

L. E. I. - OVERDRUKKEN

No. 1

De
verre
visserij

L 21
16.

DOOR

A. G. U. HILDEBRANDT, EC. DRS

LANDBOUW-ECONOMISCH
BIBLIOTHEEK
INSTITUUT



56 | 1357

639.22 / .23 R

Inleiding.

De laatste jaren wordt zowel in Parlement als pers aandacht besteed aan de mogelijkheid van een Nederlandse verre visserij, waaronder wordt verstaan de visserij met trawlers op de visgronden bij IJsland en verderaf gelegen gebieden. Van overheidswege wordt zelfs voor de tweede maal een subsidie op de exploitatiekosten ter beschikking gesteld om de verre visserij door Nederlandse rederijen te bevorderen. Reden te meer om op dit voor een zeevarende mogendheid, als Nederland nog altijd is, belangrijke en interessante onderwerp dieper in te gaan.

Algemeen.

De visserij levert een van de bestanddelen van ons voedsel. In het algemeen is de voedselvoorziening een belangrijk onderwerp: niet minder dan ongeveer 40 pCt van de gezinsuitgaven is bestemd voor het kopen van voedsel. Uit onderzoekingen van de O.E.E.C. ¹⁾ blijkt, dat de totale uitgaven voor voedsel stijgen. Dit is niet alleen een gevolg van de toeneming der bevolking, doch eveneens van een stijging per hoofd der bevolking. Daarbij valt op te merken een verschuiving naar duurder voedsel (melk, vlees, zuivelproducten, eieren) en hogere distributiekosten (meer service: voor het gebruik gereed product enz.). Voorts is van grote betekenis het verloop van het inkomen. De inkomenselasticiteit van de vraag naar voedingsmiddelen is voor tal van landen iets groter dan 1. Bij verhoging van het inkomen stijgt de vraag naar voedsel dus naar verhouding iets meer.

Een van de belangrijkste nutriënten is dierlijk eiwit. In ons land is blijkens uitlatingen van voedingsdeskundigen het verbruik van dierlijk eiwit te gering. Dit geldt met name voor de minder koopkrachtige consumenten.

¹⁾ Report on the economic situation, 1954, in food and agriculture.

TABEL 1.

Eiwitverbruik per hoofd per dag in grammen in enige Westeuropese landen

	Totaal		Waarvan dierlijk eiwit	
	vóór 1940	1953/54	vóór 1940	1953/54
1. Noorwegen	90	96	49	54
2. Zweden	93	87	59	54
3. Denemarken	91	91	57	50
4. Groot-Brittannië	80	85	44	46
5. Duitsland	85	79	43	40
6. Nederland	80	79	41	40
7. België	84	86	34	42
8. Frankrijk	97	97	43	45

Bron: O.E.E.C. Report on the economic situation, 1954, in food and agriculture.

Hieruit blijkt, dat Nederland en België vóór de oorlog het laagste verbruik van dierlijk eiwit hadden. Voor Nederland ligt het thans zelfs nog iets lager. Voor België heeft zich daarentegen sinds de bevrijding een belangrijke stijging voorgedaan, zonder nochtans een voldoende hoogte te hebben bereikt.

Voor de visserij, met name voor de verre visserij, ligt hier een taak om mede te helpen voorzien in het tekort. Immers, voor de vele, minder koopkrachtige consumenten is een goedkope bron van dierlijk eiwit nodig. Zoals nog nader zal blijken kan de verre visserij daarin voorzien.

Overzicht van de visserij.

Dank zij de werkzaamheden van de F.A.O. is het mogelijk inzicht te verkrijgen in de visserij over de gehele wereld en de tendenties, welke zich in deze tak van bedrijf voordoen.

TABEL 2.

Totale aanvoer van vis in mrd kg

Totale aanvoer	27,1
waarvan:	
1. Noordelijk halfrond	
a. Noord-Amerika	3,5
b. Europa	7,2
c. Azië	11,7
d. U.S.S.R.	2,5
2. Zuidelijk halfrond	
a. Zuid-Amerika	0,6
b. Afrika	1,5
c. Oceanië	0,1

Bron: F.A.O., Yearbook of Fishery Statistics 1952/53.

