

ONZE VISSCHERIJ OP NOORD- EN ZUIDERZEE

DOOR

J. W. J. BARON VAN HAERSOLTE
DIRECTEUR VAN HET SCHEEPVAARTKUNDIG INSTITUUT
EN MUSEUM TE ROTTERDAM



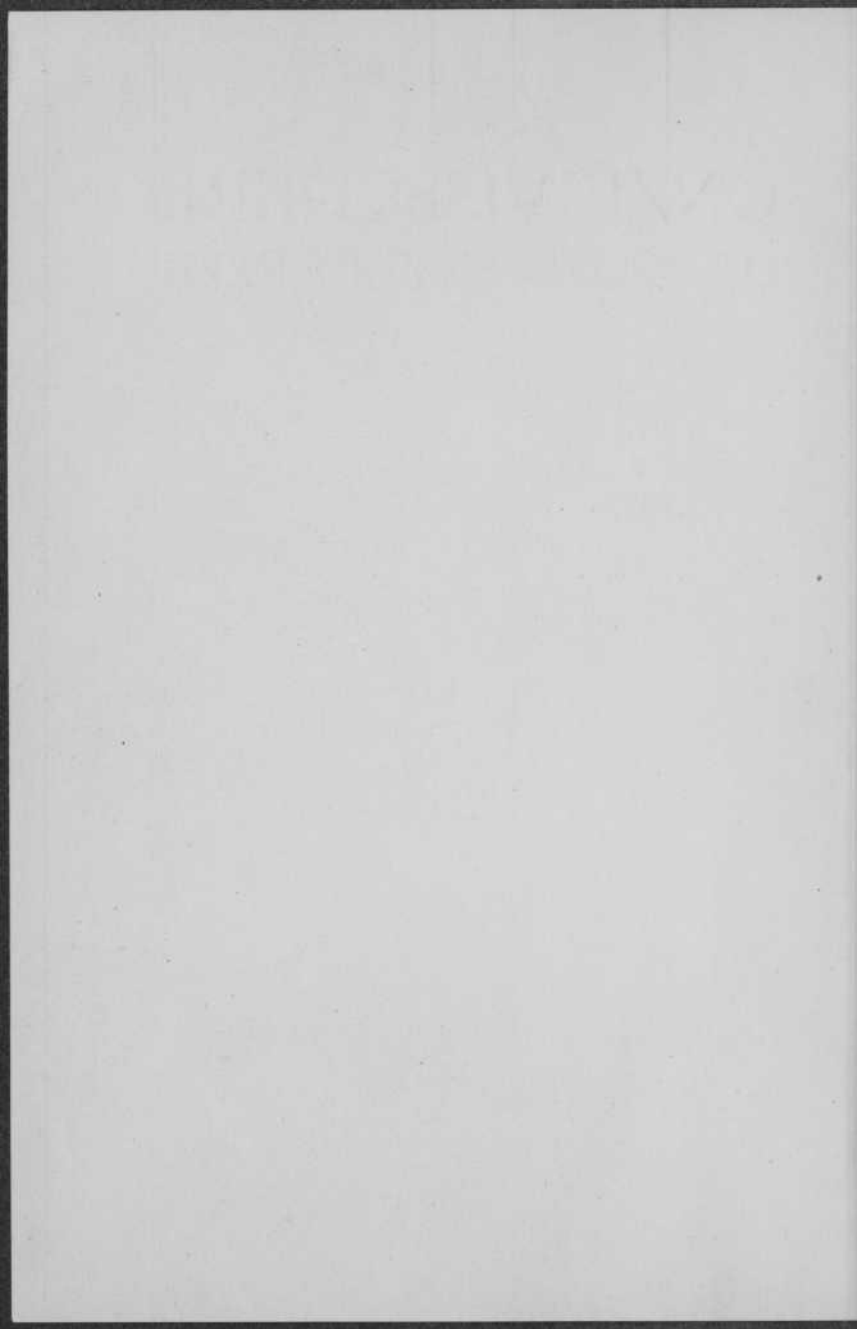
H. D. TJEENK WILLINK & ZOON — HAARLEM

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK



2002 7725

ONZE VISSCHERIJ
OP NOORD- EN ZUIDERZEE



ONZE VISSCHERIJ OP NOORD- EN ZUIDERZEE

DOOR

J. W. J. BARON VAN HAERSOLTE

DIRECTEUR VAN HET SCHEEPVAARTKUNDIG INSTITUUT
EN MUSEUM TE ROTTERDAM



H. D. TJEENK WILLINK & ZOON — HAARLEM

1924

ONZE VISSCHAPEN
OP NOORD-EN ZUIDERZEE

DE VERBODEN VAN HANDEL EN
DE VERBODEN VAN HANDEL EN
DE VERBODEN VAN HANDEL EN



DE VERBODEN VAN HANDEL EN

WOORD VOORAF.

Herhaalde malen werd mij den laatsten tijd gevraagd of er ook een werkje bestaat, waarin op populaire wijze onze visscherij wordt beschreven. Tot mijn spijt moest ik de aanvragers teleurstellen. Weliswaar bestaan er enkele Nederlandsche werken op visscherijgebied, maar een eenvoudig werkje, waarin de Nederlander kan vinden op welke wijze de visch, welke hij al dan niet eet, gevangen wordt, een werkje, dat bovendien geschikt is om bij het onderwijs te worden gebruikt, onder meer als toelichting op de in verschillende schoolbioscopen terecht vertoonde film over onze Noordzeevisscherij, bestaat voor zoover mij bekend niet. De bedoeling van dit boekje is dan ook slechts eene, niet voor den vakman bestemde, beschrijving te geven van de wijze waarop tegenwoordig de visscherij wordt uitgeoefend, door de meerdere bekendheid van dezen tak van volkswelvaart mogelijk eenige propaganda te maken voor het vischverbruik, niet echter om propaganda te maken voor het vak zelf; want dit zou weinig of geen resultaat hebben; het is een bedrijf waarvoor men moet zijn geboren en dat niet wordt aangepraat.

WOOD YOGARA

The first part of the book is a history of the Wood Yagara people, from their early days in the north to their present position in the south. The author, Mr. J. H. Stanger, has spent many years in the field, and his knowledge of the people is based on a long and intimate acquaintance. The book is written in a simple and straightforward style, and is a valuable contribution to the knowledge of the Wood Yagara people.

The second part of the book is a collection of stories and legends, which are told in the original Wood Yagara language. These stories are of great interest, and show the rich imagination of the people. The third part of the book is a collection of songs and dances, which are also in the original language. These are of great value, as they show the musical and artistic talents of the people.

The book is a valuable contribution to the knowledge of the Wood Yagara people, and is a must-read for anyone interested in the history and culture of the north.

HOOFDSTUK I.

Historisch overzicht.

Dat wij de opkomst van ons land, onze scheepvaart en onze koloniën, kortom onzen voorspoed, behalve aan de gunstige ligging van ons land, aan onze visscherij te danken hebben, is een feit, dat nog wel eens onder de aandacht van onze tegenwoordige landgenooten mag worden gebracht.

Homerus noemde de zee onvruchtbaar, wij weten tegenwoordig wel beter, en, al is de zee op het eene oogenblik onze grootste vijandin en hebben wij thans nog een voortdurenden strijd tegen haar te voeren, teneinde onzen bodem tegen hare aanvallen te verdedigen, aan den anderen kant overlaadt zij ons, als eene wispelturige vrouw, met hare weldaden.

Ons land ligt nog steeds, zij het dan ook in mindere mate dan voorheen, bijzonder gunstig ten opzichte der groote handelsstaten en wij danken aan de zee de transportwegen, waardoor het mogelijk is de producten uit bijna alle landen op veel goedkoopere wijze dan over land mogelijk zou zijn, tot ons te brengen.

Niet alleen was dat in de Middeleeuwen het geval, toen wij, meer schepen bouwende dan alle andere landen tezamen, alle materialen, als hout, ijzer, vlas, hennep en teer uit het buitenland moesten betrekken, ook thans nog is dit het geval; bedenken wij slechts, dat voor elk stuk vee, dat hier wordt groot gebracht, de producten van eenige hectaren land in overzeesche gewesten, in den vorm van oliekoeken, mais en andere voederartikelen, moeten worden aangevoerd. Dat voor onze industrie nagenoeg

alles uit het buitenland moet worden aangebracht is van te algemeene bekendheid, om daarover uit te weiden.

Maar behalve voor het gebruik, dat wij van de zee als transportweg kunnen maken, mogen wij even dankbaar zijn voor hetgeen zij ons zelf oplevert, en, zooals vanzelf spreekt komt hier haar vischrijdomeet het eerst in aanmerking.

Wanneer voor het eerst de visscherij in ons waterrijk land is uitgeoefend, is niet meer na te gaan, vast staat, dat reeds in 1163 de eerste haring in ons land werd aangebracht, dat de Nederlanders in 1295 van koning Eduard I van Engeland verlof kregen te Yarmouth de haringvangst uit te oefenen, dat een dergelijke toestemming in 1326 door Waldemar van Denemarken voor de kust van Schoonen werd verleend.

De toenmalige visscherij bestond voornamelijk uit de haringvisscherij, welke nog in belang toenam na de uitvinding van het haringkaken, waarschijnlijk door een zekeren Willem Beukelszoon te Biervliet, omstreeks het jaar 1380 gedaan.

De aldus behandelde haring kon veel langer bewaard blijven, waardoor de haring een uitmuntend uitvoerartikel werd.

De opbloei van de visscherij werd van overheidswege bevorderd door verschillende voorschriften, welke ten doel hadden zorg te dragen, dat de goede naam van het product in het buitenland behouden bleef. Zoo werd voorgeschreven, dat de tonnen, waarin de haring werd verpakt, een bepaalde afmeting moesten hebben en van een ingebrand keurmerk moesten zijn voorzien, verder werd een bepaalde zoutsoort voorgeschreven en om te zorgen, dat niet te kleine haring in den handel werd gebracht, werd het vissen voor 24 Juni (St. Jan) verboden.

Daar bij het vissen nogal eens hinder werd ondervonden van de Engelsche en Schotsche mededingers en vooral ook de Duinkerker kapers zich niet onbetuigd lieten (in het jaar 1625 oververden zij ongeveer 100 haringbuizen) werden tegen een bepaalde vergoeding begeleidende bewapende schepen (convooyers) medegegeven, maar, daar dit slechts in beperkte mate kon geschieden, werden ook voorschriften gegeven omtrent de bewapening der schepen zelf, en de benodigde bemanning. Zoo werd bepaald,

dat in plaats van de voor de uitoefening der visscherij benoodigde bemanning, welke ongeveer 14 koppen bedroeg, de bemanning ongeveer tweemaal zoo talrijk moest zijn. En deze maatregel is van groot belang geweest voor de positie van ons land in de Middeleeuwen. Want al spoedig wekte de opbloei van onzen handel en visscherij den naijver op van onze westelijke burenen, en een voortdurende strijd — denken wij slechts aan de vier gevoerde Engelsche oorlogen — is hiervan het gevolg geweest. Deze oorlogen werden voor een groot deel gevoerd door de gewone handelschepen, welke, om zich tegen de kapers te verdedigen, toch al bewapend waren en de visscherijvloot leverde in tijd van oorlog de benoodigde bemanning. Het kunstmatig bevorderen van de visscherij, teneinde voldoende bemanning voor de oorlogsvloot te verkrijgen, werd trouwens in het einde der vorige eeuw door Duitschland en zelfs thans nog door Frankrijk gedaan.

Hoe onze voorspoed prikkelend op den Brit werkte, blijkt het beste uit de vele geschriften van vooraanstaande Engelschen uit dien tijd, die hunne landgenooten tot meerdere krachtsontwikkeling wilden aansporen. Zoo schrijft onder anderen een zekere Tobias Gentleman, in een in 1614 verschenen werkje „Engelands way to win Wealth”, het volgende over ons land:

„Klein is het land en toch heeft het meer zeelieden en visschers dan Engeland, Schotland en Frankrijk tezamen. Het geheele grondgebied der Republiek levert geen enkele bouwstof op, welke voor dezen tak van nijverheid benoodigd is en toch hebben de Nederlanders het zoover gebracht, dat zij met deze nering schatten verdienen. Geen wonder dus, dat de Nederlandsche natie een volk is „that all other nations and countries do admire them”. Die bloeiende visscherij maakt hen ook militair weerbaar. Want door de visscherij verkrijgen zij volk en schepen om hun land in geval van nood te verdedigen. En de Engelsche Raad beschermt hen zelfs, terwijl zij de onkunde, nalatigheid en zorgeloosheid der Engelschen zelfs durven bespotten en aan de arme Engelsche visschers de beleediging durven toevoegen, dat deze hun oude schoenen mogen dragen. (Ya English! ya zall ons oud scone draygen.)

Sir Walter Raleigh laat zich als volgt uit: „Op de kusten van Groot-Brittannië is de rijkste vischvangst, maar Nederland drijft den grootsten handel in visch. Polen, Frankrijk en Spanje brengen het meeste graan, wijn en zout voort, maar de handel in die artikelen is in het bezit der Nederlanders. Duitschland heeft heerlijke wouden, Engeland levert lood, tin en wol op, maar voor deze handelswaren is Nederland de markt. In één woord, wij (de Engelschen) zijn allen afhankelijk van de groote stapelplaatsen aan de boorden van Maas en Amstel, waaraan wij schatplichtig zijn geworden.”

En zoo zouden er nog talrijke aanhalingen te vermelden zijn. Al deze aansporingen zijn niet zonder gevolg gebleven. Na vier oorlogen, hebben wij den concurrentiestrijd op moeten geven, waartoe verschillende oorzaken, als verminderde energie, verzanding onzer havens, hebben medegewerkt. Tijdens de Fransche overheersching zijn onze handel en visscherij geheel teniet gegaan, en na een tijdelijken opbloei in de dertiger jaren is het ons na een tijdperk van slapheid weer gelukt tegen het einde der vorige eeuw, zoowel wat de zeevaart, den handel als de visscherij betreft, een plaats in te nemen, waarop wij, gezien de grootte van ons land en bevolking, trotsch mogen zijn. Hoe het thans met onze visscherij gesteld is, en op welke wijze de vischvangst thans wordt uitgeoefend, zullen wij in de volgende hoofdstukken beschrijven.

HOOFDSTUK II.

De tegenwoordige toestand der Noordzee-visscherij.

Voor wij er toe overgaan de verschillende wijzen, waarop de visch gevangen wordt, te beschrijven, zullen wij eerst een algemeen overzicht geven van de wijze waarop de visscherij thans wordt uitgeoefend.

Behalve de verschillende vischwijzen, loopen de gebieden waar gevischt wordt, alsook de verschillende vischsoorten, zeer uiteen, zoo onderscheidt de wet tot regeling der visscherijen dan ook de volgende gebieden :

1e het gebied der zeevisscherij, zijnde de zee buiten de territoriale wateren, dus op grooter afstand dan 3 zeemijl (3×1852 M.) van de laagwaterlijn.

2e het gebied der kustvisscherij, zijnde de territoriale wateren, de zeegaten, de Zuiderzee, de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche Stroomen.

3e het gebied der binnenvisscherij, zijnde de overige wateren des Rijks.

