

# Een blik op de Britse visserijindustrie

— BRITSE SPOORWEGEN WILLEN  
VISTRANSPORT VOLLEDIG  
REORGANISEREN

— OMVORMING VAN DE HANDEL  
NOODZAKELIJK

— DE KAPACITEIT VAN DE  
VISSERSVLOOT DIENT OPGEVOERD

De heer J.P. Bearcroft, handelsbestuurder van de Britse Spoorwegen heeft, ter gelegenheid van de jaarlijkse vergadering van de Nationale Federatie der Britse Vishandelaars, een plan uiteengezet, waarbij 'n volledige reorganisatie beoogd wordt van het vistransport door de Britse Spoorwegen. Vernoemde personaliteit drukte er evenwel op dat het hier enkel voorstellen betreft, die nog vatbaar zijn voor wijzigingen en verbeteringen. Verder gaf hij te kennen dat het geenszins in de bedoeling van zijn diensten lag

re last betekende voor de diensten der spoorwegen, en dat er dringend naar een sanering diende gestreefd te worden. In eerste instantie diende men intense onderhandelingen te voeren met de betrokken beroepsmiddelen. Ondertussen zijn deze besprekingen thans aangevat. De overheidsdiensten van de Britse spoorwegen drukken hierbij de hoop uit dat deze discussies met het oog op een reorganisatie van het visvervoer per spoor tegen het einde van deze maand dermate zullen gevorderd zijn, dat men drie

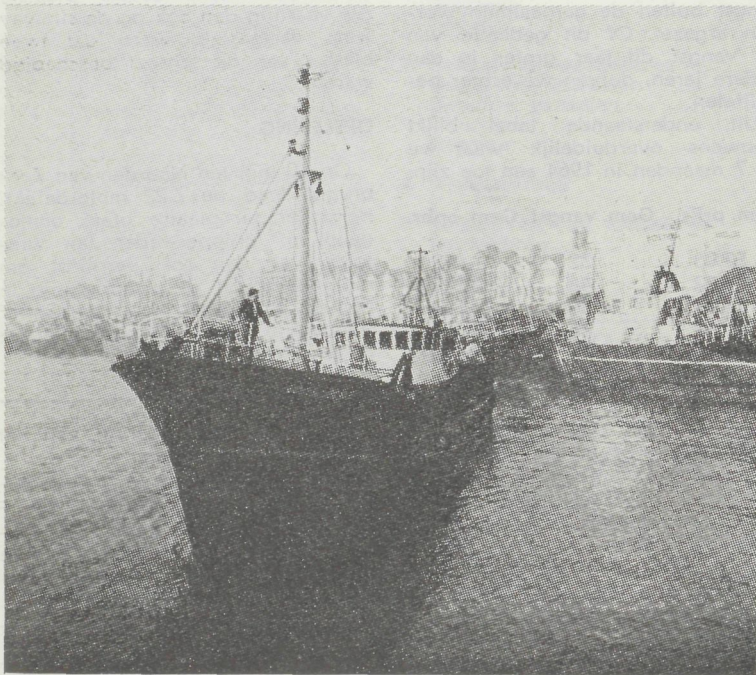
## VOORTDURENDE DALING

Het is inderdaad een feit dat gedurende de laatste tien jaar, het vistransport per spoor een voortdurende vermindering vertoonde, gezien de belangrijkste ladingen steeds meer en meer werden opgeslorpt door het wegtransport. Tijdens de periode van 1952 tot 1962 verminderde het transport van vis per spoor inderdaad van niet minder dan 55%, terwijl de aanvoeren slechts van 22% gedaald zijn, in dezelfde periode. De meest recente cijfers tonen tenandere aan dat de toestand er niet op verbetert, wel integendeel. Hedendaags, buiten belangrijke ladingen voor Londen, worden nog slechts kleine kwantiteiten per spoor ter bestemming gebracht, hetgeen natuurlijk hoge kosten vergt voor de ontlasting in de verschillende steden over het Britse grondgebied, en dan nog in de meeste gevallen in weinig bevolkte zones.

