inwoners) en 1906 (41.846 inwoners) meer dan verdubbelde. Het aantal huizen te Oostende die aan de grondbelasting onderworpen waren bedroeg 273 in 1880, in 1900 waren het reeds 5.268. (2)

De stad moet een reusachtige bouwwerf geweest zijn, naast deze huizen voerde men talrijke openbare werken uit :

- 1882 : werd het vergrootte stationsgebouw ingehuldigd (aan de overzijde van het tweede handelsdok n.v.d.A.) ;
- 1883 : inhuldiging van de vernieuwde paardenrenbaan ;
- 1898 : Leopold II legt de eerste steen van de nieuwe handelshaven ;
- 1899 : bouw van het Zeekommissariaat en de Nationale Bank, het Kursaal wordt vergroot ;
- 1901 : inwijding van de St. Jozefskerk, inhuldiging van het standbeeld van Leopold I ;
- 1905 : eerste steen van de nieuwe hoofdkerk, inhuldiging van de nieuwe handelshaven, bouw van het postgebouw en van de schouwburg (waar nu het Europacentrum opgericht is n.v.d.A.) ;

(1) E. BARTHOLEYNS. *La côte belge de La Panne à Knocke*. 1914.

(2) n.n. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Introduction : Recensement de la pêche maritime (1909).

1912 : inhuldiging van het kaaistation. (3)

Om bezoekers aan te trekken werden grootse feestelijkheden ingericht. De inspanningen van Georges Marquet deden onze stad uitgroeien tot een wereldvermaard centrum waar alle kunsten beoefend werden. Enkele namen op de affiches uit die tijd : Caruso, Slezak, Bonci, Cavaliere, Korsoff, Kubelik, Jacques Thibaud, Frits Kreisler, Pablo Cassals, Saint Saens, Richard Strauss, Alexander Glazounow, Tinel, Paul Gilson, enz... Het Kursaalorkest telde 150 man en stond onder de leiding van de gevierde dirigent Leon Rinskopf. (4)

Een merkwaardig hoogtepunt uit het seizoenleven van die tijd was het legendarisch geworden bezoek van de sjah van Perzië in 1900. In die periode wemelde de stad van russische grootvorsten, oostenrijks-hongaarse edellieden en van « al wat gezien wilde zijn » in de wereld der groten. (5)

De teloorgang van een oud bedrijf

Terwijl alles schoner wordt en uitgebreid te Oostende, gaat de zeevisserij die nochtans de belangrijkste nijverheid van de stad is geweest, achteruit. Men kan moeilijk beweren dat ze vergeten wordt, ze wordt veeleer verwaarloosd, op de achtergrond geschoven. Verklaarde de Minister van Financiën in 1914 niet dat hij de zeevisserij als « une industrie secondaire » beschouwde ? (6) Zelfs eerste Minister graaf de Smet de Nayer die de stad een nieuwe handelshaven bezorgde, bekeek de zeevisserij als een stuk van de toeristische aantrekkelijkheden : volgens hem zou het verplaatsen van de haven en van de vismijn « aan het schilderachtig uitzicht van de dokken schaden »... (7)

De rijke, zeer rijke villegiaturgasten brachten meer geld in het laatje en moesten bijgevolg meer en beter verzorgd worden.

De grote haringvisserij — gezouten haring — was sinds lang opgeheven, de visserij op zoute kabeljauw werd tot in 1865 gesteund door premies. Toen het premiestelsel opgeheven werd kwijnende ook dit bedrijf stilaan weg. (8) (9)

In 1868 werd nog 2.738 ton gezouten kabeljauw aangevoerd, in 1881 was dit 1.000 ton, in 1884 nog 284 ton. (10) In 1896 voerden 42 zeil-

(3) n.n. *Kronologisch overzicht van de Oostendse geschiedenis*. (Bulletin Handelskamer, september - oktober 1961).

(4) n.n. *Ostende illustré*. Maart 1908 : Livre d'or G. MARQUET.

(5) E.B. *Bezoek van de Sjah*. (Vooruit : 13 mei 1960).

(6) G. GILSON. *Exploration internationale de la mer : notice sur la participation de la Belgique (Livre jubilaire du Conseil Permanent International pour l'Exploration de la Mer)* 1927.

(7) n.n. *Jaarboek uitgegeven ter gelegenheid van de 50ste verjaring van de stichting van het koninklijk werk ibis*. 1956.

(8) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(9) Lodewijk DE RAET. *Vlaanderens economische ontwikkeling*.

(10) Dr. Arthur TAQUIN. *Extrait d'une étude des pêcheries canariennes*. 1901.

sloepen 266 ton gezouten kabeljauw aan, dit daalde tot 57 ton met 21 vaartuigen in 1900. De laatste twee vaartuigen brachten in 1907 samen 2.145 kgr. gezouten kabeljauw aan land. (11)

Het was niet enkel het wegvallen van de premiën die de zoute vaart ten val had gebracht : de toenemende visserij met het bodemnet (eerst met boomkor, later met visplanken) van de stoomtreilers hielp mee om de zeebodem te ontvolken, zodat de lijnvisserij geen kansen meer hadden (12). Sinds 1876 was men in Schotland begonnen met de stoomvisserij met schrobnetten, eerst met oude sleepboten, later met speciaal daartoe gebouwde vaartuigen (13). De evolutie van de stoomvisserijvloot wordt aangegeven in tabel I (bijlage) voor de voornaamste landen die de noordzee bevissen.

Niet alle stoomvaartuigen bedreven de visserij met het bodemnet. Het waren evenwel de grootste en sterkste die de treilvisserij uitoefenden, eerst op de rijke banken van de Noordzee, later toen de vangsten verminderden, tot IJsland en de Witte Zee.

De vangst op verse vis voor de zeilsloepen bleef beperkt door de bewaarmogelijkheden van de vis aan boord, de reizen waren kort en de vangst bleef in verhouding. In 1850 was men reeds in Engeland begonnen de vis aan boord te bewaren door middel van ijs (14). Een Oostends reder, die vroeger deelgenomen had aan de zomervisserij op zoute kabeljauw, waagde de proef met ijs in 1874. De zeer gunstige resultaten zetten ook andere reders aan om de zoute vangst op te geven en zich toe te leggen op de aanvoer van verse, op ijs bewaarde vis. (15). Voor de bemanningen der zeilsloepen was dit een grote verbetering : de zoute reizen duurden tot 4 maanden en de uitslag was zeer wisselvallig. De reizen te verse duurden slechts 10 tot 12 dagen (16).

