

# HET VERVOER VAN ZEEVISCH,

door G. WOUTERS

**J**ARENLANG heeft de Belgische visscherij een zware crisis gekend. De afzet van zeevisch slonk van jaar tot jaar; het aantal stilliggende visschersbooten in onze visschershavens nam gestadig toe, en het visscherijbedrijf raakte in verval.

De twee voornaamste oorzaken van deze crisis waren : de acute buitenlandsche mededinging en het kennelijk onvoldoende verbruik van verse visch door de Belgische bevolking.

Met het oogmerk dit bij uitstek nationaal bedrijf te redden, nam het Bestuur van het Zeewezen het initiatief van een intensieve propaganda ten voordeele van de zeevischvangstproducten.

Door een te dien einde opgerichte commissie werden openbare voordrachten, in de scholen en garnizoenen, « Weken van de visch » en bioscoopvoorstellingen ingericht. In de dagbladen verschenen bijdragen, die tot doel hadden bij het publiek belangstelling voor de Belgische zeevisscherij te wekken.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen nam, op eigen kosten, actief deel aan deze propaganda, door middel van allerlei prospectussen, geïllustreerde reclameplaten, folders, advertenties in de dagbladen, propaganda-films.

In den beginne werden lijsten met de namen van de talrijke vischhandelaars van de kust toegezonden aan al wie er om verzocht.

Zonder overdrijving mag gezegd worden dat het succes, waarmee deze propaganda bekroond werd, voor een groot deel aan de Nationale Maatschappij te danken is.

Uit de onderstaande cijfers blijkt wel hoe groot dit succes is geweest.

Wij nemen als vergelijkingsmaatstaven de jaren 1933 en

1938. Het eerste jaar is niet bijzonder ongunstig, vermits het verkeer toen grooter was dan dat van de drie vorige jaren.

Totaal gewicht van de zeevisch, verkocht in de vischmijnen van de verschillende Belgische visschershavens (Oostende, Zeebrugge, Heist, Blankenberge en Nieuwpoort) :

In 1933 . . . . . 27.133.000 kg.

In 1938 . . . . . 39.135.000 kg.

Meer in 1938 . . . 12.000.000 kg., d.i. 45 %.

De totale opbrengst van dezen verkoop was :

In 1933 . . . . .fr. 75.845.000

In 1938 . . . . . » 123.379.000

Meer in 1938. . .fr. 47.534.000, d.i. 65 %.

Het is wellicht interessant, hieraan toe te voegen dat, zonder de internationale gebeurtenissen, de cijfers van 1939 die van 1938 aanmerkelijk zouden hebben overtroffen; de vermindering in 1939 is amper 3 à 3.5 %.

\* \* \*



Lossen van de booten

Meer dan de helft (54 %) van het totaal gewicht van de zeevisch die in de verschillende vischmijnen van de kust werd verkocht, werd aan den spoorweg toevertrouwd, zoo voor het vervoer naar het binnenland als naar het buitenland.

In totaal werden 21.068 ton vervoerd, waarvan 15.348 ton in binnenverkeer en 5.620 ton voor den uitvoer.

De door de Nationale Maatschappij gevoerde tarievenpolitiek beoogde steeds dit doel : het visscherijbedrijf het maximum vervoerfaciliteiten verschaffen die het noodig heeft om zich te ontwikkelen, en daarvoor slechts matige vergoedingen vragen.

Zoo worden voor speciale verzendingswijzen, die bijna zoo voordeelig zijn als die voorzien in het expresgoedtarief, de prijzen van het ijlgoedtarief toegepast.

Hetzelfde geldt voor de belangrijke verzendingen tegen het vrachtgoedtarief, waarvoor de leveringstermijnen van ijlgoed voorzien zijn.

Het ijs en de ijsbakken worden bovendien kosteloos vervoerd, voor zoover het gewicht er van niet grooter is dan 20 % van het totaal gewicht der zending; de ledige recipiënten en het overblijvend ijs worden kosteloos als vrachtgoed teruggezonden.

\* \* \*



Verkoop in de vischmijn

Een kenmerk van het verkeer van verse visch is wel, dat het vooral een seizoensverkeer is : druk van October tot in Mei; weinig omvangrijk van Mei tot October.

Ook zijn er dagen van geweldig verkeer, en andere waarop minder bedrijvigheid heerscht. Zoo hebben de belangrijke en de middelmatige verzendingen van visch, voor den binnenlandschen handel en voor den uitvoer, voornamelijk woensdags plaats. Donderdag is de dag van het verzenden der postcolli « verse visch », die den vrijdag voormiddag rechtstreeks aan den verbruiker moeten afgeleverd worden.

Opdat de visch goed versch zou blijven, worden de zendingen slechts kort vóór het vertrek van de treinen ten vervoer besteld, en wel voornamelijk tusschen 16 en 17 uur.

Vier speciaal voor het vervoer van zeevisch ingelegde treinen vertrekken uit Oostende-Vischhaven, respectievelijk te 17 u., 17 u. 20, 17 u. 30 en 18 u.

Het vervoer van de zendingen uit de andere vissershavens is derwijze geregeld, dat deze zendingen kunnen opgenomen worden in de voormelde treinen, die in verschillende richtingen van het land en naar het buitenland gestuurd worden.

