

## HET SPOORVERVOER DER ZEEVISCH.

---

Verslag der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

---

De ontwikkeling van de vischvangst en ook van den vischhandel gaat gepaard met de uitbreiding der vervoermiddelen waarover zij beschikken.

Vóór de inrichting, ten lande, van de spoorwegen werd de visch, die niet aan de kust of in de naburige steden benuttigd werd, meestal aanboord gezouten, om vervoerd te worden.

Toen de middelen van verkeer tusschen de kust en de steden van het binnenland groote verbeteringen ondergingen, dank zij de uitbreiding van de spoorwegnetten in de verscheidene landen, deden de reeders, de scheepsbevrachters en de zeevischhandelaars inspanningen om de visch versch aan de ver afgelegen verbruikers te bestellen. Reeds op het einde van verleden eeuw, lieten zij stoomtreilers bouwen, om sneller de verse visch in de havens aan te brengen.

Om den invloed dezer beide factoren op de vervoerde hoeveelheden te bewijzen, kunnen wij ons, bijvoorbeeld, beroepen op eene statistiek in de maand Mei l.l. te Parijs verschenen in de « Revue Générale des Chemins de fer », betreffende Boulogne, als grootste visschershaven van het vasteland. Uit de opgegeven tonnematen blijkt dat het verbruik van verse visch in Frankrijk, tusschen de jaren 1852 en 1894, meer dan vervierdubbelde.

Tot in 1900, werd de verse visch door Boulogne niet verder dan Parijs en de steden van het Noorder Departement verspreid.

Maar nadien steeg de zeevischopbrengst in zulke maat dat in een veertiental jaren, dit is tot het uitbreken van den wereldoorlog, het verbruik van verse zeevisch nogmaals verdubbelde. Deze nieuwe uitbreiding was te wijten voornamelijk aan de ontwikkeling van dagelijksche, snelle en menigvuldige betrekkingen per spoor.

Na den vrede, werd de vooruitgang in het vervoer te lande nog begunstigd door het bouwen van nieuwe groote treilers, welke de visch regelmatig aan wal brengen voor tijdigen verkoop en vertrek met de dagelijksche sneltreinen, welke de

vischhaven bedienen op vastgestelde uren, derwijze dat zij voorziene aansluitingen genieten. Zoo steeg te Boulogne, volgens voornoemde statistiek, de vischopbrengst gedurende de 26 laatste jaren zoodanig dat de cijfers van het jaar 1914 met 2 maal en een half verhoogden, om de 100,000 ton per jaar te bereiken.

Dit bondig overzicht doet de groote belangstelling uitschijnen, die de Belgische Spoorwegmaatschappij (B.S.M.) hecht aan dit Congres, in het opzicht voornamelijk van de mogelijke uitbreiding van haar verkeer, alsmede betrekkelijk de hulp die zij aan de deelnemers kan verleen, om de visscherijnijverheid en den zeevischhandel tot bloei te brengen.

\* \* \*

Alhoewel de belangrijkheid van de vischopbrengst onzer visschershavens van Oostende en Zeebrugge deze van Boulogne niet bereikt, waren hun tempo en de aangewende middelen toch ongeveer dezelfde, want, verliezen wij niet uit het oog dat, sinds den 28 Augustus 1838, de kust van uit Oostende reeds met het binnenland per spoorweg verbonden werd en dat wij, in dit opzicht, onze zuiderburen niet ten achter zijn geweest. Anderzijds, heeft de B.S.M. de visscherijnijverheid op alle gebied geholpen om de versche zeevisch over ons gansche land tot over de grenzen te verspreiden :

\* \* \*

Op **tariefgebied** heeft de B.S.M. de Belgische visschershavens doen genieten van een geschikt bevrachtingsregiem dat aan de afzenders een spoedig vervoer verleent, tegen vervoerprijzen in gunstige verhouding met de waarde van de verzonden visch.

Aldus zijn de vervoerprijzen, voor bijzonder snelle bevorderingen, welke nagenoeg zoo gunstig zijn als deze voorzien voor expresgoed, niet hooger als het ijlgoedtarief. De vermindering, waarvan deze verzendingen genieten, is dus ongeveer 40 %. Als voorbeeld kan aangehaald worden dat het vervoer van 1 kilo visch, op een afstand van 60 kilometer, tot het huis van den bestemming, neerkomt op 17 centiem.

In denzelfden zin, genieten de vrachtgoedverzendingen den vervoerduur voor ijlgoed tegen zeer matige prijzen. Als onvolledige ladingen, dit is als vrachtstukgoed, kost het ver-

voer van 1 kilo visch, ten huize van den bestemming afgeleverd, 11 centiem, terwijl deze prijs voor wagenladingen van ten minste 3,000 kilo, tot 9 centiem daalt, bij toepassing van het uitzonderlijk tarief 150.

