

ECONOMISCHE GROEI, MODERNISERING EN DE OPKOMST VAN VAKVERENIGINGEN IN EEN TRADITIONELE BEDRIJFSTAK: DE NEDERLANDSE NOORDZEEHARINGVISSERIJ 1850-1910.

(1) INLEIDING

In dit artikel zullen we ingaan op de economische ontwikkelingen in de nederlandse Noordzeeharingvisserij in de periode 1850-1910. Aan deze periode is door sociale en economische historici relatief veel aandacht besteed. Daarbij had men vooral oog voor de industrialisatie van Nederland. Bij de bestudering hiervan heeft men vele vragen opgeworpen: wanneer vond de industrialisatie plaats, in welke bedrijfstakken eerst enzovoort (1). De laatste jaren heeft men met name willen verklaren waarom de industrialisatie in Nederland zo laat optrad in verhouding tot het buitenland (2). Achter veel van dit soort onderzoek zit impliciet de vooronderstelling dat de overgang van preïndustriële naar industriële samenleving de belangrijkste transformatie is die een maatschappij op economisch (en sociaal) gebied kan doormaken. Tegen deze visie is onlangs verzet gerezen. Enerzijds heeft men ingebracht dat een dergelijke benadering de dynamiek van de preïndustriële samenleving onrecht aandoet (3), anderzijds kan men zich voorstellen dat de aandacht tamelijk eenzijdig gericht wordt op bedrijfstakken die deze industriële transformatie wel doormaakten. Zo is aan de nederlandse visserij weinig aandacht besteed, terwijl daar in de te bespreken periode op technisch gebied veel veranderde. Bij het samenstellen van een bibliografie over de geschiedenis van de nederlandse scheepvaart verzuchtten de samenstellers: „..... over de geschiedenis van de nederlandse zeevisserij in de negentiende eeuw bestaat helaas geen overzichtswerk” (4).

Uiteraard is de geringe omvang van de bedrijfstak hier mededebat aan: in de periode dat men in de visserij vernieuwingen en expansie kon waarnemen, vonden dezelfde ontwikkelingen op grotere schaal plaats in andere bedrijfstakken (5). Toch lijkt een onderzoek van een dergelijke bedrijfstak mij voor onze kennis van de sociale en economische geschiedenis nuttig. Ten eerste was de haringvisserij in bepaalde plaatsen zeer belangrijk: in plaatsen als Vlaardingen en Scheveningen was het wel en wee van het grootste deel van de bevolking direct verbonden met de uitkomsten van de visserij (6). Ten tweede is een dergelijke studie mogelijk een ondersteuning voor de conclusie van R.T. Griffiths dat men industrialisatie en economische groei niet te

gemakkelijk als onderling verwisselbare synoniemen moet beschouwen. Hij komt voor de periode 1830-1850 tot de conclusie dat deze door veel auteurs ten onrechte als een periode van stagnatie is gezien: er was weliswaar weinig te bemerken van industrialisatie, maar een aantal bedrijfstakken bleek in staat volgens de traditionele methoden economische groei tot stand te brengen (7). In de haringvisserij ziet men in de periode 1850-1910 geen industrialisatie tot stand komen: gezien de aard van het bedrijf kan dat ook moeilijk (8). Wel ziet men technische vernieuwingen en economische groei. Hierna zal ik ingaan op de bloei die in deze periode optrad in de haringvisserij, een bloei die tot stand gebracht werd volgens tamelijk traditionele methoden. Naast een verklaring van deze economische opbloei zullen wij kort ingaan op de werkomstandigheden, de levensstandaard van vissers en de opkomst van vakverenigingen.

Dit artikel is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk twee zullen wij de keuze van de bedrijfstak en de periode nader motiveren. In hoofdstuk drie zullen wij een overzicht geven van de economische ontwikkeling van de haringvisserij. Hierbij zullen wij een vergelijking maken met de ontwikkeling in een aantal andere bedrijfstakken. In hoofdstuk vier komen de verklaringen voor deze bloei aan de orde. Hoofdstuk vijf is gewijd aan de arbeidsomstandigheden en de levensstandaard van de vissers. Tot slot wordt ingegaan op de opkomst van vakverenigingen, die in deze bedrijfstak overigens weinig aanhang kregen.

(2) DE KEUZE VAN BEDRIJFSTAK EN PERIODE

In dit hoofdstuk willen we aangeven waarom we van alle takken van de zeevisserij juist de haringvisserij kozen als onderwerp voor ons onderzoek (9). Kortweg komt het er op neer dat de beugvaart en de schrobnetvisserij in financieel opzicht (niet qua werkgelegenheid) in deze periode steeds onbelangrijker werden in verhouding tot de haringvisserij. Bovendien zien we in deze takken geen bloei optreden door allerlei vernieuwingen. Achtereenvolgens zullen we kort ingaan op het belang van de beugvaart (10) en de schrobnetvisserij (11) in vergelijking met de haringvisserij.

De beugvisserij werd rond 1910 niet meer uitgeoefend (12). De vissoorten die vroeger met de beug werden gevangen, werden toen gevangen met het trawl-net; de trawlvisserij was door technische vernieuwingen na 1909 lonend geworden (13). Van voor deze tijd zijn er diverse gegevens die er op wijzen dat deze

vorm van wintervisserij al in de negentiende eeuw nauwelijks winstgevend was. Voor de periode 1844–1853 weten we hoeveel schepen ter beugvaart gingen. Ter vergelijking geen we in de onderstaande tabel het aantal schepen dat in die periode uitvoer voor de zoutharing- en steurharingvisserij:

jaren	beugvaart	zoutharing visserij	steurharing visserij
1844	41	126	89
45	36	127	89
46	38	116	94
47	39	115	96
48	30	112	96
49	35	110	98
1850	32	102	102
51	26	97	111
52	38	94	117
53	35	93	118

tabel 1: aantal schepen dat uitvoer voor beugvaart, zoutharing-visserij en steurharingvisserij, 1844–1853 (14).

We zien dus dat het aantal schepen dat uitvoer voor de beugvaart zeer bescheiden is in vergelijking met het aantal schepen dat de haringvisserij uitoefende. Op zich bieden deze cijfers ons niet voldoende materiaal om een conclusie op te baseren, maar gelukkig beschikken we voor de periode 1864–1870 over gegevens over de waarde van de door bomschuiten gevangen verse vis: hieruit blijkt dat de versharingvisserij (met uit Scheveningen afkomstige bomschuiten) in de periode 1866–1870 gemiddeld vijftig (!) maal zoveel opbracht (15). Na 1870 stopte men in Scheveningen met de beugvisserij. Bij wijze van proef voeren in 1872 en 1881 nog wel schepen uit ter beugvaart, maar het succes was van voorbijgaande aard (16). De schrijver van een bekend werk over de geschiedenis van Scheveningen, J.C. Vermaas, besluit zijn verhaal over de beugvisserij met de volgende veelbetekenende zin:

„Dat in de laatste jaren met de beugvisserij geen goede zaken zijn te doen bewijzen ons Pernis en Zwartewaal, die oudtijds uitsluitend door de beugvisserij bloeiden en wier vloot, vroeger van veel betekenis, nu nog maar enkele schepen telt” (17).

Ook uit de Maassteden hebben we enige gegevens: uit het archief van de rederij W. Janzen te Maassluis blijkt dat al aan het einde van de jaren 1880 de klad zat in de wintervisserij, na het seizoen 1890/1 stopte de rederij er helemaal mee (18).

Verder is in de jaarverslagen van het College voor de Zeevisserijen (19) duidelijk te zien dat slechts weinig schepen deelnamen aan de wintervaart. Het hoogste getal dat we voor de beugvaart tegenkwamen was 26 (rond 1900): de totale vissersvloot bestond toen uit ruim 450 schepen. Over de beugvisserij is men in de bronnen over het algemeen pessimistisch.

Concluderend kunnen we opmerken dat de beugvisserij geen voldoende aanvulling vormde op de haringvisserij, zodat de zeevisserij voor de meeste vissers seizoenarbeid was: na afloop van de „teelt” kon men niet eenvoudigweg in een andere tak van visserij gaan werken. Er zijn wel pogingen gedaan om de wintervisserij lonend te maken (bijvoorbeeld door de Vlaardingse reder Hoogendijk) maar de wintervisserij werd pas goed lonend na 1900 met de invoering van het trawlnet (20).

