

DE HARINGVISSCHERIJ EN DE REEDERIJ.

Door Barth. OVERZIER,
der Firma Brunet & Cie, te Oostende.

In de haringvisserij onderscheidt men verschillende vangmethoden, waarvan het visschen met de drijfnetten en het zoogezegde haringtreilen- of korren, het drukst worden beoefend.

I. — De Treilharingvisserij.

Het treilen of korren met het sleepnet wordt door de Belgische stoomtreilers voornamelijk gedaan in het Kanaal (Smalls vischgronden), terwijl ook, al zij het ook in mindere maat, de Noordzeevischgronden worden bewerkt.

Onze Oostelijke geburen, de Duitschers hebben de treilharingvisserij gedurende de laatste jaren buitengewoon ontwikkeld. Hoofdzakelijk wordt er in de Noordzee gevischt met stoomtreilers, en wel voornamelijk op de Doggerbanken en den Fladengrond. Zij maken daarbij gebruik van een speciaal vischnet, dat op een bijzondere manier wordt uitgezet en waarmede doorgaans groote hoeveelheden haring worden gevangen. Dit stelsel is intusschen ook aan onze visschers bekend geworden en, over het algemeen, worden er gunstige resultaten mede bereikt. Ingevolge de statistieken, werden er in het seizoen 1936, door de stoomtreilers van de havens van Altona, Wesermunde en Cuxhaven, 2,690,000 manden verse haring aangevoerd en verkocht aan den gemiddelden prijs van Rm. 8.25, of ongeveer 100 Belgische frank per zentner (50 kilos).

Het grootste gedeelte van den aanvoer, die nagenoeg geheel in Duitschland blijft, werd afgenomen door de konservefabrieken en rookerijen. Voor de Deutsche reeders is deze treilharingvisserij dus zeer loonend.

Dat de Deutsche industrie in staat is, niettegenstaande den buitengewoon grooten aanvoer, alles glad uit de markt te nemen en steeds een behoorlijken, voor onze begrippen zelfs hoogen, prijs kan betalen, is in de eerste plaats het gevolg van den grooten afzet in eigen land.

De haring wordt er gerookt en op ontelbare manieren verwerkt tot zeer smakelijke konservern, welke een belangrijk deel uitmaken in de voedselvoorziening van het volk. De productieomvang der konserverfabrieken bedroeg, voor het jaar 1936, niet min dan 135 millioen Reichsmark (in Belgische franks 1 milliard 620 millioen, tegen 88 millioen Reichsmark voor het jaar 1933).

Van Regeeringswege wordt de haringindustrie in Duitschland beschermd door deviezen- en andere contingenteeringsmaatregelen, wat betreft den invoer van verse haring, terwijl er bovendien voor de gezouten haring een invoertaks wordt geheven; vandaar dat gedurende het groote haringseizoen in de Noordzee, geen vreemde haring wordt ingevoerd.

Sedert eenige jaren, is men ook in Duitschland begonnen de haring op zee te kaken en gezouten in tonnen te verpakken, naar het voorbeeld der Hollandsche reederijen. De Hollandsche export van gezouten haring naar Duitschland werd hierdoor, gedurende het seizoen 1935/1936, met 80 % verminderd. De invoerrechten op gezouten haring werden intusschen gebracht op. Rmk 9.00 (Belgische franks 108.00) per vat; voor bewerkte haring, op Rmk 12.00 (Belgische franks 144.00) per vat.

Ook in Polen heeft men het belang van een eigen haringvisserij ingezien en, met behulp van Hollandsche vaklieden, werd een reederij opgericht welke uitsluitend de drijfnet-haringvisserij beoefent, met als thuishaven Gdynia.

De Belgische aanvoer van treilharing, aangebracht door de stoomschepen gedurende het afgeloopen seizoen, bedroeg 2,275,450 kil. aan gemiddeld fr. 1.71 per kilo. Dit is een prachtig resultaat en bewijst het kunnen van onze reeders en visschers. Het is te voorzien dat de aanvoer, wind en weder dienende, dit jaar nog grooter zal worden. Immers er werden tientallen nieuwe eenheden aan onze visschersvloot toegevoegd, prachtige groote schepen met sterke motoren, terwijl er nog verscheidene op stapel gaan. Met recht kan worden gezegd dat onze haven Oostende het modernste materiaal van het vasteland bezit. Dat men het zoo ver hoeft kunnen brengen is hoofdzakelijk te dankwijken aan de beschermende maatregelen onzer Regeering, in uitvoering gebracht door het Beheer van het Zeewezen.

Uit finantieel oogpunt bezien, was het afgelopen seizoen voor onze reeders en bemanningen zeer bevredigend. Een goed haringseizoen kan voor een reederij, die min gunstige resultaten met de versche vischvangst boekte, veel goed maken.

Waren de reeders en visschers tevreden, hetzelfde kan niet worden gezegd van de industrie, afkoopster der haring. De haringrookers, helaas, maken bijzonderlijk slechte tijden door. Er wordt door hen hard gewerkt; haringrooken is een slameur. Vóór dag en dauw zijn zij reeds in de weer; tot laat in den nacht wordt er gewerkt en toch schijnen de resultaten weinig bevredigend te zijn.