deficiet. Alle regionale posten stelden dan ook alles in het werk om in de eerste plaats de rechtstreekse kosten te dekken. In vele gevallen waren de prijsstijgingen dan ook de aanleiding tot talrijke klachten vanwege de vishandelaars-verzenders; een belangrijk deel van het visvervoer werd aan de spoorwegen onttrokken terwijl er te Hull zelfs kans bestaat dat het volledig visvervoer zal toevertrouwd worden aan het wegvervoer. Voor een jaar was de gemiddelde lading per wagon nog 2,25 ton, thans is dit kwantum teruggevallen op 2 ton. De spoorwegdiensten verzekeren nog de afreis van 25 vistreinen uit de vier voornaamste vissershavens, nl. Grimsby, Hull, Aberdeen en Fleetwood, terwijl de gemiddelde lading per trein nog slechts 35,5 ton bedraagt.

X X X

Ten gevolge hiervan deden de

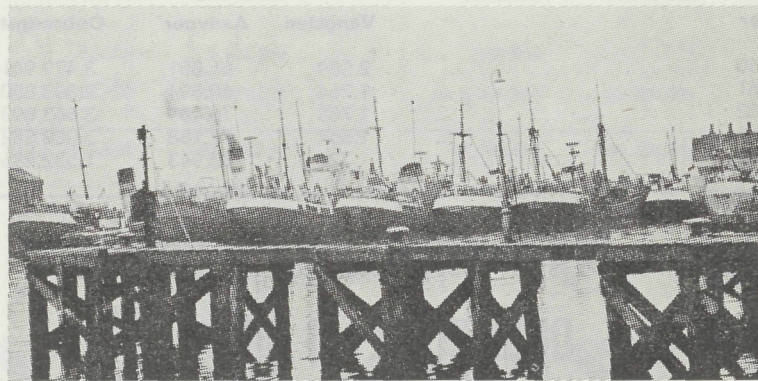


125 vissersvaartuigen hebben Lowestoft als thuishaven, waarvan de helft mindr dan 7 jaar oud zijn. In 1963 werden er in vernoemde haven 2.402 vangsten aangevoerd met een omvang van 400.000 cwts. Platvis vertegenwoordigde hierbij het grootste gedeelte met meer dan vijftien honderd der aanvoeren.

een bepaald aantal vistreinen uit te schakelen. Dergelijke geruchten die de ronde deden logenstrafte hij ten stelligste.

Nochtans betoogde de heer Bearcroft dat het huidig systeem van transport een economisch zeer zwa-

maand hierop de reorganisatie zal beëindigd hebben. In ieder geval hebben zij een positief standpunt ingenomen, omdat zij absoluut te vinden zijn voor een voortzetting van het visvervoer per spoor, maar dan enkel op een commercieel verantwoorde wijze.



Ook de vissershaven van Grimsby kende tijdens het afgelopen jaar een aanvoervermindering van zowat 60.000 cwts. Als voornaamste aanwinst voor de vloot mag de « Ross Daring » genoemd worden, een kleine hekreiler van zowat 90 voet lengte en bemand door vijf vissers.

Vorig jaar werd door de diensten van de Britse Spoorwegen een belangrijke studie voleindigd in verband met de kostprijs voor het visvervoer. De brutoverdiensten, die weliswaar belangrijk waren, maar toch niet volstonden om de rechtstreekse kosten te dekken, zonder dan nog te spreken van de onderhoudskosten der spoorwegen, de seindiensten en de administratie.

De centrale directie gaf dan ook aan de regionale besturen instructies om een einde te stellen aan dit

spoorwegdiensten thans een voorstel om het aantal treinen te verminderen van 25 op 9 bijvoorbeeld. De diensten zouden aldus gerationaliseerd worden, terwijl de vis zou ontladen worden in een beperkt aantal stations, van waaruit de verdere distributie dan zou geschieden bij middel van vrachtwagens. Dit wegvervoer zou evenwel georganiseerd dienen te worden door de betrokken beroepsmiddelen, buiten alle verantwoordelijkheid van de spoorwegen om.

« Moest men », aldus de heer Bearcroft, « uiteindelijk toch van oordeel zijn dat het onmogelijk is dergelijke oplossing te aanvaarden, en men beroep zou doen op andere transportmiddelen, dan zal men ook niet langer moeten rekenen op een belangrijke rol van de Britse spoorwegen inzake het vistransport ».