Zeer merkwaardig is wel het feit dat in die periode de zoute vangst in de franse havens Boulogne en Duinkerke een nieuwe opbloei kende. (17) De visserij werd evenwel bedreven op de kusten van IJsland waarvoor onze zeilsloepen niet uitgerust waren. Het idee van de zoute vangst werd echter niet opgegeven bij ons. Na een studiereis van Dr. A. Taquin, werd in 1900 te Brussel de « Compagnie Générale des Pêcheries de l'Atlantique » gesticht die tot doel had, ter hoogte van de Kanarische eilanden op de afrikaanse kust een post op te richten waar de vangst van de rijke visserijgronden zou gezouten worden. (18)

(11) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(12) *Ibidem*.

(13) A.T. GOLDER. *Rapport sur l'extension de la pêche à vapeur*. 1901.

(14) Sir Georges MODEY. *The history and the problems of the trawling industry*. (speciaal nummer *Fish Trades Gazette*, 27.5.1933).

(15) Leonce VERBRUGGHE. *Die Belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII *Handbuch der Seefischerei Nordeuropa*. 1932).

(16) Frans BLY. *Onze zielvischsloepen*. 1920.

(17) Ch. BRASSEUR. *Boulogne, port de pêche*. (Congrès National des Pêches Maritimes Bordeaux 1907).

(18) Dr. Arthur TAQUIN. *Extrait d'une étude des pêcheries canariennes*. 1901.

Het is mij niet bekend hoe het verder met die maatschappij is vergaan. We kunnen wel vermoeden dat de studie van Dr. Taquin als uitgangspunt heeft gediend voor de latere reizen die gedaan werden met de Oostendse stoomtreilers naar de kusten van West Afrika.

Tribulaties rond een vismijn en een vissershaven

Na het slopen der vestingen in 1870, werd ten westen van de havengeul een schuilplaats gegraven voor de vissersvaartuigen: het huidige Montgommerydok. In 1877 werd begonnen met de bouw van een nieuwe vismijn die op 17.2.1878 officieel werd ingehuldigd. (19) Deze vismijn die om zijn ronde bouw de « cirk » gedoopt werd in de volksmond, lag op het huidige plein tegenover het Car-Ferry station.

De nieuwe vismijn was toen ruim voldoende voor de behoeften van de toenmalige visserijvloot. Ze had evenwel één groot nadeel: de afstand tussen loskaai en vismijn. De vis moest met paard en kar van de kaai naar de veiling vervoerd worden. En dit gebrek kwam nog meer tot uiting toen enkele jaren later de stoomtreilers in de vaart kwamen. (20) De oppervlakte van het tijdok was 3 Ha, er waren 650 m. kaaimuur. Bij laagwater was de diepgang in dit dok slechts 1 m., de grote zeilsloepen — die 1,80 tot 2,45 m. diepgang hadden — konden het bijgevolg enkel een paar uur per dag, bij hoog water, gebruiken. (27)

In 1885, er waren toen reeds 9 stoomtreilers in de vaart, werd de vismijn een eerste maal uitgebreid. In 1900, toen waren er 26 stoomtreilers, werd aangedrongen op vergroting of aanpassing. De toenmalige eerste Minister, graaf de Smet de Nayer stelde in 1903 voor de vismijn te vergroten en in hoefijzervorm uit te bouwen (22). Hij verzette zich tegen het voorstel om het ganse complex te verplaatsen: « om het schilderachtig uitzicht van de dokken niet te schaden ». (23)

Prins Albert, die in februari 1906 de vismijn bezocht was toen ook van mening dat onze vissershaveninstellingen « zeer primitief waren ». (24)

Op het ogenblik dat niemand te Oostende tevreden was over de bestaande instellingen, hoorden we een lovende stem over de visserijhaven van Oostende op het visserijkongres van Bordeaux in 1907: Daniël Bellet, professor aan de school voor politieke wetenschappen (25):

« Oostende, de belangrijkste haven van België, bezit de beste voorwaarden om vaartuigen te laten binnenlopen en te lossen langs een tijkade (de

(19) Ed. VAN ALDERWEIRELDT. *Een stukje Oostendse geschiedenis*. (Het Nieuw Visserijblad 20.7.1951).

(20) n.n. *De haven van Oostende*. (Brochure).

(21) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(22) Ed. VAN ALDERWEIRELDT. *De geschiedenis der Oostendse vismijnen*. (Ostend flash).

(23) n.n. *De heropbouw van de Oostendse vismijn*. (Het Nieuw Visserijblad 29.10.1948).

(24) n.n. *Ville d'Oostende: Installations de la pêche maritime*. Rapport de la commission d'études. 1907.

(25) Daniël BELLET. *De l'organisation des ports de pêche*. (Congrès des Pêches Maritimes, Bordeaux 1907).

huidige plaats van Loodsdienst en Car-Ferry terminus n.v.d.A.). De toename van het aantal stoomboten te Oostende is zeker wel het gevolg van de faciliteiten waarover de handel er beschikt om de schepen te lossen. De verkoop gebeurt er gans de dag door, naargelang de aankomst van de vaartuigen. Dinsdag, woensdag en vrijdag zijn de beste verkoopdagen en het zijn vooral de stoomtreilers die er zich naar schikken om op die dagen te verkopen. Dat Oostende door middel van snelle vervoermiddelen verbonden is met haar talrijke afzetgebieden is zeker een kostbaar voordeel. »

Maar toen reeds hadden reders en handelskamer het stadsbestuur van Oostende overtuigd van de noodzaak over meer moderne instellingen te beschikken. Op 2 oktober 1906 benoemde het schepenkollege een studiecomité dat tot taak had « een onderzoek in te stellen naar de instellingen welke moeten opgericht worden in het belang van de zeevisserij te Oostende ». (26)

Na een studiereis naar Grimsby, Hull, IJmuiden, Hamburg, Altona en Geestemünde legde de commissie op 19.7.1907 haar verslag neer. In dit verslag werd onder meer vastgesteld dat de inzet van stoomtreilers bij ons in verhouding veel geringer is dan in Engeland, Duitsland en Nederland waar beter uitgeruste visserijhavens gebouwd werden.

Sinds de bouw van de eerste vismijn is de toestand veranderd : de verbruiker wil betere vis, aan mindere prijs en van betere kwaliteit. Dit veronderstelt aanpassing van de vervoermiddelen : sneller en goedkoper. Het transport van Oostende naar Luik (215 km.) kost even duur als dit van Hamburg naar Luik (481 km.).