Wat de zeevisscherij betreft, wordt deze verdeeld in de drijfnetvisscherij, de treil- (trawl of schrobnet) visscherij en de beugvisscherij, terwijl sedert enkele jaren ook op kleine schaal de uit Denemarken ingevoerde „Snurrevaad"-visscherij wordt uitgeoefend. Nog steeds is de drijfnetvisscherij waarbij de haring wordt gevangen, de belangrijkste voor ons land (ongeveer 70 % der totaal-opbrengst). Deze visscherij wordt vanaf eind Mei tot December met behulp van een in zee hangend net uitgeoefend (zie voor de beschrijving hoofdstuk III) en heeft plaats

met stoomvaartuigen, motorvaartuigen en zeilloggers, welke in Vlaardingen, Maassluis, Scheveningen, IJmuiden en Katwijk thuis hooren. (Deze laatste komen te IJmuiden binnen). Met de stoomvaartuigen worden gunstiger resultaten verkregen dan met de zeilloggers, vooral wanneer door slecht weer de zeilloggers belet worden hun netten uit te zetten, terwijl de stoomschepen dit nog wel kunnen doen. Voor een gedeelte ligt deze vloot gedurende de wintermaanden werkeloos, daar zoowel de beug- als de treilvisscherij voor dit soort schepen in dit seizoen over het algemeen niet winstgevend is. Toch blijft een gedeelte der zeilloggers vooral uit Scheveningen, waar men de beugvisscherij niet kent, de treilvisscherij en de stoomvaartuigen voornamelijk uit Vlaardingen de laatste jaren de beugvisscherij uitoefenen, hetgeen ook geschiedt om het volk aan 't werk te houden, waarbij dan tevens de noodige zeemanschap wordt onderhouden.

Op de haring- of drijfnetvisscherij volgt in belangrijkheid de treil, trawl- of schrobnetvisscherij, welke een geheel afzonderlijk bedrijf is, dat voornamelijk vanuit IJmuiden, met speciaal daarvoor ingerichte stoomtreilers, gedurende het geheele jaar wordt uitgeoefend. Deze schepen moeten het groote zakvormige net over den bodem der zee slepen en moeten dus sterker gebouwd zijn, grootere kolenruimen en sterker machines hebben dan de stoomschepen welke voor de haringvisscherij zijn ingericht. De vangst bestaat voornamelijk uit rondvisch (kabeljauw en schelvisch) en platvisch (bot, tong, schol, tarbot enz.) Er zijn in Nederland thans ruim 160 stoomtreilers, welke nagenoeg alle te IJmuiden hun vangst lossen, tenzij zij in Engeland hogere prijzen kunnen halen.

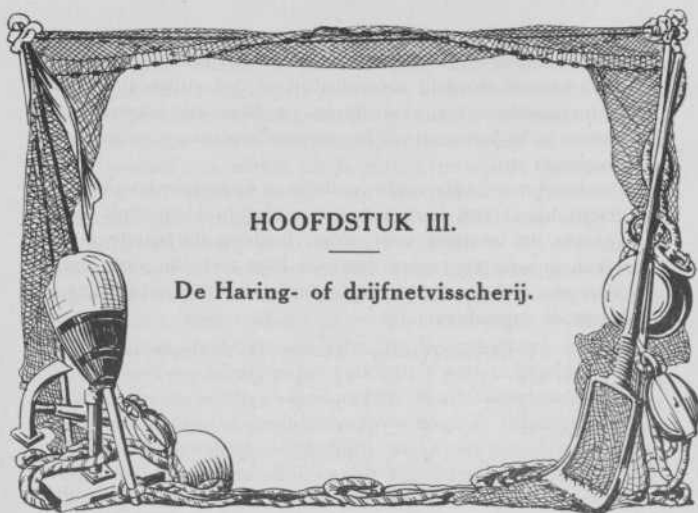
De derde vischwijze, met de beug, welke jonger is dan de haring-, doch ouder dan de treilvisscherij, wordt uitgeoefend met een lange lijn, waaraan dwarslijntjes met haakjes waaraan stukjes aas; zij geschiedde vroeger als hoofdbedrijf door zeilschepen, welke in Zwartewaal, Pernis of Middelharnis thuis hoorden; hiermede werd voornamelijk kabeljauw en schelvisch gevangen. Deze visscherij heeft echter als zelfstandig bedrijf de concurrentie met de treilers niet vol kunnen houden; zij wordt thans behalve

door een paar te Maassluis thuisbehoorende schepen, welke er speciaal voor zijn ingericht en niet voor een andere visscherij gebezigd kunnen worden, als bijbedrijf in den stillen tijd door de drijfnetvisschers uit Vlaardingen en Maassluis uitgeoefend. Zoo voeren er in Januari 1924 20 stoomschepen en 9 zeilschepen ter beugvaart uit.

In verband met de algemeene malaise en de geringe koopkracht van Duitschland (wij komen hierop nader in Hoofdstuk VIII terug), was de toestand voor onze visscherij de laatste jaren verre van gunstig en voeren dan ook lang niet alle vaartuigen uit. Zoo was in 1921 het aantal schepen, dat ter haringvangst ging, van de ingeschreven te :

Vlaardingen	150	schepen	(43	stoom-,	5	motor-,	102	zeilloggers)	slechts	78
Scheveningen	247	..	(	6	..	15	..	226	..	177
Katwijk	124	..	(		..	7	..	117	..	86
Maassluis ..	52	..	(	5	..	1	..	46	..	29
IJmuiden ..	93	..	(	9	..	10	..	74	..	45

Van een totaal van 666 schepen voeren er dus slechts 415 uit. Gelukkig is er echter den laatsten tijd, vooral na de stabilisatie van de Mark, vooruitgang merkbaar en mogen wij een gegronde hoop koesteren op een verblijvende verbetering van den toestand.



HOOFDSTUK III.

De Haring- of drijfnetvisserij.

Alvorens tot eene beschrijving over te gaan, op welke wijze de haring wordt gevangen, zullen wij eerst het een en ander omtrent de leefwijze van deze zeebewoners vertellen. De haring zwemt in groote scholen in de Noordzee en nu was door de visschers al lang opgemerkt, dat deze scholen zich regelmatig verplaatsen; zoo vonden zij de meeste haring in de maand Juni in de nabijheid der Shetlandseilanden, in Juli werden zij zuidelijker, ter hoogte van de Schotsche kust aangetroffen, in Augustus en September weer zuidelijker ter hoogte van de kust van Noord-Engeland, in October in de nabijheid van de Doggersbank en ten slotte in November in het zuidelijk deel der Noordzee. Men meende daaruit op te mogen maken, dat de haringscholen in de Noordzee van het Noorden naar het Zuiden trokken, maar uit latere onderzoekingen is gebleken, dat dit niet het geval is, maar dat het verschillende haringrassen zijn, die ieder op hun beurt vanuit de diepere noordelijke zeeën in de ondiepere Noordzee

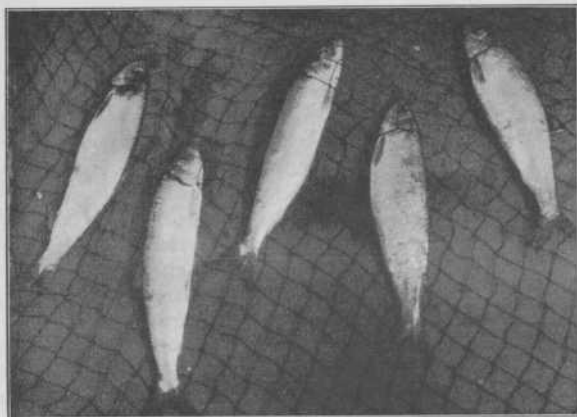
naar boven komen om daar kuit te schieten en vervolgens weer te verdwijnen. Daar dit kuitschieten op achtereenvolgende tijdstippen gebeurt, zien wij die verschillende rassen dus achtereenvolgens telkens zuidelijker in de Noordzee verschijnen, hetgeen dus oppervlakkig den indruk maakt alsof wij men een trek van dezelfde haringscholen te doen zouden hebben, maar zooals reeds gezegd, is dit niet het geval. De doorengemengde hommen en kuiten zinken op den bodem der zee, waar de jonge haring te voorschijn en tot ontwikkeling komt, om later op haar beurt weer naar haar geboortegrond terug te keeren om voor de voortzetting van het ras zorg te dragen. Wanneer men nu weet, dat elk vrouwtje duizenden eieren legt, behoeft men niet bang te zijn, dat de haring uit zal sterven, al komen ook lang niet alle eitjes tot ontwikkeling en al worden er door andere visschen en ook wel door de haring zelve, heel wat verslonden.

Van dit achtereenvolgens op bepaalde plaatsen verschijnen der haring in de Noordzee, maakt nu de Hollandsche visscher gebruik om eind Mei of begin Juni onze havens te verlaten en koers te zetten naar de Shetlandsche eilanden. Teneinde te voorkomen, dat nog niet voldoende tot ontwikkeling gekomen haring, de zogenaamde maatjesharing, werd gevangen, was vroeger een plakkaat uitgevaardigd, dat geen haring voor St. Jan (24 Juni) mocht worden gevischt. Vandaar het nu nog wel gebruikt wordende gezegde „Haring voor St. Jan”.

Na een verblijf van zes of zeven weken in zee, of soms korter, indien het gelukt is eerder eene volle lading te krijgen, wordt de terugreis aanvaard, om daarna nog eens een tweetal dergelijke reizen, telkenmale zuidelijker te ondernemen, waarna het vischseizoen is afgelopen.

Zooals in het vorige hoofdstuk reeds is vermeld, wordt de visscherij uitgeoefend met stoom-, motor-, of zeilloggers. Het daarbij gebruikte net of juister gezegd het samenstel van netten, noemt men de „vleet” en bestaat naargelang van de grootte van het schip, uit 90 tot 150 netten, welke naast elkaar rechtstandig in zee worden gehangen, zoodat zij als het ware een schutting onder water vormen.

Nu bestaat zulk een net uit mazen, welke ongeveer de grootte hebben van een rijksdaalder, dat is iets kleiner dan de omvang van een haring iets achter de kieuwen. De haring zwemt, zooals reeds gezegd, in grootte scholen, vaak achtervolgd door de kabeljauw, welke dol op haring is, komt met den kop in het net, en eenmaal daarin geraakt, kan zij er niet meer uit, daar de kieuwen,

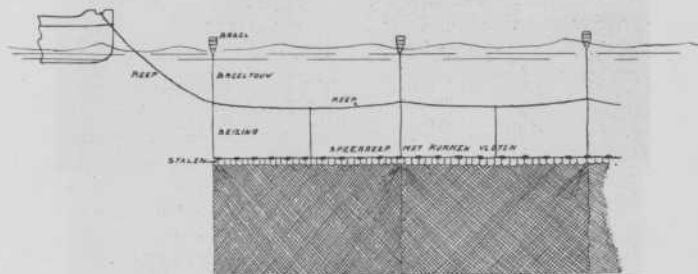


De haring in het net

welke in angst uitgezet worden, als een soort weerhaken werken. Elk net is ongeveer 31 meter lang en 16 meter hoog, zoodat de vleet van een stoomlogger over een afstand van ongeveer driekwartier gaans in zee staat. Er bestaan verschillende manieren een dergelijke vleet samen te stellen, en zoo onderscheidt men de Hollandsche, de Schotsche en de Engelsche vleet. Daar de Engelsche en de Schotsche vleet veel op elkaar gelijken, zullen wij hier alleen eene beschrijving van de Hollandsche en van de Schotsche vleet doen volgen.

Bij de Hollandsche vleet is elk net aan de bovenzijde door

middel van dunne touwtjes, zoogenaamde „stalen” verbonden aan een lang, van kurken voorzien touw, de „speerreep”. De speerreep wordt op haar beurt door middel van „seizings” (touwen van ongeveer 7 meter lengte), verbonden aan een lang dikker touw „de reep”, welke, wanneer het net uitgezet is, het net met het schip verbonden houdt. De reep wordt in den juisten stand gehouden door 5 à 6 meter lange touwen, „de breeltouwen”, welke aan het andere uiteinde voorzien zijn van goed waterdichte tonnetjes, „breels” genaamd, die aan de wateroppervlakte drijven en waaraan dus het net hangt. Teneinde de ligging



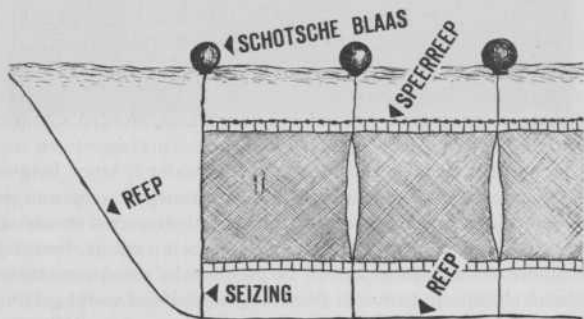
De Hollandsche vleet

van het net op grooter afstand te kunnen zien, worden sommige van deze breels voorzien van een stok met een vlaggetje en men noemt ze dan „joon”. Teneinde de vleet te water te laten, hetgeen in den namiddag geschiedt, wordt de reep uit het reepruim gehaald en de speerreep met de daaraan bevestigde netten en seizings uit het nettenruim; terwijl de schipper het schip stuurt, bevestigt de stuurman de seizings aan de reep en steekt een der matrozen de breeltouwen op, en wordt de vleet geleidelijk te water gelaten. Het „schieten” der geheele vleet duurt ongeveer $1\frac{1}{2}$ uur. Wanneer het net buiten boord is, laat men de reep nog ongeveer 150 tot 550 meter uitloopen, al naar mate men goed of minder gunstig weer verwacht, neemt vervolgens de reep door een opening in de verschansing van het voorschip, de zoogenaamde kluis, en

bevestigt het einde der reep binnenboord, zoodat het schip als het ware aan het net voor anker ligt. Teneinde minder windvang te hebben wordt de groote mast gestreken.



Het vastmaken van de seizings aan de reep



De Schotsche vleet

Bij de bovenbeschreven Hollandsche vleet hangt het net aan de reep en noemt men deze vleet ook wel „zinkwant”, ter onderscheiding van de Engelsche en Schotsche vleet, welke „drijfwant”

wordt genoemd. Hierbij toch loopt de reep onder het net, waaraan zij door middel van \pm 8 meter lange seizings is verbonden. Aan de bovenzijde zijn aan het net touwen van \pm 5 meter of minder lengte bevestigd, welke aan het andere einde voorzien zijn van ronde waterdichte, zwartgeverfde zeildoeksche zakken, „Schotsche blazen” genaamd, welke met een groote fietspomp worden opgepompt. Zij houden dus het net drijvende. Het



* Het volpompen der Schotsche blazen

schieten van de vleet geschiedt op overeenkomstige wijze als de Hollandsche vleet, alleen is hierbij het werk van den „jongste”, om de Schotsche blazen op te pompen. Bij de Schotsche netten, welke in het begin van 't seizoen worden gebruikt, zijn de mazen kleiner en de netten lichter. De netten kunnen door deze wijze van bevestigen hooger in zee staan, dan bij het zinkwant en dit is noodig in verband met het hooger zwemmen der haring in het begin van 't seizoen.