Over de tweede vorm van wintervisserij die we in dit hoofdstuk willen bespreken bestaan met name voor Scheveningen tamelijk veel gegevens. De schrobnetvisserij (met bomschepen) was rond 1850 in Scheveningen zeer belangrijk, er werd meer besomd dan bij de versharingvisserij. Dit bleef zo tot 1864 toen de besommingen van de haringvisserij stegen, vooral omdat men aan boord van de bomschepen steeds meer haring ging kaken. Uit de beschikbare gegevens hebben we voor een aantal peiljaren een vergelijking kunnen maken tussen de besommingen van de schrobnetvisserij en de besommingen van de haringvisserij met uit Scheveningen afkomstige bomschuiten. Een deel van deze gegevens is verwerkt in tabel 2.

jaren	besomming in guldens	haringvisserij index (1852 = 100)	schrobnetvisserij	
			besomming in guldens	index (1852 = 100)
1852	130.000	100	166.530	100
1853	218.000	168	264.132	159
1871	677.000	521	360.000	216
1872	800.000	615	344.000	207
1881	1.407.000	1082	259.872	156
1882	1.700.000	1308	232.315	140
1889	1.587.000	1220	158.664	95
1890	2.123.000	1633	168.359	101

tabel 2: totale besomming van haringvisserij en schrobnetvisserij met bomschuiten afkomstig uit Scheveningen, enkele peiljaren 1851-1891 (21).

Wanneer we bovendien de besomming per schip berekenen (dit was mogelijk voor de periode 1891-1900) dan blijkt dat de bij de haringvisserij betrokken bomschuiten en kielschepen respectievelijk 9 en 14 maal zoveel besomden (gemiddeld per schip) als de bij de schrobnetvisserij ingeschakelde bomschuiten. Het beel dat uit de cijfers naar voren komt is duidelijk: de schrobnetvisserij werd in vergelijking met de haringvisserij steeds minder belangrijk. Uit de cijfers blijkt echter ook dat van de vissers die deelnamen aan de haringvisserij ruim driekwart uitvoer voor de schrobnetvisserij: met andere woorden, vanuit de vissers bekeken was de schrobnetvisserij zeer belangrijk omdat deze hen voor werkloosheid gedurende de winter behoedde. Om dit (tijdelijk) onbelangrijker worden van de schrobnetvisserij te verklaren moeten we niet alleen naar deze tak, maar naar de hele zeevisserij kijken. Rond 1850 was de zeevisserij een kwijnende bedrijfstak. Door allerlei nog te bespreken oorzaken is de haringvisserij weer tot bloei gekomen. Bij de schrobnetvisserij trad in deze periode geen vergelijkbare ontwikkeling op: de besommingen liepen zelfs terug. Door de spectaculaire groei die bij de haringvisserij optrad werd de schrobnetvisserij relatief steeds minder belangrijk. De gang van zaken in de schrobnetvisserij is trouwens symptomatisch voor de achterlijkheid van de nederlandse zeevisserij in vergelijking met Engeland en Frankrijk. In de jaren 1890 werd de trawlvisserij door Engeland, België en Duitsland al op grote schaal uitgeoefend met stoomtrawlers (22).

Na 1900 ging het beter met de trawlvisserij van Nederland en wel om de volgende redenen: (1) door de invoering van de stoommachine (voor voortstuwing) konden de zware netten beter gehanteerd worden; men kon nu ook grotere netten gebruiken, bovendien kon er nu bij windstil weer ook gevisst worden; (2) Door de invoering van het treilnet; bij dit net ontbrak de zware boom om het net open te houden; men bracht aan weerszijden van de netopening planken aan, die bij het slepen, door de druk van het water, zijwaarts uitscheerden en zo het net openhielden (23); (3) door de verbetering van het transport en de koeltechnieken: verse zeevis is namelijk slechts 12 tot 14 dagen houdbaar.

Met name na 1910 is deze tak van zeevisserij de belangrijkste geworden. De voordelen ervan zijn duidelijk: men is niet langer aan een bepaald seizoen of een bepaalde vissoort gebonden. Het risico van overbevissing is echter wel groter (24). In het bovenstaande is ons inziens voldoende aangetoond, dat de haringvisserij het accent dat daarop in dit artikel wordt gelegd, ten volle verdiend: die was immers in

deze periode de grootste bron van inkomsten en er waren meer vissers bij betrokken dan bij de andere takken van de zeevisserij.

Wat de periodisering betreft, we hebben de periode 1850-1910 gekozen omdat we in deze periode een drietal belangrijke ontwikkelingen hebben kunnen volgen: (1) de gevolgen van veranderingen in het economisch beleid; in deze periode ging de overheid een ander, meer door liberale ideeën geïnspireerd beleid voeren; met name de Visserijwet van 1857, die hierna besproken zal worden, was hiervan een uiting; (2) in deze periode werden verschillende belangrijke technische vernieuwingen ingevoerd; (3) In dit tijdvak zien we het begin van vakorganisatie. Daarnaast is de periode bij uitstek interessant omdat een bedrijfstak die in de gouden eeuw zeer belangrijk was en daarna, door verschillende oorzaken in verval raakte, opnieuw een tamelijk bloeiende branche werd. Hiermee is het eindjaar van dit artikel, 1910, nog niet voldoende verantwoord. Rond 1910/1920 veranderde de visserij, met name door technische vernieuwingen sterk. In plaats van verschillende seizoengebonden soorten visserij kwam één vorm van zeevisserij: de trawlvisserij, die te beschouwen is als een verbeterde vorm van de schrobnetvisserij. Deze niet seizoengebonden vorm van visserij bracht niet alleen haring, maar allerlei soorten vis aan. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze beide karakteristieken nauw met elkaar samenhangen (hierna komen we erop terug). De trawlvisserij is dus slechts zeer moeilijk met de haringvisserij te vergelijken. Hiervoor zou een onderzoek nodig zijn dat de omvang van een onderzoek als aan dit artikel ten grondslag ligt verre te boven gaat.

(3) ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DE HARINGVISSERIJ 1850 - 1910

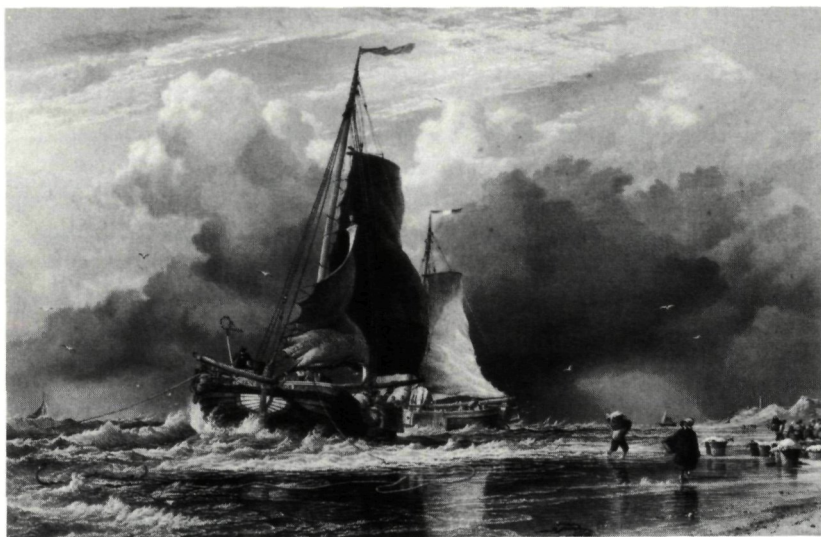
Om de ontwikkelingen in een duidelijk perspectief te plaatsen geven we eerst een korte schets van de haringvisserij rond 1850. De haringvisserij bestond toen uit twee strikt van elkaar gescheiden vormen: de zoutharingvisserij en de versharingvisserij (ook wel de steurharingvisserij genoemd). De verschillen tussen deze twee bedrijfstakken zijn grotendeels terug te voeren op geografische oorzaken. De zoutharingvisserij werd van juni tot en met november uitgeoefend met kielschepen (haringbuizen en hoekers), voornamelijk afkomstig uit de Maassteden Vlaardingen en Maassluis. De haring werd aan boord geakaat en voorlopig gezouten in tonnen verpakt; dit produkt noemen we pekelharing. De versharingvisserij werd uitgeoefend met