Van het totaal is ongeveer 3 mrd kg afkomstig van de zoetwatervisserij, voornamelijk in Azië.

Het blijkt, dat de zeevisserij hoofdzakelijk op het Noordelijk halfrond wordt uitgeoefend. Men neemt aan, dat de productie kan worden verdubbeld door ook het Zuidelijk halfrond te exploiteren.

De Westeuropese visserij.

Van de betekenis van de zeevisserij van de voornaamste Westeuropese landen geeft tabel 3 een overzicht.

TABEL 3.

Aan-, in- en uitvoer van het verbruik van zeevis

	Aanvoer 1951 a)	Uitvoer 1951 b)		Invoer 1951 b)		Verbruik in kg per hoofd der bevolking gem. 1953/54
		Vers en bevroren	Bewerkt	Vers en bevroren	Bewerkt	
1. Noorwegen	1.819	126	164	2	2	40,0
2. Zweden	200	36	15	7	22	20,1
3. Denemarken	292	91	11	17	11	13,7
4. IJsland	418	89	58	—	—	50,0
5. Groot-Brittannië	1.086	10	42	158	6	23,0
6. Duitsland	680	5	—	85	21	12,3
7. Nederland	280	17	57	5	1	9,2
8. België	57	5	1	11	15	12,2 d)
9. Frankrijk	464	1 c)	7 c)	15 c)	7	9,7

Bronnen: F.A.O., Yearbook of Fishery Statistics 1950/51 (aan-, in- en uitvoer). O.E.E.C., Basic Statistics of Food and Agriculture (verbruik, uitgedrukt in aangevoerd gewicht).

a) incl. schaal- en schelpdieren; b) excl. schaal- en schelpdieren; c) gem. over 1947-'50; d) deze raming is o.i. 3 kg te hoog.

Hieruit blijkt, dat het visverbruik het hoogst is in landen met een hoog verbruik van dierlijk eiwit. In Nederland is het visverbruik laag.

Noorwegen, Engeland en Duitsland zijn de belangrijkste visserijlanden. Hiervan zijn Engeland en Duitsland bovendien nog belangrijke importeurs van vis.

Noorwegen, IJsland en Denemarken zijn de belangrijkste exportlanden. Nederland heeft een belangrijke uitvoer van zoute haring.

Uit tabel 4 blijkt, dat de totale Westeuropese aanvoer in ongeveer 40 jaar is verdubbeld. Engeland en Nederland zijn hierbij achtergebleven. Voor Engeland is dit veroorzaakt door de achteruitgang van de haringdrijfnetvisserij ten gevolge van het verlies van de export van zoute haring naar Oosteuropese landen. Nederland is relatief achtergebleven doordat het niet deelneemt aan de exploitatie van nieuwe verderaf gelegen visgronden, de verre visserij.

IJsland, Denemarken en Duitsland zijn nieuw opge-

TABEL 4.

*Het verloop van de aanvoer van vis in West-Europa
(excl. schaal- en schelpdieren)*

	1913	1938	1951	1951 in pCt van 1913
1. Noorwegen	732	1.202	1.823	249
2. Zweden	73	122	180	247
3. Denemarken	64	85	259	400
4. IJsland	92	301	443	481
5. Groot-Britannië ..	1.218	1.064	1.066	88
6. Duitsland	181	643	630	342
7. Nederland	147	153	187	127
8. België	13	38	55	423
9. Frankrijk a)	193	327	373	193
10. Overige landen	73	313	757	1.037
Totaal	2.786	4.248	5.773	207

Bron: Bulletin Statistique des Pêches Maritimes des Pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe.

a. Excl. Middellandse Zee-visserij.

komen visserijlanden. Hiervan heeft Denemarken de visserij tijdens de tweede wereldoorlog aanzienlijk uitgebreid.

TABEL 5.