We moeten ons kunnen verdedigen tegen de vreemde mededinging op onze eigen markt. De belgen eten jaarlijks voor 35.000.000 fr. vis, slechts 6.000.000 fr. wordt door onze vissers aangevoerd. (29)

De stoomboten hebben een vlotdok nodig. Naast het dok, in de lengte, moet een vismijn met pakhuizen en een spoorstation gebouwd worden. De overzijde van het dok moet voorbehouden zijn aan de nijverheden die in verband staan met de zeevisserij terwijl aan de andere zijde van de vismijn een tijdok moet gegraven worden waar de zeilsloepen kunnen aanleggen en lossen. Verder is een droogdok voor herstellingen en onderhoud zeer noodzakelijk. (30)

De commissie stelt drie mogelijkheden voor :

- a. het bouwen van een vismijn op de plaats waar nu het zeestation staat (en dat er pas in 1912 kwam n.v.d.A.) ;
- b. bouw van een vismijn en graven van een vissershaven langs de vaart van Brugge, (ongeveer op de plaats waar nu de U.C.B. gevestigd is n.v.d.A.) ;

(26) n.n. *De haven van Oostende*. (Brochure 1936).

(27) n.n. *Ville d'Ostende : Installations de la pêche maritime*. Rapport de la commission d'études. 1907.

(28) Ibidem.

(29) Ibidem.

(30) Ibidem.

c. bouw van vismijn en graven van dokken op het terrein dat zal vrijkomen na het dempen van het Leopolddok (huidige plaats).

De laatste oplossing werd door de commissie als de beste bestempeld en werd eveneens door het stadsbestuur aangenomen. Het duurde evenwel tot 1912 vooraleer de plannen goedgekeurd werden door de Minister van Openbare Werken. Men wachtte op de definitieve plannen en het lastenboek toen de eerste wereldoorlog uitbrak. (31)

In 1920 keurde Minister Baels het lastenboek voor de vismijn goed en op 12.6.1921 ondertekende Minister Anseele het lastenboek voor de bouw van de haven. Op 21.12.1921 greep de openbare aanbesteding plaats. Eindelijk op 15.9.1934 konden de nieuwe instellingen plechtig ingehuldigd en in gebruik genomen worden. (32) (33)

De stoom breekt door

Sedert 1876 was men in Schotland, met goed gevolg, begonnen de visserij uit te oefenen aan boord van vaartuigen door stoom aangedreven. (34) In Frankrijk begon men in 1872 met proefnemingen, het duurde evenwel tot 1879 vooraleer de uitslagen als geslaagd konden bestempeld worden en het duurde nog tot 1894 vooraleer de eerste stoomtreiler in de vaart kwam (35).

De eerste stoomtreiler kwam te Oostende toe in 1884 voor rekening van de firma Dossaer. De « PRIMA » was in Engeland gebouwd, mat 100 voet lengte en 20 voet breedte met 13 voet diepgang. De ruiminhoud was 100 ton en de stoommachine had een vermogen van 40 p.k. (36) (37) Dezelfde firma kocht naderhand nog zes stoomtreilers bij. In 1885 telde de Oostendse vloot reeds 6 stoomtreilers (38). Ingenieur Lecointe had de stoomtreilers LOUISE-MARIE en CATHARINA ontworpen die rond dit tijdstip op een Oostendse werf waren gebouwd voor rekening van de firma Beer. (39)

Vóór de komst van de stoomtreilers in ons land bedroeg de jaarlijkse aanvoer aan de kust ongeveer 3.000.000 fr. In 1895, met 11 stoomtreilers steeg het verkoopcijfer in de vismijn van Oostende alleen tot 3.500.000 fr. In 1913-14 bedroeg dit 6.000.000 fr. (40) Deze stijging was niet bijzonder hoog, de niet aangepaste haveninstellingen te Oostende belemmerden

(31) n.n. *De heropbouw van de Oostendse vismijn*. (Het Nieuw Visserijblad, 29.10.1948).

(32) Ibidem.

(33) Ed. VAN ALDERWEIRELDT. *Een stukje Oostendse geschiedenis*. (Het Nieuw Visserijblad, 20.7.1951).

(34) A.T. GOLDER. *Rapport sur l'extension de la pêche à vapeur*. 1901.

(35) Ch. BRASSEUR. *Boulogne, port de pêche*. (Congrès National des Pêches Maritimes, Bordeaux 1907).

(36) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII handbuch der seefischerei nordeuropa. 1932).

(37) n.n. *De haven van Oostende*. (Brochure 1936).

(38) Ibidem.

(39) Ibidem.

(40) Frans BLY. *Onze zeilvischsloepen*. 1920.

verdere uitbreiding (41).

Wegens gebrek aan plaatsen met voldoende diepgang moesten de stoomtreilers meren in de handelsdokken, kant van de Vindictevekaai om gelost te worden, nieuwe voorraad op te slaan en gebeurlijke kleine herstellingen uit te voeren. (42)

Deze omstandigheden waren zeker niet bevorderlijk voor dit bedrijf : de grote vangsten werden met paard en kar naar de vismijn vervoerd, de briketten, per trein aangebracht, stonden op de kaai opgestapeld, ijs werd gehaald van de « ijsput », de ijsfabriek die gelegen was op de plaats waar nu het Stedelijk Technisch Instituut gebouwd is en lang na de eerste wereldoorlog lag tegenover de uitgang van het kaaistation een oude rijnpassagiersboot gemeerd die dienst deed als herstellingswerkplaats.

Voor grote herstellingen en onderhoud in droogdok moest men naar Antwerpen, Gent of Middelburg (43).

Begin 1904 (44) waren te Oostende 22 stoomtreilers ingeschreven. Tien eenheden behoorden toe aan één rederij (Pêcheries à Vapeur), twee rederijen bezaten elk drie eenheden, één rederij met twee en vier rederijen van ieder één vaartuig. Het oudste vaartuig was op dat ogenblik gebouwd in 1894, 8 vaartuigen waren op Brugse werven gebouwd. (45)

Volgens dezelfde bron (46) telde Nederland toen 86, Duitsland 150, Frankrijk 74 en Noorwegen 9 stoomvissersvaartuigen, waarvan enkele voor de treilvisserij gebruikt werden.