De reden van de moeilijkheden der rookers? Het is de overgrootte invoer van versch en gerookt goed van het buitenland, hetwelk in ons land in onbeperkte hoeveelheden kan binnengebracht worden. Voornamelijk Holland en Engeland overstroomden de markt en hierdoor wordt aan de Belgische rookers een behoorlijken afzet in eigen land ontnomen. De invoer van gerookte of gezouten haring bedroeg in 1936 niet min dan 22 miljoen kil.

Er dient hier iets te worden gedaan. Onze haringvisserij mag niet te niet gaan, bij gebrek aan afzet.

De belangen van reeders, handelaars en rookers gaan in dezelfde richting. Daarom dienen de rookers te worden gesteund. In Holland heeft men den invoer van onze kleine ijle treilharing, aangebracht door de motorsloepen, gecontingenteerd tot op 40 % van den gemiddelden invoer gedurende de jaren 1932, 1933 en 1934, welke jaren voor onzen export zeer ongunstig waren, in verband met den geringen aanvoer; zoodat men mag rekenen dat slechts ongeveer 20 % van den invoer gedurende het jaar 1934, mag worden binnengevoerd.

Ook Engeland en Frankrijk hebben, zooals bekend, contingenteeringsmaatregelen getroffen, terwijl Frankrijk bovendien nog een zeer hooge invoertaks heeft.

Het ware zeer te menschen dat ons Ministerie van Zeewezen deze kwestie eens van nabij deed onderzoeken, om na te gaan op welke manier doeltreffende hulp zou kunnen geboden worden.

II. — De Drijfnetharingvisserij.

Het is bekend dat België jaarlijks een groote hoeveelheid gezouten of gerookte haring invoert en, ingevolge de

officieele statistiek, bedroeg deze invoer gedurende het vorig jaar 22 miljoen kilos, voor een waarde van 34,000,000 fr., waarvan door Holland voor 19 miljoen kilos geleverd werd.

Voor de niet ingewijden in de zeevisserij, mag het vreemd lijken dat onze nationale industrie dezen tak van bedrijf, namelijk de haringvisserij met de drijfnetten, niet beoefent. Wij willen daarom de oorzaak daarvan eens nader onderzoeken en nagaan of een dergelijk bedrijf voor onze visserij levenskracht heeft.

In vroegere jaren, werd de drijfnetvisserij inderdaad ook door onze Vlaamsche visschers beoefend en het zal nu ongeveer een eeuw geleden zijn, dat de laatste haringrederij verdween. Er werd nadien nog wel eens met een enkel vaartuig geprobeerd; o. a. herinneren wij hier aan de pogingen van de maatschappij « Delta » en van de « Ibis », verder van de Firma Carbonez, welke echter niet de gewenschte resultaten brachten.

De huidige generatie is met de bijzonderheden van dit bedrijf niet meer vertrouwd en, behoudens enkele kleine vaartuigen van de havens De Panne en Nieuwpoort, welke met eenige drijfnetten op de kust plegen te visschen, geven de visschers de voorkeur aan het haringkorren, omdat deze manier van visschen min kostelijk en ook veel gemakkelijker is, alhoewel de resultaten geheel verschillend zijn, voor zoover men het haringkorren of treilen met de drijfnetvisserij vergelijkt.

De beste kwaliteit haring, waarvan wij ieder jaar zooveel invoeren ten behoeve van onze rookerijen en konservefabrieken, is afkomstig van de drijfnetvisserij en wordt, zooals reeds hierboven gezegd, voornamelijk door Holland geleverd.

Indien deze manier van visschen door Belgische reeders opnieuw zou worden toegepast, zullen onze visschers daartoe van het begin af moeten opgeleid worden. Deze opleiding zou ongetwijfeld het best door Hollandsche visschers kunnen gedaan worden, welke in vroeger jaren de Duitschers reeds hebben aangeleerd en nu onlangs ook de Polen met deze visserijmethode vertrouwd gemaakt hebben. In hoever deze opleiding praktisch kan worden uitgevoerd om tot eenig resultaat te komen, zal afhangen van de beschikbare visschers welke aangeleerd zullen worden.

Het is immers noodzakelijk dat met jonge krachten wordt

aangevangen en deze zijn werkelijk niet in overvloed te vinden, voor het oogenblik. Het visschen en de arbeid aan boord van een drijfnetvisschersvaartuig, welk de haring aan boord kaakt en inzout, is niet gemakkelijk en, in vergelijking met het haringtreilen, eerder zwaar te noemen.

Het past ook het vraagstuk in het opzicht van de vaartuigen, het scheepstuig en de bemanning te onderzoeken.

a) Voor den aanvoer van verse haring.

Het kleiner model onzer motortreilers, voornamelijk deze zonder bak of verhoogd voordek, zal mits eenige veranderingen, wel geschikt zijn voor het visschen met het drijfnet, zoo de haring in verse of licht gezouten toestand wordt aangevoerd.

De netten en de reep zullen in het vischruim geborgen kunnen worden, terwijl een kluis in het voordek zal moeten gemaakt zijn, om den reep te laten doorloopen.