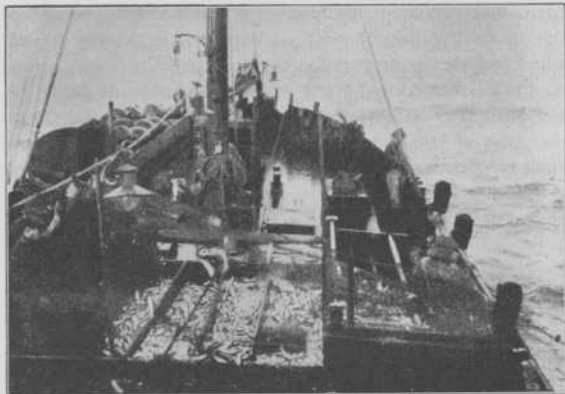
Nadat de vleet eenige uren te water heeft gelegen, wordt zij

na middernacht ingehaald, waarmede bij een volle vleet vier à vijf uur gemoeid zijn. Daartoe wordt met behulp van het stoomspil (ook de zeilschepen hebben tegenwoordig een kleinen stoomketel en een stoomspil), de reep ingedraaid en weer in het reepruim afgevierd. De breeltouwen worden afgestoken en ook de seizings, waarbij het net aan de seizings in de midscheeps wordt

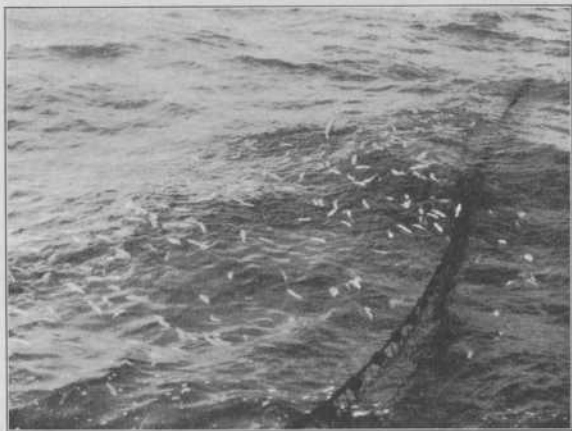


Het inhalen van de vleet door een zeillogger.

binnenboord gehaald. Op het dek heeft men een soort houten bakken geplaatst en hierboven wordt door vier man het net uitgeschud, waardoor de haring uit het net in de houten bakken (krebber) valt. Vervolgens wordt, nadat door de bemanning eerst het „ontbijt” is gebruikt, met het kaken aangevangen. Van de bemanning, welke ongeveer 15 man bedraagt, gaat ongeveer het grootste gedeelte (9 à 11 man) in een halven cirkel aan dek zitten, en krijgt ieder een mand ongekaakte haring voor zich, welke manden door een der matrozen geregeld bijgevuld



Het halen van de vleet



Het inha'ën van de Schotsche vleet

worden. Met een klein mesje wordt direct onder de kaken een kleine insnijding aangebracht en met een draaiende beweging van de hand, de haring van de gal en een gedeelte der ingewanden ontdaan. De gekaakte haring wordt, naarmate de soort, volle (rijpe) haring, maatjesharing (jonge haring), ijle haring, (haring zonder hom of kuit), in manden verzameld en vervolgens in den warbak gestort, waar zij zorgvuldig in zout wordt rondgewenteld,



Het kaken

zoodat elk plekje van de haring met het zout in aanraking komt. Vervolgens wordt zij in lagen in tonnen gelegd en elke laag opnieuw met zout bestrooid, waarna de ton wordt dichtgekuipt. Na eenigen tijd blijkt de haring door de inwerking van het zout geslonken te zijn. De vaten worden daarom later aan den wal geopend, bijgevuld en opnieuw dichtgekuipt. Een in zee gepakte ton, welke ongeveer 1000 stuks bevat, noemt men een kantje, 17 kantjes vormen een last, en daarvan maakt men aan den wal 14 gepakte tonnen. De stoomloggers hebben een bergingsruimte van 40 tot 60 last.

Na het kaken worden de dichtgekuipte vaten in het ruim gelaten, alles aan dek opgeborgen en schoonschip gemaakt, hetgeen wel noodig is, daar zoowel het dek als het oliegoed der bemanning onder de schubben zitten. Het middagmaal wordt gebruikt en er wordt zooveel mogelijk rust genomen om tegen den avond opnieuw de vleet in zee te zetten. Wanneer op deze wijze het



Het warren

ruim gevuld is, — eene reis duurt uiterlijk 7 weken —, keert het schip weer naar de haven, en wordt de haring gelost en verkocht. De netten worden van boord gehaald, getaand, dat wil zeggen, overgoten met een bepaalde vloeistof, waardoor ze beter bestand blijven tegen de inwerking van het zeewater, vervolgens nagezien en gerepareerd (geboet) en weer aan boord gebracht. Het schip heeft in den tusschentijd kolen, zout, proviand en water ingenomen en vertrekt dan na eenige dagen opnieuw naar zee voor een volgende reis.



HOOFDSTUK IV.

De treil-, trawl- of schrobnetvisserij.

Deze manier van visschen, welke de laatste dertig jaar eene groote uitbreiding heeft ondergaan, werd reeds in de laatste helft der vorige eeuw voornamelijk in de Zuiderzee en ook langs de Noordzee-kust uitgeoefend door de zogenaamde schrobnetvischers.

Zij bestond daarin, dat een zakvormig, in een punt uitlopend net, over den bodem der zee werd voortgesleept door bommen, blazers, schokkers en bidders, welk bedrijf thans ook nog door de drie laatstgenoemde vaartuissoorten wordt uitgeoefend. Het net wordt aan den voorkant opgehouden door een boom, „korboom” genaamd, waaraan de bovenzijde van het net bevestigd is, de opening wordt verder gevormd door een met lood bezwaard boogvormig loopend touw, „onderpees” genaamd, hetwelk over den bodem sleept. Bij de Hollandsche kor bedraagt de lengte van den boom ongeveer 8 meter; de Engelsche korboom is ongeveer 15 meter lang.

Toen men gaandeweg met grootere schepen en grooter netten wilde gaan visschen, bleek een grootere korboom te zwaar en te onhandelbaar te zullen worden en men kwam toen op de gedachte het net op een andere wijze open te houden en wel door aan iedere zijde van het net een houten bord te bevestigen. Zoo ontstond tegen het einde der vorige eeuw, de thans algemeen bij de stoomtreilerij gebruikt wordende „ottertrawl”. Het trechtervormig net heeft thans een lengte van 25 à 30 meter, terwijl de opening 20 à 25 meter breed is. Aan weerszijden van de netopening is een rechthoekig van onderen met ijzer beslagen bord (otterboard) bevestigd,



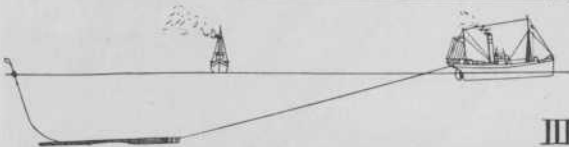
Een der borden

waaraan door middel van ijzeren steunen de sleeplijnen vastgemaakt worden. Deze bevestiging is nu zoodanig, dat als het net wordt voortgesleept, de borden neiging hebben uit te wijken (evenals wij dat bij een vlieger zien gebeuren), zoodat zij op deze

wijze het net openhouden. Onderling zijn deze borden verbonden door twee touwen, de bovenpees, waaraan de bovenzijde van het net en de langere onderpees, waaraan de onderzijde van het net bevestigd is. Wordt nu het net voortgesleept dan verplaatst de onderpees zich over den bodem en jaagt alle zich op den grond bevindende visch op. Deze kan echter niet meer ontkomen, daar door de kortere bovenpees het voorste gedeelte van het net als het ware als een dak wordt uitgehaald, waar de visch dan tegenaan zwemt, om door het net opgevangen te worden



Visschende trawler van boven gezien.

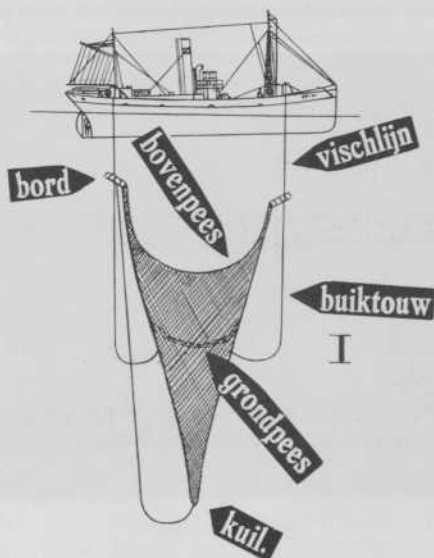


Visschende trawler van opzij gezien.

III

en ten slotte in het achterste nauwere gedeelte van het net, de zoogenaamde „kuil”, terecht te komen, vanwaar ontsnappen onmogelijk is. De beide staaldraadreepen waaraan het net wordt voortgesleept, loopen vanaf de borden naar het schip, waar zij door een zoogenaamden sliphaak bij elkaar worden gehouden en vandaar over katrollen, welke aan boogvormige ijzers „galgen” genaamd, hangen. Op elken stoomtrawler zijn zoowel aan stuurboord als aan bakboord op een zekeren afstand van elkaar, twee van dergelijke galgen aangebracht. Bij het binnenhalen van het net wordt de sliphaak losgemaakt en door het inwinden van de stoomlier, waarop de einden der staaldraden gewonden zijn,

wordt het net langs zij van het schip gehaald, waarbij dan elk bord tot onder de galg wordt getrokken. Het zich tusschen de galgen bevindende net wordt dan eerst uit de hand gedeeltelijk binnenboord gehaald, vervolgens wordt om het net een touw geslagen en de meer of minder gevulde kuil boven het dek ge-

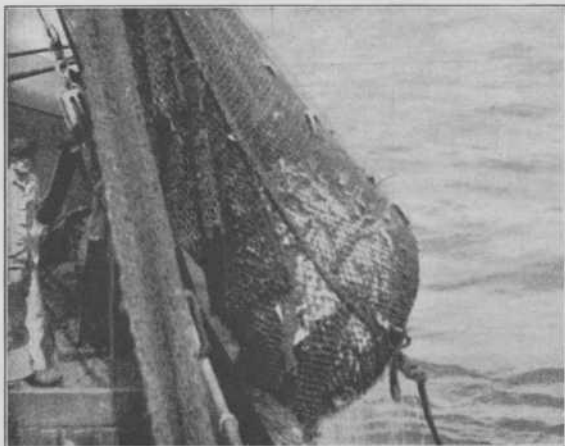


Binnenhalen van het net

heschen. De onderzijde van de kuil, welke door een touw, de zoo-genaamde „pooklijn”, dichtgebonden was, wordt nu geopend en de inhoud stort uit op het dek.

Het net wordt daarna opnieuw uitgezet, en men laat naar gelang van de zeediepte 90 tot 120 Meter van de trossen uitloopen, alvorens men ze vastzet. Zoodra er vaart in het schip

komt, wjken de borden naar buiten en houden het net open. Op steenachtigen bodem, waar zich doorgaans veel visch bevindt, wordt het net gedurende twee à drie uren gesleept. Om in dat geval beschadiging van het net te voorkomen, wordt de gewone onderpees vervangen door een zoogenaamde „klossenpees”, dat is een dik touw voorzien van een groot aantal zware beukenhouten rollen. Op zandgrond wordt het net vijf à zes uur voort-

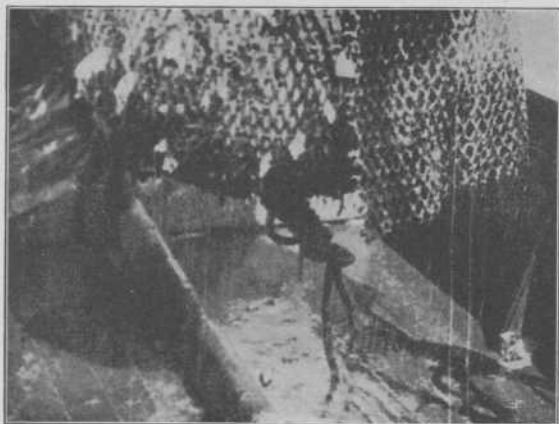


De gevulde kuil

gesleept voordat men het aan boord haalt. De meeste schippers beschikken over een zoodanige kennis van de samenstelling van den Noordzeebodem, dat zij uit de grondsoort ter plaatse op kunnen maken, waar zij zich bevinden. Aan het lood, dat zij neerlaten om de diepte te meten, wordt een stuk vet bevestigd, waartoe in het lood eene uitholling is aangebracht. Uit hetgeen aan het vet blijft kleven, kunnen zij opmaken op welke plaats zij zich ongeveer in de Noordzee bevinden. Hoever sommigen het in deze kunst

gebracht hebben, moge blijken uit het aan het slot van dit werkje opgenomen gedichtje.

Nadat de inhoud van de kuil op het dek is uitgestort, wordt de visch, welke door het opgepakt zitten in het net vaak nogal geleden heeft en niet in het leven kan worden gehouden, zooals wel met de door de beug gevangen visch het geval is, gesorteerd en soort bij soort in manden verzameld. De kabeljauw en de schelvisch wordt gestript, dat wil zeggen van de ingewanden ontdaan



Het net binnenboord

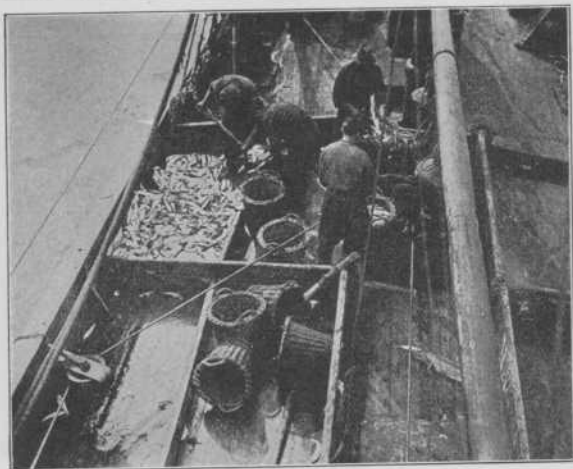
om daarna zorgvuldig afgespoeld in het vischruim te worden geborgen.

Daartoe zijn de vischruimen der groote trawlers verdeeld in 8 tot 14 hokken, in elk waarvan de visch zooveel mogelijk soort bij soort wordt opgeborgen. Ieder hok is weer door planken in kleinere ruimten verdeeld die elk een tiental manden visch kunnen bevatten. Op den bodem van iedere ruimte wordt een mand fijngemalen ijs uitgespreid, hierop komen twee manden visch,

daarop weer een mand ijs. enz. Tenslotte wordt het gevulde hok met cocosmatten afgedekt.

Het benoodigde ijs wordt door de fabrieken aan den wal geleverd en medegevoerd in het ijsruim, dat plaats biedt voor 10 à 15 ton.

Na een reis van uiterlijk tien dagen, wordt de haven weer opgezocht; de visch zoo spoedig mogelijk na aankomst gelost, ver-



Het sorteeren en strippen

kocht en het binnenland ingevoerd. Op welke wijze dit geschiedt, zal nader in Hoofdstuk VIII worden beschreven.

De visscherij met stoomtrawlers heeft voornamelijk vanuit IJmuiden plaats en wordt in de Noordzee gedurende het geheele jaar uitgeoefend. Des zomers wordt voornamelijk in het zuidelijk gedeelte der Noordzee op platvisch (tong, bot en schol) gevischt, des winters noordelijker o.a. op de Doggersbank op schelvisch en kabeljauw.



HOOFDSTUK V.

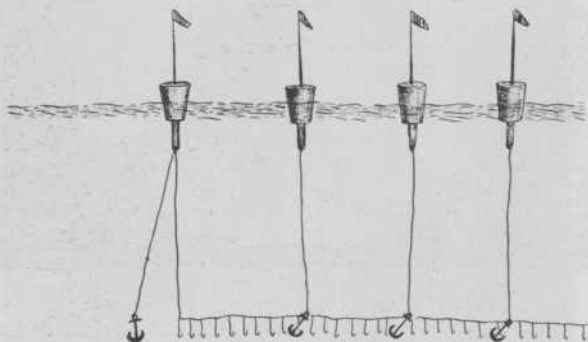
De beugvisscherij.

De beugvisscherij neemt in belangrijkheid de derde plaats in, zij wordt nog wel door enkele schepen gedurende het geheele jaar uitgeoefend, maar in hoofdzaak in het winterseizoen door de stoom-, motor-, en zeilvaartuigen, die in het zomerseizoen aan de haringvangst deelnamen.