*Overzicht van de vangsten van haring en verse zeevis per
visgrond in 1951 (excl. schaal- en schelpdieren)*

	Totaal		Waarvan				pCt haring van de totale vangst per visgrond
	mln kg	pCt	Haring		Verse zeevis		
			mln kg	pCt	mln kg	pCt	
1. Noordzee	1.752	30	1.220	56	532	15	69
2. Oostzee, Kattegat	357	6	117	5	240	7	32
3. Ierse Zee	32	1	3	—	29	1	—
4. IJsland en Faroer	858	15	106	5	752	21	12
5. Noorse kust ..	1.153	20	613	29	540	15	53
6. Barentssee ..	321	6	7	—	314	9	.
7. Spitsbergen, Bereneilanden ..	124	2	.	—	124	3	.
8. Groenland ..	106	2	.	—	106	3	.
9. Newfoundland ..	153	3	.	—	153	4	.
10. Overige gronden a)	917	15	102	5	815	22	.
Totaal	5.773	100	2.168	100	3.605	100	37

Bron: Bulletin Statistique des Pêches Maritimes, 1951.

a) Golf van Biscaje, Portugese kust e.a. kleinere visgronden.

Duidelijk blijkt, dat de Noordzee een echte haringvijver is geworden. Meer dan tweederde van de aanvoer bestaat uit haring. Voor de vangst van verse zeevis is de Noordzee slechts van bescheiden betekenis. Met name de gronden

bij IJsland en verder Noordelijk zijn voor de vangst van verse zeevis van toenemend belang geworden.

TABEL 6.

*Westeuropese aanvoer van demersale vis in 1951
(alle vis excl. haring, makreel en andere haringachtigen)*

	Totaal	Noordzee	Oostzee, Kattegat	Ierse Zee	IJsland Faroer	Noorse kust	Barentssee	Spitsbergen, Bereneilanden	Groenland	Newfoundland	Overige vis- gronden
1. Noorwegen	592	27	2		6	423	95	3	37		
2. Zweden	57	17	40								
3. Denemarken	217	79	131		1		1		5		
4. IJsland	358				342			3	13		
5. Groot-Brittannië	882	197		21	234	41	177	114	15		83
6. Duitsland	301	31	12		152	67	35	4			
7. Nederland	46	42			1		1				2
8. België	44	25		1	16						2
9. Frankrijk	168	44					5		22		97
10. Overige landen ..	439		3	6		1			18	153	258
Totaal	3105	482	188	28	752	532	314	124	110	153	442

Bron: Bulletin Statistique des Pêches Maritimes, 1951.

Voor de aanvoer van verse zeevis is Nederland vrijwel uitsluitend op de Noordzee aangewezen, België in belangrijke mate. Voor Engeland en Duitsland daarentegen is voor de aanvoer van verse zeevis de verre visserij hoofzaak. Slechts resp. 20 en 10 pCt is afkomstig van de Noordzee. Nederland neemt een wel zeer eenzijdige positie in.

Het karakter van de Noordzeeverisserij op verse zeevis.

Op de Noordzee worden korte reizen gemaakt, waardoor een goede kwaliteit vis wordt aangevoerd in een grote sortering rond- en platvis. De vangsten zijn betrekkelijk klein als gevolg van een zekere mate van overbevissing.

De Noordzee levert een typisch kwaliteitsproduct, dat over de visafslag wordt verkocht aan groothandelaren, die een niet onbelangrijk deel van de aanvoer exporteren. De goede kwaliteit en de beperkte vangsten zijn oorzaak, dat de prijs van Noordzeevervis betrekkelijk hoog is. Dit karakter van luxe product is typisch voor de Noordzeeverisserij op verse zeevis. Het gehele bedrijf is daarop ingesteld. De visserij wordt uitgeoefend met klein en middelgroot bedrijf. Er is arbeidsverdeling tussen producent en groothandel.

De ontwikkeling van de verre visserij.