Wat de bemanning aangaat, deze zal voor deze soort van schepen uit ten minste 12 man bestaan, waaronder dan 5 Belgen, welke opgeleid moeten worden. Deze moeten van het begin af worden aangekweekt, aangezien de uitrusting over het algemeen ingewikkelder is dan een buitenstaander wel zou vermoeden. Toch zou het aanbeveling verdienen een proef te nemen met het drijfnet op de visscherij in het Kanaal en op de ijle haringgronden, in plaats van het haringkorren dicht onder de kust binnen de driemijlengrens, hetgeen toch moeilijk een geregelde visscherij kan worden genoemd. De Hollanders hebben, in de laatste jaren, aan de Kanaalvisscherij meer uitbreiding gegeven, en de Engelsche drifters bereikten in het afgelopen seizoen goede resultaten. Het is de eerste maal dat de Engelsche drifters de visscherij op de ijle haring aan de Fransche kust hebben beoefend, in tegenstelling met de gewoonte om tegen het begin van December te eindigen.

b) Voor den aanvoer van gezouten haring in vaten.

Indien buiten het Kanaal wordt gevischt en de haring aan boord wordt geakaakt en gezouten in tonnen, hetgeen voornamelijk wordt gedaan met de vangsten op de Doggerbank

en de Engelsche kust, dan heeft men schepen noodig met veel bergruimte. Het model der Hollandsche motorloggers is voor deze visscherij het meest geschikt, doch het zou aanbeveling verdienen de schepen wat grooter te doen bouwen, en ze te voorzien van zwaarder motoren, zoodat zij zullen geschikt zijn om de treilvisscherij te beoefenen, na afloop van de haringteelt. Er dient vooral aandacht te worden geschonken aan de bergruimte. De Hollandsche loggers, welke hoofdzakelijk de haringvisscherij beoefenen, hebben meest kleiner motoren van 80 à 100 P. K. De mazouttanks nemen dus, in evenredigheid met de motorsterkte, niet veel plaatsruimte in, zoodat in het voorschip ongeveer 500 vaten haring kunnen geborgen worden.

Indien men de schepen zou inrichten en voor de haringvisscherij en voor het treilen, zou een motor van 300 P. K. moeten worden voorzien, in schepen van ongeveer $32 \times 6.80 \times 3.50$ m., zoodat, in aanmerking genomen een logies voor 14 man, een bergplaats voor de vleet en reep, en tanks kunnende ongeveer 25,000 liter mazout bergen, een lading van rond de 700 vaten haring aan boord kan genomen worden.

In de Noordzee wordt gevischt met de zoogezegde Schotsche vleet en indien men 130 à 150 netten zou schieten, metende elk ongeveer 26.50 m. speerreep, wordt in totaal ongeveer 4,000 meter net uitgezet.

De bemanning bestaat uit 15 man en is als volgt verdeeld : schipper; stuurman; motordrijver; 2^{de} motordrijver; 6 matrozen; 1 lichtmatroos; 1 oudste; 1 jongste; 1 reepschieter; 1 afhouder. De 2^{de} motordrijver of smeerder werkt indien noodig ook aan dek.

In hoever een gedeelte van deze bemanning uit Belgische visschers kan bestaan is moeilijk te beoordeelen. Indien met 7 Belgen op een bemanning van 15 zou kunnen gevaren worden, ware dit een goede manier om onze visschers rap aan te leeren. De rangen van lichtmatroos tot afhouder zouden Belgen zijn, alsook de motordrijver en de smeerder.

Het in exploitatie brengen van een of meer van deze schepen vergt een vrij aanzienlijk kapitaal. Verder zijn er de moeilijkheden voor de huisvesting en verzorging van de vreemde visschers en van het personeel aan land, voor het klaar maken en onderhouden van de vleet en de verdere uitrusting, hetwelk voorloopig, uitsluitend, door de Hollandsche vaklieden zal moeten geschieden.

Een minder kostbare manier om te weten of een dergelijke exploitatie levenskracht kan hebben, ware het huren van eenige Hollandsche motorloggers en deze onder Belgische vlag te doen varen, gedeeltelijk bemand met Belgische visschers om de visscherij aan te leeren. De steun van de Regering is voor het tot stand komen en inrichten van een drijfnetharingreederij onmisbaar.

Deze steun zou zich moeten uitstrekken tot het mogelijk maken van het bouwen van schepen, ingericht hetzij uitsluitend voor de drijfnetharingvisscherij, hetzij gecombineerd met de treilharingvisscherij, zooals b. v. in Duitschland wordt gedaan. Verder, tot het tusschenkomen in de kosten van de opleiding der Belgische bemanning afgezien van beschermingsmaatregelen voor den normalen afzet, om het bestaan dezer visscherij te verzekeren.

Het ware wenschelijk dat de bevoegde besturen een grondige studie zouden doen omtrent deze steunmiddelen en hunne praktische aanwending, teneinde het onze nationale visscherij mogelijk te maken, dezen tak van bedrijvigheid op définitieve en praktische wijze terug op te werken.