De heer Bearcroft heeft eveneens gepreciseerd dat het hier enkel ging om de vistrainen. Dit belet inderdaad niet dat men in bepaalde gevallen een wagon voor vistransport zou kunnen toevoegen aan een gewone trein die vanuit een of andere aanvoerhaven vertrekt. Dit evenwel op voorwaarde dat de lading bestemd is voor een der op de reis voorziene stations en dat de verhandeling, zowel bij vertrek als bij aankomst geschiedt door de beroepsmiddelen.

beweringen gesteund waren op geruchten en speculaties, eerder dan op feiten.

In het Lagerhuis, vroeg de heer James Hoy, een deputé van de oppositie, aan de Britse Minister van Landbouw en Visserij, of hij op de hoogte was van het plan van de Britse spoorwegen om distributie van vistransport per spoor te verminderen en de gevolgen hiervan voor de industrie. Hierop antwoordde de geïnterpelleerde minister dat hij op de hoogte was van het feit dat de spoorwegdiensten in die zin een voorstel hadden gedaan aan de betrokken beroepsmiddelen, en dat thans terzake onderhandelingen worden gevoerd. Anderzijds bevestigde hij evenwel dat nog geen enkele datum werd vooropgesteld. De vertegenwoordigers van de vis-

werd gesteld, kan dit gemakkelijk geschieden in een tijdspanne van amper vier maanden, zodat zich hier geen bijzondere problemen stellen. Hier zou de distributie merkbaar verbeterd worden, gezien deze vrachtwagens, die voorzien van geïsoleerde containers, een van deur-tot-deur dienst zouden kunnen verzekeren.

Dit is eveneens de opinie van het Tijdschrift « The Economist » dat in een zijner laatste nummers laat uitschijnen dat het plan van de Britse spoorwegen een uitstekende zaak zijn, indien zij de handel verplichtte over te gaan tot de modernisatie, gelijkvormig de aanbevelingen welke vervat waren in het Fleck-Report van voor een drietal jaren. Vele handelaars weigeren inderdaad voldoende hoeveelheid ijs aan te brengen op de te vervoeren vislading, gezien dit de kosten verhoogt. Met behoorlijk ingerichte vrachtwagens, en dank zij een verminderde verhandeling en verplaatsing, is het vervoer langs de baan in het algemeen genomen voordeliger voor de kwaliteit dan het transport per spoor, die veel gemakkelijker en langduriger is.

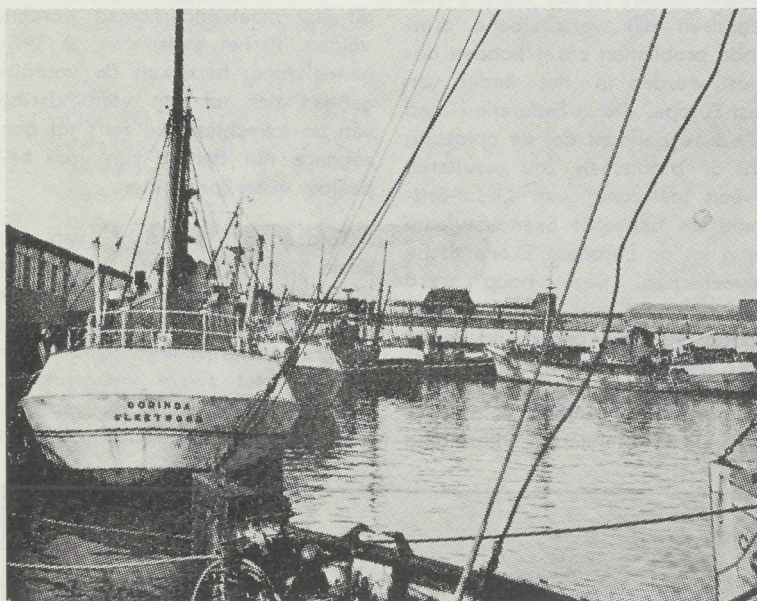
Indien men het hoofd wil bieden aan de realiteiten van de binnenlandse transportekonomie, aldus « The Economist », zullen honderden kleine vishandelaars moeten verdwijnen, tenware zij een coöperatief distributiesysteem langs de baan kunnen uitwerken, zoals hun kollegas van Hull thans zinnens zijn te doen. Indien het plan van de spoorwegen aldus een groot aantal kleine vishandelaars-verzenders doet verdwijnen die amper een dozijn klanten hebben, dan zou dit in de eerste plaats ten goede komen aan het huidige ordeloze verkoopsysteem in de verschillende aanvoerhavens. Als hieruit dan een beter kwaliteitsproduct voortvloeit, die niet noodzakelijkerwijze duurder moet zijn, dan kunnen de handelaars er enkel bij winnen. Als de vishandel dusdanig de kwaliteit van haar producten kan verbeteren en dan vooral deze van de zogenaamde « gewone vissoorten », aldus « The Economist », dan zullen zij de verbruikers kunnen overtuigen dat de vis dan toch iets meer is dan een vastenvoedsel.