Bijzonder dient gemeld te worden het praktisch regiem der postcolli, hetwelk tot stand gebracht werd voor kleine hoeveelheden, met het doel de particulieren van de steden en gemeenten van het binnenland in het bereik van de visschershavens te stellen : deze colli mogen tot 3 k. 750 gr. of 6 k. 250 gr. wegen en worden voor de prijzen van 3 tot 4 fr. met de grootste snelheid vervoerd.

Steeds met dezelfde zorg om den invloed van den vervoerprijs zoo gering mogelijk te maken, werd insgelijks toegestaan het ijs en de ijsbakken gratis te vervoeren, voor een deel berekend op 20 % van het gezamenlijk gewicht der verzendingen. Buitendien, wordt de terugkeer dezer bakken alsmede van het overblijvende ijs, gratis als vrachtgoed verzekerd; alleen worden inschrijvingskosten, ten bedrage van 3 fr., daarvoor gëind.

In het algemeen, mag men besluiten dat de tariefpolitiek der B.S.M. altijd streeft naar het doel de visscherijnijverheid de hoogste voordeelen te verschaffen, die zij noodig heeft om zich te kunnen uitbreiden, mits daarvoor de geringste vergelding te eischen.

\* \* \*

In verband hiermede, wat het spoedig **vervoer** betreft, is vooreerst aan te merken dat :

- 1° het vischverkeer hoofdzakelijk een seizoenverkeer is (druk van October tot Mei en zwakker van Mei tot October);
- 2° dat dit verkeer van dag tot dag veranderlijk is (Woensdags en Donderdags het hoogste);
- 3° dat het aanbieden ten vervoer, op een zeer klein gedeelte van den dag samengetrokken is (namiddags na 15 uur en bijzonderlijk tusschen 16 u. 30 en 17 u. 30);
- 4° dat het echter noodwendig is de visch in al de verbruikcentrums 's anderendaags vroeg genoeg aan te brengen.

Gansch de inrichting van het vischverkeer per spoor, zoo-wel wat het laden der verzendingen als wat de inrichting der

bevorderingsmiddelen betreft, is in verband met deze vier gegevens, waarvan de laatste niet toelaat vroeger dan te 17 u. 32 den eerste der vischtreinen uit de vischmijn te Oostende te laten vertrekken. Drie andere vischtreinen verlaten nadien nog Oostende, achtereenvolgens te 18 u. 15, te 19 u. 17 en te 20 u. 16 in onderscheidene richtingen.

Beter als eene lange en bijgevolg vervelende opsomming geeft eene beknopte kaart, opgemaakt ten behoeve van elken deelnemer aan dit congres, de belangrijkste aankomsturen op der verzendingen visch in de verscheidene centrum in België. Zonder er verder op aan te dringen, is op deze kaart klaarblijkelijk te zien dat de vierde hierboven aangehaalde factor volkomen verwezenlijkt is. Het hoeft daarenboven niet meer bewezen te worden dat de beoogde diensten door de grootste regelmatigheid gekenmerkt zijn en de vischverzendders zullen ervan getuigen dat hun visch altijd en overal in België, uiterst versch in de vischhallen, bij de vischverkoopers en, met een woord, in de keukens van het binnenland door den spoorweg ten gepasten tijde besteld wordt.

Wel te verstaan gelden de opgegeven aankomsturen niet alleen voor de vischverzendingen uit de vischmijn te Oostende, maar insgelijks voor deze ter vischmijn te Zeebrugge aangeboden.

Hetzelfde dient gezegd voor de uurregelingen, volgens dewelke het vischvervoer in **internationaal verkeer** geregeld is (Zie bijlage).

Deze laatste uurregelingen stellen vast dat de Belgische zeevisch 's avonds onderscheidelijk te 17 u. 32, te 18 u. 15 en te 19 u. 17 van de haven van Oostende vertrekkende, 's anderendaags aankomt, te Parijs te 4 u. 22, te Aken te 3 u. 32 alsmede te Keulen te 5 u. 35, te Luxemburg te 5 u. 38, te Metz te 9 u. 37, te Straatsburg te 11 u. 56, te Colmar te 12 u. 58, alsmede te Mulhouse te 13 u. 37.