zogenaamde bomschepen (platbodemschepen) afkomstig uit de dorpen van de „Zijde”, dat wil zeggen de plaatsen langs de Noordzeekust; de belangrijkste hiervan waren Scheveningen, Katwijk en Noordwijk. In tegenstelling tot de Maassteden bezaten deze dorpen geen haven; daarom bediende men zich van bomschepen die op het strand getrokken konden worden. Deze bomschepen waren minder goede zeilers dan de kielschepen. Daarom konden zij niet zo ver noordelijk vissen als de haringbuizen en de hoekers. Omdat men in juni bij de noordelijkste punt van de Shetlandeilanden op haring begon te vissen en dan verder naar het zuiden afzakte (25), betekende dit dat de bomschepen pas later in het seizoen konden uitvaren voor de haringvangst, namelijk pas eind augustus. De haring werd aan boord van de bomschuiten niet geakaat, dit was bij de wet verboden, maar licht gezouten en in het ruim gestort. Deze bewerking noemt men steuren. Aan land werd deze steurharing gerookt; het produkt dat dan ontstaat noemen we bokking. De pekelharing en de bokking werden voor een belangrijk deel geëxporteerd. Naast de verschillen vertoonden de beide soorten haringvisserij een aantal overeenkomsten. Zo was de methode van haring vangen dezelfde: men viste met zogenaamde drijfnetten. Dit was naar het schijnt een nederlandse vinding uit het begin van de vijftiende eeuw (26). Het drijfnet bestond uit een aantal netten die samen de vleet vormden. Deze kon in totaal vier kilometer lang zijn. De vleet werd als een soort gordijn in zee gespannen. De haring zwom tegen het gordijn en bleef in de mazen van het net hangen. De ondermaatse, dat wil zeggen te jonge vis, ontsnapte (zwom door de mazen van het net).

Beide takken van visserij waren als volgt georganiseerd: de schepen waren eigendom van reders. De vissers traden bij hen in dienst, niet tegen een vast loon, maar tegen een deel van de vangst en een aantal emolumenten. Deze opbrengst, dat wil zeggen de geldelijke opbrengst van de vangst, wanneer deze op de afslag geveild of anderzins te gelde gemaakt was, duidt men in de visserij meestal aan met de term besomming. Het deel dat de visser van de opbrengst kreeg hing af van de functie die hij aan boord vervuld had. Het kleinbedrijf overheerste: de meeste reders bezaten slechts één à twee schepen (27). De visserij rendeerde rond 1850, evenals de voorgaande jaren slecht: er werden steeds meer schepen uit de vaart genomen en steeds meer kapitaal werd teruggetrokken uit deze bedrijfstak (28). Dit was geen internationaal waarneembaar verschijnsel, de engelse visserij rendeerde goed (29).

De wetgeving op het gebied van de visserij is door de historicus I.J. Brugmans gekarakteriseerd als mercantilistisch (30): bij de Visserijwet van 1818 waren allerlei aspecten van het bedrijf gereguleerd. Vast stond onder andere wanneer men mocht uitvaren, welke netten men moest gebruiken, wie haring mocht kaken enzovoort. Aangezien de haringvisserij rond 1850 slecht rendeerde verleende de overheid financiële steun. Vanaf 1850 werd dit premiestelsel echter afgebouwd: in verband met de grote staatsschuld was de wens om te bezuinigen in het parlement zeer sterk. Men wilde niet langer premies en subsidies betalen terwijl het effect ervan gering was: ondanks de financiële steun die de schatkist jaarlijks 200.000 gulden kostte bleef de haringvisserij achteruit gaan. Bovendien werd het overheidsbeleid na 1850 meer geïnspireerd door liberale ideeën en daarin paste de Visserijwet van 1818 slecht. De Visserijwet van 1857, waarbij praktisch alle genoemde bepalingen vervielen, is geheel te zien als uitvloeisel van dit veranderde beleid (31).

Na deze schets van de haringvisserij rond 1850, willen we ingaan op de economische geschiedenis van de zestig jaren daarna. Wanneer we letten op de lange conjunctuurgolven is deze periode als volgt in te delen: van 1850 tot 1875 is er een duidelijke hausse waarneembaar, de jaren 1875 tot 1895 vormen een periode van laagconjunctuur, na 1895 kunnen we opnieuw spreken van een hausse (32). De beschouwing over de economische ontwikkelingen is op dezelfde wijze in drie perioden onderverdeeld.



Scheveningse bomschuit

In de periode 1850-1875 is op het gebied van de bedrijfsuitoefening een drietal vernieuwingen te constateren; men ging over op nieuwe netten en andere scheepstypen: bovendien begon men aan boord van bomschuiten haring te kaken (bij de Visserijwet van 1857 was dit toegestaan). We zullen achtereenvolgens iets dieper ingaan op elk van deze vernieuwingen.

Een belangrijke verbetering was het vervangen van hennepnetten door katoenen netten. Op dit gebied liep de nederlandse visserij achter bij de engelse en de franse concurenten (33). In september 1861 werd in Amsterdam in het Paleis voor Volksvlijt de eerste internationale visserijtentoonstelling gehouden. Doel van de tentoonstelling was om het nederlandse visserijbedrijf bekend te maken met allerlei nieuwe vindingen en methoden uit het buitenland (34), waarbij we vooral aan Engeland moeten denken. De scheveningse reder A.E. Maas ging als eerste in Nederland proeven nemen met katoenen netten. Na een aantal mislukkingen had hij rond 1860 succes. De katoenen netten hadden naast hun lagere prijs en langere levensduur het voordeel dat ze lichter waren. Doordat de netten lichter waren kon men meer netten meenemen, zodat men met één schip meer vis kon vangen. Dit betekent dat deze technische vinding kostenbesparing met produktievergroting cobineerde. Via een aantal schattingen en berekeningen zijn we tot de conclusie gekomen dat men met deze netten gemiddeld 40 procent meer vis kon vangen dan met de oude hennepnetten (35). Vanwege deze voordelen is het niet verbazend dat het gebruik van katoenen netten in enkele jaren algemeen was, zowel bij de kielschepen als bij de bomschuiten.

Bij de kielschepen was aan het gebruik van katoenen netten wel een nadeel verbonden. De hoekers en de buizen gebruikten de vleet bij het vissen als tegenwicht. Omdat de katoenen netten lichter waren fungeerden ze niet goed genoeg als anker: er bestond het gevaar dat de schepen bij sterke stroming over de vleet getrokken werden, wat veel schade veroorzaakte aan de netten. Opnieuw was het de scheveningse reder Maas, die met een oplossing kwam: in 1865 zag hij op de visserijtentoonstelling van Boulogne-sur-Mer een kielschip dat hem geschikt leek. Het was een Franse „lougre”, een licht schip waarop de wind weinig vat had wanneer het zeil gestreken was bij het vissen (36). Belangrijk was bovendien dat de logger, zoals de nederlandse naam ging luiden, een snellere zeiler was dan de totdantoe gebruikte kielschepen. Aan het begin van het seizoen, wanneer de haring veel geld opbracht, was het voordelig om de vangst zo snel mogelijk ter

markt te kunnen brengen. Maas kocht een logger en in 1865 kwam dit schip aan in Vlaardingen (Scheveningen had immers geen haven). Hij noemde het schip Scheveningen. Met veel moeite kon hij een bemanning voor het schip vinden; de vissers moesten niets hebben van de nieuwigheid. De resultaten die in de eerste teelt met de Scheveningen behaald werden overtroffen alle verwachtingen: door de grotere vleet die het schip kon meenemen en door zijn hogere snelheid, zorgde het schip voor een vier keer zo hoge besomming als de vlaardingse vishoekers en haringbuizen (37). Ook uit de snelle invoering van de logger blijkt hoe rendabel dit scheepstype was:

jaren	hoekers	sloepen	loggers en kotters (38)	procent	totaal
1867 - 1870	78		24	24	102
1871 - 1875	26	12	74	66	112
1876 - 1880	6	10	106	95	112
1881 - 1885	2	8	148	94	158

tabel 3 : aantallen kielschepen 1867—1885 (39)

Via een aantal berekeningen hebben we kunnen schatten dat men met loggers en kotters in verhouding tot de hoekers en de buizen twee tot twee-en-half maal zoveel haring kon vangen (40). Op zich is dit gegeven onvoldoende zolang we niets weten over de prijzen van loggers, hoekers en buizen; de zeer snelle invoering van de nieuwe scheepstypen maakt echter voldoende duidelijk dat aan het gebruik van deze loggers en ook kotters vele voordelen verbonden waren. Met de invoering van de nieuwe netten en de nieuwe scheepstypen was een belangrijke bijdrage geleverd tot de verbetering van de concurrentiepositie van de nederlandse haringvisserij. Het zou echter nog tot 1870/1880 duren voordat de nederlandse haringvisserij opgewassen was tegen de grote concurrent Engeland.