Deze visscherij wordt niet met een net uitgeoefend, maar een lange lijn, de zoogenaamde beuglijn wordt op den bodem der zee neergelaten. In haar volle lengte bestaat de schelvischbeug uit 160—200 aan elkaar verbonden lijnen, welke ieder 90 meter lang zijn, zoodat zij over een afstand van ruim drie uur gaans op den zeebodem ligt. Gedurende de maanden December, Januari, Februari en Maart, wordt voornamelijk op schelvisch, gedurende April, Mei en Juni op kabeljauw gevischt. Aan de schelvischbeug zijn op afstanden van ongeveer 2 meter, dwarslijntjes van 80 c.M. lengte bevestigd, waarbij aan het einde van deze lijntjes haakjes (hoeken) worden bevestigd. Aan deze haakjes wordt het aas

bevestigd, dat voor de schelvisch uit stukjes koelever of gezouten sardijn (Noorsche sprot) bestaat. Bij de kabeljauwbeug, welke in den regel 270 lijnen lang is, zijn de dwarslijntjes op ongeveer $3\frac{1}{2}$ meter afstand van elkaar aangebracht; als aas gebruikt men voornamelijk haring en als deze niet te krijgen zijn, prikken, kleine aalvormige vischjes.

Bij de eerste kabeljauwreizen neemt men te Nieuwediep de aldaar gevangen vroege haring aan boord of men vergenoegt



Schets van de beug

zich met de minder goede Zuiderzee-haring, later in het seizoen vangt men 's avonds, voor men de beug te water laat, zelf met eenige haringnetjes het noodige aas.

Om de beuglijn voor het gebruik aan boord gereed te hebben, worden de lijnen netjes opgewonden (opgeschoten) en de hoeken gelegd in een gespleten houtje; wil men nu gaan visschen, dan worden de hoeken van stukjes aas voorzien en de lijn overboord gezet, terwijl het schip langzaam vooruit stoomt of zeilt. Om de lijn op den bodem te houden, worden er op bepaalde afstanden ankertjes aan bevestigd en om aan de oppervlakte te kunnen zien, waar de beuglijn zich bevindt, worden deze ankertjes door middel van lange lijnen verbonden aan jonen welke aan de

oppervlakte blijven drijven. De kabeljauwbeug wordt 'smorgens vroeg, de schelvischbeug des morgens en des avonds uitgezet, daar de kabeljauw alleen des morgens op het aas afkomt.

Nadat de geheele beug is uitgezet, wordt bij de schelvischbeug gedurende korten tijd en bij de kabeljauwbeug een paar uur gewacht, waarna men weer in omgekeerde richting stoomt of zeilt en de beuglijn binnen boord haalt. Nu vereischt het groote handig-



Het azen

heid en oplettendheid om de zich aan de hoeken bevindende visch zoo onbeschadigd mogelijk aan boord te krijgen, men doet dit meestal met een schepnetje en verwijdert daarna voorzichtig het haakje uit den bek, zoodat de visch in leven blijft. De lijn wordt weer opgeschoten, hetgeen men „inbakken” noemt, en vervolgens de haken weer in de houtjes gelegd (spletten), zoodat men weer klaar is om tegen het schieten van de beug het aas aan de hoeken te bevestigen.

Nu zijn er drie manieren, waarop men de visch kan bewaren,

tot zij aan wal kan worden gebracht, en wel in levenden toestand, in het ijs of gezouten. Daar de levende visch aan de markt het meest opbrengt is dus de eerste wijze de meest gebruikelijke. Om dat te kunnen doen heeft men in het schip een zoogenaamde „bun” aangebracht, dat is een afzonderlijke ruimte in het midden van het schip, waarin het buitenboordswater vrijen toegang heeft door een groot aantal gaten, die in de huid van het vaartuig zijn



Het spletten

geboord. Deze ruimte is in drie gedeelten afgedeeld voor het bewaren van verschillende soorten van visch.

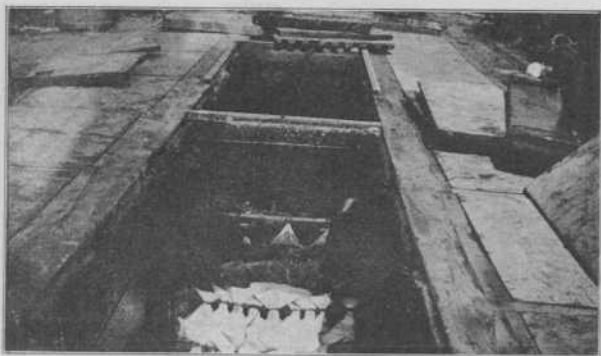
De kabeljauw en de schelvisch worden zooveel mogelijk van elkaar gescheiden gehouden, omdat de kabeljauw wanneer hij sterft, hetgeen in de bun toch nog wel eens voorkomt, den bek wijd openspert en de schelvisch de eigenaardigheid heeft met den kop in dien open bek te zwemmen en op die manier ook spoedig sterft. Om dit te voorkomen, houdt men die vischsoorten dus afzonderlijk. Terwijl men de kabeljauw en de schelvisch in de bun vrij laat rondzwemmen, wordt de heilbot aan den staart



Het binnen boord halen van de beug



Het inbakken



De bin



Het uitscheppen der doode visch (karen)

opgehangen aan dwars over de afdeeling van de bun gespannen touwtjes. Liet men de heilbot los zwemmen, dan zou zij overeenkomstig hare gewoonte, plat op den bodem gaan liggen, waardoor de gaten afgesloten zouden worden en niet genoeg versch zeewater toegang zou kunnen verkrijgen.

Elken morgen en avond wordt nagegaan of er van de gevangen



Het snijden van visch (voor zoutevisch)

visschen in de bun stervende zijn (het zoogenaamde „karen“), deze worden eruit geschept en in zout of ijs bewaard. Alle vleet en rog en de visch welke dood aan boord komt, of die welke in de bun sterft, wordt evenals dat bij de treilvisscherij gebeurt, in gemalen ijs bewaard. De derde wijze van bewaren is in het zout en wordt toegepast bij de zoogenaamde zoute vischvaart. Deze reizen duren langer, ongeveer 4 à 6 weken, terwijl de versche reis hoogstens 14 dagen duurt. Ongeveer een vierde van alle gevangen

kabeljauw wordt op deze wijze behandeld. Nadat de kop verwijderd is, snijdt men de visch open en ontdoet de visch van de ingewanden en het grootste gedeelte der graat, spoelt ze vervolgens in zeewater, klopt daarna het water eruit, waarna de visch, onder toevoeging van zout in vaten wordt verpakt. Aan het eind van Mei is ook deze visscherij afgelopen en worden de schepen gereed gemaakt voor de haringvangst.

HOOFDSTUK VI.

De Zuiderzee-visscherij.

Was de Noordzee-visscherij, wat de verschillende wijzen van visschen betreft, betrekkelijk overzichtelijk te beschrijven, bij de Zuiderzee-visscherij is dat veel ingewikkelder; niet alleen door de verschillende vischsoorten welke in de Zuiderzee worden aangetroffen, maar ook door de vele soorten netten, welke voor de vangst gebruikt worden; zoo wordt bijvoorbeeld de ansjovis op vier verschillende wijzen gevangen, en wel met de wonderkuil, het sleepnet, de reep en de zegen. Daar de bedoeling van het schrijven van dit werkje is, een algemeen overzicht te geven van wat er alzoo op visscherijgebied omgaat, zal teneinde zoo duidelijk mogelijk te zijn, eerst een samenvatting worden gegeven van de in de Zuiderzee voorkomende visschen en de tijden waarop ze voornamelijk gevangen worden en daarna eene beschrijving van de vele vischtuigen, welke daarbij worden gebruikt.

De vangst van :	heeft voornaamlijk plaats in de maanden :	met als voornaamste aanvoerhavens :
ansjovis	Mei en Juni	Enkhuizen, Urk, Volendam, Marken, de Lemmer.
haring bot	October-Juni Maart-December	Volendam, Urk, Spakenburg, den Helder, Volendam, Lemmer, Spakenburg, Harderwijk.
aal	Mei-November	Volendam, Elburg, Wieringen, Harderwijk.
spiering	October-April	Volendam, Elburg, Vollenhove, Harderwijk.
garnalen	Mei-November	Volendam, den Helder, Texel, Harderwijk.

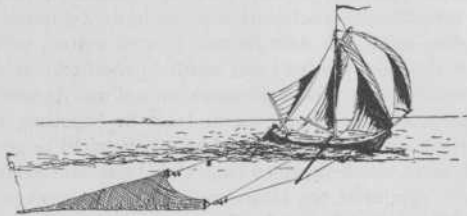
Wat de vischtuigen aangaat, kan men in deze twee hoofdgroepen indeelen en wel in het „gaande want”, dat door schepen voortgesleept wordt en het „staande want”, dat uitgezet wordt en op dezelfde plaats in zee blijft hangen of „staan”.

En nu kunnen wij dat „gaande” want weer in twee typen van netten verdeelen, namelijk in de zakvormige kuilnetten en de rechthoekige sleepnetten.

Tot de zakvormige kuilnetten behooren :

1e de dwarskuil, 2e de kwakkuil, beide soorten voornamelijk voor de vangst op aal en garnaal ; 3e de wonder- ook wel moordkuil genaamd, voor spiering, haring, ansjovis en aal, en 4e de kor of kuil voor de schol, bot, garnalen en schar.

De sleepnetten worden ook in verband met de maaswijdte



Botter, met den dwarskuil visschende

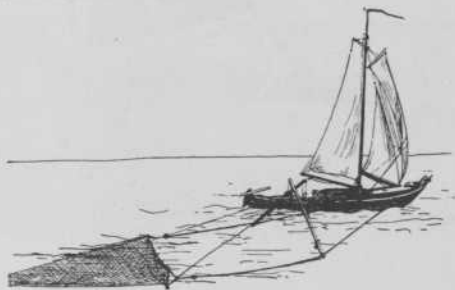
genoemd naar de visschen waarvoor ze bestemd zijn en alzoo verdeeld in : het bot-, het spiering-, het haring- en het ansjovis-sleepnet, terwijl men het staande want onderscheidt in de ansjovis-reep, de haringreep, het staande spieringnet en het staande botnet.

Na deze opsomming, welke teneinde een goed overzicht te geven niet achterwege mocht blijven, zullen wij iets anders omtrent de verschillende netten mededeelen.

De dwarskuil is een zakvormig net, veel overeenkomst vertoonende met het trawl-net, zooals wij dat bij de Noordzee-visscherij hebben beschreven, de afmetingen zijn echter kleiner en het net wordt niet door een boom of door borden opgehouden, maar door twee verticale stokken — oorstokken genaamd — welke

aan beide zijden van de netopening zijn aangebracht en waaraan de sleeplijnen (oortouwen) zijn bevestigd. De sleeplijnen worden nu ook niet bij elkaar op het schip vastgemaakt, maar teneinde het net bij het sleepeu goed open te houden, wordt de eene lijn op het achterschip bevestigd en loopt de andere lijn naar het uiteinde van een boom, welke dwars van het vaartuig uitsteekt. Dit net wordt dus door één schip gesleept en is de boom te loevert (aan de zijde waar de wind vandaan komt) aangebracht.

De kwakkuil is een soortgelijk net, dat echter op een andere wijze aan het schip wordt bevestigd. De uiteinden van de beide sleeplijnen worden ieder aan de einden van een boom bevestigd ;



De kwakkuil

de eene boom steekt aan stuurboord, de andere boom aan bakboord van het vaartuig uit. De kwakkuil is alleen in gebruik bij de Volendammer visschers.

De wonderkuil, door de tegenstanders, vooral de visschers, welke met staand want visschen, ook wel de „moordkuil” genoemd is een net van dezelfde soort, doch van grootere afmetingen, terwijl het snel door het water wordt gesleept, zoodat alles, dus ook de jonge visch, gevangen wordt. Weliswaar zijn er bepaalde maten voorgeschreven, waaronder met de maaswijdte niet gegaan mag worden, maar toch is deze maatregel niet afdoende om te voorkomen, dat kleine visch, welke als eendenvoer grooten aftrek vindt, gevangen wordt. Het net dat aan beide zijden van de



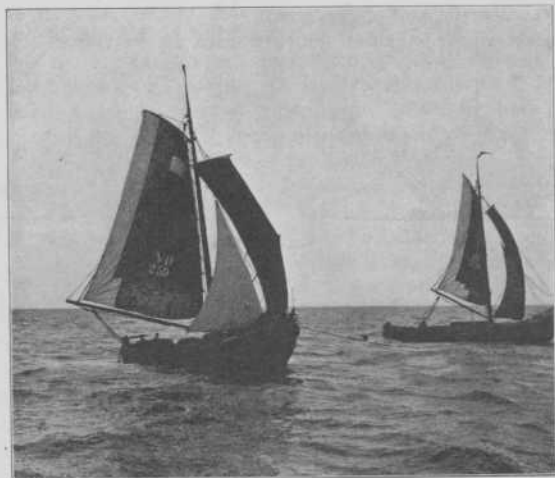
Volendammer visschende met de kwakkuil



a = Koptouw	f = Onbepuis
b = kwil touw	g = kwil
c = ontouw	h = aetje
d = dorstok	i = boer
e = Gortpous	

De Wonderkuil

opening weer van houten oorstokken voorzien is, wordt niet door één, maar door twee schepen, die ieder een sleeplijn aan boord nemen, gesleept. Doordat deze schepen op eenigen afstand van elkaar evenwijdig aan elkaar zeilen, wordt het net opengehouden; om te voorkomen, dat de schepen te ver van elkaar zouden geraken, waardoor het net zou scheuren, zijn beide



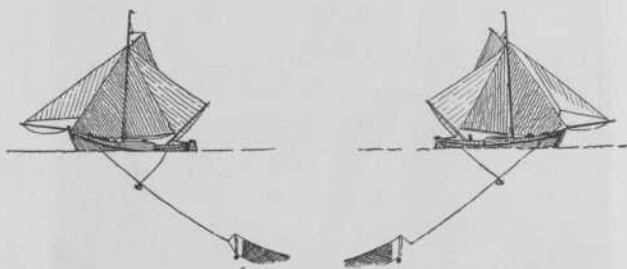
Volendammer, visschende met de wonderkuil

schepen aan de voorzijde door een zogenaamd „koptouw”, met elkaar verbonden.

Wat de vierde soort netten van dit type, de kor of kuil, betreft, kan volstaan worden met hetgeen daarover bij de behandeling der Noordzeevisscherij is geschreven. Alleen is het net van kleiner afmetingen en wordt niet altijd door borden, maar gewoonlijk door een boom opengehouden. Het net wordt door één schip voortgesleept.

Bij al deze netten hangt de bovenzijde van de opening aan een van kurken voorziene bovenreep, welke korter is dan de aan de onderzijde van de opening bevestigde, van lood voorziene onderreep. De wijdere onderreep sleept daardoor veel achterlijker dan de kortere bovenreep; wanneer dus de visschen door de onderreep uit het bodemzand opgejaagd worden, worden zij door het overhangende dak van het net verhinderd te ontsnappen en vervolgens door de kuil opgevangen.

Zooals wij reeds hebben gezien worden de sleeptnetten ook in



Het bot-sleeptnet

vier soorten verdeeld, genoemd naar de soort van visch welke men er mee wenscht te vangen. Dit vischtuig bestaat uit een aantal aan elkaar verbonden rechthoekige netten die rechtstandig tusschen twee zeilvaartuigen worden voortgesleept. Daartoe zijn de beide uiterste netten, welke van een stevig stuk hout voorzien zijn, waaraan met een spruit, de sleeplijn, het zoogenaamde „oortouw" is bevestigd. Aan de voorzijde van elk schip wordt een der oortouwen bevestigd.

