

DE VISSCHERIJ EN DE VISCHHANDEL TE ZEEBRUGGE.

Door Antoine LAENEN,

Reeder, lid van den Hoogeren Zeevisscherijraad.

In een belangwekkend werk « Enquête sur la Pêche maritime en Belgique », schreef de Heer Karel De Zuttere, in 1914 : « Etre propriétaire de sa barque est le rêve du pêcheur flamand ». Deze droom werd reeds 20 jaar later volkomen verwezenlijkt. Na den oorlog, telde Heyst-Zeebrugge 59 sloepen. De reeders bestatigden toen dat een degelijke uitbating bijna onmogelijk werd en dat de toekomst der vischerij uitsluitend afhing van den stuurman-reeder. Een oude firma te Heyst vond er een stelsel op na om de sloepen te verkoopen aan den stuurman, mits afbetaling van den verkoopprijs door afkortingen op iedere vangst. Dit stelsel had den besten uitslag; de reeder kwam terug in het bezit van zijn kapitaal en de visscher verdubbelde zijn werkracht; hij werd spaarzaam en in korten tijd was hij eigenaar zijner sloep. De heer Debra was de baanbreker.

In Blankenberghe bestonden verscheidene reederijen, maar zij pasten dit stelsel niet toe; zoo zag men de eene na de andere verdwijnen, waaronder de belangrijke firma D'Hondt, welke vóór den oorlog 45 sloepen telde. Dit beduidde een snel verval dier haven. In 1930 wilde er de laatste reederij het stelsel Debra toepassen, docht te laat. De krisjaren braken aan en de poging liep schipbreuk. Door bovenmensche-lijke krachtinspanning gelukte de reederij erin zich te redden, maar zij was verplicht naar Zeebrugge te verhuizen en kwam aldus de vloot dezer haven met twaalf eenheden vermeerderen.

Het ontstaan van twee maatschappijen voor het verleen van krediet aan de visschers bevorderde in groote maat de uitbreiding der vloot van Zeebrugge. Het werd een wedloop voor hen die den visscher het meest geld konden verschaffen. De jaren 1927, 1928, 1929 waren goudjaren tengevolge van den buitengewonen mêeslag der sprot- en haringvisscherijen. Overal werden nieuwe sloepen besteld; de scheepswerven waren overstelpt met bestellingen. Weldra nochtans zou dit zijn bitteren nasmaak doen gelden.

In 1930-31 en de daarop volgende jaren, verminderde de sprot- en haringvangst en, in 1932, werd zij onwinstgevend. De contingentteering bestond nog niet. Holland, Denemarken en Duitschland overs*elpten onze markten met vreemde visch, de prijzen daalden geweldig. De meeste visschers hadden hunne sloepen aangekocht met hooge kredieten en hadden zware bankintresten te betalen, daar velen maar een onbeduidend kapitaal voor eigen rekening in hun vaartuigen van somwijlen een millioen frank waarde geplaatst hadden.

De scheepsbouwer gaf gemak van betalling; de motorleveraars stelden zich tevreden met afkortingen naar gelang van de vangst; de bank of de kredietmaatschappij gaf een ernstig voorschot. Kortom, de visscher stak zich in zware schulden, zonder zich rekenschap te geven van de mogelijkheid van de magere jaren, die weldra zouden volgen. Daarbij kwamen de betaling van een zware verzekeringspremie en, last not least, de verplichte ongevalverzekering der scheepslieden.

Gebukt onder al die lasten en het feit dat de visch zich van onze kusten verwijderde, en tengevolge der geweldige pufvisscherij, kon de visscherij anders niets dan aan het kwijnen gaan. Dit geschiedde dan ook met zulk een tempo dat, indien er in 1932 niet ernstig ingegrepen geweest ware, de Belgische visscherij tot een volstrekten en zekeren ondergang gedoemd was. De Hoogere Raad der Visscherij waakte nochtans en wist het Ministerie van Zeewezen te overhalen tot het invoeren der contingentteering; de Heer Verschelde was dag en nacht op de bres voor de belangen der visscherij en schoot er zijn rust en gezondheid bij in. Hier weze hem daarvoor onzen besten dank gezegd.

De Oostendsche visschers, wier sloep groote tonnemaat en zware motorkracht bevatte, en die niet zooals zooveel anderen failliet verklaard werden, gingen weldra een nieuw tijdperk van voorspoed in. Te Nieuwpoort en te Blankenberghe bleef de toestand onveranderd. Te Zeebrugge, waar het grootste schip, tot vóór enkele maanden, slechts een motor van 120 HP. bezat, werd er hardnekkig gekampt. De visscher, over het algemeen, deed eer aan zijn verplichtingen. De taaie wilskracht der Heystsche visschers, evengroot als deze der Pannenaars, gesteund door hunne uitmuntende vakkennis zou zegevieren, dank zij de volgende factoren : merkelijke prijsvermeerdering der visch, grootere aanbrenghsten, tengevolge van de methodische vervanging van kleine en verouderde

motoren door nieuwe en krachtiger, delging der bestaande schulden wegens aankoop der sloepen, teruggave door den Staat van een zeker percent der verzekeringpremies en bijzonderlijk de technische verbetering der haveninstelling.