Naarmate de bevolking toenam en de transportmiddelen verbeterden werden de afzetmogelijkheden voor verse vis groter. In het bijzonder de behoefte aan goedkope vis nam toe. De Noordzeevisserij bood daartoe geen mogelijkheden. Daarentegen wel de visserij bij IJsland en verderaf gelegen gronden.

Met zeilschepen had men reeds eerder de verre visserij uitgeoefend, doch ter zoute; de vis werd aan boord gezouten. Voor de aanvoer van verse vis was de afstand te groot. Met de opkomst van de stoomtrawlers aan het eind van de vorige eeuw werd het mogelijk vis van verafgelegen visgronden vers aan te voeren. Dit heeft geleid tot een dynamische ontwikkeling van de verre visserij, waarvan het eind nog niet is bereikt.

Het probleem van de verre visserij is hoe de vis in grote hoeveelheden in zo goed mogelijke kwaliteit aan te voeren. Daartoe heeft de trawler een belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. Gedurende de eerste decennia van deze eeuw werd uitsluitend met stoomtrawlers gevaren. Toen omstreeks 1930 de motor voor de visserij voldoende bedrijfszeker werd, verschenen de motorkotter en de motortrawler. In de Nederlandse zeevisserij werd de kleinere stoomtrawler van de rederij verdrongen door de motorkotter van de kleine zelfstandige visser (schipper-eigenaar). De grotere stoomtrawlers van de rederijen worden langzamerhand geheel verdrongen door motortrawlers, welke goedkoper zijn in exploitatie. In andere landen, met name in Engeland en Duitsland heeft de stoomtrawler zich tot voor kort kunnen handhaven, aangezien de kolenprijs voor de visserij van overheidswege in die landen laag was gesteld. Hieraan is de laatste jaren een eind gekomen. In Engeland gaat men thans veelal over tot stookolie als brandstof. In Duitsland worden vele motortrawlers gebouwd.

Het machinevermogen en de vaarsnelheid is in de loop der jaren steeds hoger opgevoerd. Thans bouwen de rederijen voornamelijk trawlers van 600 à 700 BRT met een machinevermogen van 1.000 à 1.200 pk. Deze kunnen een snelheid bereiken van 13 à 14 knopen. Het laadvermogen bedraagt 250 tot 300 ton vis. Er wordt gevist met een bemanning van 24 koppen. De prijs van een dergelijke trawler bedraagt ongeveer f 2 mln.

Het bezwaar van deze verre visserijtrawler is, dat

tegenover 14 à 15 vaardagen voor heen- en terugreis slechts 6 à 7 visdagen staan. Bovendien is bij aanvoer de eerst gevangen vis al 12 à 14 dagen oud, hetgeen de kwaliteit ongunstig beïnvloedt.

Reeds geruime tijd wordt gezocht naar een sloopstyp, waarmede langer op de visgrond kan worden gevist, zodat de verhouding vaar- en visdagen economisch gunstiger wordt en bovendien de vis in betere kwaliteit kan worden aangevoerd. Men tracht dit thans te bereiken met een vriestrawler, een fabrieksschip, waarmede de vis wordt gevangen en onmiddellijk na de vangst aan boord verwerkt tot visfilets en diepgevroren. Een Engelse walvisvaartrederij heeft vorig jaar een dergelijk schip, de „Fairtry”, in bedrijf gebracht. Rusland laat thans een aanzienlijk aantal fabriekstrawlers op Duitse scheepswerven bouwen. Deze trawlers zijn ongeveer 2.500 BRT groot en kosten ongeveer f 6 mln. Met een bemanning van 80 à 100 koppen blijft men 2 à 3 maanden op zee en voert dan 500 à 600 ton diepgevroren filets en een grote hoeveelheid vismeel en visolie aan.

Ongetwijfeld zal de vriestrawler in de komende jaren de gewone trawler voor de verre visserij gaan verdringen. Er moet echter nog veel ervaring met deze schepen worden opgedaan. Voorts moet voor het product, diepgevroren filets, een afzetgebied worden geschapen, d.w.z. dat grote investeringen nodig zullen zijn in een zgn. vriesketting, koelhuizen en transportmiddelen om de filets bij -20°C zonder temperatuurschommelingen van de vriestrawler naar de consument te brengen. Momenteel beschikken alleen de Verenigde Staten over een uitgebreide vriesketting en geraakt het publiek daar ingesteld op het verbruik van diepvriesvis.