Daar de bot in het slijk van den bodem ligt, moet het bot-sleeptnet door het slijk worden gesleept en is het daarom, dat men de onderpees met veel lood heeft bezwaard, zoodat het net meer door de modder, dan door het water sleept. Gewoonlijk bestaat het net uit 6 netten, ieder 18 meter lang, terwijl de hoogte ruim 2 meter is. Tusschen onder- en bovenpees zijn kruislings touwtjes

(ladderingen) gespannen, door de mazen van het net gehaald en zoo kort genomen, dat zakjes van netwerk worden gevormd, waarin de bot gevangen wordt.

De spiering ligt niet in de modder, maar zwemt gewoonlijk vrij diep, zoodat de onderpees van het spiering-net zoodanig bezwaard is, dat de onderkant van het net juist over den zeebodem strijkt. Gewoonlijk worden 10 netten, die ieder 18 meter lang zijn, aan elkaar bevestigd, de hoogte is 40 à 50 mazen, van 26 tot 30 m.M. diep.

Met het haringnet wordt ongeveer op dezelfde wijze gevischt als met het spiering-sleepnet. De lengte is dezelfde, en de hoogte is meestal 50 mazen van 50 m.M. diepte. Zoowel het haring- als het spieringnet hebben kruislings gespannen touwen (ladderingen) tusschen onder- en bovenreep. Zij dienen echter niet om zakjes te vormen, zooals bij het bot-sleepnet, maar meer tot steun van het tamelijk fijne net.

Bij het ansjovissleepnet ontbreken de ladderingen; de lengte varieert, doch is meestal ruim 200 Meter. Daar de ansjovis zich tamelijk hoog in het water beweegt, hangt het net vanaf de oppervlakte in zee. Werden de overige sleepnetten met meer of minder vaart door het water gesleept, bij het ansjovisnet geschiedt dit sleepen met zoo weinig vaart, dat het er op neer komt, dat het net tusschen de beide vaartuigen drijft. De visch wordt dan ook niet opgejaagd en in het net opgevangen, maar raakt al zwemmen-de, evenals wij dat bij de haringvisserij in de Noordzee hebben gezien, met den kop in de mazen.

Tot de staande netten behooren de ansjovis-, de haringreep en de staande bot- en spieringnetten. Deze netten, welke in zee verankerd worden, vormen dus weer een schutting in zee, op gelijksoortige wijze als wij dat bij de haringvisserij op de Noordzee hebben gezien. De haring of ansjovis blijft met den kop in de mazen zitten en wordt daaruit na het ophalen van het net verwijderd.

Bovendien wordt er nog op schelpdieren als mosselen en oesters gevischt met een soort kor, terwijl er ook nog met de zegen en met fuiken op verschillende vischsoorten gevischt wordt, maar

in verband met de beknoptheid van dit werkje, zal met bovenstaande beschrijving volstaan worden.

In het jaar 1921 bedroeg de totale opbrengst der Zuiderzeevisscherij ruim 4 miljoen gulden; de laatste jaren is de opbrengst echter aan het verminderen, voornamelijk tengevolge van mindere vangsten. Zoo bedroeg de opbrengst in 1922 slechts ruim 3 miljoen gulden.

Ook in verband met de toekomstige afsluiting en drooglegging der Zuiderzee, zijn de vooruitzichten niet rooskleurig en zullen de visschers hun bedrijf moeten verplaatsen naar de Noordzeehavens of naar een anderen werkkring om moeten zien.

HOOFDSTUK VII.

Het een en ander over schepen.

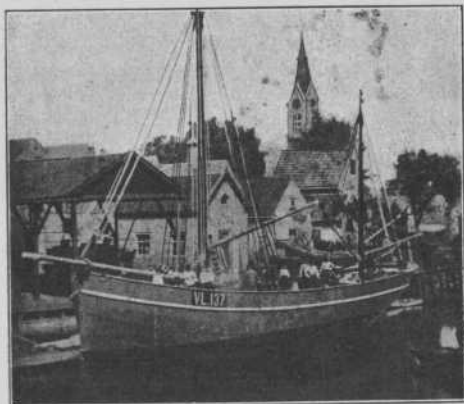
Werd, tot in de laatste helft der vorige eeuw, de visscherij voornamelijk uitgeoefend met buizen, hoekers en bommen, gaandeweg moesten deze scheepstypen waaraan verschillende nadeelen verbonden waren, vervangen worden door meer modern materiaal. De bommen hebben nog den langsten tijd hun plaats in de vloot weten te behouden, zoodat de ouderen onder ons, zich dit type van schip nog wel zullen herinneren.

De vorm had veel overeenkomst met een notedop, het waren slechte zeilers, maar zij waren vrij zeewaardig en hadden het voordeel, dat voor dit type van vaartuig geen haven noodig was; na afloop van het vischseizoen werden zij tegen het duin opgetrokken en vonden dan gedurende den winter een ligplaats. Dat deze ligplaats niet altijd even veilig was, bleek onder anderen in den beruchten winterstorm van het jaar 1896, toen te Scheveningen onder de bommen een groote verwoesting werd aangericht. Hierbij werd het duin ernstig beschadigd en daarna moest besloten worden tot het bouwen van een strandmuur en het graven van een visschershaven, waarin de meer moderne scherpe kiel-schepen ligging zouden kunnen vinden. Tot dit soort schepen behooren de sloepen en de loggers, welke tengevolge van hun vorm veel betere zeilers zijn. Reeds veel vroeger waren deze schepen in de plaatsen, welke havens hadden, zooals Maassluis en Vlaardingen, Middelharnis en Pernis, in de vaart gebracht. Zoo werd in 1866 de eerste logger in ons land gebouwd, naar een uit Frankrijk overgenomen model. Het was een van hout gebouwd



Bommen op het Scheveningsche strand

schip met drie masten, waarvan er twee strijkbaar waren. Spoedig na de invoering hier te lande werd het tuig gewijzigd en ontstond het type met twee masten, waarvan de voorste strijkbaar is, zooals wij dit thans nog kennen. In 1880 werden door de firma Hoogerwerff te Vlaardingen twee ijzeren sloepen met hulpstoomvermogen gebouwd, teneinde hiermede de haringvangst uit te oefenen, maar deze firma bleek haar tijd vooruit te zijn; voornamelijk tengevolge van de behoudendheid der visschers, had



Eerste in Vlaardingen gebouwde stalen logger

deze poging geen succes. Zij verkozen hun oude houten schepen en waren bang voor elke nieuwigheid. Ook de volgende stap in 1890 gedaan, het bouwen van stalen zeilloggers, in plaats van houten, ontmoette veel tegenstand; „al die nieuwigheid was maar dwaasheid, 't was geld weggooien en menschenlevens wagen om met ijzer te trachten de zee te bevaren en haringen te verschalken,” was de meening der oudere visschers. Maar het schip bleek te kunnen drijven en het bleek ook, dat het mogelijk was er haring mede te vangen, zoodat het volgend jaar dezelfde

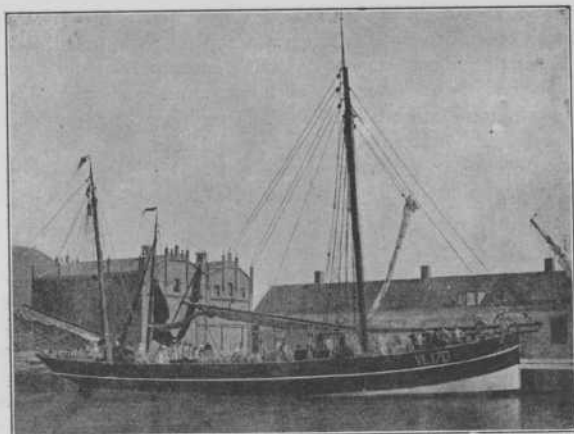
bouwmeester, Figuee te Vlaardingen, opdracht kreeg tot het bouwen van een stalen sloep.

Zooals ook uit bijgaande afbeeldingen te zien is, bestaat er geen uiterlijk verschil tusschen een sloep en een logger, inwendig is er echter wel verschil, dat hierin bestaat, dat een logger niet doch een sloep wel van een bun voorzien is om de visch levend in te bewaren.

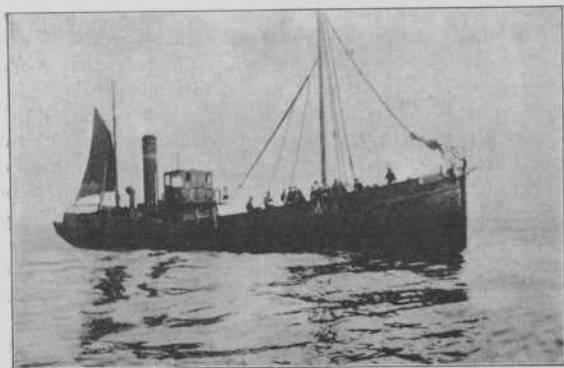
Toen eenmaal de tegenstand tegen de stalen schepen overwonnen was en zij in alle opzichten goed bleken te voldoen, vonden deze voorbeelden spoedig navolging.

Maar in verband met de algemeene ontwikkeling van het stoomwerktuig, kon ook de toepassing bij de visscherij niet uitblijven en zoo werd dan ook in 1897, alweer op de Werf van Figuee te Vlaardingen, de eerste stoomlogger, zoowel voor de haring- als voor de beugvisscherij geschikt, gebouwd. Daar dit geschiedde in den tijd, dat de eerste motorrijwielen oftewel stoomfietsen hier te lande hun intrede deden, ontvingen deze schepen al spoedig uit den volksmond den naam van stoomfietsen, waarbij dan weer de onderverdeling in „natte” fiets en „droge” fiets plaats vond, al naar gelang het schip al dan niet van een bun voorzien was. Daar de stoomloggers bij het schieten van de vleet langzaam achteruit stoomen en het schip dan minder goed bestuurbaar is, heeft men dit soort schepen bovendien voorzien van een roer, dat in den voorsteven is aangebracht. Bij achteruitvaren wordt dit roer gebruikt en het gewone roer vastgezet; in normale omstandigheden geschiedt het juist andersom.

Wanneer wij de inrichting van een stoomlogger nader bekijken, dan vinden wij onder het dek in het achterschip beginnende, eerst de kajuit, waarin zich kooien bevinden voor den schipper, den stuurman, den machinist en den stoker. Meer naar voren is de machinekamer gelegen en daarvóór bevindt zich het ketelruim, terwijl zoowel aan weerszijden als aan de voorzijde van het ketelruim de kolenruimen zijn aangebracht. Aansluitende aan dit dwars kolenruim bevindt zich het reepruim en daarvoor het nettenruim. Hierop volgen een twaalfstal dwarsscheeps gelegen laadruimen, die door een schot in de langsscheeps in tweeën zijn



Sloep met bun



Natte Fiets (stoomlogger voor beug- en haringvisserij)

verdeeld, zoodat er 24 halve ruimen zijn, welke ieder door een deksel worden afgesloten. De ruimen zijn juist zoo breed, dat er een harington in past, zoodat de haringtonnen in dwarsscheepsche rijen liggen. De rechthoekige opening is juist zoo groot, dat er een harington doorheen kan. Het laadvermogen van een stoomlogger is ruim 700 ton, zoodat ongeveer 42 last (een last = 17 op zee = 14 aan den wal gepakte tonnen), kan worden aangebracht. Aansluitende op het laadruim volgt het volkslogies waarin de bemanning, gewoonlijk bestaande uit 13 koppen, verblijf- en slaappleats vindt.

Wanneer de „natte fiets” moet worden ingericht voor de beugvisscherij, in welk geval het van een bun voorzien moet zijn, dan worden in het laadruim de schotten verwijderd en de bungaten in de huid, die door houten propfen waren afgesloten, geopend.

Voor het geval, dat men in het winterseizoen niet de beug, maar de trawlvisscherij wil uitoefenen, wordt het stoomspil, dat dient om de reep in te winden, vervangen door een trawllier met twee groote trommels, waarop de stalen trossen van het trawl-net kunnen worden opgewonden, terwijl aan dek vier trawlgalgen worden aangebracht en de ruimindeeling ook eenige wijziging ondergaat.

Maar in het algemeen is deze laatste combinatie niet loonend, omdat de eischen welke aan het schip zijn te stellen voor de haring- en voor de trawlvaart, zoozeer uiteenloopen.

Voor de trawl- en treilvisscherij is dan ook een afzonderlijk scheepstype gewenscht, dat meer een sleepboottype heeft en dat ook veel krachtiger machines noodig heeft, wil men althans een groot net met behoorlijke snelheid over den bodem kunnen sleepen. De voorsteven is hooger opgebouwd en vooral de grootere typen stoomtrawlers, welke langere reizen maken, bijvoorbeeld naar de vischrijke IJslandsche wateren, moeten niet alleen van sterker machines, maar ook van grootere ketels en grootere kolenruimen voorzien zijn.

Wat de voortstuwingsrichtingen betreft heeft ook de motor, vooral als hulpvoortstuwingsinrichting, een plaats op de visscherijvloot weten te veroveren.

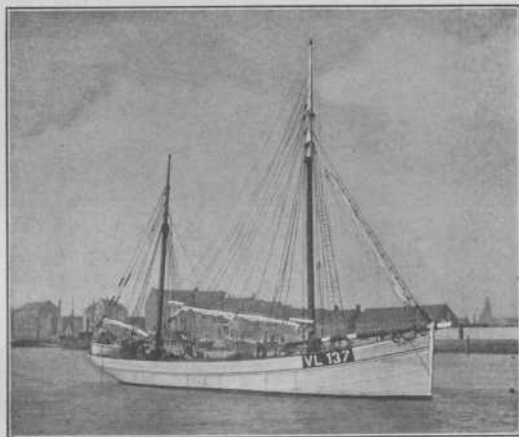


Een Fiets



Trawler

Tot slot van dit artikel moeten wij nog even de aandacht vragen voor een scheepstype, dat uit Engeland en Schotland is overgenomen en waarvan er in ons land een vijftal in de vaart zijn, doch welk type niet heeft voldaan, daar het zich wel aanpaste bij de Schotsche en Engelsche wijze van visschen, maar voor de Hollandsche wijze minder geschikt bleek. Bedoeld wordt namelijk de „haringdrifter”. Daar onze schepen het grootste gedeelte van



Logger met hulpmotorvermogen

het seizoen de haring op grooten afstand van onze havens moeten gaan vangen moet de haring om ze te kunnen bewaren, aan boord gekaakt en gezouten worden. De Schotsche en Engelsche visschers-plaatsen zijn echter zooveel gunstiger gelegen ten opzichte van de vangplaatsen der haring en daarom oefenen zij de visscherij ook op andere wijze uit. De „drifters” verlaten 's avonds de havens, om reeds den volgenden morgen weer met hun vangst van den nacht binnen te loopen. De haring wordt dan onmiddellijk gelost en in verschen toestand verkocht. Naarmate de haring-

scholen zich zuidelijker verplaatsen, zoeken zij ook zuidelijker havens op, terwijl een leger van vrouwen meetrokt van de eene haven naar de andere om de haring te kaken, te zouten en verder voor de verzending gereed te maken. De drifters kunnen nu kleiner zijn, daar zij minder laadruimte en ook minder werkruimte aan dek noodig hebben. Zooals reeds gezegd, zijn de vangplaatsen het grootste gedeelte van het seizoen te ver van ons land om het driftersbedrijf met succes te kunnen uitoefenen, zoodat dit scheepstype geen grootere toepassing heeft gevonden.

HOOFDSTUK VIII.

Waar de visch blijft.

Zooals wij gezien hebben is IJmuiden verreweg de belangrijkste aanvoerplaats voor de Noordzee treilvisserij ; voor de kusttreilerij — meer schrobnetvisserij genoemd — en welke voornamelijk door de motorvischers wordt uitgeoefend, moeten ook Scheveningen, den Helder, Amsterdam en Rotterdam als aanvoerplaatsen worden genoemd.

