

# OOK IN HOLLAND WERD VIS NAAR DE VISMEEL VERZONDEN

## Vanaf 27 december 1974 geen haringvisserij toegelaten

De Hollandse medewerker van de IJmuider Courant geeft in het nummer van 28 december enkele beschouwingen omtrent de aanvoer tijdens de Kerstweek en de wisselvalligheden van het bedrijf der motortreilers. Hij schrijft o.m. het volgende:

„Gelukkig kwam de thuisvarende vloot vissersschepen niet tegelijk op de laatste dag voor het kerstfeest IJmuiden binnen varen. De vissers hadden de thuiskomst verdeeld tussen afgelopen vrijdag en de laatste maandagmarkt. Dinsdag had niemand trek om te lossen, zodoende bleef de KW 141 „Willy” ondanks dat dit schip maandag al was binnengekomen, stil aan de zuidzijde van de vissershaven liggen. Men gaf er de voorkeur aan pas vrijdag te verkopen. Dit bijna vier etmalen wachten is de kwaliteit van de vis echt niet ten goede gekomen, want vrijdag moesten diverse kabeljauw en gulsoorten onder de zogenoemde B-kwaliteit worden verkocht. Bij de aanvoer die er verder was, betekende dit een strop. Normaal is de meeste rondvis welke vrijdag wordt verhandeld, voor het begin van de daaropvolgende week en moet zij dus van prima kwaliteit zijn. Maar onder de nu wat ongewone tijden — met de jaarwisseling voor de deur — durfde de handel niet gretig in deze B-kwaliteit te happen. Het gevolg was dat veel vis doordraaide dan wel verkocht werd voor even boven de minimumprijs. Voor de aanvoerder zowel als de handel betekende dit dus een strop. Bovendien lagen er nog drie noordboten met rondvis aan de markt en werden door vier vrachtauto's „leuke” partijtjes gul en wijting ingevoerd. Verder losten nog enkele kotters die voor Kerst waren binnengelopen hun platvis zodat de vrijdagmarkt toch nog een redelijk beeld te zien gaf.

Voor de komende Oudejaarsweek ziet het er niet zo rooskleurig uit. De kotters die na de Kerst nog een trekje wilden doen zagen hun plannen doorkruist door de slechte weersomstandigheden en de nog veel grimmiger luidende weersverwachtingen. Veel armslag blijft er voor deze week dus niet over en zodoende is de verwachting gerechtvaardigd, dat wat de visaanvoer betreft het jaar 1974 als een nachtkaars zal uitgaan.

Dit herinnert ons er aan dat het niet de eerste keer dit jaar is geweest dat de aanvoer niet bepaald zodanig was als men graag had gezien. Veel tijd is verloren gegaan doordat extra zware stormen het vissen belemmerden of zelfs tegenhielden. En dan was er de periode gedurende welke de gehele vloot zich toelagde op de haringvisserij en de handel zich moest behelpen met hetgeen er in binnen- en buitenland te koop was. Het waren dit jaar de kleinste eenheden, die voor een groot deel de rondvisaanvoer en dan het meest kabeljauw en gul voor hun rekening moesten nemen. In voorgaande jaren werden door de grotere eenheden ook leuke partijtjes vis aan de kust aangevoerd, maar omdat men dit jaar geen of weinig succes daarmee had, voer men verderop hetgeen bepaald niet onfortuinlijk verliep. Meer dan ooit tevoren zijn deze schepen in het afgelopen jaar uitgeweken naar de Noordduitse havens. Daar staat tegenover, dat de kleinere schepen, die normaliter op platvis vissen, dit hebben opgegeven en het gingen zoeken in de rondvis, waardoor zij

de Engelse havens lieben voor wat ze waren.

Hoewel uitzonderingen de regel bevestigen moet worden opgemerkt, dat het afgelopen jaar niet rooskleurig is geweest voor de kleine trawlers. Menigeen heeft genoeg moeten nemen met een jaarbesomming welke lager was dan in 1973. Iets gunstiger ligt het voor de hektrawlers doordat deze schepen direct na de aanvang van het haringseizoen, alles hebben meegehad wat zij maar konden meekrijgen. Zij visten op haring ten noordwesten van Schotland en maakten kapitale besommingen met diepgevroren, gezouten en verse haring.