## OMVORMING VAN DE HANDEL NOODZAKELIJK

In het zeer onlangs verschenen jaarverslag van de « British Trawlers' Federation » liet voorzitter A.W. Suddaby uitschijnen dat het thans dringend noodzakelijk is dat de kommercialisatie van de vis in haar geheel in Groot-Brittannië gestabiliseerd wordt. Uit een stabilisatie van de markt kan enkel de voorspoed voor de industrie voortvloeien. De maatregelen welke hiervoor zouden genomen worden, dienen gericht te zijn op een ordening van de produktie en invoeren. Het is enkel op deze manier dat de Britse en buitenlandse reders voordeel zouden kunnen slaan uit een steeds toenemende vraag. De heer Suddaby besluit dat « eenheid in tegenspoed » de lijfspreuk is geweest van de industrie tijdens het afgelopen jaar. Hij hoopt dat voor de komende jaren de lijfspreuk zal zijn « eenheid in voorspoed ».

Het verslag vermeldt ondermeer dat de kust- en middenslagvisserij minder goede resultaten heeft gekend tijdens de tweede semester, dan dit het geval was tijdens de eerste. In tegenstelling hiermede waren de resultaten van de diepzeevisserij gunstiger tijdens het jaareinde. Het waren vooral laatstvermelde treilers die de opbrengstdaling, die na de eerste negen maanden van 1963 niet minder dan 175 miljoen frank bedroeg, toch nog enigszins milderde tot 140 miljoen frank.

Voor de industrie in haar geheel kon men niettemin een lichte verbetering noteren in vergelijking met 1962, gezien de opbrengsten in het totaal 4.270 miljard bereikten, hetzij een stijging van 1,8 %. Deze stijging vertegenwoordigt evenwel



*Een zicht op de haven van Fleetwood. De aanvoeren van vernoemde haven kenden een gevoelige daling, niettegenstaande de vangsten op het einde van het jaar merkbaar stegen. Oorzaak hiervan was hoofdzakelijk het verlies van belangrijke visserijgronden nabij IJsland.*

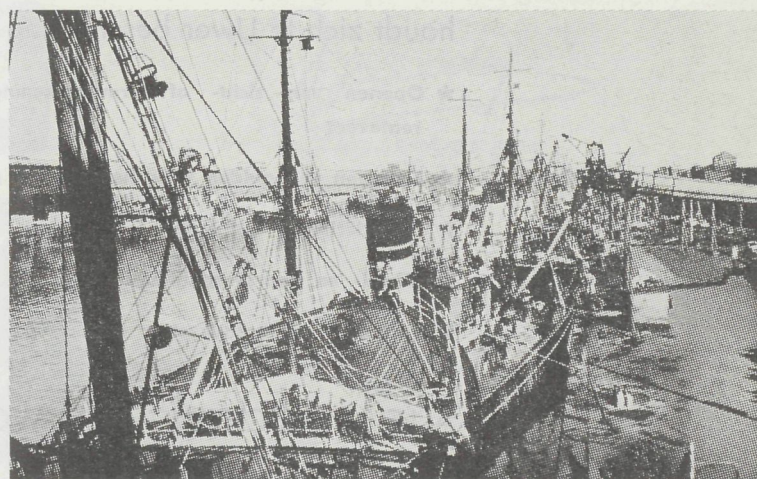
Anderzijds bevestigde de heer Bearcroft dat het welslagen van dit plan een positieve medewerking zou daarstellen en dit niet enkel ten voordele van de distributie, maar tevens in het geheel van de kommercialisatie. Door de verhandeling en verplaatsing tot een minimum te herleiden, zou dit in de eerste plaats te goede komen aan de kwaliteit.