Wat de haringvisserij betreft, zijn Vlaardingen en Scheveningen de belangrijkste aanvoerplaatsen, terwijl ook te IJmuiden en Katwijk belangrijke hoeveelheden haring worden verkocht. Een groot deel te Katwijk verkochte haring wordt echter te IJmuiden aangebracht.

Wat de beugvisserij betreft, komt ongeveer $\frac{3}{4}$ te IJmuiden en $\frac{1}{4}$ te Vlaardingen aan de markt.

Wanneer een drijfnetvisser te Vlaardingen binnenkomt, worden de vaten haring dadelijk gelost, door daartoe aangewezen keurmeesters gekeurd en vervolgens heeft om half elf 's morgens in het Handelsgebouw de afslag plaats, door middel van een electrisch mijnbord, zoodat men nooit oneenigheid kan krijgen, wie het eerste „mijn” heeft geroepen, daar door een electrisch nummerbord onmiddellijk wordt geregistreerd, wie het eerst op een knopje heeft gedrukt.

De verkoop der te IJmuiden aangebrachte treil- en beugvisch gaat niet zoo eenvoudig. Teneinde bederf der versche of in ijs aangebrachte visch te voorkomen, moet zij zoo spoedig mogelijk

naar den verbruiker worden verzonden. De IJmuiden stoomtrawlers, de Katwijker treilloggers, de Vlaardinger en Maassluische beugers, de Urker en andere kustvisschers komen dan ook meestal in den avond of in den loop van den nacht de visschershaven binnen, waar hen door den havenmeester een plaats wordt aangewezen langs de Rijksvischhal. Deze vischhal, of juister gezegd vischhallen zijn lange overdekte ruimten, welke langs de visschershaven liggen, terwijl aan de andere langszijden der hallen de sporen liggen, waarop de spoorwagens, welke voor het verder vervoer dienen, kunnen worden opgesteld. Na binnenkomst gaat de bemanning der stoomtrawlers zoo spoedig mogelijk naar huis om na een vaartijd van ongeveer tien dagen, een welverdienden rustdag te genieten. In dien dag worden kolen, ijs, proviand aan boord gebracht en het schip gereed gemaakt voor een volgende reis. Zoo spoedig mogelijk wordt door het walpersoneel van de verschillende reeders of bij de beugers door de bemanning zelf met lossen aangevangen en de visch in de hal soort bij soort in kisten neergezet. De tong en de tarbot wordt door het halpersoneel gewogen, de andere visch wordt per kist verkocht. Teneinde een overzicht te krijgen van de verschillende sorteeringen is in hoofdstuk XI een marktstaatje van IJmuiden opgenomen, zooals dit iederen dag in verschillende dagbladen te vinden is.

Dadelijk na binnenkomst der schepen ontvangt de halchef een staatje waarop de aangevoerde visch is vermeld.

's Morgens om half acht vangt de afslag aan. De koopers verzamelen zich om de afslagers, die dan de verschillende partijen verkoopen, daarin bijgestaan door twee noteerders, die dadelijk koopers en prijzen opschrijven. Bij grooten aanvoer geschiedt het afslaan gelijktijdig in verschillende groepen. Zoodra de visch verkocht is, wordt zij door de koopers weggevoerd naar de pakhuizen, welke aan de hal grenzen en daar voor de verdere verzending gereed gemaakt. De handelaren hebben zich inmiddels, meestal telefonisch, met hun afnemers in verbinding gesteld en de visch wordt onder toevoeging van fijn ijs in manden, of indien de verzending naar Engeland plaats heeft, in kisten verpakt, om

zoo spoedig mogelijk per trein of per extra vischtrein te worden verzonden.

Van de visch gaat in normale omstandigheden ongeveer $\frac{1}{3}$ naar Duitschland, het meest op telefonische bestelling tegen vaste prijzen; ongeveer $\frac{1}{3}$ naar België, voornamelijk in consignatie, zoodat de verzenders er niet zeker van zijn, welk bedrag zij ervoor



Het lossen der visch te IJmuiden

zullen ontvangen, de rest blijft in Nederland, tenzij de prijzen in Engeland hoog zijn, want dan wordt een gedeelte van de visch via Hoek van Holland verzonden, zoodat zij den volgenden morgen te Londen aan de markt is.

Zoodra er behoorlijke vraag naar visch in het buitenland is, loopen de prijzen zoo hoog op, dat de duurere vischsoorten voor den gewonen Hollander niet meer te betalen zijn, temeer waar de aanvoeren de laatste jaren sterk aan het afnemen zijn.

Zoo was de gemiddelde aanvoer per dag per stoomtrawler:

in 1915 ± 1650 K.G.	in 1920 ± 1854 K.G.
„ 1916 ± 2824 „	„ 1921 ± 1238 „
„ 1917 ± 1730 „	„ 1922 ± 968 „
„ 1918 ± 2500 „	„ 1923 ± 800 „
„ 1919 ± 2216 „	

De hooge vangsten in de oorlogsjaren stonden natuurlijk in



In de vischhal te IJmuiden.

verband met de afwezigheid van vele Engelsche en Duitsche visschers, maar de laatste jaren wordt de afname behalve aan de intensieve visscherij ook geweten aan het in groote hoeveelheden vangen van nog niet tot ontwikkeling gekomen jonge visch, welke moet worden weggeworpen of als zoogenaamde „puf” voor eendenvoer en mest wordt verkocht. Er zijn dan ook den laatsten tijd internationale besprekingen gehouden om er toe te komen, dat de ondiepere gedeelten langs de kust, waar de

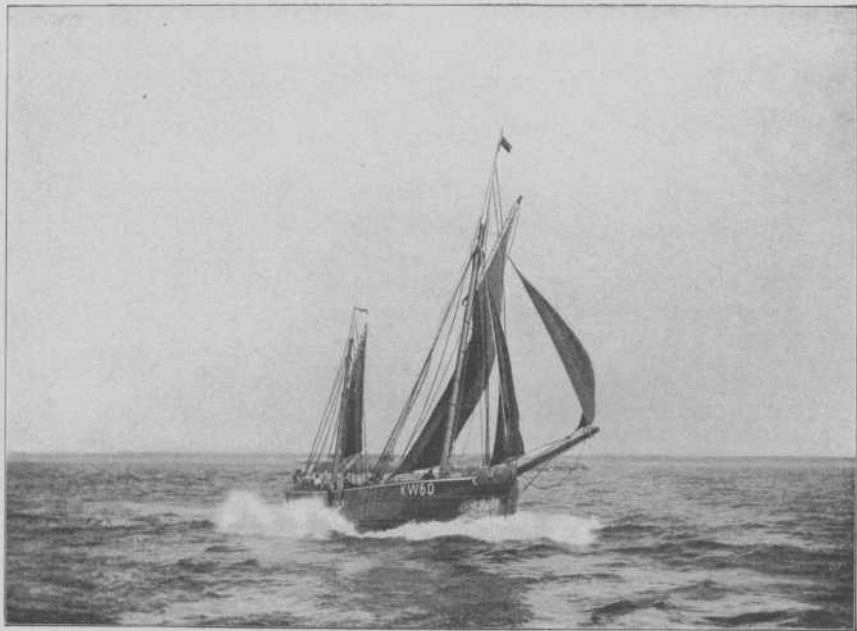
jonge schol zich voornamelijk pleegt op te houden, gedurende het geheele jaar, of althans een gedeelte daarvan voor de stoomtreilvisserij zullen worden gesloten.

Voor onze kustvisschers zouden hier natuurlijk groote bezwaren aan verbonden zijn, terwijl ook een doorvoering van het verbod ingrijpende maatregelen zou vorderen.

Wij hebben nu gezien, op welke wijze de visch verkocht en verzonden wordt; wat de betaling betreft, krijgen de reeders, zoodra na den verkoop door de administratie der vischhal de afrekening in orde is bevonden, hun geld na aftrek van een paar procenten onkosten. De koopers behoeven pas in den loop der volgende week te betalen, hetgeen mogelijk is, doordat het voor de afrekening benodigde geld door de bankinstelling wordt voorgesloten.

De bemanning der schepen heeft ook belang bij de opbrengst, daar zij of behalve een vast maandloon een gedeelte der besomming krijgen, of alleen dit laatste ontvangen; de grootte van dit bedrag hangt af van de positie welke zij aan boord bekleeden.

In verband hiermede kan nog als bijzonderheid worden vermeld, dat in het algemeen de Hollandsche trawlers grootere vangsten aanbrengen, dan de Engelsche schepen. Eene verklaring hiervoor is, dat de Hollandsche visschers meer op steenachtigen bodem — waar zich meer visch bevindt dan op zandgrond — durven visschen, maar dan ook meer kans hebben hun netten te beschadigen, en nu wagen zij dit, omdat de Nederlandsche vischer een harde werker is, die ook gewoon is, aan boord de gescheurde netten te herstellen, terwijl de Engelsche collega dit niet doet, hij laat zijn netten aan den wal repareren. Zoo kwam het eenige jaren geleden voor, dat toen de aanvoer van door Duitschers gevangen visch in Engeland verboden was, Nederlandsche trawlers aldaar kwamen „markten”, met zulke groote vangsten, dat de Engelschen beweerden, dat het onmogelijk was, dat zij die zelf gevangen hadden, dat zij dus op zee ook Deutsche lading hadden overgenomen. Uit een nauwkeurig ingesteld onderzoek bleek echter de onjuistheid van deze bewering. Behalve dat zij harde werkers zijn, hebben de Hollandsche visschers ook



Uitgaande

meer zorg voor het onderhoud van hun schip, eene eigenschap, waarvoor de Hollandsche zeeman al sedert eeuwen bekend is.

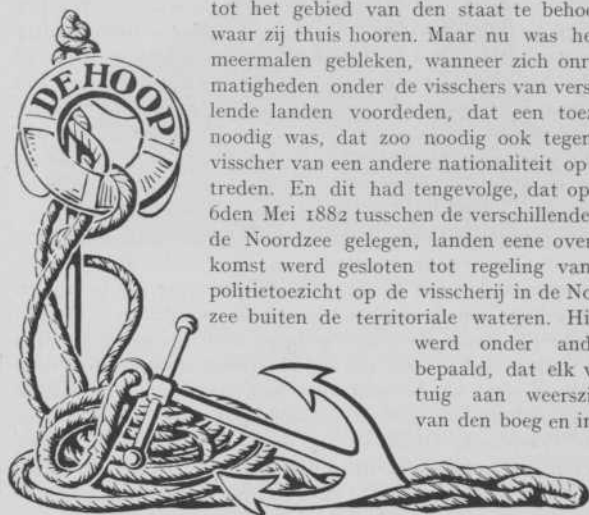
Hebben Vlaardingen, Maassluis, Scheveningen en Katwijk eene bemanning op de vloot, welke voor een groot deel van oudsher in de plaats zelf thuis hoort, in IJmuiden is dit niet het geval; de bemanning wordt daar voor een groot deel gerecruteerd uit het stoere Egmondsche ras, terwijl ook de Waddeneilanden een deel der visschers leveren. Machinisten en stokers zijn echter voor het meerendeel uit het binnenland afkomstig. Welk een belangrijke plaats IJmuiden inneemt moge daaruit blijken, dat de jaarlijksche omzet thans ongeveer / 12.000.000.— bedraagt, terwijl als grootste jaarlijksche omzet / 36.000.000.— werd geboekt.

HOOFDSTUK IX.

Politietoezicht en hulp voor de visschers.

Het machtsgebied van elk land strekt zich niet verder uit dan de territoriale grens. Dat is een grenslijn welke in 't algemeen aangenomen wordt te loopen op een afstand van 3 zeemijl (3×1852 M.) evenwijdig aan de laagwaterlijn langs de kust. Wanneer schepen zich buiten die lijn bevinden worden zij gerekend

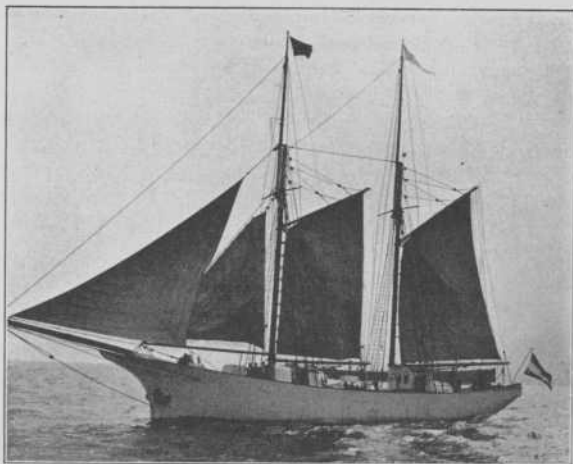
tot het gebied van den staat te behooren, waar zij thuis hooren. Maar nu was het al meermalen gebleken, wanneer zich onregelmatigheden onder de visschers van verschillende landen voordeden, dat een toezicht noodig was, dat zoo noodig ook tegen een visscher van een andere nationaliteit op kon treden. En dit had tengevolge, dat op den 6den Mei 1882 tusschen de verschillende, om de Noordzee gelegen, landen eene overeenkomst werd gesloten tot regeling van het politietoezicht op de visscherij in de Noordzee buiten de territoriale wateren. Hierbij werd onder anderen bepaald, dat elk vaartuig aan weerszijden van den boeg en in het



grootzeil in duidelijke letters en cijfers de letters van de haven van herkomst en een volgnummer moest voeren, bijv. KW 60, (Katwijk), zoodat men dan in een register dadelijk kan nagaan waar het schip thuis hoort en wie de eigenaar en de schipper zijn. Verder werden verschillende bepalingen gemaakt om te voorkomen, dat de visschers elkaars netten zouden beschadigen wanneer deze in elkaar verward raakten of elkaars netten en vischtuig zouden lichten of beschadigen. Ook werd de verkoop van sterken drank verboden, terwijl het tevens verboden is, binnen de territoriale wateren van een ander land te visschen. Dit toezicht wordt uitgeoefend door schepen van de militaire marine van elk land, dat tot deze regeling is toegetreden, en zoo werd dit in ons land vele jaren door Hr. Ms. *Zeehond* gedaan, terwijl thans ook al om reden van bezuiniging een daartoe ingerichte stoomtrawler, Hr. Ms. *Triton*, welke met minder personeel kan volstaan, het toezicht uitoefent. Behalve dit uitoefenen van toezicht wordt ook hulp verleend in geval van gebrek of schaarschte aan water en victualie, of indien dokters hulp noodig is. Zoo werd in 1921 door den officier van gezondheid aan boord van de *Zeehond* 47 maal hulp verleend aan Nederlandsche visschers en 4 maal aan opvarenden van Duitsche vaartuigen. Een ander vaartuig dat zich ook temidden der haringvisschers beweegt en behalve geneeskundige hulp ook geestelijke hulp verleent, is het Hospitaal-Kerkschip *de Hoop*, dat uitgerust wordt door de „Nederlandsche Vereeniging ten behoeve van Zeelieden van elke Nationaliteit.”

Ongeveer vijf en twintig jaar geleden kwam voor het eerst Reverend Chambers te Amsterdam op het denkbeeld gedurende de zomermaanden een Hospitaal-Kerkschip naar zee te zenden en het gelukte hem de noodige belangstelling en gelden te vinden. Een scheepje, dat *de Hoop* werd gedoopt, heeft gedurende 12 jaren goed werk verricht, maar het bezwaar werd ondervonden, daar het alleen wind als beweegkracht had, dat het bij windstilte onmogelijk hulp kon brengen aan zich op eenigen afstand bevindende vaartuigen. Daarom werd in 1910 besloten een nieuw zeilschip met hulpmotorvermogen te bouwen. Dit nieuwe schip, eveneens *de Hoop* genaamd, kwam in 1912 in de vaart.

