

NEDERLAND

De minimum-prijzen voor haring

Op de openbare vergadering van het Produktschap voor Vis en Visprodukten zal donderdag aandacht worden besteed aan een verzoek van de Stichting van de Nederlandse visserij om de minimumprijs van verse haring van f 0,2 tot f 0,28 te verhogen en die van makreel van f 0,18 tot f 0,23. Dit verzoek heeft in visserijkringen geen algemene weerklank gevonden. De viskonser-

venindustrie die tegen 't afschaffen van de minimumprijzen is, heeft kort en goed laten weten niets voor deze verhoging te voelen. De groothandel neemt een tussenstandpunt in. In deze sektor kan men begrip voor de moeilijkheden van de reders opbrengen, maar men acht de gevraagde verhoging te veel van het goede. Men wil niet verder gaan dan een verhoging tot

f 0,25 voor haring en van f 0,23 voor makreel. De kleinhandel kan zich akkoord verklaren maar vraagt wel begrip voor de moeilijke positie van de viskonserverindustrie die een groot deel van de aanvoer voor haar rekening neemt. De reders hebben het Landbouw Economisch Instituut een onderzoek laten instellen naar de kostprijs van een kist haring en makreel. Hieruit is gebleken dat tegen de huidige minimumprijs een lonende exploitatie niet meer mogelijk is. De viskonserverindustrie neemt een heel ander standpunt in, gebaseerd op het spel van vraag en aanbod. Is er een grote aanvoer dan moet er gekocht worden tegen een zo laag mogelijke prijs, bij een geringe aanvoer zal de prijs stijgen. Het gemiddelde van deze uitersten is volgens deze industrie voldoende om de eindjes aan elkaar te kun-

nen knopen. De Stichting van de Nederlandse Visserij, stelt onder meer dat de opvangprijs in de omliggende landen hoger is, in België bijvoorbeeld 4 frank per kg. De groothandel is het hier niet mee eens. Zij stelt dat de reders onvermeld laten dat er in België sprake is van een privaatrechtelijke regeling. Wat dit betekent heeft de handel in de loop der tijden meermalen ondervonden. Dat er in België ook nog een opvangprijs bestaat van 2 frank voor verse haring (B-kwaliteit) wordt door de reders niet vermeld.

VEROORDELING

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam heeft schipper J. de J. uit Katwijk aan Zee gestraft door hem voor 4 maanden de bevoegdheid te ontnemen als schipper op zeevissersvaartuigen te varen. Op 31 augustus 1963 was hij tijdens de reis van de visgronden op de Noordzee naar de Engelse haven Hartlepool met de motorlogger Maas 6 VL.79 gestrand. Volgens de Raad heeft de schipper elke maatregel achterwege gelaten om na te gaan of de vermeende positie van het schip met de werkelijkheid overeenstemde. Hoewel hij wist dat het echolood niet goed functioneerde, heeft hij verzuimd een dieptepeiling met het handlood te doen verrichten. Na binnenkomst in Hartlepool heeft de schipper ondanks de stranding geen onderzoek van het schip door een deskundige doen plaatshebben en is hij met het schip weer naar zee vertrokken. Bovendien heeft hij in strijd met zijn wettelijke plichten het journaal vooruit voor de hele dag ingevuld en heeft hij na terugkomst in Nederland de stranding niet gemeld aan de scheepvaartspectie.

De Nederlandse vissersvloot in 1963

Sinds 1954 is het aantal nog in bedrijf zijnde Nederlandse drijfnet-loggers met bijna 80 % teruggelopen. De trawlervloot is in die periode ruim verdubbeld. In het bijzonder is het aantal loggers verminderd, waarmee slechts gedurende de haringteeltperiode, van mei tot december, wordt gevist. De stoomtrawlers, die in 1954 in bedrijf waren, zijn allen gesloopt of verkocht. In 1963 zijn 2 stoomtrawlers, respectievelijk gebouwd in 1950 en 1953, uit het buitenland aan de vloot toegevoegd. Het aantal motortrawlers is geleidelijk toenomen. Deze trawlers zijn het gehele jaar in bedrijf. Dit blijkt uit het overzicht, dat het Landbouw-Economisch Instituut geeft over het jaar 1963. Het onderzoek heeft uit-

gewezen, dat de seizoenwerkloosheid onder de vissers door de vlootveranderingen belangrijk is afgenomen. Een belangrijk verschil wordt voorts gekonstateerd tussen de vloot van de rederijen in Vlaardingen, Katwijk en Scheveningen (de groep -zuid) en die van de rederijen, voornamelijk in IJmuiden gevestigd (groep-noord). De uitbreiding van de motortrawlervloot geschiedde bijvoorbeeld vrijwel alleen bij de groep-zuid.