Bij de Visserijwet van 1857 was het ook toegestaan aan boord van bomschepen haring te kaken. Dit betekende een groot voordeel voor de vissers met bomschepen: pekelharing bracht gemiddeld twee maal zoveel op als steurharing. Nu men aan boord van bomschepen ook haring ging kaken kan men deze tak van visserij niet langer steurharingvisserij noemen: in het vervolg zullen we de term haringvisserij met bomschuiten gebruiken. Vooral na 1870 gingen de bomschuiten een steeds groter deel van de vangst aanbrengen als pekelharing, dat weldra het belangrijkste produkt werd. Deze accentverschuiving is duidelijk zichtbaar in de volgende tabel.

de vangst was hier natuurlijk geen sprake. Deze factor was voor een groot deel verantwoordelijk voor de stijging van de besommingen van de haringvisserij met bomschuiten met name in de periode 1871-1875. Een derde en laatste verklaring vormen de investeringen. Uit verschillende bronnen kunnen we afleiden dat gebrek aan kapitaal de groei vertraagde (43). Dit kapitaalgebrek heeft ongetwijfeld te maken met het feit dat tot 1900 het kleinbedrijf overheerste: in 1870 waren er in de haringvisserij slechts vijf maatschappijen werkzaam die meer dan zes schepen bezaten. Het aantal rederijen met een à twee schepen was in de meerderheid (44).

Tot dusverre zijn vooral de vangsten en de modernisering en aan de orde geweest. Hieronder willen we ingaan op de afzet van haring. De haring werd voor een groot deel geëxporteerd. Een probleem dat zich voordoet bij het interpreteren van de exportstatistiek is dat hieruit niet valt af te leiden of de geëxporteerde haring echte hollandse haring was, of schotse haring overgepakt in nederlandse vaten, met andere woorden doorvoer. Het invoeren van buitenlandse haring en overpakken in nederlandse vaten kwam veel voor: dit is te verklaren uit het feit dat de nederlandse haring aanzienlijk duurder was dan de buitenlandse en in het buitenland een goede naam had. Door deze zwendel verloor de nederlandse haring zijn goede naam. Toen de prijs van de nederlandse haring gedaald was tot op het niveau van de schotse haring was de invoer niet langer lonend; deze verdween toen geheel. Rond 1880 was dit proces voltooid (45).

Het pleit voor het inzicht van het College voor de Zeevisserijen dat het deze fouten in de exportstatistiek wilde corrigeren. Daartoe werd elk jaar onderzoek gedaan. Op grond van „gegevens aan de juistheid waarvan niet getwijfeld behoeft te worden” (46) werd elk jaar een statistiek van de werkelijke export gepubliceerd. Deze gegevens zijn voor de periode 1851-1875 samengevat in tabel 5. Daarbij is ook de invoer aangegeven. De ingevoerde haring werd praktisch in zijn geheel doorgevoerd. Deze invoer bleef nog tot in de jaren 1870 van belang. Uit de cijfers blijkt dat de vangst voor meer dan de helft werd geëxporteerd. Met het afschaffen van de protectie brak voor de nederlandse haring een moeilijke tijd aan: er werd op grote schaal haring ingevoerd. Pas toen de prijzen van nederlandse haring aan het internationaal prijsniveau waren aangepast, rond 1880, waren de importen van geen belang meer. Deze aanpassing was mogelijk geworden doordat de concurrentiepositie van de nederlandse haringvisserij versterkt was. Dit was vooral mogelijk door technische vernieuwingen.

jaren	besomming absoluut	pekelharing procent	besomming absoluut	steurharing procent	totaal absoluut	index
1851 - 1855	—	—	254.597	100	254.597	100
1856 - 1860	10.638	2,3	456.283	97,7	466.931	183
1861 - 1865	3.075	0,5	590.384	90,5	593.459	233
1866 - 1870	54.171	7,8	692.617	92,2	696.788	274
1871 - 1875	508.175	45,6	606.094	54,4	1.114.269	438

tabel 4: besommingen van de haringvisserij met bomschepen 1851—1875 (41).

Deze cijfers laten duidelijk uitkomen dat het de reders in deze periode voor de wind is gegaan: de vangsten stegen met 75 à 80 procent. De prijzen voor pekelharing daalden ongeveer 25 procent, terwijl de prijzen voor steurharing nauwelijks daalden. Kortom, zonder investeringen te plegen kon men de financiële opbrengst aanzienlijk vergroten (42). De enige technische vernieuwing die bij de bomschepen werd ingevoerd, het katoenen net, betekende zelfs een kostenbesparing. Dit alles vormde een krachtige stimulans voor uitbreiding van de vloot. In de jaren na 1870 gingen de bomschuiten een aanzienlijke bijdrage leveren aan de totale vangst van pekelharing (zie hiervoor grafiek 1). Steurharing werd steeds minder belangrijk, op den duur bestond nog maar 10 procent van de besomming van bomschepen uit de verkoop van steurharing.

De ontwikkeling van de haringvisserij met kielschepen was hiermee vergelijkbaar: ook hier zagen we toename van de produktiviteit bij een tamelijk hoog prijsniveau. Het groeitempo van de produktie lag hier echter aanzienlijk lager. Het resultaat was dat de vloot kielschepen zich minder snel uitbreidde dan de vloot bomschepen. Op het eerste gezicht staan we voor een raadsel, immers in het voorgaande is betoogd dat de loggers belangrijke voordelen hadden op de bomschepen. Hoe moeten we dit lagere groeitempo verklaren? Ten eerste hierdoor dat in 1875 slechts 65 procent van de kielschepen tot de moderne types kan worden gerekend. Pas in het decennium na 1875 zou dit oplopen tot 90 procent. De algemene invoering van moderne schepen zou tot een rendementsvergroting leiden omdat de vangstvergroting, bereikt door de invoering van de nieuwe schepen, de prijsdaling van pekelharing meer dan compenseerde (voor het prijsverloop van pekelharing zie grafiek 2). Daarnaast zijn er van de drie factoren, die de rendementsverhoging van de visserij met bomschuiten veroorzaakten bij de visserij met kielschepen slechts twee werkzaam. Er was een produktiviteitsverbetering, het prijsniveau bleef ook tamelijk hoog (daalde in ieder geval niet evenredig met de opbrengstvergroting), maar van een voordeliger bereiden van

jaren	export van Nederlandse haring (tonnen)	percentage van de vangst	importen
1851 - 1855	17.716	60,5	—
1856 - 1860	12.579	51,4	9.019
1861 - 1865	18.296	56,0	16.106
1866 - 1870	21.126	51,8	12.259
1871 - 1875	58.023	62,6	2.392

tabel 5 : importen en exporten van pekelharing 1851—1875 (47).

Wanneer we tot slot van het gedeelte over de periode 1850-1875 een vergelijking maken met de gang van zaken in andere landen, moeten we constateren dat Engeland een grote voorsprong had op ons land. De invoering van de logger begon daar al rond 1800, het gebruik van dit scheepstype werd in de volgende vijftig jaar algemeen (48). Al in 1865 werd door de Engelsen met een trawl-net gevist. Uit een rapport van een engelse staatscommissie blijkt dat de engelse visserij zich snel uitbreidde (49). De sterkere positie van Engeland constateerden we al eerder bij de importen. Deze import bestond praktisch geheel uit engelse haring. De vernieuwingen op visserijgebied nam Nederland vooral over van Engeland. Hierbij moet echter wel opgemerkt worden dat de nederlandse haringvisserij druk bezig was deze achterstand in te lopen.