Dank zij de bemoeiingen van de Ministers Anseele, Baels en Sap, dank zij de onverpoosde werking der heeren Burgemeester van Hoestenberghen en P. Vandamme, dank zij het volhoudend propagandawerk van het Brugsche Handelsblad, bekwam Zeebrugge opeenvolgende en aanzienlijke uitbreidingen zijner visschershaven. Een prachtige en zeer praktische vischmijn werd gebouwd en de verkoop der domeingronden deed als bij tooverslag, in enkele maanden, een belangrijk complex nijverheidsgebouwen uit den grond zijzen.

Het volstaat echter niet steeds beroep te doen op de openbare besturen en de Regeering; het past ook niet alle krachtingspanningen aan de stoere visschers alleen over te laten, de Brugsche bevolking zoo fier over de bekomen uitslagen, maar waaronder men slechts één reeder telt, dient zich krachtadig in te spannen voor den stoffelijken vooruitgang der visschershaven, die zij de « hare » noemt. Herinneren wij den wensch uitgesproken door den Heer Gouverneur Baels op het banket te Zeebrugge, in 1935, ter gelegenheid der inhuldiging van de nieuwe vischmijn: « Een visschershaven komt niet tot stand door de gelden der Openbare Machten, maar weet het wel, Mijneheeren, door het bloed van den zeeman. Het is niet voldoende vrome wenschen te uiten, er moet gehandeld worden. De Brugsche bevolking moet haar geldelijk bezit ten dienste dezer zaak weten te benuttigen. Dan eerst zal er een bloeiende vischnijverheid ontstaan en zal Brugge, in de allereerste plaats de vruchten ervan plukken. » Deze doordachte woorden zijn maar al te waar. Er ligt voor Zeebrugge een schitterende toekomst in het verschiet, maar veel moet er nog veranderd en verbeterd worden. Te Brugge moet men eraan denken kapitalen in de groote nationale nijverheid der zeevisscherij aan te wenden. Zeebrugge heeft behoefte aan een grootere, sterkere en meer moderne vloot. Bestaande reederijen moeten ondersteund en nieuwe hoeven geschapen te worden.

Te Zeebrugge moet een wezenlijke markt ontstaan, door ruimer en aanvoer van visch, bijzonderlijk van groote rondvisch die er thans volledig ontbreekt. Dit zou overigens een gelegenheid zijn om alle misstanden te keer te gaan die, ten gevolge van de contingenteering, hier en daar schijnen op te rijzen.

Vergunninghouders, die over veel macht beschikken, kunnen zich geneigd gevoelen om hun wil aan visschers en vischverkoopers op te dringen en zodoende deze van de markt te verjagen. Het vergunningstelsel, ingevoerd om aan voorbijgaande krisistoestanden weerstand te bieden, schijnt een definitief karakter aan te nemen en bedreigt den vrijen handel, daar feitelijk eenige families het monopolium van uitvoer in handen krijgen. Dit stelsel dient onverwijld veranderd te worden.

De volgende sprekende cijfers zullen de levenskracht van Zeebrugge bewijzen :

<i>Jaar</i>	<i>Vaartuigen</i>	<i>Opbrengst</i>
1930	94	fr. 10,097,929.50
1931	102	8,416,353.10
1932	109	7,576,400.25
1933	110	10,963,965.15
1934	110	13,655,018.00
1935	119	16,277,225.40
1936	125 tot einde Juni	10,407,873.35

Als men nagaat dat de hedendaagsche waarde der Zeebrugsche vloot mag geschat worden op 22 millioen franken en dat de opbrengst der zes eerste maanden 10 millioen franken bedraagt, bestatigen wij dat het geplaatste kapitaal een bruto opbrengst van bijna 100 % verschaft.

Zeebrugge heeft bewezen wat het kan; het wenscht zijn bloei verder op te gaan en daarom vragen wij :

1. — De uitbreiding der haven en der vischmijn.
2. — De afschaffing der pufvisscherij.
3. — Een streng politietoezicht op de haven en de mijn.
4. — De stichting van een reedersbond met degelijke leiding.
5. — De inrichting van een officieelen afslagdienst door de stad Brugge.
6. — De moderniseering der vloot, met behulp van versche en bijzonderlijk Brugsche kapitalen.
7. — De uittroeiing der bestaande misstanden ter vischmijn.
8. — Een beter stelsel van verdeeling der vergunningen, derwijze dat de reeder ook ervan geniete.

Mogen deze wenschen ten spoedigste verwezenlijkt worden; dan kan de Zeebrugsche visschersbevolking, onder het teeken van het kruis dat zijn haven beschermt, met kalm gemoed den grooten zeeweg opvaren.