121 isothermische wagens worden speciaal gebruikt voor het vervoer van zeevisch. De isothermische wagen heeft een bodemoppervlakte van 21 m<sup>2</sup>; zijn binnentemperatuur wordt op ongeveer 5° gehouden, dank zij een speciaal wagenbouw : dubbele wanden en plafond, met een 7 centimeter dikke kurkbekleding; dichtgestopte dubbele bodem; dubbelwandige deuren met gummibekleding die de retens gansch dichtsluiten, waarmede een volkomen dichtheid bekomen wordt.

Dit materieelpark is aangevuld met 276 wit geschilderde ijlgoedwagens.

Het speciaal plan van het vervoer der zendingen zeevisch waarborgt de aankomst in het station van bestemming, vóór 8 uur 's morgens, van iedere



Sorteeren en opladen der colli verse visch

daags te voren vóór 17 u. ten vervoer bestelde zending tegen het ijlgoedtarief. Vrachtgoedzendingen bereiken hun bestemming uiterlijk te 12 uur.

Een voorbeeld zal toelaten een ijlgoedzending verse visch van Oostende-Vischmijn naar Eupen te volgen.

Deze zending krijgt het vervoerverdeelingsmerk « 30 D » wat beteekent : te laden in trein GV 4, in wagen letter FV 2 op de plaats gemerkt met D.

Deze trein vertrekt uit Oostende-Vischmijn te 17 u. 20, komt te 23 u. 16 toe te Schaarbeek, waar de wagen opgenomen wordt in trein GV 2, die te 1 u. 25 vertrekt. De zending komt te Herbesthal aan te 6 u. 22 en wordt overgeladen op den reizigerstrein n<sup>r</sup> 4852, die vertrekt te 7 u. 22 en te Eupen aankomt te 7 u. 30.

\* \* \*

Een gelukkige innovatie die wij aan de Nationale Maatschappij te danken hebben, was de invoering van het reeds hierboven genoemd « Postcollo verse visch ».

Het probleem van de bestelling der kleine colli zeevisch had nog geen practische oplossing gekregen.

Wegens den doorgaans zeer grooten afstand tusschen de visschershaven en de woonplaats van den verbruiker, bestond de voornaamste moeilijkheid in het afleveren van de visch, ten huize van den verbruiker, binnen een zoo kort mogelijke tijdruimte, opdat de waar door het vervoer over grooten afstand niets van haar verschheid zou inboeten.

Dit gold vooral voor een verbruiker die ver van een belangrijk centrum of in een niet door den grooten spoorweg bediende plaats woonde.

Het « Collo verse visch » bracht de oplossing van het probleem der rechtstreeksche aflevering aan huis bij den verbruiker, in heel het land, der uit de visschershavens verzonden kleine bestellingen « verse visch ».

Benevens het toegelaten gewichtsverschil van 20 % voor het ijs, heeft de Nationale Maatschappij voor het « Collo verse visch » een tariefvermindering van 1 frank toegestaan.

Terwijl de vrachtprijs voor een gewoon postcollo 5 fr. bedraagt tot 3 kg. en 6 fr. voor een



Opladen in de ijlgoedtreinen

collo van meer dan 3 tot 5 kg., bedraagt die voor het collo verse visch slechts 4 fr. tot 3 kg. 750 (ijs inbegrepen) en 5 fr. tot 6 kg. 250. De aldus toegestane prijsvermindering belooft dus feitelijk 35 %.

Voor dit collo werd een speciaal en snel vervoer voorzien, ten einde het beoogde doel te bereiken : 's avonds aan de kust verzonden, 's anderen daags tijdig voor het middagmaal aan den verbruiker afgeleverd.

Ziehier een voorbeeld :  
Postcollo verse visch van Oostende naar Martelange :

Het collo wordt voorzien van een speciaal vervoerverdeelingsmerk : 36.36 D (beteekenis : streek van Aarlen, wagen letter LL 65; trein GV 4, collo voort te zenden per buurtspoor).

Vertrek te 17 u. 20, aankomst te Brussel (Noord) te 22 u. 43; de wagen LL 65 wordt opgenomen in trein GV 32 die vertrekt te

0 u. 54. Het collo komt te Aarlen aan te 5 u. 39 en wordt overgegeven aan de eerste buurtspoortram voor Martelange, waar het ter beschikking van den geadresseerde is te 9 u. 30.

De door de Nationale Maatschappij georganiseerde intensieve propaganda om deze nieuwigheid ter kennis van het publiek te brengen, heeft veel succes gehad, zooals blijkt uit de volgende cijfers :

|                                                                                                                                |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| in 1932, vóór de invoering van het « collo verse visch », bedroeg het aantal kleine colli van minder dan 5 kg. circa . . . . . | 15.000  |
| in 1933, eerste jaar . . . . .                                                                                                 | 106.000 |
| in 1938 . . . . .                                                                                                              | 299.943 |

Uit deze uiteenzetting blijkt dat het initiatief van de Nationale Maatschappij, op dit gebied, een bijzonder gunstigen invloed heeft gehad op de ontwikkeling van de Belgische zeevischerij.



Seinhuis te Brussel-Noord