Het voorgaande geeelte is noodzakelijkerwijze tamelijk lang geworden, enerzijds omdat allerlei zaken met betrekking tot de uitoefening van het visserijbedrijf verklaard moesten worden, anderzijds omdat allerlei technische vernieuwingen besproken en geanalyseerd dienden te worden. In de periode 1875-1895 veranderde er op technisch gebied weinig. De stoomspil om de netten in te halen deed evenals de gemotoriseerde schepen pas na 1895 zijn intrede. Wel werd in 1878 de eerste stalen logger te Vlaardingen uitgerust, maar de wijde verbreiding ervan dateert ook van na 1895 (50). In onze inleiding hebben wij dit tijdvak een periode van laagconjunctuur genoemd. Daarbij hebben wij, zoals duidelijk zal zijn, gekeken naar de lange golf. Het baissekarakter van deze periode blijkt duidelijk uit de daling van het prijsniveau (zie hiervoor grafiek 2).

Aanvankelijk bleven de haringprijzen op peil, maar vooral na 1880 daalden ze sterker dan de prijzen van de voornaamste voedingsmiddelen. Begin jaren 1890 waren de haringprijzen tot op de helft gedaald (51).

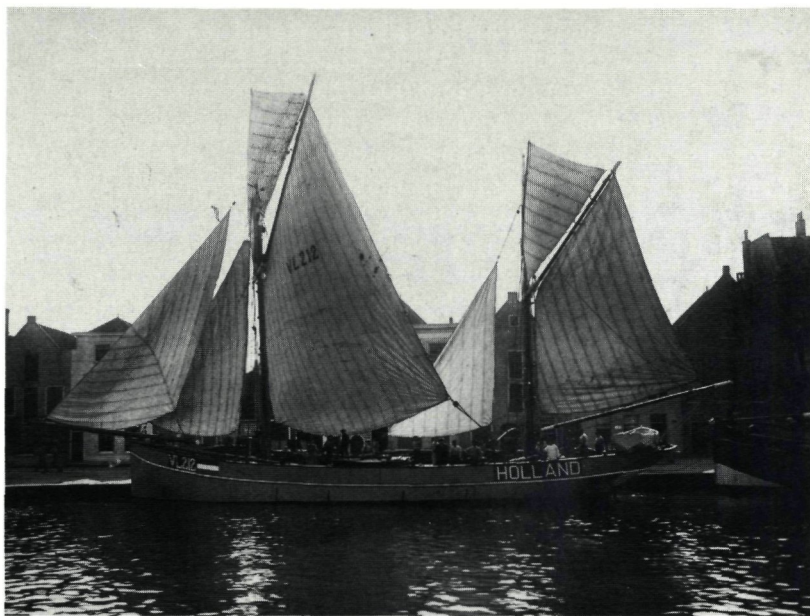
Voor de consument betekende dit dat de haring relatief goedkoop werd: dit leidde tot een grotere consumptie van pekelharing in eigen land. Door de uitbreiding van de vloot en de technische vernieuwingen steeg de vangst van haring sneller dan de vraag op de nederlandse markt. Dit verklaart

waarom, ondanks een sterke stijging van de binnenlandse vraag, tot begin jaren 1890 een steeds groter deel van de vangst geëxporteerd werd (ruim 75 procent in de jaren 1886-1890). Na deze algemene schets van de periode 1875-1895 zullen we achtereenvolgens de gang van zaken bij de visserij met bomschuiten en die met kielschepen onder de loep nemen.

Aan de snelle groei van de besommingen zoals wij die in de jaren 1850-1875 constateerden, kwam aan het begin van de jaren tachtig van de vorige eeuw een einde: deze stagneerden en daalden (per schip gemeten) zelfs aan het begin van de jaren 1890. De toename van de vangst en het voordeliger bereiden van een toenemend deel van de vangst (in de jaren 1890 leverde de pekelharing ruim 80 procent van de besomming van bomschuiten) kon de forse prijsdaling van haring in deze periode niet compenseren. De visserij met kielschepen vertoonde qua ontwikkeling duidelijke verschillen met de visserij met bomschepen. De vervanging van oude typen door nieuwe werd in deze periode voltooid. De besommingen begonnen echter al aan het begin van de jaren 1880 te dalen. Dit ligt ook voor de hand: de vissers met kielschepen konden de vangst in tegenstelling tot de vissers met bomschuiten niet voordeliger gaan bereiden (de hoeveelheid steurharing aangebracht door kielschepen is te verwaarlozen). Al met al heeft de depressie niet erg hard getroffen; de jaren 1880 zijn duidelijk jaren van stagnatie geweest maar al na 1890 zien we weer uitbreiding van de vloot. Kennelijk hebben de reders geprobeerd de gevolgen van de depressie het hoofd te bieden door groei van de produktie in plaats van drukken van het kostenniveau. Voor dit laatste waren de mogelijkheden overigens gering omdat het loon van de vissers een vast deel van de besomming uitmaakte.

Na 1895 met het aanbreken van een nieuwe periode van hoogconjunctuur zien we in de visserij opnieuw sterke groei (in grafiek 1 komt dat duidelijk naar voren) en modernisering. Eén aspect van deze modernisering was dat de visserij met bomschepen na 1900 snel onbelangrijker werd. Hoewel er praktisch helemaal werd overgeschakeld op de bereiding van haring tot pekelharing kon de visserij met bomschepen het niet bolwerken: in hoog tempo werden de bomschepen uit de vaart genomen (52). De verdringing van bomschuiten door kielschepen is opnieuw te verklaren door technische vernieuwingen. In de periode 1878-1910 (maar vooral na 1895) schakelde men over op het gebruik van stalen loggers: deze stalen schepen waren lichter en vergden minder onderhoud (53). Door het veelvuldig aan de grond lopen van de bomschuiten waren de onderhoudskosten van dit scheepstype

zeer hoog. Via diverse berekeningen uit bedrijfsboekhoudingen bleek dat met de invoering van de stalen logger de bomschuiten niet langer rendabel waren. Tegenover een zeer geringe extra investering (vanwege de langere levensduur van de logger) stond een voordeel voor de reder van drie- à vierduizend gulden per jaar als hij in plaats van een bomschuit een stalen logger uitrustte (54). Deze vernieuwing, die een kostenbesparing betekende, gaf de bomschuit de doodsteek: in 1918 werd de laatste bomschuit uit de vaart genomen, terwijl hun aantal in de voorgaande jaren al drastisch gedaald was.



Stalen zeillogger in de haven van Vlaardingen, tussen 1914 en 1918

Bij de haringvisserij met kielschepen zien we in de periode na 1890 een forse groei, hun aantal steeg van minder dan 300 tot ruim 500 (55). In dit tijdvak zien we echter ook een technische vernieuwing die geen algemene invoering vond: de scheepsmoter. Wat Scheveningen betreft valt de invoering ervan buiten onze periode (1913); al in 1878 voer vanuit Vlaardingen het eerste stoomschip uit. De stoomschepen kwamen echter niet algemeen in gebruik. Na 1900 verliep de invoering ervan aanvankelijk snel: in 1902 werden 18 stoomschepen uitgerust, in 1903 19. Daarna was het echter met de snelle groei gedaan. De besomming per stoomschip was aanzienlijk hoger dan die per kielschip, zodat men zich kan

afvragen waarom de stoomschepen niet algemeen in gebruik kwamen. Ons inziens zijn er twee factoren te noemen die de invoering van stoomschepen hebben bemoeilijkt. Ten eerste zijn de verwachtingen die in de jaren 1897-1900 gewekt zijn met betrekking tot de resultaten die met stoomschepen te behalen zouden zijn, niet uitgekomen. In deze periode besomden de stoomschepen ongeveer drie maal zoveel als de zeilvaartuigen, in de periode 1901-1910 werd slechts bijna twee maal zoveel besomd. De belangrijkste reden dat men met zeilloggers bleef vissen was dat voor de stoomloggers grote investeringen nodig waren. In een bedrijfstak waar weinig grote maatschappijen werkzaam waren betekende dat een ernstige belemmering (56).

Al met al kunnen we constateren dat de periode 1850-1910 als geheel een periode van groei was. Door technische vernieuwingen werd het mogelijk om te concurreren met Engeland: Nederland paste zich aan het internationale prijsniveau aan, waardoor haringimport niet langer lonend was. Hoewel dit een forse prijsdaling betekende werd dit meer dan gecompenseerd door de vergrote opbrengst. In het kader van de nederlandse economie als geheel sloeg de haringvisserij geen slecht figuur: uit de onderstaande tabel blijkt dat de waarde van de geëxporteerde haring sneller steeg dan de waarde van de totale export (waarvan pekelharing overigens een klein deel uitmaakte).

jaar	totale export	waarvan pekelharing	procent
1860	251,9	0,5	0,2
1870	382,0	0,6	0,2
1880	627,1	2,0	0,3
1890	1087,6	3,4	0,3
1900	1694,3	6,5	0,4
1910	2620,9	9,3	0,4

tabel 6 : waarde van de export van pekelharing en de totale nederlandse export 1860—1910 in miljoenen guldens (57).