Zeer wisselvallig was het bij de kottervloot. Een verschijnsel overigens van de laatste jaren. Nog steeds varen er kotters met een 500 PK hoofdmotor en doen hun werk „lekker”. Maar daarnaast zijn er schepen met hoofdmotoren, die variëren van 1500 tot 2000 PK. De uitkomsten van hun besommingen variëren evenzeer als het motorvermogen, maar hun onkostencijfers gaan even hard op en neer. Vastgesteld kan worden dat de besommingen over het algemeen zodanig geweest zijn, dat men het jaar niet tot volle tevredenheid kan afsluiten.

De haringjagers en speciaal die welke zich beijverd hebben om groene haring (de dichte maatjes wel te verstaan) binnen te brengen hebben ook met veel minder genoeg moeten nemen, dan men had verwacht. Wellicht is dit te wijten aan de omstandigheid, dat in de maanden voorafgaande aan de aanvang van het haringseizoen door verschillende schepen — al dan niet in span vissend — grote partijen kleine haring zijn aangevoerd. In nog veel groter getalle werd dat ook gedaan door Scandinavische vissers. Al is dat dan ook geen excuus.

Juist terwijl wij dit neerschrijven komt via de telex een bericht binnen van het ministerie van landbouw en visserij dat er vanaf 27 december tot nader te bepalen datum niet ter haringvisserij op de Noordzee mag worden uitgevaren. Wanneer dit uitvaartverbod ook geldt voor de Scandinavische vissers en de verdere gegadigden, kan het zijn nut hebben. Maar dan moet men ook niet eerder dan bijvoorbeeld 1 juni uitvaren. Dan bestaat er kans dat de haring de gelegenheid krijgt zich te ontwikkelen. De schepen echter die gewoon zijn de Noordzee te bevissen mogen ten hoogste tien procent haring aanvoeren van hun totale lading.

Wanneer meer dan tien procent van de lading uit haring bestaat wordt men door de daartoe aangestelde ambtenaren genoteerd. Het is dus zaak de rest overboord te zetten als men de tien procent vol heeft.

Wat er van dit alles terecht zal komen, zullen wij het volgend jaar wel zien.”

Totdaar de Hollandse correspondent. Wij kennen nog de uitkomsten niet van onze vloot om een vergelijking te maken.

Een zaak staat zeker vast: de aanvoer is verminderd, al zijn de prijzen wat verbeterd. Maar de besommingen staan niet in verhouding tot de mindere aanvoer zodat de resultaten ver van bemoedigend kunnen genoemd.

Daarentegen is de prijs van de gasoil verdrievoudigd wat een enorme tegenslag is, zonder te spreken van het vistuig dat zeker ook in

een jaar minstens 60 zonet 80 t.h. is geduurd.

We zijn in die omstandigheden benieuwd wat ons de jaarresultaten

van de exploitatie zullen opgeven en hopen hierop binnenkort terug te kunnen komen.

P.V.

## HET BOUWEN VAN DIEPVRIESTREILERS

### HOLLAND TOONT ONS HET VOORBEELD

### MAAR... MET REGERINGSSTEUN

### EN FEOGA

Zaterdag jl is te IJmuiden een nieuwe diepvrieshektreiler Scheveningen 108, de „Onderneming 2” voor rekening van de Cor. Vrolijk's Visserijmaatschappij in de vaart genomen.

Volgens de IJmuider Courant begon de vernieuwing van de vissersvloot van Vrolijk in 1966 met het in vaart nemen van de Scheveningen 171, de „Cornelis Vrolijk”. Het was de eerste diepvrieshektreiler van het bedrijf, dat daarnaast in 1970 nog zeven zijtrawlers in de vaart had. In 1971 volgde de Scheveningen 81, de „Frank Vrolijk” en in 1973 de Scheveningen 90, de „Onderneming 1”. Met het in de vaart nemen van de nieuwste aanwinst is het bedrijf volledig overgeschakeld op diepvrieshekttrawlers en zijn zijtrawlers afgestoten.