Begin 1908 zag onze stoomvissersvloot er als volgt uit : 23 stoomtreilers waarvan 10 eigendom waren van één rederij (John Bauwens), twee rederijen met ieder drie stoomboten, zeven rederijen met ieder één. (47) Het waren meestal dezelfde namen van geïnteresseerden die men terugzag onder de stoomreders, evenwel in andere combinaties voor het vormen van firma's of vennootschappen. Dat wijst er op dat de reders inspanningen moesten doen om de uitbating te verzekeren of de vloot te vernieuwen.

Dat er voortdurend aan vernieuwing en aanpassing gedaan werd bewijst ons het feit dat na de eerste tien jaar de Oostendse stoomvloot volledig vernieuwd was en dat in 1909 het oudste stoomvaartuig 14 jaar oud was en er op de 23 vaartuigen 10 waren van minder dan 9 jaar oud. (48) In 1910 visten onze stoomtreilers op alle visgronden tussen de Westkust van Afrika tot de Witte Zee met inbegrip van Faroer en IJsland.

(41) n.n. Ville d'Ostende : *Installations de la pêche maritime*. Rapport de la commission d'études. 1907.

(42) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(43) Freiherr von SCHOEN. *Die Belgische seefischerei*. (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(44) n.n. The Fisherman's Nautical Almanach. 1904 (edited by O.T. OLSEN).

(45) Ibidem.

(46) Ibidem.

(47) n.n. *Officiële lijst der Belgische zeeschepen* op 1.1.1908.

(48) Ibidem.

De zeilvisserij verging het minder goed : het aantal vaartuigen daalde en de gemiddelde tonnemaat werd eveneens kleiner. De vis, aangebracht door de stoomtreilers nam weldra de belangrijkste plaats in op de markt. In 1907 voerde de stoomvloot 59,11 % aan van de waarde van de vis in de vismijn van Oostende verkocht, in 1908 was dit reeds 62.30 %.

Tabel II (bijlage) geeft enkele statistieken aan uit verschillende bronnen betreffende de totale aanvoer van verse vis in de vismijn van Oostende, het aandeel hiervan aangevoerd door de stoomtreilers, het aantal zeilsloepen (grote) en het aantal stoomtreilers.

Tot 1909 kende de stoomvisserij in Schotland een geweldig sukses. Op 3.000 vaartuigen van meer dan 9 m. lengte waren er toen 900 door stoom aangedreven, alle in de laatste jaren gebouwd. De werven waren volzet en men was verplicht tot op de straten schepen op stapel te zetten om aan de vraag te kunnen voldoen. (49)

Tabel I (bijlage), eveneens opgemaakt aan de hand van verschillende bronnen, geeft een beeld van de evolutie van de stoomvisserij in de verschillende landen die de noordzee bevissen. Hierbij dient evenwel opgemerkt dat niet alle stoomvissersvaartuigen uitgerust waren voor de treilvisserij (met boom- of plankenkor) en dat de meeste, vooral de kleinste, andere manieren van vissen uitoefenden : drijfnetvisserij, lijnvisserij, enz...

Een schamel bestaan en een zuur verdiend stukje brood

De opbrengsten van de zeilsloepen gingen achteruit en bijgevolg daalden de lonen der bemanningen, die uitsluitend betaald werden volgens een percent op de opbrengst. In een « goed » jaar kon een visser van een zeilsloep 6 tot 800 fr. verdienen, hiervan moest evenwel het voedsel afgetrokken worden dat hij zelf te dragen had. Een « paander » voor een reis van 10 tot 12 dagen kostte toen 12 fr. Zeer dikwijls hadden de vissers na 10 tot 12 dagen zee niet meer dan 5 of 10 fr. verdiend. Was er schade aan de netten, de visser deelde ook in het verlies der netten, kon het gebeuren dat hij nog geld verschuldigd was aan zijn reder. (50)

Een metsersknecht in het walenland verdiende toen 3,80 fr. per dag, een ongeschoolde erts-klopper : 3 fr. In de brikettenfabriek van Zeebrugge betaalde men aan jongens 15 ct. per uur in 1912. Een dagtaak van 11 uur bracht hen bijgevolg 1,65 fr. op. (51)

Wat waren toen de daglonen in de visserij ?

Een matroos-visser aan boord van de stoomboten, had een vaste vergoeding van 4 tot 5 fr. per dag. De vissers van een grote zeilsloep konden in de zomer tussen 2,8 en 3,25 fr. verdienen, in de winter tussen 2,3 en 4,85 fr. Ze moesten echter de kosten van voeding aan boord zelf dragen en droegen eveneens bij in het risico van de netten.

(49) n.n. *Motor fishing boats in Scotland*. (The Motor Boat - 22-4, 29-4 en 6-5-1909).

(50) Léonce VERBRUGGHE. *Die Belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII, *Handbuch der seefischerei nordeuropa*. 1932)

(51) Magda CAFMEYER. *Oude lisseweegnaars vertellen*. (Bieckorf 7-8-1971).

De kleine garnaalvisserij, waar de eigenaar meestal met zijn zoon onmiddellijk onder de kust ging vissen en iedere dag thuis was, kon met de garnaalvangst 3,6 tot 6 fr. per dag verdienen en bij de sprotvisserij in de winter zelfs van 4,5 tot 11 fr. (52)

Voor de zeilvisser was het bijgevolg noodzaak dat vrouwen en kinderen mee hielpen verdienen : 's zomers in de hotels of door met vis te leuren, in de winter in de conservenfabriek, het jaar door met nettenbreien.

De beste elementen gingen over naar de stoomboten, waar het werk minder lastig was en waar vooral een vast loon werd uitbetaald. De staatsdiensten deden eveneens beroep op de vissers : loodsboten, pakketboten en andere. (54) In 1913 telde de staatsvloot te Oostende 4 zeilboten en 84 stoomboten. (55)

De vissers die noch op de stoomboten, noch aan de staatsdiensten, noch bij de kustvisserij werk konden vinden, gaven de voorkeur aan werk aan land : boodschapper in de zomer, schilders- of metsersknecht (56). In die tijd werd er veel gebouwd te Oostende en ongeschoolde werklieden kon men gemakkelijk gebruiken.

Veel vissers hielden eveneens een herberg open of bedreven een kleinhandel (57).