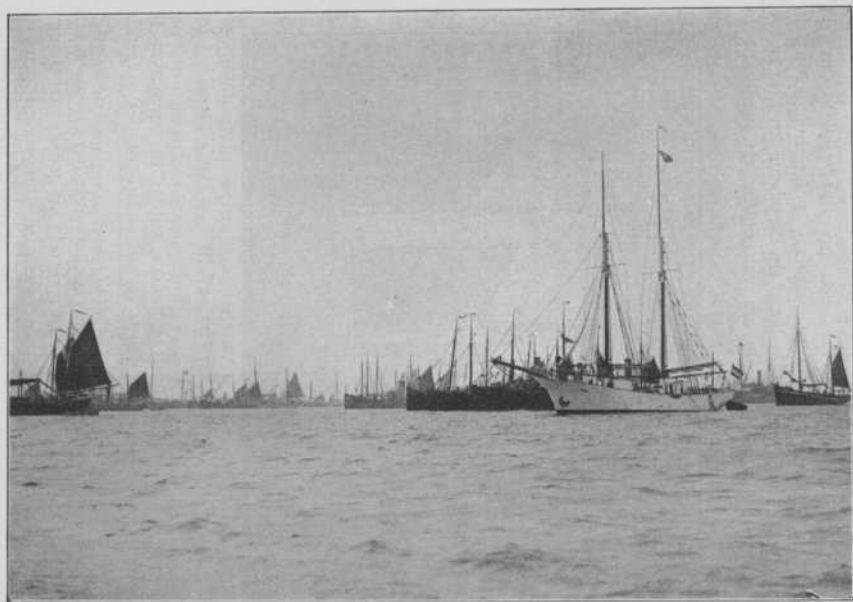
Gewoonlijk vertrekt *de Hoop* einde Mei uit IJmuiden naar zee en verleent gedurende de maanden Juni en Juli hulp aan de visschersvloot, welke zich op dat tijdstip in de buurt van Lerwick bevindt; vandaar volgt het schip de haringvloot steeds zuidelijker langs de Engelsche kust, af en toe te IJmuiden binnenlopende om van dokter en predikant te



Hospitaalschip „De Hoop“

verwisselen en proviand in te nemen, totdat in November te IJmuiden binnengeloopt wordt en het schip tot het volgende seizoen wordt „opgelegd“.

Wanneer men nu weet, dat de visschers over het algemeen een zeer godsdienstig volk zijn en zeer gesteld op godsdienstoefening en psalmgezing, dan kan men begrijpen, dat vooral van de Zondagsche godsdienstoefening, de dag waarop de haringvisscherij — in tegenstelling met het trawlbedrijf — niet uitgeoefend



„De Hoop“ en Hollandsche visschersvaartuigen te Lerwick

wordt, een druk gebruik wordt gemaakt. Bovendien worden door den dokter en den predikant zooveel mogelijk de schepen bezocht om hulp en troost te brengen.

Behalve door den Ned. Herv. predikant aan boord van *de Hoop*, worden ook gedurende een viertal weken in Juni en Juli door een door de Gereformeerde Kerk uitgezonden predikant in een kerkgebouw te Lerwick godsdienstoefeningen geleid, voor de aldaar des Zondags binnenliggende visschers.

Zoo zijn er jaren geweest, dat door den dokter meer dan 200 patienten behandeld werden; in het stille haringjaar 1921 bedroeg dit aantal 96. Een groot gedeelte der kwalen zijn een gevolg van verwondingen, veroorzaakt door het scherpe kaakmesje, welke door het zout waarmede gewerkt moet worden of op andere wijze verontreinigd zijn.

Dat dus zoowel *de Hoop* als het Marinepolitievaartuig goed werk doen onder de visschers, zal uit het bovenstaande wel zijn gebleken.

HOOFDSTUK X.

Het internationaal onderzoek der zee en andere onderzoekingen.

Nadat op eene in 1899 te Stockholm gehouden conferentie, het plan tot meerdere samenwerking te geraken tusschen de verschillende staten, welke ieder zelfstandig aan het Noordzee-onderzoek deelnamen, was besproken, kwam op voorstel van de Zweedsche regeering in het jaar 1902 deze gewenschte internationale samenwerking tot stand, waaraan door Zweden, Denemarken, Rusland, Groot Britannië, Ierland, Duitschland, Nederland en België werd deelgenomen.

Door een „Permanenten Raad”, waarin vertegenwoordigers van alle deelnemende regeeringen zitting hadden, werd een werkprogramma opgemaakt en de werkzaamheden over de verschillende bestaande Instituten verdeeld. Wat Nederland betreft, werd dit opgedragen, aan het te den Helder gevestigde „Rijks-Instituut voor het onderzoek der Zee”.

Wanneer men nagaat, dat het in het belang van de visscherij is, niet alleen de levenswijze der visschen na te gaan, maar ook de levensvoorwaarden en de factoren welke daarmede samenhangen, zooals bijvoorbeeld de gesteldheid van den zeebodem, de daar levende planten en dieren, de in het zeewater zwevende kleinere planten en dieren (het zogenaamde plankton, dat als vischvoedsel van groot belang is), de zeestroomingen, het zoutgehalte en de temperatuur van het zeewater, dan kan men begrijpen, dat er op dit gebied heel wat te doen valt.

Door de Nederlandsche regeering werd een daartoe ingerichte sleepboot, de *Wodan*, ter beschikking gesteld en tot aan het

uitbreken van den wereldoorlog werden in het zuidelijk gedeelte der Noordzee (het ons toegewezen gedeelte) talrijke gegevens verzameld. Zoo werd dan ook veel aandacht geschonken aan de schol, welke voor onze visscherij van groot belang is en waarvan door de trawl- en schrobnetvisschers gemiddeld per jaar meer dan 9 miljoen K.G., voor een waarde van ongeveer 2,5 miljoen gulden, gevangen wordt. Uit dit onderzoek bleek onder anderen, dat de schol in de Noordzee zeer verbreid is en tot een diepte van ongeveer honderd meter voorkomt. Tegen het najaar zoeken de schollen bepaalde plaatsen op, welke geschikt zijn voor de voortteling. Men heeft dit na kunnen gaan door gevangen schollen weder vrij te laten, na ze voorzien te hebben van een koperen nummerplaatje. Op het terugzenden van een dergelijk nummerplaatje, onder opgave waar de visch gevangen werd, was een premie gesteld, zoodat bij verschillende proefnemingen meer dan de helft der nummerplaatjes terugontvangen werden. Hieruit blijkt wel hoe intens de visscherij wordt uitgeoefend. Het was op deze wijze mogelijk de levenswijze der schollen na te gaan en nu bleek het, dat op die paai-plaatsen de eieren door de wijfjes gelegd in het zeewater door het homvocht der mannetjes werd bevrucht. De eieren blijven dan in het water zweven. De grootste ophooping van zulke zwevende of „pelagische” scholeieren vindt men in de maanden Januari en Februari bij den ingang van het Engelsche Kanaal ongeveer tusschen de Theems en de Schelde. Na ruim veertien dagen komt een ongeveer 7 m.M. lange larve te voorschijn. Deze eieren en larven worden langzamerhand door den stroom, welke langs onze kust in noordelijke richting loopt, medegevoerd en de scholletjes zinken, wanneer zij eene afmeting van ongeveer 15 m.M. hebben verkregen, naar den bodem, waardoor zij op de zandvlakten, welke zich voor onze kust uitstrekken, terecht komen. Zij zoeken nu al zwemmende het ondiepste water op en voeden zich daar met wormlarven en ander klein goed en trekken naarmate zij ouder worden, naar diepere gedeelten, waar meer voedsel voor hen te vinden is. Zoo bevinden zich bij het begin van den zomer de kleinste scholletjes in het ondiepe water, de een en tweejarigen meer naar buiten, terwijl

de oudere zich nog meer naar buiten op de diepere vischgronden bevinden. De driejarigen, welke niet worden weggevangen, worden geslachtsrijp en zoeken bij het naderen van den winter de paaiplaatsen op, plaatsmakende voor een jongere generatie, zoodat op deze wijze een geregelde opschuiving plaats vindt.

Het bepalen van den leeftijd der schollen geschiedt door middel van zich op den kop bevindende gehoorsteentjes, hetgeen kalkafzetsels zijn, die doorlopend aangroeien, en jaarringen vormen, evenals wij dat bijvoorbeeld bij de boomen zien geschieden. Bij kabeljauwachtige visschen en bij den haring vertoonen de schubben min of meer concentrische jaarringen en kan men op deze wijze den leeftijd bepalen.

Zoo heeft men op de Doggersbank schollen gevonden, welke den leeftijd van 20 jaar hadden bereikt.

Voor al de laatste jaren staat de schol weer in het middelpunt der belangstelling en in dit geval niet de oude, maar de jonge schol. Want door het vele visschen van te jonge schol, loopt men gevaar, dat de vangst van voor de consumptie geschikte schol te gering zal worden.

Door den Internationalen Raad voor het onderzoek der Zee is dan ook het voorstel in behandeling, de kuststreek van 52° — 56° N.B. tot op een diepte van 12 vaam (12×1.80 M.) af te sluiten voor de treilvisscherij met vaartuigen, welke een voortstuwingsvermogen hebben van meer dan 50 Paardekracht. En daar, zooals wij hierboven hebben gezien, zich in dit gebied de jongste schol bevindt, mag men, indien deze maatregel tot uitvoer komt, hiervan zeker verbetering verwachten.

Gedurende den oorlog hield het onderzoek natuurlijk geheel op, en ook daarna kon het slechts in zeer beperkte mate hervat worden, daar 's Rijks geldmiddelen het indienst houden van een daartoe geschikt vaartuig niet gedoogden.

In 1916 werd in het onderzoek der zee wijziging gebracht en het wetenschappelijk onderzoek opgedragen aan het Rijksinstituut voor biologisch visscherij-onderzoek te den Helder, voor wat betreft de in het water voorkomende organismen en hunne levenswijze, welk Instituut zich, behalve met het onderzoek van

de schol aan onze kust, de laatste jaren voornamelijk heeft bezig gehouden met de binnenvisscherij en aan het Rijksinstituut voor hydrographisch visscherij-onderzoek, eveneens te den Helder gevestigd, dat zich meer met hydrographische en scheikundige onderzoekingen bezig houdt en voornamelijk proeven doet en adviezen geeft betrekking hebbende op het drogen, inmaken en op andere wijze conserveeren van visch.

Beide instituten mogen geen wetenschappelijk doel nastreven, zij moeten, behalve op de uitvoering van het internationaal vastgestelde programma, slechts het oog gericht houden op de belangen der visscherij.

Eveneens is in het belang der visscherij werkzaam het te Utrecht gevestigde „Nederlandsche Visscherij Proefstation”, dat zich voornamelijk bezighoudt met het onderzoek naar de beste middelen om de netten en het verdere vischtuig voor bederf te vrijwaren, onderzoek naar taanmiddelen en dergelijke proefnemingen.

HOOFDSTUK XI.

Literatuur en diversen

1) *Algemeene literatuur :*

- Overzicht der Geschiedenis van de Nederlandsche Zeevisscherijen, mr. Beaujon, 1883.
- De Grootvisscherij op de Noordzee, A. Hoogendijk Sr., Haarlem 1893, Tjeenk Willink.
- Korte beschrijving der vischtuigen, H. C. Redeke, den Helder, C. de Boer, 1905.
- Fisheries in the Netherlands, dr. P. G. van Tienhoven, Departement van Handel, 1919.
- Een droomer ter haringvangst, Bernard Canter, Amsterdam, van Holkema & Warendorf.
- Wetten en Besluiten betreffende de Visscherij, Zwolle, Tjeenk Willink, 1908.
- Verslagen en mededeelingen van de Afd. Visscherijen, verschijnt jaarlijks, den Haag, Belinfante.
- Tijdschrift „de Visscherij” Van Munsters Uitgevers-Maatschappij, Amsterdam, / 10.— per jaar.
- „Ons Element”, id., id., id., / 10.— per jaar.

2) *Literatuur voor Vahlieden :*

- Handleiding bij het breien en boeten van trawlnetten. Joh. Dekker, Scheveningsche Boekhandel, 1917.
- Kleine vaart en visscherij, Practische Zeevaartkunde, G. Doncker, Stemlers Boekhandel, Amsterdam 1905.
- Beknopte handleiding voor jeugdige visschers, H. Verwey, Dorsman & Odé te Vlaardingen, 1903.
- Leesboek over de kaart van de Noordzee, P. van West, Dorsman & Odé te Vlaardingen, 1903.

- Breedte en lengte op zee, P. van West, Dorsman & Odé, te Vlaardingen, 1910.
 De vischgronden in de Noordzee, P. van West, Dorsman & Odé te Vlaardingen, 1917.
 Vischgronden der Hollanders in de Noordzee, dr. J. Metzelaar, Dorsman & Odé, te Vlaardingen, 1923.
 Nederlandsche Visschers Almanac, jaarlijks, Dorsman & Odé te Vlaardingen.
 Naamlijst der Nederlandsche Reederijen en Haringschepen, jaarlijks, Dorsman & Odé te Vlaardingen.

Benaming van verschillende vischsoorten in het Nederlandsch, Fransch en Engelsch :

Kabeljauw	—	morue	—	codfish
Schelvisch	—	aiglefin	—	haddock
Wijting	—	merlan	—	whiting
Roode poon	—	merlus	—	hake
haring	—	hareng	—	herring
sardine	—	sardine	—	pilchard
makreel	—	maquereau	—	mackerel
tong	—	sole	—	sole
schol	—	plie ou carrelet	—	plaice
bot	—	flet	—	flounder
heilbot	—	fletan	—	halibut
tarbot	—	turbot	—	turbot
griet	—	barbue	—	brill
rog	—	raie	—	skate

Visscherij-Film.

Verschillende in dit werkje voorkomende afbeeldingen zijn ontleend aan de door de firma Polygoon te Haarlem opgenomen Visscherij-Film.

IETS OVER DE NAVIGATIE.

Om den weg op zee te vinden, heeft men in de eerste plaats noodig een zeekaart, een kompas en een log.

Op een zeekaart vindt men de kustlijnen en wat er zich aan land in de buurt van de kust bevindt, aangegeven, verder lichtschepen, bakens, tonnen, zandbanken, klippen, de diepten bij laag water en de soort van grond. Bovendien nog op het landgedeelte vuurtorens, kerktorens en andere kenbare punten.

Wanneer men nu uitvaart, zet men op de kaart de koerslijn af, dat is de lijn in de richting van het punt waar men heen wil. Vanuit IJmuiden naar de vischgronden zal deze lijn vrijwel in Noordelijke richting loopen. Wanneer men dus buiten de pieren is gekomen zal men het schip met behulp van het roer zoo moeten draaijen, dat de voorsteven naar het Noorden gericht is. Maar om dan te weten, waar het Noorden, of in andere gevallen de andere hemelstreken zich bevinden, heeft men het kompas noodig.

De werking van het kompas berust op de eigenschap van de magneetnaald, om wanneer zij zoodanig is opgehangen, dat zij vrij kan draaijen, zich met de eene punt in de richting van de Noordpool te stellen.

Aan de kompasnaald is een roos bevestigd, waarop het Westen, het Zuiden en de andere hemelstreken zijn geteekend, zoodat men de richting daarvan onmiddellijk kan aflezen.

Men stuurt dus het schip in de richting welke de koerslijn op de kaart aangeeft en zal dus de weg, door die lijn aangegeven volgen.

Maar nu wil men ook wel weten, met welke snelheid men langs deze lijn vaart, want dan kan men dus op de kaart afzetten waar men zich precies bevindt. En om de snelheid waarmede men zich door het water voortbeweegt te meten, gebruikt men de log.