In West-Europa is nog geen vriesketting van voldoende betekenis aanwezig. Het moge echter duidelijk zijn, dat voor diepgevroren vis van fabriekstrawlers een belangrijke toekomst is weggelegd. Immers, door de gunstige wijziging in de verhouding tussen vaar- en visdagen wordt de productiviteit aanzienlijk verhoogd en zal de diepgevroren vis van veraf gelegen visgronden, ondanks de kosten van vriezen en vriesketting, goedkoop kunnen worden afgeleverd als massaproduct, waarmede ook de minder koopkrachtige groepen van de bevolking zullen kunnen worden bereikt.

Het karakter van de verre visserij.

a. Ten aanzien van de afzet:

In tegenstelling tot de Noordzeevisserij, welke een uitgebreide sortering rond- en platvis van bijzondere kwaliteit oplevert, zij het in kleinere vangsten en daardoor duur, verschaft de verre visserij een uniform goedkoop massaproduct van goede kwaliteit.

De vangst van de verre visserij is eenzijdig samengesteld uit rondvis, voornamelijk kabeljauw, roodbaars en koolvis, welke in grote hoeveelheden worden gevangen. Deze vis bestaat uit grote exemplaren, welke mede door het langdurig bewaren in ijs niet op de gebruikelijke manier, als met Noordzeevis het geval is, in de handel kan worden gebracht. Onmiddellijk na de aanvoer wordt de vis gefileerd en de verse filets in de handel gebracht. Dit geeft bovendien een belangrijke besparing op de transportkosten, terwijl het visafval (ongeveer tweederde deel van het gewicht) tot vismeel en -olie wordt verwerkt en een belangrijke bron van neveninkomsten is.

Dank zij de grote vangsten en de industriële be- en verwerking van de vis heeft de verre visserij zich kunnen ontwikkelen tot de leverancier van een goedkoop volksvoedsel: verse visfilets, en is daardoor de ruggegraat van de Engelse en de Duitse zeevisserij geworden.

In de literatuur vonden wij onderstaande vergelijkingen tussen concurrerende eiwitrijke voedingsmiddelen.

Hieruit blijkt, dat vis van de verre visserij in West-Duitsland een bron voor goedkoop dierlijk eiwit is. Voor verse Noordzee-rondvis zou de prijs per kg dierlijk eiwit uiteraard aanzienlijk hoger liggen.

TABEL 7.

Prijs per kg dierlijk eiwit van eiwitrijke voedingsmiddelen, volgens de gemiddelde kleinhandelsprijzen in West-Duitsland in 1951

1. Kabeljauwfilets	8,4 D.M.
2. Volle melk	10,9 D.M.
3. Rundvlees	20,9 D.M.
4. Eieren	28,8 D.M.

Bron: Mitteilungen des Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts der Gewerkschaften, September 1952.

TABEL 8.

Kosten voor de consument van 1 liter volle melk, vergeleken met de kosten, zonder en met regeringssubsidie, van enkele andere voedingsmiddelen, tot een hoeveelheid overeenkomende met de calorische waarde van 1 liter volle melk

	1938	1948		Nodige hoeveelheid
		Met regeringssubsidie	Zonder regeringssubsidie	
1. Volle melk	f 0,11 ⁹		f 0,26	1 liter
2. Rundvlees	„ 0,54	f 0,74	„ 0,86	320 gram
3. Schelvis	„ 0,64 ⁹		„ 1,32	1.370 gram
4. Eieren	„ 0,45		„ 1,33	9,2 stuks

Bron: Betekenis en bestemming der Nederlandse melk- en zuivelproductie, 1950.

Uit deze vergelijking van enige eiwitrijke voedingsmiddelen op basis van calorische waarde blijkt nog eens duidelijk welk een ongunstige plaats verse Noordzeevis in Nederland inneemt.