Dit lijkt een opmerkelijke prestatie voor een bedrijfstak waar men is blijven werken volgens traditionele methoden (drijfnetten) en waar gezien de aard van het bedrijf geen industrialisatie kon plaatsvinden (wel: mechanisatie): de haringvisserij kon het groeitempo van de nederlandse economie in een periode dat deze zich industrialiseerde, zo te zien behoorlijk bijhouden.

(4) DE OORZAKEN VOOR DE BLOEI

In de inleiding merkten we op dat over de nederlandse visserij weinig geschreven is. Nu is er uiteraard wel enige literatuur verschenen over de haringvisserij, deze is echter voornamelijk van een regionaal-historisch karakter: dit ligt ook voor de hand, immers de visserij was op nationaal niveau niet erg belangrijk maar in een aantal plaatsen was het grootste deel van de bevolking ervan afhankelijk (58). Zonder de waarde van deze literatuur te ontkennen moet wel opgemerkt worden dat in deze werken over het algemeen de analyse ontbreekt: niet alleen wordt de bloei in puur kwantitatieve termen beschreven („de vernieuwingen voldoen beter”, „het ging goed in de visserij”, „er werd meer vis gevangen”), enzovoort, maar ook geeft men zelden een verklaring voor de in voorgaande hoofdstukken beschreven ontwikkelingen. Terwijl de meeste auteurs het belang van technische vernieuwingen inzien wordt de invoering ervan hetzij opgehangen aan pioniers hetzij aan de veranderde visserijwetgeving van 1857.

Een werk dat op dit laatste gebied veel invloed had is het boek van A. Beaujon, Overzicht van de geschiedenis van de nederlandse zeevisscherijen, dat in 1885 verscheen (59). In dit boek verklaarde Beaujon de nieuwe bloei praktisch geheel uit het aannemen van de nieuwe visserijwet. Het in de praktijk brengen van de liberale principes op economisch gebied (afschaffen van reglementering; vrijhandel) had zijns inziens voor de visserij voorspoed gebracht en Beaujon meende dat ook andere bedrijfstakken dit recept moesten volgen: een algemene economische bloei zou het gevolg zijn. Op deze visie waarover I.J. Brugmans zich kritisch uitliet (60), valt nogal wat aan te merken. Het is namelijk maar de vraag of men zich bij de verklaring van de resultaten van een zó exportgerichte bedrijfstak als de nederlandse haringvisserij zo eenzijdig mag concentreren op de nederlandse wetgeving. We hopen in het voorgaande te hebben aangetoond dat ook internationale concurrentieverhoudingen, de conjunctuur, kapitaalschaarste en dergelijke een rol spelen.

Een andere groep auteurs erkent het belang van de vernieuwingen, maar analyse ontbreekt in zoverre dat de invoering en het tijdstip ervan maar zelden worden verklaard. Dit lijkt een gerechtvaardigde eis omdat sommige zaken die in Nederland als vernieuwingen ten tonele gevoerd worden in het buitenland (waarbij we vooral aan Engeland denken en in mindere mate ook aan Frankrijk) al tientallen jaren algemeen gebruikt werden (voorbeelden hiervan zijn de logger en het trawlnet). Het toepassen van een vernieuwing wordt in deze

literatuur meestal opgehangen aan de activiteiten van een pionier (61). Op deze manier isoleert men technische vernieuwingen van economische ontwikkelingen en dat is ons inziens niet terecht. Er zijn immers ook uitvindingen gedaan, die niet algemeen zijn ingevoerd (stoomschepen): het lijkt ons een onderschatting van het vernuft van de pioniers om te veronderstellen dat zij in dat geval even niet hebben opgelet. Ons inziens is de activiteit van een pionier niet onbelangrijk maar of zijn voorbeeld navolging vindt hangt af van de structuur van de bedrijfstak en de conjunctuur. Bij de haringvisserij blijkt duidelijk dat slechts één specifiek soort technologie ingang vindt: namelijk technologie die kostenbesparend en/of opbrengstverhogend werkt maar waarvoor geen grote investeringen nodig zijn. Ons inziens biedt het bovenstaande de mogelijkheid de bloei van de haringvisserij in het juiste perspectief te zien: doordat een technologie die paste bij de structuur van de bedrijfstak werd ingevoerd was men in staat de verhouding tussen opbrengst en kosten zo te verbeteren dat men weer succesvol kon deelnemen aan internationale concurrentie.

(5) SOCIALE ONTWIKKELINGEN IN DE HARINGVISSERIJ

In dit hoofdstuk zullen we kort ingaan op het sociaal prestige van vissers (in vergelijking met andere arbeiders) zoals dat tot uiting komt in de arbeidsomstandigheden en het loonpeil). Over de huisvestingssituatie aan boord van de vissersschepen is tamelijk veel materiaal beschikbaar: zowel medici als de scheepvaartinspectie hebben zich daarmee beziggehouden (62). De huisvesting aan boord was ronduit slecht: op de zeilloggers verbleven twaalf man in een ruimte van vier meter lang en twee meter breed. Langs de kanten van het vooronder stonden kooien; hiervoor stonden banken. De meeste ruimte werd ingenomen door een kolenfornuis. Om enige ventilatie te hebben moest het luik naar het dek geopend worden. Op een bom verbleef de hele bemanning in het vooronder, dit was slechts 1,8 meter hoog. In totaal bedroeg de leefruimte voor negen man 16 à 17 kubieke meter. In dit verblijf waren vier kooien, twee voor drie man en twee voor twee man. Het zal duidelijk zijn dat de bemanning in zo'n kleine ruimte, zonder daglicht en zonder ventilatie een ongezond bestaan leidde. De reder Brautigam zei van het bemanningsverblijf: „De cel van een gevangenis moet er dan ook een weelde-inrichting bij zijn” (63). Kans op verbetering was er nauwelijks: op de bommen was eenvoudigweg te weinig ruimte; aan boord van de loggers zouden verbeteringen te hoge kosten met zich meebrengen en daarnaast vonden veel reders veranderingen niet zo nodig

omdat „de vissers thuis aan de wal al niet veel gewend waren” (64). Ondanks de interesse die er vanaf 1900 voor de slechte werkomstandigheden van vissers bestond is de situatie in de door ons bestudeerde periode dezelfde gebleven; diverse aanbevelingen van medici, reders en de scheepvaartinspectie hebben er niet toe geleid dat de overheid op dit punt voorschriften ontwierp.

Het is erg moeilijk om de loonontwikkeling van vissers te volgen omdat zij naast hun deel van de besomming allerlei nevenverdiensten hadden (vooral in natura). Bovendien zeggen de loongegevens alleen maar iets over de 23 weken die de haringteelt duurde. In de andere 29 weken van het jaar lag het loon lager of had men te kampen met werkloosheid. Het financiële aandeel in de besomming week weinig af van de weeklonen die in de nijverheid werden betaald (65). Over een heel jaar gerekend zullen de vissers dus op een aanzienlijk lager loon zijn uitgekomen. Wel is er parallel aan de verhoging van de financiële opbrengsten, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, een verhoging van het loonpeil waarneembaar, maar deze ontwikkeling is ook zichtbaar in de nijverheid. Het feit dat in de periode 1880-1910 de levensmiddelenprijzen constant bleven of zelfs iets daalden moet een verbetering van de levensstandaard hebben opgeleverd (maar niet meer dan in andere bedrijfstakken). De vissers hebben dus maar voor een gering deel kunnen profiteren van de nieuwe bloei in deze bedrijfstak, terwijl de arbeidsomstandigheden in het geheel niet verbeterden.