De loggervloot bestaat nog grotendeels uit zeer oude vaartuigen. Deze zijn eertijds als zeilloggers gebouwd en omstreeks 1928-30 verlengd en tot motorloggers verbouwd.

De uitbreiding van de motortrawlervloot in 1963 met 9 sche-

pen is het resultaat van de volgende mutaties: nieuwbouw 12, ombouw van logger tot trawler 1 en verkoop naar het buitenland 4.

In 1963 maakten 6 hektrawlers, waarop het trawlnet via het achterdek wordt scheepgehaald en 1 vriestrawler deel uit van de trawlervloot. In 1954 tot en met 1963 is het aantal rederijen verminderd van 53 tot 37. Deze teruggang is vooral het gevolg van de opheffing van kleine rederijen, waarvan de schepen veelal door grotere rederijen werden overgenomen. Uit het overzicht komt naar voren dat in Scheveningen de meeste loggers voorkwamen, waarmee slechts gedurende de haringteelt werd gevist. De vloot van de andere plaatsen was gedeeltelijk (Vlaardingen en Katwijk) of geheel continu in bedrijf.

De uiteenzetting van het LEI gaat gepaard met een overstelpende hoeveelheid cijfermateriaal, waaraan we hieronder het een en ander ontlenen (de schepen van « noord » tussen haakjes):

	1954	1957	1960	1962	1963
Loggers in bedrijf					
Seizoenbedrijf	150	96	91	40	34
Kontinubedrijf	53(3)	48	27	23	10
Totaal	203(3)	144	118	63	44
stoomloggers	20(1)	5	2	1	—
motorloggers	183(2)	139	116	62	44
Leeftijdsoopbouw loggers					
Casco's gebouwd voor 1920	180(1)	130	106	106	36
1920-1945	17(2)	9	8	6	5
na 1945	6	6	5	4	3
Trawlers in bedrijf					
Seizoenbedrijf	1	4	—	—	2
Kontinubedrijf	54(34)	73(28)	94(23)	106(17)	115(19)
Totaal	55(34)	77(28)	94(23)	106(17)	117(19)
stoomtrawlers	20(20)	8(8)	1(1)	—	2(2)
motortrawlers	35(14)	69(20)	93(22)	106(17)	115(17)
Leeftijdsoopbouw trawlers					
Gebouwd voor 1920	12(7)	8(1)	8	8	7
1920-1945	27(22)	27(18)	20(11)	18(5)	19(5)
na 1945	16(5)	42(9)	66(12)	80(12)	91(14)

Schepen per rederijplaats in 1963:

	Seizoenbedrijf			Kontinubedrijf		
	Loggers	Trawlers	Totaal	Loggers	Trawlers	Totaal
Scheveningen	24	1	25	—	43	43
Katwijk	5	—	5	4	33(1)	37(1)
Vlaardingen	5	1	6	6	15	21
IJmuiden	—	—	—	—	22(16)	22(16)
Den Helder	—	—	—	—	2(2)	2(2)
Totaal	34	2	36	10	115(19)	125(19)

ZEEHAVEN

TE KATWIJK

De heer P.A. Wernink jr, directeur van de gelijknamige Leidse betonfabriek heeft op een feestelijke bijeenkomst ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan een lans gebroken voor een zeehaven te Katwijk met een sluis. De heer Wernink meende het ijzer te moeten smeden terwijl dat het heet was geworden door de aanwezigheid van de vele autoriteiten. In zijn pleidooi wees hij onder meer op het grote belang voor een haven voor Katwijk, voor Leiden en voor het gehele achterland van de oude Rijnmond. « Deze haven is van groot belang voor de visserij en wij hopen van harte voor Katwijk, dat hij er binnen zeer afzienbare tijd komen moge » zei hij. Maar deze haven kan van veel belang worden, indien een sluis de direkte verbinding met het achterland zou mogelijk maken voor de talloze kustvaarders die tegenwoordig de zeeën bevaren.