Maakt men naast deze technische vergelijkingen een economische vergelijking dan blijkt, dat de huisvrouw vlees hoger waardeert dan vis. Dit is begrijpelijk. Immers, de bereiding van vlees is gemakkelijker. In Nederland heeft dit er toe geleid, dat de dure verse Noordzeevis in het algemeen een gelegenheidsvoedsel is. Wil men vis een vaste plaats op het menu geven dan zal men hier te lande lering kunnen trekken uit de ervaringen in het buitenland. De huisvrouw vraagt thans om allerlei redenen een panklaar product. Daarom is het gewenst uitsluitend visfilets in de handel te brengen, welke van goede kwaliteit en inderdaad graatloos zijn. Is aan deze voorwaarden voldaan, dan zal men er rekening mede moeten houden, dat een vismaaltijd de huisvrouw iets meer te doen geeft dan voor een vleesmaaltijd nodig is (afzonderlijke saus). Om de weerstand te overwinnen is het gewenst met de prijs concurrerend op te treden. De praktijk elders heeft geleerd, dat de huisvrouw een- of tweemaal per week visfilets gaat kopen als de prijs daarvan ongeveer 30 à 50 pCt van de prijs van vlees bedraagt. Houdt men er rekening mede, dat vis licht verteerbaar is, zodat als regel per persoon een dubbele hoeveelheid t.o.v. vlees wordt geconsumeerd, dan zal bij genoemde prijsverhouding een vismaaltijd niet duurder zijn dan een vlees-

maaltijd. In vele maanden van het jaar, als er ruime aanvoer is, goedkoper.

De vraag naar verse zeevis is elastisch, zodat er nog voldoende afzetmogelijkheden kunnen worden ontwikkeld, mits aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan.

b. T.a.v. de aanvoer :

De uitoefening van de verre visserij brengt grote investeringen met zich in de vloot; het is een kapitaal-intensief bedrijf.

De voortdurende toeneming van de aanvoer heeft er echter in het buitenland toe geleid, dat de producent t.o.v. de afzet van zijn product geen passieve houding kan aannemen, doch zich actief met de afzet moest gaan bezighouden teneinde poussierend te kunnen optreden. Daaruit is een verticale opbouw van de verre visserij-industrie ontstaan, welke men in het buitenland van essentiële betekenis acht. Het gevolg is, dat de verre visserij niet alleen gekenmerkt wordt door grote investeringen in de vloot, doch eveneens in het afzetapparaat. Deze laatste investeringen zullen nog groter worden naarmate de overgang van verse naar diepgevroren vis plaats heeft en een kostbare vriesketting moet worden aangelegd.

Wil men het karakter van de verre visserij t.o.v. de Noordzeevervisserij nader bepalen dan zou men de verre visserij kunnen vergelijken met de confectie-industrie en de Noordzeevervisserij met de maatkleermaker. De verre visserij levert een min of meer uniform massaproduct van goede kwaliteit tegen een lage prijs voor de minder koopkrachtige groepen van de bevolking. De Noordzeevervisserij levert een kwaliteitsproduct voor koopkrachtiger consumenten.

Met de verre visserij bevindt men zich in het vlak van de moderne grootindustrie.

Is de verre visserij rendabel?

De visserij is in het algemeen een conjunctuurgevoelig bedrijf. Hiermede zal men bij het beoordelen van de rentabiliteit van deze tak van nijverheid steeds rekening moeten houden.

Opvallend is, dat zowel in Engeland als in Duitsland de Noordzeevervisserij door de Overheid wordt gesubsidi-

eerd, zowel t.a.v. de exploitatiekosten als t.a.v. de bouw van nieuwe schepen. De verre visserij daarentegen wordt niet gesubsidieerd en blijkt ook geen subsidie nodig te hebben. De Engelse verre visserij-vloot bestaat thans voor de helft uit na de oorlog gebouwde trawlers. De Duitse vloot bestaat zelfs bijna uitsluitend uit nieuwe schepen. Wijst dit op zichzelf reeds op een gunstige economische situatie, uit jaarverslagen en publicaties blijkt, dat bevredigende bedrijfsresultaten worden behaald. Hieruit kan zonder meer worden geconcludeerd, dat de verre visserij normaliter een, zij het conjunctuurgevoelige, rendabele tak van industrie is.