Hieromtrent hoeft aangestipt te worden de zeer voordeelige ijlgoodbetrekking naar Zwitserland, volgens dewelke de vischverzendingen uit Oostende-Kaai te 16 u. 54 vertrekken en Basel reeds den volgenden morgen aandoen te 5 u. 32, om met de eerste aansluiting verder bevorderd te worden naar Bern, Zurich, Luzern, Lausanne, enz.; aldus kunnen zij ook nog vóór et sluiten van den toldienst te Chiasso, Italië binnendringen, om den tweeden dag na vertrek, en nog in den voormiddag, aan de verbruikers afgeleverd te worden.

Wat de sprot en haringvangst betreft, deze wordt voornamelijk uitgevoerd naar Duitschland en verder, Polen enz. Volgens de benoedigheden, worden daartoe van een tot vier nachtsneltreinen ingelegd, welke te 6 u. 17 's morgens te Aken-West ontbonden worden, voor de verscheidene beoogde richtingen.

\* \* \*

Welke zijn nu de middelen waarover de B.S.M. beschikt om dit machtig verkeer ten goede te brengen, hetzij voor de vischmijnen van Oostende en Zeebrugge tezamen, voor het dienstjaar Mei 1935 tot April 1936 :

	Colli	Wagenladingen	Ton
in binnenverkeer	479,650		11,330
in buitenlandsch verkeer	25,730	890	10,910
samen	<u>505,380</u>	<u>890</u>	<u>22,240</u>

buitendien 173,920 kleine postcolli in binnenverkeer.

\* \* \*

**Spoorinstellingen :** Oostende vischmijn telt vier sporen, van 2 verhoogde kaaien voorzien, tot het laden van stukgoedverzendingen en welke te gelijk de lengte van 200 wagens beslaan; daarenboven 2 sporen op dewelke 80 wagenladingen samen gevormd worden; te Zeebrugge-vischmijn, een spoor 150 m. lang.

\* \* \*

**Wagens:** 122 moderne isothermwagens, 21 m<sup>2</sup> oppervlakte, 5 isothermwagens in 3 afdeelingen verdeeld voor ververkeer.

Deze wagens, in het wit geverfd, dragen in groote roode letters « Vervoer van Zeevisch-Dadelijk terug naar Oostende Vischmijn of naar Zeebrugge-Vischmijn ». Aan te merken valt dat deze opschriften aldus in alle gewesten van het land en tot in het buitenland, ruchtbaarheid maken ten bate van de Belgische visscherijnnijverheid; 300 gewone witte ijlgoedwagens van 14.5 m<sup>2</sup> oppervlakte, volledigen dit bijzonder materieel park.

Ziedaar de inspanningen door de B.S.M. gedaan om de visscherij en den vischhandel bij te staan. Maar zij aanziet hare taak dienaangaande niet als vervuld :

\* \* \*

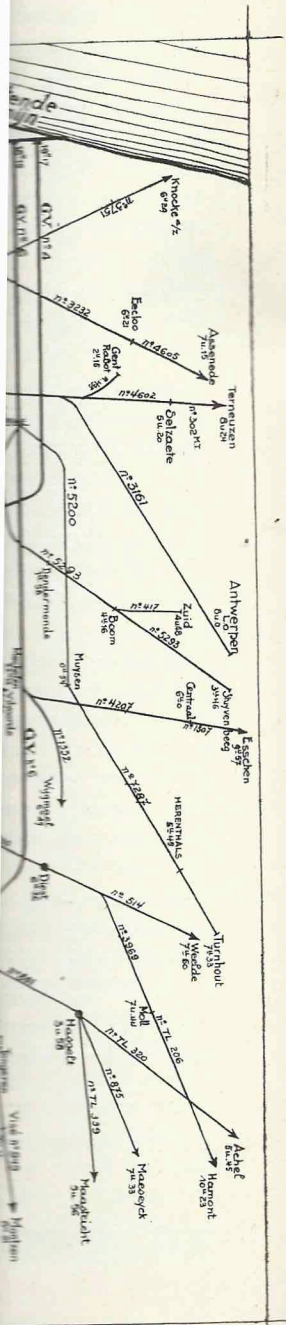
**Verbeteringen :** Zij is voornemens rond het einde van dit jaar, ten titel van proef, enkele isothermische containers te bouwen, met eene benutbare ruimte van 2 m<sup>3</sup> en van kleine wielen voorzien, namelijk voor het vervoer van zeevisch. De praktijk zal uitzijzen hoe het model moet begrepen worden, vooraleer er meerdere te vervaardigen.

Anderzijds, zal zij, binnen kort, de aflevering der post-colli uitbreiden tot talrijke gemeenten, welke door den spoorweg niet bediend worden en waar de briefdrager de te huisbestelling niet overneemt. Door een nieuw systeem van opsturen van voorafgaandelijke aankomstberichten, met de eerste uitdeeling besteld, zal aan de belanghebbende bestemmingen aangekondigd worden in welk spoorweg — of buurtspoorwegstation zij, vroeg in den morgen, hun zeevisch zullen ontvangen.