De armoede was voelbaar. Met Oostduinkerke (360 ‰) telde onze stad het hoogste cijfer voor kindersterfte (318 ‰). Voor de provincie was dit getal 208 ‰, voor het gehele Rijk : 153 ‰. Ondervoeding en ziekten aan de luchtwegen tengevolge van het vochtig klimaat waren hiervan de voornaamste oorzaken. (58)

In 1895 schreef een schrijver over onze vissers (La Pêche et les Pêcheurs van 14.5.1895, aangehaald door (59) :

« De Oostendse visser is een voorstadselement, die geen tucht kent, onevenwichtig is en in treurige omstandigheden leeft. Hij houdt van de herberg, van jenever en van de danszalen. »

Alkoholisme vierde hoogtij bij de vissers : op en rond de visserskaai waren tientallen herbergen. Vooral op zee kende men talrijke misbruiken : de alcohol mocht taksvrij verkocht worden aan boord. Voor een liter duitse of hollandse alcohol van slechte kwaliteit, die aan land 3,50 fr. duurder

(52) Ch. DE ZUTTERE en R. VERMAUT. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. II. Etude sociale. 1914.

(53) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa*. 1932.

(54) Ibidem.

(55) E. BARTHOLEYNS. *La côte belge de La Panne à Knocke*. 1914.

(56) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(57) Léonce VERBRUGGHE. *Die Belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII *Handbuch der Seeffischerei nordeuropa*. 1932.

(58) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(59) Ibidem.

kostte vanwege de accijsrechten, betaalde men aan boord 0,6 tot 0,7 fr. (60).

Op eenparig aandringen van de reders werd door de wet van 24.12.1912 verbod opgelegd nog alcohol aan boord van vissersvaartuigen te verkoopen. (61)

Het aantal politieveroordelingen bedroeg te Oostende in 1902 38 per duizend inwoners, in 1903 : 42 ‰, voor het gehele Rijk waren deze cijfers respectievelijk 23 en 24 ‰. (62)

Toch mogen we niet laten een meer gunstig oordeel van een tijdgenoot over onze vissers aan te halen (63) :

« Achter de ruwheid van de visser vindt men iets van de naïeve eenvoud van het kind. De visser is tot alle buitensporigheden bereid, maar hij ondergaat sterk de invloed van een sterke, weldoende en onderlegde overheid. »

Het toen opkomende socialisme dat zich bij voorkeur tot de armsten van de bevolking richtte, had bij de beruchte « vissersopstand » van 1887 een eerste poging gedaan om de vissers te verenigen bij de « Vereenigde Visschers van Oostende » en te doen zoals de arbeiders te Gent die weerstandskassen hebben opgericht voor het geval van staking en hun eigen coöperatieve hadden. Schijnbaar zonder sukses. (64)

De vissers waren te individualistisch om zich te verenigen, hun toestand was ook niet dezelfde als de werklieden van een grote fabriek. Er bestond enkel een begin van syndikale organisatie te Oostende, op initiatief van de Zeemansbond en dan nog onder de bemanningen van de stoomtreilers. (65)

De opleiding van de visser

Met de beroepsopleiding van de visser was het tegen het einde der vorige eeuw treurig gesteld. De jongens werden na hun plechtige kommie ingescheept en leerden het bedrijf van vader of van familieleden aan boord. Diploma's noch brevetten waren gekend : de bekwaamste werd stuurman of schipper.

In 1867 werd te Oostende een school voor scheepsjongens opgericht. Hoofdzakelijk voor de koopvaardij bedoeld, kwamen toch enkele oudleerlingen in de visserij terecht. (Tussen 1890 en 1910 verlieten 807 leerlingen de school, 501 werden bij de handelsvloot, 108 bij de zeevisserij gemonsterd). (66)

(60) Ibidem.

(61) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique.

(62) Ibidem.

(63) Ibidem.

(64) J. KLAUSING. *Vreugde en verdriet in het visserslied*. 1970.

(65) Ibidem.

(66) Ch. DE ZUTTERE en R. VERMAUT. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. II. Etude sociale. 1914.

In 1886 richtte de stad Oostende speciale lessen in voor de vissers en in 1899 werd, met steun van de regering, een speciale visserijschool opgericht (67). Deze telde in 1910 : 49 leerlingen (68).

Paster Pype opende reeds in 1888, samen met de Broeders van Liefde, een visserijschool (69), in 1910 waren er 113 leerlingen (70).

In 1906 werd door Prins Albert het werk IBIS gesticht met als hoofddoel de opleiding van visserswezen in het beroep van hun vader (71). In 1910 telde dit werk 75 leerlingen. (72)

Telde men in 1900 nog 34 % ongeletterden te Oostende, in 1908 waren er slechts tussen 5 en 10 % vissers die niet konden tekenen op de monsterrol en dat waren dan meestal de oudste vissers. (73) De visserijscholen brachten vrucht op.

Een Koninklijk Besluit van 1883 stelde het brevet van « patroonvisser » in. De lessen werden gegeven in de school voor scheepsjongens en werden aanvankelijk druk bezocht (tot 40 leerlingen per jaar), tegen de eeuwwisseling was dit aantal tot nul gedaald. (74) De Wet van 27.5.1890 stelde het bekwaamheidsdiploma in, het Koninklijk Besluit om er de toepassing van te regelen verscheen evenwel nooit (75). Het aantal schippers die dit diploma bezitten is gering : in 1910 reikte de navigatieschool te Oostende slechts 9 dergelijke diplomas uit. (76) En dit ondanks het feit dat bij Ministerieel Besluit van 19.3.1903 studiebeurzen werden toegekend aan vissers die zich wilden bekwamen om dit diploma te behalen. (77)

In 1906 volgde de tweede uitgave van een boekje « IETS OVER DE ZEEVAART » met vragen en antwoorden « nuttig voor het examen in visscherie ». Dit boekje werd kosteloos uitgedeeld. (78)

De bemanningen gaven er de voorkeur aan zonder scheepsjongen in zee te gaan om dit loon onder zich te kunnen verdelen. Dit gebeurde vooral

(67) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei.* (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa.* 1932).

(68) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei.* (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(69) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei.* (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa.* 1932).

(70) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei.* (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(71) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei.* (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa.* 1932).

(72) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei.* (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(73) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique.*

(74) Ibidem.

(75) Ibidem.

(76) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei.* (Mitteilungen des D.S.V. - Mai 1910).

(77) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique.* Etude économique. 1909.

(78) n.n. *Iets over zeevaart.* Vragen en antwoorden nuttig voor het examen in visscherie - 2de. verbeterde uitgave 1906 (uitgegeven door de keurraad voor het onderzoek der scheepsjongens der zeevisscherij ten koste van het Ministerie van Nijverheid en Arbeid).

aan boord van de zeilsloepen die met een « donkey » uitgerust waren. Om scheepsjongens naar de visserij te krijgen werden van 1902 af premies uitgekeerd aan de reders die een scheepsjongen aangemonsterd hadden. (79) Op acht jaar werden aldus 311 jongen opgeleid (80). Dit aantal was evenwel niet voldoende om de jaarlijkse behoeften aan personeel te dekken.