De log bestaat meestal uit een schroefvormig lichaam, dat aan een lijn achter het schip wordt gesleept. Tengevolge van de schroefvlakken gaat de log draaijen, waardoor ook de lijn een draaiende beweging verkrijgt en deze beweging overbrengt op een uurwerk, dat op de verschansing is geplaatst.

Hoe harder het schip loopt, hoe sneller de log door het water wordt gesleept en hoe sneller dus ook de lijn en het uurwerk draait. Dit uurwerk beweegt weer een wijzer, welke over een wijzerplaat loopt, zoodat men het aantal in een bepaalden tijd afgelegde zeemijlen (een zeemijl is 1852 meter) kan aflezen. Zet men dus op bepaalde tijden het aantal afgelegde mijlen op de koerslijn af, dan weet men ongeveer waar men zich bevindt. Ongeveer, omdat de stroom en de wind het schip doen afdrijven, zoodat het gewenscht is, deze plaats op een andere wijze te controleeren.



Zonshoogte meten.

En nu weet men zijn juiste plaats, indien het mogelijk is de lengte en breedte van die plaats vast te stellen.

Uit de hoogte waarop de zon boven den horizon staat, kan men zoowel de lengte ten opzichte van Greenwich, als de breedte, dus de afstand van den equator bepalen. Nu is voor het eerste een tijdmeting en een vrij ingewikkelde berekening noodig, zoodat deze waarneming wel op koopvaardij-schepen maar niet op visschersschepen wordt gedaan. De veel eenvoudiger breedtebepaling geschiedt echter wel aan boord van visschersschepen en wel door 's-middags om twaalf uur met behulp van een hoekmeetinstrument (octant), de hoogte van de zon boven den horizon te meten. Hoe Noordelijker men zich bevindt, des te lager zal de zon blijven, want nabij den equator staat de zon om twaalf uur vrijwel boven 't hoofd en nabij de pool komt de zon nauwelijks te voorschijn. Met behulp van een almanak kan men nu nagaan welke hoogte met elke breedte overeenkomt, en het is dus na de hoogte

gemeten te hebben een eenvoudig werk de breedte te berekenen. Maar nu moet men ook ongeveer de lengte weten, en hierbij komt de kennis, welke de schippers van den bodem der Noordzee hebben, goed van pas. Wanneer zij de diepte en de grondsoort weten, weten zij ook vrij nauwkeurig op welke lengte zij zich bevinden. Hiertoe gebruiken zij het lood, dat den vorm heeft van een afgeknotten kegel en aan de onderzijde van eene uitholling voorzien is, waarin een stukje vet kan worden gedaan, terwijl het lood aan de bovenzijde bevestigd is aan de loodlijn, waaraan men het lood in het water laat zakken tot het op den bodem komt. Hoe langer eind loodlijn dus uitloopt, hoe dieper het water is. Om vlug de diepte te kunnen aflezen is de loodlijn door middel van gekleurde stukjes vlaggedoek en leertjes in de gebruikelijke maat (vademen à 1.80 meter) verdeeld. Nadat men het lood heeft uitgeworpen en het aantal vademen uitgelopen lijn heeft afgelezen, haalt men het lood weer op en kijkt wat voor soort grond er aan het vet kleeft. Hoe nauwkeurige de plaatsbepaling dan geschiedt blijkt duidelijk uit het hieronder uit de Haagsche Post overgenomen gedichtje :

PLAATSBEPALING OP ZEE.

door mr. A. W. KAMP.

(vrij naar The Nantucket Skipper van James T. Fields)

Veendamsche schippers jaren her
 op alle wateren bevaren
 wisten bij heilig weer precies
 hoever ze van Delfzijl af waren.
 Ze smeerden 't dieplood in met pek
 en lieten 't naar den bodem zakken
 en met de modder, die bleef plakken
 maakten die heeren hun bestek.
 Zoo kon er een met d'oogen dicht
 — na 't bitt'ren lukte 't slag op slag —
 als hij de modder proefde, zeggen
 op welke hoogte en breedte' hij lag.
 Om acht uur 's avonds op zijn kooi
 kon men dien braven zeerob vinden,
 al brak de storm zijn stengen af
 de schipper sliep bij alle winden.
 Hij hield zijn geestesoog in 't zeil
 en gaf al slapend zijn bevelen,
 in Morpheus' armen bleef hij trouw
 de zorg van schip en manschap deelen.

Zoo bracht de wacht hem ieder uur
het lood waarmee hij had gepeild;
de ouwe ontwaakte, proefde en zei
hoever ze waren voortgezeild.
Eens had de koksmaat Piet de wacht,
de maan zag toe met lodderoog,
de zee was kalm en Pieter dacht
terwijl hij zwaaiend 't lood bewoog:
de schipper zegt dat hij kan proeven
de plek waar 't schip op zee verkeert,
ik wil de proef er eens van nemen
of hij dit feit met grond beweert".
Hij haalde 't lood nu door een bak
met kleiaardappels volgeladen
en ging er mee naar den kaptein,
die snurkte zwaar, met kanonnaden.
„Waar zijn we baas? Hier is het lood....”
de schipper gaapt, steekt uit z'n tong,
hij likt, slaat wild de oogen op
en vliegt de kooi uit met een sprong,
hij stormt naar dek en buldert schor
het argelooze scheepsvolk wakker:
„Delfziel is weg en ligt in zee,
wi voaren boven Kroaimoa's akker!

MARKTBERICHTEN.

Visscherij.

IJMUIDEN, 3 April. Van de verschharingvisscherij kwam hier binnen de Engelsche drifter L. T. 175 met 98 manden versche haring, waarvoor / 372 werd besomd.

— Van de treilloggers kwamen heden aan den afslag : KW 19 met / 506, KW 86 met / 396, KW 173 met / 528, KW 169 met / 1023 en SCH 332 met / 289 besomming.

— Van de beugvisscherij kwamen hier binnen de stoombeugers : MA 3 met / 1185, IJM 33 met / 860 en VL 196 met / 1702 besomming.

— Van de IJmuider stoomtreilers kwamen er heden 14 aan de markt. De besommingen waren : IJM 187 met / 2177, IJM 136 met / 1591, IJM 141 met / 1971, IJM 6 met / 1774, IJM 158 met / 1632, IJM 323 met / 2140, IJM 266 met / 1342, IJM 186 met / 1690, IJM 336 met / 2014, IJM 177 met / 1743, IJM 143 met / 4702, IJM 29 met / 1709, IJM 503 met / 2324, en van de snurrevaadvisscherij de IJM 327 met / 971 besomming.

— De omzet in de rijksvischhallen te IJmuiden bedroeg in Maart van dit jaar / 1,048,903 tegen / 887,891 in Maart van het vorig jaar.

— Gedurende de week van 27 Maart tot 3 April zijn te IJmuiden aan den rijksvischafslag aangevoerd : 610,750 Kg. trawlvisch, 29,225 Kg. beugvisch en 801 manden versche haring. De totaalopbrengst bedroeg / 190,286.

IJMUIDEN, 12 Mei. Heden aangekomen aan den Rijksafslag 26 stoomtrawlers, 14 loggers en kustvisscher. Aanvoer en prijzen waren :

Trawlvisch : tarbot / 50—27, griet / 47—31 per 50 K.G. ; groote tong / 1.80—1.60, middel tong / 1.95—1.65, kleine tong / 2.—1.70 per K.G. ; groote schol / 35—29, middel schol / 34—26, zet schol / 34—20, kleine schol / 25—2.70, schar / 10—2.70 per kist van 50 K.G. ; rog / 24—11, per 20 stuks ; vleet / 2.50—1.10 per stuk ; pieterman poontjes / 17—1.70, groote schelvisch / 27—15, middel dito / 23—13, klein-middel dito / 19—11 kleine / 16—5, per kist van 50 K.G. ; kabeljauw / 30—20 per 125 K.G. ; gr. gullen / 10.50—5, kleine dito / 8—3.50 per 50 K.G. ; leng / 1.83—0.53, heilbot

f 15.64—1.70 per stuk; wijting f 5—1 per 50 K.G.; koolvisch 66—9 c. per stuk; makreel f 17 p^{er} 50 K.G.; steur f 128 per stuk.

Beugvisch: 60 kisten kl. mid. lev. schelvisch, f 10 per 40 stuks 3 kisten gr. doode schelvisch, 7 kisten middel dito, f 22—18; 6 kisten kl. md. dito, f 13—10.50; kleine f 6.50—6 per kist van 50 K.G.; 746 lev. kabeljauw, f 3—1.55 per stuk; 39 kisten doode dito, f 29—22 per kist van 125 K.G.; 65 stuks levende gullen, 85—70 c. per stuk; 41 stuks lev. leng. f 4.20—1.40; 108 stuks doode dito, f 4—1; 149 stuks lev. heilbot, f 62—2.57, 89 stuks doode heilbot, f 13.20—1.50; 52 stuks koolvisch, 97—25 c. per stuk; 5 kisten rog. f 20—16 per 20 stuks; 528 stuks vleet, f 2.50—0.50 per stuk.

IJslandsche visch: 78 stuks gr. schelvisch, f 9.50—6.50 per kist van 50 K.G.; 20 stuks vleet, 65 c. per stuk; 3 kisten rog. f 9 per 20 stuks; 4 kisten tong-schar, f 25—20; 6 kisten wijting, f 4.50; 47 kisten gr. gullen, f 14—7.50; 70 kisten baars, f 3.20—2.20; 2 kisten groote schol, f 25; 1 kist middel schol, f 25; 1 kist zetschol, f 28.— per kist van 50 K.G.; 110 stuks leng. 63—55 c. per stuk; 564 stuks kabeljauw, f 13.50—9.50 per kist van 125 K.G.; 110 stuks leng. 63—55 c. per stuk; 564 stuks kabeljauw, f 13.50—9.50 per kist van 125 K.G.; 24 stuks heilbot, f 15—1.50; 780 stuks koolvisch, 28—7 c. per stuk.

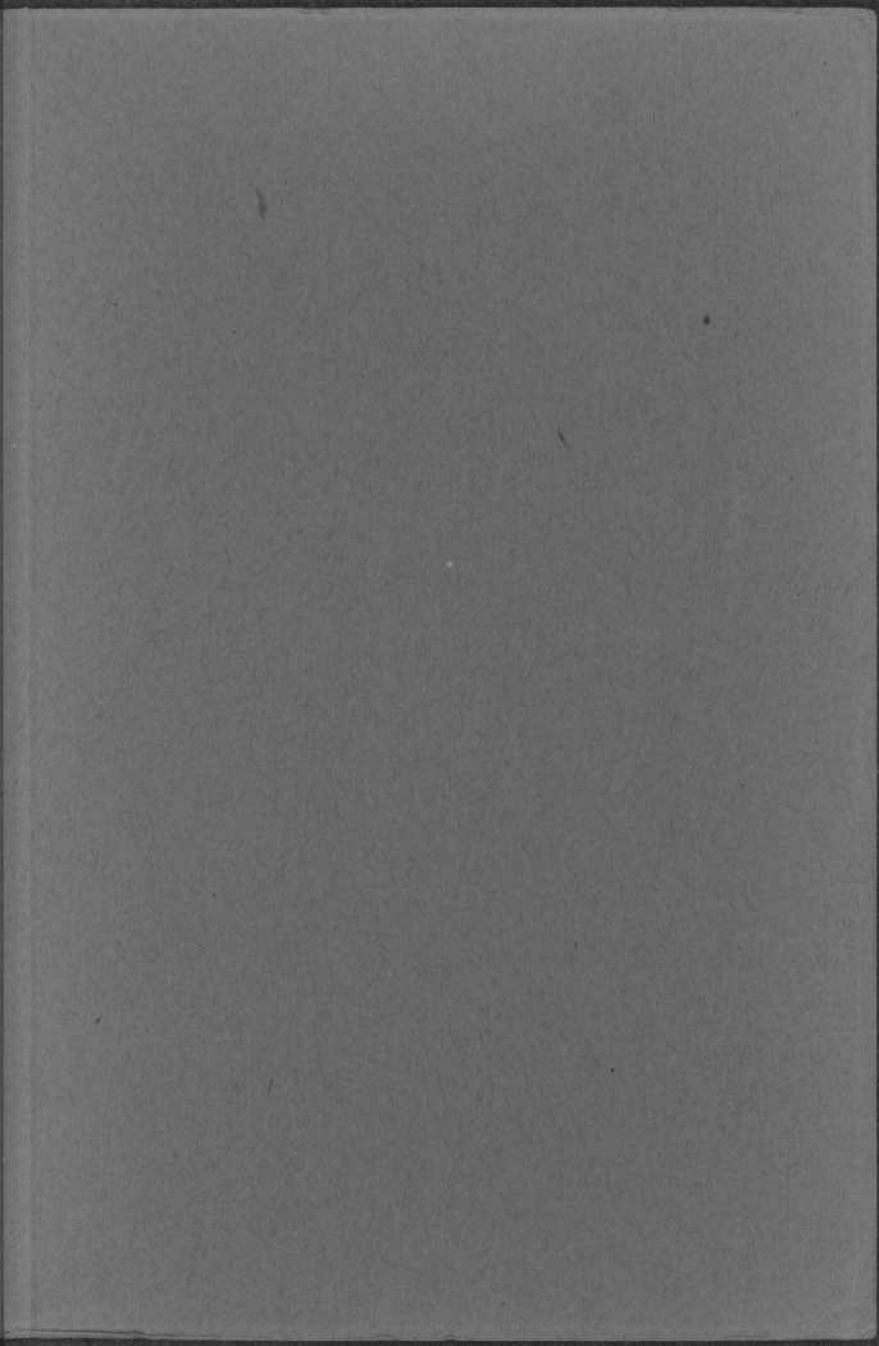
— Van de IJmuider Stoomtreilers kwamen er heden 24 aan de markt. De besommingen waren: IJM 193 met f 501, IJM 161 met f 1329, IJM 149 met f 1619, IJM 432 met f 1472, IJM 143 met f 1921, IJM 42 met f 1421, IJM 316 met f 5562, IJM 108 met f 1578, IJM 325 met f 1297, IJM 244 met f 1168, IJM 81 met f 1624, IJM 365 met f 1538, IJM 189 met f 1909, IJM 272 met f 1623, IJM 48 met f 1375, IJM 159 met f 2570, IJM 27 met f 1304, IJM 15 met f 3251, IJM 195 met f 2178, IJM 201 met f 2914, IJM 120 met f 1980, IJM 84 met f 1707, IJM 28 met f 203 en IJM 186 met f 1047.

— Van de treilloggers kwamen heden aan den afslag: KW 41 met f 464, KW 152 met f 287, KW 87 met f 367, KW 69 met f 400, KW 21 met f 344, KW 97 met f 485, KW 64 met f 725, KW 170 met f 374, KW 23 met f 363, KW 89 met f 378, KW 44 met f 325, KW 39 met f 332, KW 54 met f 325 en SCH 266 met f 328 besomming.

— Van de beugvisscherij kwamen hier binnen de Stoombeugers: MA 3 met f 918, VL 103 met f 1214, VL 156 met f 1180, VL 86 met f 1220 en VL 190 met f 1531 besomming.

HOOFDSTUKKEN

	Blz.
I. Historisch overzicht	7
II. De tegenwoordige toestand der Noordzeevisscherij	11
III. De haring- of drijfnetvisscherij	14
IV. De treil-, trawl- of schrobnetvisscherij.....	24
V. De beugvisscherij	31
VI. De Zuiderzee-visscherij.....	39
VII. Het een en ander over schepen.....	47
VIII. Waar de visch blijft.....	56
IX. Politietoezicht en hulp voor de visschers	63
X. Internationaal onderzoek.....	68
XI. Literatuur en diversen.....	72



BRITISH PRICE: NR. 8



60 06 754

DEPOT MED. PUBL.



2 116 276