### HEVIGE PROTESTEN

Nochtans lag dit voorstel aan de basis van hevige protesten, en dan vooral bij de vishandelaars te Grimsby. Aldus liet de heer George Coulbeck, Voorzitter van de Federatie der Vishandelaars te Grimsby voor de leden uitschijnen dat in geval het plan zou doorgevoerd worden, de lokale handelaars voor toestanden zouden komen te staan die zij vroeger nooit gekend hebben. Anderzijds heeft de sekretaris van vernoemd organisme een protestnota laten verschijnen, in aansluiting met een artikel welke gepubliceerd werd in « Fish Trades Gazette ». In vermeld artikel werd gezegd dat de beroepsmiddelen bevooroordeeld waren, en dat hun

handelaars te Grimsby hebben een meeting gehad met de leden van de visserij-subkommissie van het Lagerhuis. Tijdens deze zitting hebben zij aan de parlementairen kenbaar gemaakt dat zij tegenvoorstellen zouden doen aan de direktie van de spoorwegen. Volgens een memorandum dat voor de zitting gericht werd aan de deputés, zouden de voorgestelde beperkingen Grimsby, meer dan welke andere aanvoer ook, benadelen, gezien deze haven rechtstreekse visleveringen doet aan kleinhandelaars, restaurants, scholen en verscheidene instellingen welke over het ganse Britse grondgebied verspreid liggen. Op het huidig ogenblik wordt vanuit Grimsby naar niet minder dan 1.250 stations vis verzonden.

In tegenstelling hiermede verklaarde de heer W.E. Salter, Voorzitter van de Federatie der Vishandelaars te Hull, dat zijn haven niet zo bijzonder zwaar zou getroffen worden. De vishandelaars van vernoemde vissershaven hebben inderdaad sedert lang een eigen wegvervoer ingericht naar de verscheidene gebieden, die niet langer door de spoorwegen bediend worden. Hoewel dit plan nog niet in werking



*De vissersvloot van Hull omvat thans 124 trawlers, terwijl er nog verscheidene bestellingen doorgegeven werden aan de verscheidene scheepswerken voor een gezamenlijke waarde van 3 miljoen pond sterling.*

slechts 1/4 van de daling der opbrengsten tussen 1960 en 1962, die 280 miljoen frank bedroeg. In diezelfde tijdspanne stegen de uitbatingkosten voortdurend, niettegenstaande de modernisatie. — B

#### DE KAPACITEIT VAN DE VISSERSVLOOT DIENT OPGEVOERD

De vermindering van het aantal eenheden van de diepzeevloot is gedoemd om verder te duren, mede door een verdere ontwikkeling van de vriesindustrie op zee, gezien normalerwijze de grote vriestreilers een groter produktiekapaciteit hebben dan de klassieke treilers, en dan vooral deze die thans onder de sloophamer vallen.

Niettemin is men in de bevoegde middens van oordeel dat de capaciteit van de diepzeevloot dient opgevoerd te worden, wil men het door het Fleck-Report aanbevolen peil bereiken. Anderzijds dient het aantal eenheden van de kust- en middenslagvloot niet opgevoerd te worden, wil men een zeker evenwicht in de industrie bewerkstelligen. In feite is zelfs een enkele havens een lichte aanvoerstijging noodzakelijk wil men de aldaar gevestigde installaties op een rentabele manier uitbaten.

De industrie is er genoegzaam van op de hoogte dat een regelmatige bevoorrading van kwaliteitsvis noodzakelijk is, aan stabiele en

konkurerende prijzen, teneinde het visverbruik in Groot-Brittannië op te voeren.