Sociale voorzieningen en overheidsinteresse

De sociale voorzieningen voor de werklieden aan land, hoe gering ook, waren niet van toepassing voor de zeevisserij.

In 1898 werd een studiekommissie voor sociale vraagstukken in het visserijbedrijf opgericht door het Ministerie van Arbeid (81).

Maar in 1914 schreef E. Bartholeyns (82) :

« Il est plus que temps que l'on songe à améliorer la condition du pêcheur maritime. Il vit ici pour ainsi dire oublié par la nation : il est le grand abandonné qui subit son sort avec résignation, mais sa misère est grande ».

Inzake verzekering waren de vissers van Oostende op twee private verzorgskassen aangewezen :

de VOORZORGSKAS DER VISSERS, onder controle van de stad en die aan de vissers van 60 jaar, die minstens 30 jaar lang gevaren hebben, een jaarrente verzekerde van 120 fr. Weduwen en wezen werden ook door die kas ondersteund evenals vissers die een ziekte of ongeval hadden opgelopen gedurende de uitoefening van hun beroep. De kas werd gespijsd door een % op de verkoop in de vismijn. (83)

Een private kas : CAISSE DE SECOURS AUX VICTIMES DE LA MER verstrekke giften in natura aan de slachtoffers van rampen en aan hun familie. De burgemeester van Oostende was voorzitter van deze kas. (84).

Niettegenstaande moest na de ramp van 30.9.1911 de Belgische Hulpkas voor Zeelieden (gesticht voor de koopvaardij) tussenkomen met gelden, nieuwe kledij en herstellingen aan de vaartuigen van de beproefde vissers. (Jaarboek 1902/1927 Hulpkas voor Zeelieden).

De belangstelling van de Overheid beperkte zich tot :

- de oprichting van de Visserijraad bij Koninklijk Besluit van 25.11.1908 met als opdracht « alle vraagstukken in verband met de visserij-nijver-

(79) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa*. 1932).

(80) Ch. DE ZUTTERE en R. VERMAUT. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. II. Etude sociale. 1914.

(81) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei*. (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(82) E. BARTHOLEYNS. *La côte belge de La Panne à Knocke*. 1914.

(83) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei*. (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(84) Ibidem.

heid, onderwijs en sociale wetgeving voor de vissers te onderzoeken ».

- de Provinciale Visserijkommissie opgericht op 4.10.1912 die gelijkaardige opdrachten had, doch zich vooral zou bezig houden met de ontwikkeling van het zeevisserijbedrijf. (85)

Vermelden we tenslotte de twee lijvige studies « Enquête sur la Pêche Maritime en Belgique » die Karel De Zuttere schreef over de sociale en economische problemen van de visserij in opdracht van het Ministerie van Nijverheid en Arbeid. (86) (87)

Beide werken vormden de basis voor de wederopbouw, economisch als sociaal, na de eerste wereldoorlog.

Wetenschappelijk onderzoek en visserijbescherming

Reeds van 1891 af waren maatregelen getroffen om de visserij en de visstapel in de kustwateren te beschermen :

- vreemde vissers mochten niet vissen in onze territoriale wateren,
- het gebruik van bepaalde vistuigen was verboden in de kustzee,
- gedurende zekere periodes mochten bepaald visserijen niet bedreven worden in de kustwateren.

Later kwam dan nog de bescherming van de ondermaatse vis. Tarbot, Griet, Rog, Vleet, Kabeljauw en Schelvis van minder dan 25 cm. en Tong, Schol, Pladijs en Wijting van minder dan 18 cm. mochten niet verhandeld worden. (88)

Reeds in 1889 was Paster Pype begonnen met waarnemingen omtrent de visserij aan boord van de kruisers « Ville d'Anvers » en « Ville d'Ostende ». (H. Pype : over Visscherij 1911)

Professor Gilson werkte in 1896 een plan uit voor methodisch onderzoek van de kustwateren, waarmede in 1899 begonnen werd. (88 bis)

Ondanks tegenkanting van de Minister van Financiën die niets wilde doen voor « une industrie secondaire », werd toch aangevangen met het wetenschappelijk onderzoek der zee. In 1899 met de visserssloep O.20, nadien met de aviso « Ville d'Anvers » (1901), later met de oude sleepboot « Remorqueur I » van het Zeewezen (89).

(85) Léonce VERBRUGGHE. *Die belgische seefischerei*. (Heft 3, Band VII *Handbuch der seefischerei nordeuropa*. 1932).

(86) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(87) Ch. DE ZUTTERE en R. VERMAUT. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. II. Etude sociale. 1914.

(88) G. GILSON. *Exploration internationale de la mer : notice sur la participation de la Belgique*. (*Livre jubilaire du Conseil Permanent International pour l'Exploration de la Mer*). 1927.

(88 bis) G. GILSON. *Contribution à l'étude biologique et économique de la plie*. (fasc. IV des travaux de la station de recherches relatives à la pêche maritime - Ostende, 1910).

(89) *Ibidem*.

In een der klassen van de visserijschool van Paster Pype werd een laboratorium ingericht en ondanks gebrek aan staatssteun vond men toch nog het middel om zeven studies te publiceren over technische en wetenschappelijke problemen van de zeevisserij. De uitslagen van zijn opzoeken werden door Prof. Gilson gepubliceerd in de uitgaven van het Koninklijk Instituut voor Natuurlijke Historie te Brussel. (90)

Mechanisatie en motorisatie

Het werk aan boord van een zeilsloep was zwaar, vooral daar het net met de hand moest binnengehaald worden. Een eerste verbetering werd ingevoerd door het gebruik van de stoomspil : « donkey ». Eerst toegepast in Engeland werd het sinds 1870 in Boulogne aan boord van vaartuigen geplaatst (91). Tussen 1880 en 1885 werd het voor het eerst gebruikt te Oostende doch kende aanvankelijk geen succes : het toestel was primitief en de bemanning was niet voldoende op de hoogte van de behandeling. In 1890 was nog slechts één Oostendse sloep met donkey uitgerust, doch in 1902 waren op 119 sloepen reeds 84 van dit toestel voorzien. (92)

In 1899 kwamen engelse reders op het idee hun drijfnetvissers uit te rusten met motoren van 30 p.k. Het duurde evenwel tot 1901 voor de eerste verwezenlijking er kwam : de « Pioneer » (Lowestoft 368) kreeg een amerikaanse motor van 30 p.k. waarmee bij kalm weder een snelheid van 6 1/2 knoop kon gelopen worden. (93)

In de lente van 1901 werd te Esbjerg (Denemarken) de eerste zeilsloep, een « smack », uitgerust met hulpmotor van 1 1/2 p.k. Het werd een succes en stilaan ging men over tot de motorisatie van de zeilvloot : eerst 2 p.k., later 4 p.k. In 1905 waagde men zich reeds aan groter motoren : 8 p.k. waarmee een snelheid van 5 knoop kon behaald worden (94). In 1905 was het grootste gedeelte der deense visserijvloot voorzien van hulpmotoren. (95) Zie tabel I in bijlage.