Men kan zich voorstellen dat hiertegen verzet ontstond. Soms kwam het in de vissersplaatsen dan ook tot heftige rellen. In Vlaardingen in de jaren 1840 (66). In Scheveningen was het na de oprichting van de redersvereniging De Eendracht in 1879 onrustig. Begin 1880 leidde dit tot rellen en een staking, maar tot een echte uitbarsting kwam het pas in januari 1881: 600 Scheveningers verzamelden zich op het strand en gooiden de ruiten in van de rederssociëteit Neptunus. Ook de huizen van enkele reders moesten het ontgelden. Door politieoptreden werd het verzet gebroken, maar de hele maand bleef het onrustig. In januari 1882 werd zelfs een poging gedaan de vloot in brand te steken. Na hard politieoptreden kwam er een einde aan de onrust en de opstootjes. Dit waren echter uitzonderingen: verder bleef het zowel in Scheveningen als Vlaardingen rustig. Vakverenigingen ontstonden relatief laat en kregen weinig aanhang.

Een verklaring voor dit feit kan men zoeken in de sociale controle van de kant van de kerk en in de manier waarop het

bedrijf georganiseerd was. De eerste verklaring voldoet voor Vlaardingen niet geheel: al in 1890 ontstond in Vlaardingen een socialistische vakvereniging van kuipers. We zullen het dus vooral moeten zoeken in de manier waarop het bedrijf georganiseerd was. In het propagandistisch verslag van de zeevissersvereniging Vrede en Welvaart (opgericht in 1905) worden drie factoren genoemd die het tot stand komen van vakorganisaties bemoeilijkten: de vissers waren erg arm en hadden daarom weinig neiging om op arbeidsomstandigheden te letten. Als tweede reden wordt genoemd het varen op „deel”. Dit is weliswaar het enige punt waarvoor de vissers in actie wilden komen, maar het zorgde er ook voor dat de vissers zich geen arbeiders voelden maar kleine ondernemers, zodat een klassebewustzijn ontbrak. Als derde reden noemde men het feit dat de vissers zo verspreid zaten over verschillende schepen (67). Daarnaast moet het problemen opgeleverd hebben dat de haringvisserij seizoenwerk was: 's winters waren veel mensen werkloos, dit gaf de reders een enorme machtspositie. Arbeidscontracten konden slechts voor korte termijnen afgesloten worden zodat bestaanszekerheid ontbrak.

(6) CONCLUSIE

In het voorgaande is beschreven hoe de nederlandse haringvisserij na een lange periode van verval weer tot bloei kwam. Als verklaring hiervoor noemde ik een combinatie van factoren: gunstige conjunctuur en het adopteren van een bij de bedrijfstak passende technologie waardoor het mogelijk werd via een aanpassing aan het internationaal prijsniveau met succes te concurreren met de engelse visserij. Het karakter van de technische vernieuwingen bleek bepalend te zijn voor de algemene aanvaarding ervan: technische vernieuwingen die veel investeringen vergden vonden geen algemene ingang. Dit moet uiteraard in verband gebracht worden met het feit dat in deze bedrijfstak het kleinbedrijf overheerste. Dit alles zorgde enerzijds voor een groei, die ook in nederlands perspectief aanzienlijk was, anderzijds bleven de methode van vissen en de werkzaamheden van de vissers in grote lijnen gelijk.

De levensstandaard en vooral de arbeidsomstandigheden van vissers waren niet erg florissant. Hoewel de vissers in tijden dat hun levensstandaard daalde een enkele keer in opstand kwamen was de situatie in deze bedrijfstak over het algemeen rustig. Het ontstaan van vakverenigingen werd naast de uitoefening van sociale controle in de overwegend orthodox protestants-christelijke vissersgemeenschappen bemoeilijkt door de manier waarop het bedrijf georganiseerd was: dit

leidde er enerzijds toe dat de vissers een onzeker bestaan leidden, anderzijds dat het de vissers aan klassebewustzijn ontbrak. Het lijkt erop dat het resultaat hiervan was dat de nieuwe bloei in deze bedrijfstak maar voor een gering deel ten goede kwam aan de vissers.

Dirk J. van der Veen

NOTEN

- 1 J.H. van Stuyenberg. Economische groei in Nederland in de 19e eeuw. in: Bedrijf en samenleving; economisch-historische studies. Alphen aan de Rijn, 1967.
- 2 Zie R.T. Griffiths. Industrial retardation in the Netherlands 1830-1850. 's-Gravenhage, 1979.
- 3 Zie vooral R. and Ch. Tilly. Agenda for economic history in the 1970's. in: Journal of economic history; 31 (1971), en P. Kriedte, H. Medick and J. Schlumbohm. Industrialisierung vor der Industrialisierung; gewerbliche Warenproduktion auf dem Land in der Formationsperiode des Kapitalismus. Göttingen, 1977.
- 4 Zie Maritieme Geschiedenis der Nederlanden; deel 4. Bussum, 1978.
- 5 Rond 1850 waren er in de haringvisserij ruim 3.000 vissers werkzaam, m.a.w. ongeveer 0,25 procent van de totale beroepsbevolking. Het cijfer 3.000 berust op eigen berekeningen, de cijfers voor de totale beroepsbevolking ontleenden wij aan: J.A. de Jonge. De Nederlandse industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914. Amsterdam, 1968 (herdruk Nijmegen, 1976) blz. 19.
- 6 Heel helder wordt dat uiteengezet in J.C. Vermaas. De geschiedenis van Scheveningen. 's-Gravenhage, 1920.
- 7 Griffiths. aangehaald werk, p. 8 en 37
- 8 Kenmerken van industrialisatie zijn gebruik van machines en concentratie in fabrieken. Vooral aan dit laatste kenmerk kan de visserij niet voldoen. Bij het alleen in gebruik nemen van machines spreekt men van mechanisatie.
- 9 De zeevisserij bestaat uit een aantal takken, onderscheiden naar vangmethode en vis waarop men vist. De belangrijkste takken in deze periode zijn de haringvisserij met bomschuiten en kielschepen, de schrobnetvisserij, de beugvisserij en de ijslandse kabeljauwvisserij.

- 10 De beugvisserij is een vorm van hoekwantvisserij, dat wil zeggen dat de vis met beaasde haken gevangen wordt. De beug is een lange lijn van 13 tot 18 kilometer. Beugvisserij werd in de winter uitgeoefend, meestal van november/december tot uiterlijk eind mei.
- 11 Bij deze vorm van wintervisserij sleepte men een zakvormig net, opengehouden met een boom, over de zeebodem. Men kon alleen op deze manier vissen wanneer er voldoende wind was.
- 12 Dit is niet geheel zeker: op grond van verschillend materiaal lijkt het er op dat deze vorm van visserij in 1920 geheel verdwenen was en in 1910 niet veel meer betekende. Voor bewijzen op dit punt zie: D.J. van der Veen, *De nederlandse haringvisserij 1850-1910*, een laatste periode van bloei; doctoraalscriptie Utrecht, 1979. noot 43.
- 13 Zie Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 68 en 73.
- 14 A. Beaujon. *Overzicht van de geschiedenis van de nederlandse zeevisscherijen*. 's-Gravenhage, 1885. blz. 332.
- 15 Vermaas. a.w.; deel 2, blz. 73. Hieruit blijkt dat minder dan 10 schepen aan de beugvisserij deelnamen. Voor gegevens over de versharingvisserij zie hiervóór blz.
- 16 Vermaas. a.w.; deel 2, blz. 73. Zie ook: *Verslag van de staat der nederlandse visserijen (hierna te noemen VNZ); jaarverslag van het College voor de Zeevisserij 1862*. blz. 58.
- 17 Vermaas. ter aangehaalde plaatse.
- 18 Nans Kolff. *De rederij W. Janzen en Co., Maassluis*. Leiden, 1978, blz. 4.
- 19 VNZ 1870. blz. 56, waar gezegd wordt dat deze tak in Scheveningen niet meer van betekenis is en in Katwijk en Noordwijk helemaal niet meer wordt uitgeoefend.
- 20 VNZ 1861. blz. 119; 1870. blz. 42; 1865. blz. 32.
- 21 Vermaas a.w.; deel 2. blz. 46, 47, 67-69.
- 22 De bedragen over 1891-1900 per schip zijn:
(a) schrobnetvisserij 904 gulden.
(b) haringvisserij bomschepen 8.138 gulden.
(c) haringvisserij kielschepen 12.691 gulden.
Bron: VNZ 1891-1900.
- 23 Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 68.
- 24 Juist hierom is de schrobnetvisserij een tijd verboden geweest, zie: Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 62 e.v.