De bevolking neemt inderdaad steeds toe, terwijl het levenspeil eveneens voortdurend stijgt, hetgeen toch een verdere uitbreiding van de vishandel moet toelaten.

Talrijke maatregelen, met het oog op een verbetering van de gemiddelde viskwaliteit en een regularisatie van de aanvoeren, worden thans bestudeerd in het kader van een belangrijk opzoekingsprogramma, waaraan de industrie deelneemt. Niettemin is het sedert lang een feit dat de prijzen bij de ont-schepping op een meer economisch peil dienen gebracht te worden. Niettegenstaande de subventies welke worden toegekend aan de konkurrerende voedingswaren, blijft de filet van kabeljauw het goedkoopste proteïnehoudende voedsel.

De onvoldoende, en in vele gevallen, omzeggens onbestaande vergoeding voor het geïnvesteerde kapitaal, blijft sedert lange tijd een hindernis vormen voor de ontwikkeling van de industrie. Het is dan ook om die reden dat midden 1963 voorstellen werden gedaan aan de Minister van Landbouw en Visserij, teneinde de aanvoerprizen enigszins te stabiliseren, en ze te herleiden tot een meer economisch peil. Weinig nadien werd door «The White Fish Authority» melding ge-

daan van het feit dat zij bezig waren met de uitwerking van een plan op lange termijn. De «British Trawlers Federation» achtte zich gelukkig met dit initiatief van de nieuwe voorzitter van de «White Fish Authority» en zag dan ook af van haar voorstellen, teneinde alle misverstanden te vermijden. Van haar kant nam de regering een gelukkige beslissing, maar dan in een volledig andere zin. Op 27 april 1963 kondigde men in het Lagerhuis inderdaad een Europese Visserijkonferentie aan. De «British Trawlers Federation» was gelukkig met deze beslissing die zij zelf reeds tijdens de verscheidene zittingen der laatste jaren had voorgesteld, omdat zij de mening was toegedaan dat verscheidene dringende problemen enkel konden opgelost worden in het kader van West-Europa. De «Federatie» had inderdaad gehoopt dat de oplossing van de problemen zou resulteren in een toetreding van Groot-Brittannië en bepaalde Skandinavische staten tot de Europese Economische Gemeenschap. Deze hoop werd evenwel verbrijzeld door een mislukking van de onderhandelingen begin 1963.

Begin 1963 kondigde de Deense regering de unilaterale uitbreiding

aan van de visserijzones van de Faroe-eilanden op 12 mijlen met ingang van 12 maart 1964. Na de zware slag welke voordien reeds werd toegebracht door de aankondiging van de uitbreiding der Groenlandse en Kanadese visserijzones in 1963, was de industrie thans ook deze middenslagvisserijgronden ontnomen.

Niettegenstaande deze tegenlagen, bleven de relaties tussen de «British Trawlers Federation» en de andere West-Europese visserijstaten gezond en werden zelfs verstevigd. De «Federatie» zal met grote belangstelling de op puntstelling van de gemeenschappelijke visserijpolitiek van de E.E.G., die dit jaar moet ondernomen worden, volgen. In het kader van de Vrijhandelszone, beperken de vooruitgangen zich tot een vermindering van de tolrechten, die zelfs tot omzeggens nul herleid zijn voor bepaalde visserijprodukten.

Totdaar dit overzicht van de Britse visserijindustrie, waaruit blijkt dat niet enkel wij met grote problemen zitten. Ook andere en grotere visserijstaten hebben te kampen met zware vraagstukken, waarvan de oplossing op verre na nog niet in het verschiet ligt. — B

DE BANK

„CREDIT OSTENDAIS”

„OOSTENDSE KREDIETBANK”

GESTICHT IN 1887

houdt zich te Uwer beschikking voor al Uw bankbewerkingen, nl.

- \* Openen van zicht- of termijnrekeningen en depositoboekjes aan een voordelige rentevoet
- \* Leningen van gelden voor handels- en private doeleinden
- \* Financiëringen van auto's
- \* Wissel- en beursverrichtingen
- \* Verhuren van brandkasten, enz...

ALLE INLICHTINGEN WORDEN GRATIS VERSTREKT

KAREL JANSSENSLAAN, 1, OOSTENDE — TEL. 716.81