Te Boulogne werd in 1902 een schip in de vaart gebracht dat aangedreven werd door een motor van 200 p.k., de vislier kreeg een hulpmotor van 25 p.k. (96)

Om de Schotse haringvissers uit de nood te helpen begon men in 1905 met proeven die bewezen dat motoraandrijving goedkoper was dan stoomkracht en waarvan de uitslag met zich bracht dat de eigenaars van

(90) Ibidem.

(91) Ch. BRASSEUR. *Boulogne, port de pêche*. (Congrès National des Pêches Maritimes, Bordeaux, 1907).

(92) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique, 1909.

(93) M.E.M. J. GILLON. *Les moteurs appliqués à la pêche*. (1ste. International Congrès der Zee, Oostende, 1936).

(94) Ibidem.

(95) Ibidem.

(96) Ch. BRASSEUR. *Boulogne, port de pêche*. (Congrès National des Pêches Maritimes, Bordeaux, 1907).

zeilsloepen er de voorkeur aan gaven een motor in te bouwen, de boomerperiode voor de bouw van stoomschepen was voorbij. (97)

Het Deutsche Seefischereiverein stuurde in 1908 en 1909 vissers naar Denemarken om er kennis te maken met de motorvisserij (Mitteilungen D.S.V. juli 1909).

Intussen was onze Paster Pype in 1905 naar Denemarken gereisd, had er de hulpmotor leren kennen en keerde terug met een scheepsmotor die hij in zijn school opstelde om er de jonge vissers vertrouwd te maken met de werking en het onderhoud. (98)

De weg naar motorisatie en volledige modernisatie was geopend bij ons. Bij de stichtingsvergadering van het werk IBIS, op 6.7.1906, verklaarde Prins Albert dat het in de bedoeling lag « gemengde » (zeilsloepen met hulpmotor) sloepen in te zetten die volgens de mening van specialisten het type van visserssloep van de toekomst zou zijn. Op 16.5.1908 werd de coöperatieve IBIS gesticht die tot doel had vissersvaartuigen te kopen en uit te baten. (99)

In 1908 kwam, dank zij Prins Albert een motorboot uit Denemarken met 16 p.k. hulpmotor die als IBIS IV ter visserij voer. In hetzelfde jaar werd met de rederij Vandewalle-Bauwens het plan uitgewerkt voor de bouw van een eerste grote motorsloep : « Le Pionnier », waarvoor Prins Albert de motor van 28 p.k. leverde. De IBIS III, met motor van 28 p.k. kwam in 1910 uit Engeland (0.173), eveneens door tussenkomst van Prins Albert. (100)

Op 31.12.1910 telde de Oostendse vissersvloot reeds 6 motorvaartuigen : Pionnier II (28 p.k.), Ibis III (28 p.k.), Ibis IV (16 p.k.), Avenir (60 p.k.), Jeanne & Raymond (75 p.k.) en L'Avance (25 p.k.). Te Zeebrugge waren toen reeds twee sloepen uitgerust met hulpmotor. (101)

In 1912 telde onze vloot 16 vaartuigen met hulpmotor. (102)

Ook op andere gebieden werkte de IBIS vooruitstrevend.

In 1907 kreeg een Gentse firma opdracht een koelmachine te bestuderen voor het ruim van de IBIS III. De « Marcelle » van de Pêcheries à Vapeur was op dat ogenblik reeds met dergelijk toestel uitgerust. (103) Vaartuigen van de IBIS voerden proeven uit om de (verse) haringvisserij opnieuw in voege te brengen en er werd overgegaan tot proefvisserij op de grote meren in Kongo (104).

(97) M.E.M. J. GILLON. *Les moteurs appliqués à la pêche*. (1ste. International Congres der Zee, Oostende, 1936).

(98) Ch. DE ZUTTERE. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Etude économique. 1909.

(99) n.n. *Jaarboek uitgegeven ter gelegenheid van de 50ste. verjaring van de stichting van het koninklijk werk IBIS*. 1956.

(100) Ibidem.

(101) Freiherr von SCHOEN. *Die belgische seefischerei*. (Mitteilungen des D.S.V. - September 1911).

(102) n.n. *Jaarboek uitgegeven ter gelegenheid van de 50ste. verjaring van de stichting van het koninklijk werk IBIS*. 1956.

(103) Cdt. A. BULTINCK. *Artikel in Revue maritime*. 2-6-1907.

(104) Frans BLY. *Onze zeilvischsloepen*. 1920.

De twee stoomschepen (IBIS V en VI) waren uitgerust met draadloze telegrafie (105).

Op sociaal gebied nog dit : de bemanningen van de IBIS vaartuigen ontvingen een vast loon, bovendien een % op de opbrengst van het vaartuig en door de rederij werd aan boord voeding verstrekt die berekend was volgens de normen van toepassing op de Belgische staatsvloot. Onder de oud-leerlingen van de Ibischool werd een mutualiteit gesticht (106).

Een omwenteling die geen vooruitgang betekende

Het moet ons niet verwonderen dat, in die periode van verdringen der traditionele visserij door nieuwe technieken, de zeevisserij het niet verder bracht in ons land. Deze « tweede rangnijverheid » kreeg te Brussel weinig aandacht. De regering nam slechts zeer verspreide — in tijd en in betekenis — maatregelen die als een druppel water in de zee terecht kwamen. Men had schrik kordaat tussen te komen omdat andere industriën eveneens het einde van de « *laisser faire* » periode zouden wensen.

Het familiaal bedrijf onderging lijdelijk deze overgang en volgde met grote moeite, door gebrek aan kapitaal en kredieten, de vooruitgang in andere landen.