Is een Nederlandse verre visserij mogelijk?

Aan de visserij bij IJsland heeft Nederland in vroegere eeuwen reeds deelgenomen met „buisen” in de zomermaanden ²⁾. De vis werd echter aan boord gezouten. De afstand was te groot om de vis vers te kunnen aanvoeren.

Met stoomtrawlers werden vóór 1930 in voorjaar en zomer nog enige reizen, ten dele „ter zoute”, naar de visgronden bij IJsland gemaakt. Toen dit omstreeks 1930 niet meer rendabel bleek werden deze reizen gestaakt.

Met financiële overheidssteun is gepoogd de verre visserij met Nederlandse trawlers aan te moedigen. Dit heeft echter niet tot succes geleid. Een belangrijke poging na de bevrijding werd gedaan met een nieuwe onderneming, de „Verre Visserij Maatschappij” te IJmuiden. Om verschillende redenen was men echter genoodzaakt deze poging te staken.

Na hetgeen reeds t.a.v. de verre visserij werd uiteengezet moge het duidelijk zijn, dat er in het algemeen geen reden is om te veronderstellen, dat een Nederlandse verre visserij niet zou kunnen slagen. Wel is het duidelijk, dat de verre visserij totaal andere eisen stelt dan de Noordzeevisserij. De verre visserij is een kapitaalintensieve industrie, waarmede in Nederland een nieuwe groep consumenten kan worden bereikt. Uit dien hoofde zou de aanvoer van vis van de verre visserij een additioneel karakter hebben. In het bijzonder de minder koopkrachtigen kunnen worden bereikt. Dit betreft dus die groepen van

²⁾ Dr H. A. H. Kranenburg, „De zeevisserij van Holland in de tijd der Republiek”, Amsterdam 1951.

consumenten, wier verbruik van dierlijk eiwit volgens voedingsdeskundigen te gering is.

De Nederlandse vissersvloot telt thans geen trawlers, waarmede een rendabele verre visserij mogelijk is. Evenmin heeft onze bemanning voldoende kennis van en ervaring op de verre visserijgronden. Een lange aanlooptijd en daarmede gepaard gaande aanloopkosten zijn dus onvermijdelijk. In verband hiermede ware het geen overwegend bezwaar met enkele der bestaande trawlers, welke technisch geschikt zijn voor de visserij bij IJsland, met de verre visserij een aanvang te maken. In afwachting van de bouw van moderne schepen en de opbouw van de afzet zou dan reeds ervaring en kennis kunnen worden opgedaan.

Slotbeschouwing.

Het doet enigszins vreemd aan, dat een belangrijke zeevarende mogendheid als Nederland met een zo gunstige ligging t.o.v. nabij en verafgelegen visgronden en afzetgebieden vrijwel niet deelneemt aan de verre visserij en daardoor in de afgelopen decennia als visserijland zelfs relatief is achteruitgegaan.

Het moge na het voorafgaande duidelijk zijn, dat de verre visserij ook voor ons land mogelijkheden biedt en in verband met het te geringe verbruik van dierlijk eiwit door de minder koopkrachtige groepen van de bevolking zelfs gewenst is.

De verre visserij-industrie stelt echter totaal andere eisen dan de bestaande Noordzeevisserij. Behalve investering van enige tientallen miljoenen guldens in vloot en afzetapparaat is gedegen inzicht in de economie van deze nieuwe industrie een essentiële voorwaarde voor het slagen.

In verband met de verdergaande liberalisatie en e.v. Westeuropese integratie in een verdere toekomst is het voor Nederland reeds laat om de verre visserij nog aan te vangen, doch nog niet te laat.