- 25 Voor een kaart met de visgronden zie o.a. A. Hoogendijk Jz. De grootvisserij op de Noordzee. Haarlem, 1893.
- 26 Zie J.P. van de Voort. De vissers van de Noordzee. 's-Gravenhage, 1975.
- 27 Zie: Naamlijsten der haringschepen in Noord- en Zuid-Holland uitgerust benevens derzelver boekhouder en schipper. Vlaardingen. Door mij bestudeerde jaargangen 1850-1889. Met ingang van 1890 staan duidelijke gegevens vermeld in Verslag van de staat der nederlandsche zeevisscherijen. Den Haag, 1857-1910.
- 28 Beaujon. a.w. blz. 284-285.
- 29 VNZ 1865. blz. 18-22.
- 30 I.J. Brugmans. Paardenkracht en mensenmacht; sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940. 's-Gravenhage, 1976 (herdruk). blz. 151-152 en 155.
- 31 Th. van Tijn. De negentiende eeuw. in: J.H. van Stuyvenberg (redactie). De economische geschiedenis van Nederland. Groningen, 1977. blz. 221.
- 32 Van Tijn. a.w. blz. 218 e.v.
- 33 VNZ 186. blz. 16 en 17.
- 34 VNZ 1865. blz. 38.
- 35 Het zou te ver gaan om deze berekeningen hier te publiceren. Voor geïnteresseerden verwijzen we naar onze doctoraalscriptie, blz. 43-44, voor de volledige titel zie noot 12.
- 36 Van de Voort. a.w. blz. 98; Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 48.
- 37 Van de Voort. t.a.p.
- 38 Hierbij worden ook de kotters gerekend. Een kotter is een logger met een ander soort tuig, het zogenaamde kotter- of kitstuig.
- 39 VNZ 1867-1885.
- 40 Deze berekening treft u aan op blz. 46-48 van onze doctoraalscriptie. a.w.
- 41 VNZ 1857-1875. Voor een verklaring van de duur van de aanpassingsperiode zie: D.J. van der Veen. De Nederlandse haringvisserij 1850-1910. in: Spiegël Historiae; jrg. 16, nr 10 (oktober 1981) blz. 525. Nu men aan boord van bomschepen ook haring ging kaken kan men deze tak van visserij niet langer steurharingvisserij noemen. In het vervolg zullen we de term haringvisserij met bomschuiten gebruiken.

42 Zie hiervoor ook de besomming per bomschip:

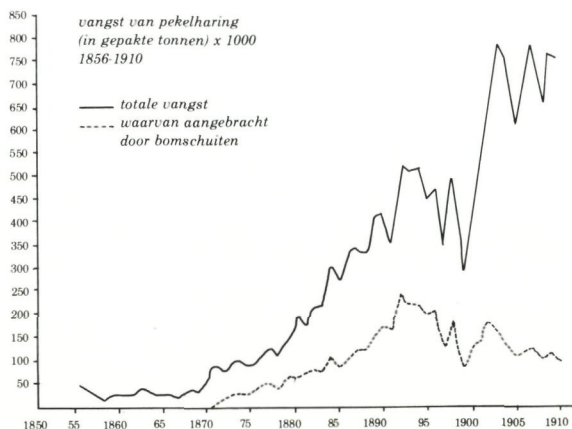
jaren	aantal schepen	besomming per schip in guldens	index (1851-55= 100)
1851-55	121	2.104	100
1856-60	166	2.813	134
1861-65	181	3.279	156
1866-70	195	3.573	170
1871-75	211	5.281	251

Bron: VNZ 1857-1875.

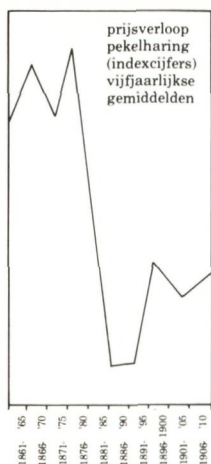
- 43 Beaujon. a.w. blz. 284 e.v.; VNZ 1865. blz. 11-15.
- 44 VNZ 1870. blz. 14 en noot 27 hiervóór.
- 45 VNZ 1881. blz. 95.
- 46 T.a.p.; invoer was pas in 1857 toegestaan.
- 47 VNZ 1857-1875.
- 48 H.A.H. Boelmans Kranenburg. Visserij en visserijhavens. in: De Economist; 1957. blz. 7/8. blz. 496-497.
- 49 VNZ 1865. blz. 18-22.
- 50 Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 183-185.
- 51 Voor de prijzen van de voornaamste voedingsmiddelen zie J.A. de Jonge. a.w. blz. 435-436. Voor de haringprijzen zie VNZ 1875-1895.
- 52 Voor de aantallen schepen zie hieronder:
- | jaren | bomschuiten | kielschepen |
|-----------|-------------|-------------|
| 1896-1900 | 312 | 296 |
| 1901-1905 | 253 | 464 |
| 1906-1910 | 189 | 565 |
- Bron: VNZ 1896-1910.
- 53 Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 183-184.
- 54 Voor de berekening zie onze doctoraalscriptie blz. 64-66. a.w.
- 55 Zie hiervóór noot 52.
- 56 A.G.U. Hildebrand. De nederlandse visserij in het interbellum. in: P.B. Kreukniet (redactie). De nederlandse volkshuishouding tussen twee wereldoorlogen. Utrecht, 1947. blz. X-5; Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 183.
- 57 J.A. de Jonge. a.w. blz. 348-349; VNZ 1860-1910.

- 58 Veel van deze literatuur is een ware „Fundgrube” voor gegevens, vooral het recentelijk herdrukte boek van J.C. Vermaas. De geschiedenis van Scheveningen. a.w.
- 59 A. Beaujon. Overzicht der geschiedenis van de nederlandsche zeevisscherijen. Zonder plaats, 1885.
- 60 Brugmans. a.w. blz. 220-221.
- 61 Van de Voort. a.w. blz. 98; Vermaas. a.w.; deel 2. blz. 48.
- 62 Zie voor een samenvatting van dit materiaal: E. van Eyck van Heslinga. De voeding, huisvesting, hygiëne en gezondheid op de schepen van zeevissers (1880-1914). Leiden, 1978.
- 63 Van Eyck van Heslinga. a.w. blz. 2-3.
- 64 Rapport der commissie tot onderzoek naar het leven van schepelingen aan boord. in: Tijdschrift voor Geneeskunde; 1904, I.
- 65 J. van der Spek. Een eeuw lonen en prijzen 1870-1970. in: Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek; 1971 nr 8 (lonen van mannelijke nijverheidsarbeiders); VNZ 1870-1910 (lonen van haringvissers). Voor commentaar op deze cijfers zie onze doctoraalscriptie. a.w. blz. 78/79.
- 66 Zie H. Klaassen. Eene zamenrotting van vissersvolk. in: A. Doedens (redactie). Autoriteit en strijd. Amsterdam, 1981. blz. 25-49.
- 67 Propagandistisch verslag van de zeevissersvereniging Vrede en Welvaart; 1911. Vlaardingen.

BIJLAGE 1



Grafiek 1: vangst van pekelharing door bomschuiten en kielschepen (gepakte tonnen x 1.000) 1855-1910.



Grafiek 2: prijsverloop van pekelharing 1860-1910, indexcijfers van vijfjaarlijkse gemiddelden.

BIJLAGE 2

Uit Vlaardingen ter zoutharingvisserij en ijslandse kabeljauwvisserij vertrokken schepen in de periode 1771—1810 (26)

Jaar	zoutharing- visserij	kabeljauw- visserij	Jaar	zoutharing- visserij	kabeljauw- visserij
1771	81	40	1791	100	17
1772	79	56	1792	107	14
1773	93	42	1793	108	17
1774	88	30	1794	100	19
1775	81	28	1795	91	25
1776	99	24	1796	109	12
1777	89	22	1797	112	22
1778	81	19	1798	—	24
1779	86	34	1799	—	4
1780	83	32	1800	—	2
1781	—	36	1801	—	11
1782	39	45	1802	96	5
1783	79	29	1803	—	4
1784	82	28	1804	43	4
1785	84	31	1805	73	9
1786	89	28	1806	71	2
1787	93	24	1807	55	2
1788	94	20	1808	57	3
1789	91	22	1809	28	—
1790	93	20	1810	29	2