#### „ONDERNEMING 2”

De onderneming 2, gebouwd bij Boot in Leiden en afgebouwd bij de SMS in Scheveningen is op dit moment het vissersschip met het zwaarste vermogen in Nederland. Het schip heeft een motorvermogen van 3200 pk, meet 530 bruto register ton en heeft een diepvrieskapaciteit van 50 ton vis per etmaal, vertelt directeur B. Vrolijk. Hij zegt verder: De plannen voor de toekomst hangen nu af van wat er in de visserij gaat gebeuren. Met name weet men nog niet, wat de gevolgen van de quotering van de visvangst zullen zijn.

Toch gelooft de heer Vrolijk, dat de vissersschepen in de toekomst naar verder liggende visgronden toe moeten. „Dat betekent, dat er langere afstanden gevaren moeten worden en dus dat er meer snelheid gemaakt moet worden. Ook is door de grotere afstand diepvriezen noodzakelijk geworden. Onze nieuwe schepen zijn daarop ingesteld”, aldus de heer Vrolijk.

#### NIEUWE OPSLAGRUIMTE

C.F. Vrolijk jr. vult aan: „Het grootste deel van het jaar vissen onze schepen bij de Hebriden. Door de nieuwe diepvrieshekttrawlers kan dat nu”. Hij zegt verder, dat men het afgelopen jaar een experimentele vistocht heeft gemaakt naar de Canarische eilanden met subsidie van het ministerie. Ook voor 1975 staan enkele van deze experimentele tochten naar verre visgronden op het programma.

Door de vernieuwing van de vloot is de opslagruimte van de firma te klein geworden. Er kon voorheen ongeveer 2000 ton diepvriesvis opgeslagen worden. De nieuwe trawlers brengen per tocht echter zo'n 250 à 300 ton diepvriesvis mee, zodat Vrolijk's Visserijmaatschappij naar een grotere ruimte moest uitzien. Aan de strandweg 6 is daarom

een geheel nieuw bedrijfspand gebouwd.

Hier kan nu ongeveer 6.000 ton vis opgeslagen worden, terwijl er ook ruimte is gemaakt voor het kartoor, voor nettenreparatie en voor het onderhoud van het machinepark. Bij Cornelis Vrolijk's Visserijmaatschappij werken nu 80 mensen van wie er 70 op de schepen varen. De meeste bemanningsleden komen uit Scheveningen. Daarnaast zijn er een aantal Katwijkers, wat IJmuidenaren en enkele Portugezen in dienst van Vrolijk.

Het bedrijf is in 1880 begonnen door Frank Vrolijk in Scheveningen. In 1951 stichtte een van zijn zoons, Cornelis Vrolijk een nieuw bedrijf in IJmuiden, dat sinds die tijd als thuishaven voor de vissersvloot van Vrolijk geldt. De directie is thans in handen van B. Vrolijk en C.F. Vrolijk.

Wij kunnen er slechts aan toevoegen dat Holland ons eens te meer de weg toont en dat men daar ruimschoots de weg toont naar een moderne visserijexploitatie.

Is het risico groot?

De toekomst zal het uitwijzen, al dient gezegd dat de Hollandse regering ruimschoots bijdraagt om het experiment te doen gelukken en dat anderzijds veel meer en sneller dan bij ons van de tussenkomst van de Feoga wordt gebruik gemaakt.

Het vissen aan de Hebriden, het experiment naar de Canarische eilanden, getuigen van een zekere ondernemingsgeest welke met een knap brein en niet met handschoenen reders dienen geleid.

Ons land is en blijft artisaanaal ingesteld en slechts een paar jonge reders zouden het aandurven een moderne weg op te gaan, die tezelvertijd diepvries en handel drijven betekent.

Velen hebben schrik van de beperking der visserij voor zekere soorten.

Wij herhalen wat we hier vroeger over schreven en dat deze methode geen beperking van aanvoer vergeleken bij vroeger zou betekenen. Ze betekent alleen het vermijden van een uitroeiing door een steeds groter wordende vloot. Of die methode het gewenste resultaat zal medebrengen, is wat anders.

We hebben er niet in geloofd. De toekomst zal het ons leren.

Wij blijven bij het stelsel: bepaalde paalplaatsen, zones gedurende bepaalde periodes van het jaar voor de visserij verbieden en voor alle vaartuigen van om het even welke natie, een 12 mijlenzone inrichten, waar alleen vaartuigen van minder dan 50 Br ton en minder dan 300 PK thuishoren, is de meest praktische en snelle oplossing geven aan het visserijprobleem.

P.V.