Er bleven nog enkele over van de grote rederijen op de zoute vaart die de ondergang van het bedrijf niet wilden aanvaarden en, samen met enkele groothandelaars, de toekomst zagen in de mechanisering van het bedrijf. Het ging moeilijk omdat ze voortdurend gehinderd waren door verouderde instellingen, gebrek aan regeringssteun en tekort aan personeel dat vertrouwd was met de nieuwigheden.

Gelukkig kon gerekend worden op de steun van het stadsbestuur waar dit mogelijk was : opleiding voor de vissers, premies eerst om de uitstervende bedrijvigheden te remmen, daarna om de invoering van de mechanisatie (donkey en hulpmotor) aan te moedigen. Het toenmalige stadsbestuur moet een bovenmenselijke inspanning hebben verricht om eindelijk de regering te overtuigen van de noodzaak over nieuwe en moderne haveninstellingen te beschikken.

Met de middelen en invloed waarover Pastor PYPE beschikte wist hij op zijn gebied baanbrekend werk te verrichten : op sociaal gebied als aalmoezenier van de vissers, organisatie van aangepast visserijonderwijs : zijn initiatief hielp mee om de motorisatie van de vloot mogelijk te maken en op gebied van wetenschappelijk onderzoek, dit laatste in samenwerking met Prof. GILSON.

Wat de nevenbedoelingen ook mogen geweest zijn van Prins Albert — in de rede die hij uitsprak bij de stichting van het werk IBIS had hij het over de vissersbevolking « die de beste elementen levert voor de handelsvloot » en hierbij dacht hij waarschijnlijk aan de bemanningen voor

(105) n.n. *Jaarboek uitgegeven ter gelegenheid van de 50ste. verjaring van de stichting van het koninklijk werk IBIS.* 1956.

(106) Frans BLY. *Onze zeilvischsloepen.* 1920.

de staatsvloot en de kwijnende Belgische zeemacht die op een mislukking dreigde uit te lopen — de weldoende invloed van zijn inspanningen mogen niet over het hoofd gezien worden. Met de ruime middelen waarover hij beschikte wees hij de visserij de weg naar de modernisatie en naar een sociaal programma voor onze vissers.

Dit werk van deze pioniers opende de weg voor de grote opbloei die de zeevisserij, vooral te Oostende, tussen de twee wereldoorlogen heeft gekend.

Hoe traag deze ook zou verlopen zijn, heeft de eerste wereldoorlog de ontwikkeling plots geremd. Maar wanneer veel moet afgebroken worden om veel te kunnen verbeteren, heeft de afbraak die deze jorlog aan ons bedrijf heeft veroorzaakt het mogelijk gemaakt om van de wederopbouw een aanpassing aan het nieuwe te maken.

BIJLAGEN

Tabel I

VISSERSVLOOT / NOORDZEE

DUITSLAND : (enkel grote vaartuigen)

1900	stoom :	130	zeil :	428
1906		181		414
1907		208		442

ENGELAND & WALES : (kleine zeil- en roeiboten niet inbegrepen)

	MEER DAN 15 TON		BENEDEN 15 TON	
	zeil	stoom	zeil	stoom
1891	—	459	—	—
1893	3.272	562	4.101	0
1898	—	1.000	—	—
1900	1.935	1.241	3.949	10
1901	1.793	1.300	3.862	9
1905	1.762	1.521	4.273	19
1906	—	2.200	—	—

SCHOTLAND :

	stoomtreilers	stoomvissers	zeil- en roeiboten
1886/1890	42	0	14.490
1891/1895	103	43	13.477
1896/1900	163	53	11.340
1901	256	97	10.848
1902	280	156	10.572
9103	274	545	9.735

N.B. veel kleine, houten stoomvissers in Engeland : van 15 tot 25 T. met vermogen van 10-15, zelfs van 6 p.k. (11)

DENEMARKEN

	stoomvissers	kotters	gedekte	kleine
1900	3	24	88	1.044
1901	1	23	95	1.021
1902	0	24	103	1.015
1903	0	31	112	989
1905	0	31 (a)	116 (b)	1.090 (c)

a. : alle met motor — b. : 88 met motor — c. : 156 met motor

NEDERLAND (enkel de grote vaartuigen)

	<i>stoomvisserij</i>	<i>kielboten</i>	<i>bommen</i>
1893	1	286	312
1895	1	299	319
1898	13	362	320
1901	37	417	290
1906	117	566 (a)	216

a. : hiervan 3 met motor

NOORWEGEN : (enkel de gedekte vaartuigen)

1906 : stoom : 176, met motor : 647, enkel zeil : grote : 2.355 - kleine : 1.398

FRANKRIJK

stoomtreilers :	1902	4	
	1904	12	
	1906	16	+ 157 stoomvissers
	1907	44	(waarvan Boulogne : 33, Fécamp : 6)

In 1907 waren er te Boulogne 50 kleine stoom- en 7 motorboten
70 grote stoom- en 1 motorboten

Tabel II

WAARDE VAN DE VANGSTEN VERKOCHT IN DE VISMIJN
VAN OOSTENDE (verse vis)

<i>jaar</i>	<i>totale waarde</i>	<i>waarde door stoomboten aangebracht</i>	<i>aantal vaartuigen :</i> <i>grote stoomtreilers zeilsloepen</i>	
1881	2.986.000 fr.	— fr.	166	0
1884	?	90.896	196	2
1885	4.317.000	226.826	210	9
1886	?	459.252	209	9
1887	?	340.000	211	7
1888	?	?	219	7
1889	?	569.516	213	7
1890	3.749.000	?	205	6
1891	?	?	208	7
1892	?	633.100	196	7
1893	?	695.300	193	7
1894	?	835.500	181	10
1895	3.389.000	945.777	180	11
1896	?	1.107.027	180	14
1897	?	1.237.104	170	14
1898	?	1.645.269	168	22
1899	?	1.944.269	159	21
1900	?	2.324.636	168	26
1901	4.542.000	2.302.175	177	24
1902	4.802.000	2.250.922	181	22
1903	4.823.000	2.206.627	179	21
1904	4.561.000	2.235.218	172	22
1905	4.754.000	2.305.181	170	23
1906	4.889.000	2.477.732	164	23
1907	?	2.577.598	169	23
1908	?	?	?	?
1909	(7) 4.488.000	2.539.516	?	?
1910	(7) 4.396.000	2.582.868	?	?