In den loop der maand September, zal aan de betrokken afzenders eene lijst overgemaakt worden van eenige honderden gemeenten waar zij aldus nieuwe klanten zullen kunnen maken.

Met dit bevredigend nieuw kan dit verslag gesloten worden.

---



Dusseldorf  
 Wuppertal  
 Hamburg  
 BERLIN

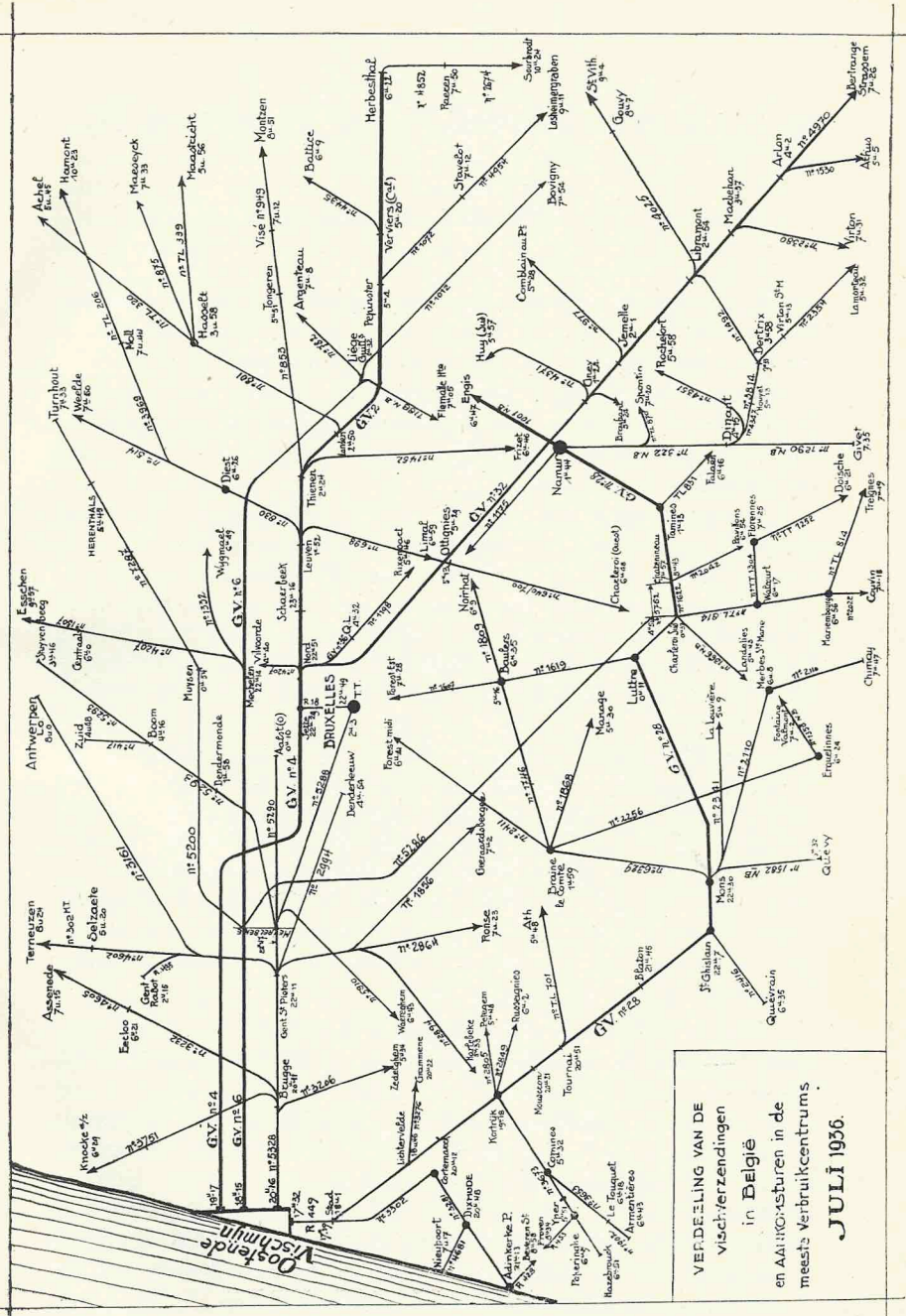
DUITSCHLAND

Zürich

IRLAND

Maado

IE



VERDELING VAN DE  
 vischverzendingen  
 in België  
 en AANKOMSTuren in de  
 meests Verbruikcentrums  
 JULI 1936.