

De huidige visaanvoer, de prijzen en wat men er in Holland over denkt

In de Nieuwe Rotterdamse Courant van 24-7-1975 hebben W. van Campen en B.W.L. Greif een onderzoek ingesteld naar de redenen van de lage prijzen en de toestand van de visserij en vishandel in Holland.

De algemene vaststelling, ook bij ons: lagere prijzen, geringer aanvoer en vermindering van het aantal viswinkels, waar veel duurder prijzen door de konsument te betalen.

De leemte zit dus ook hier in 't verschil van prijs tussen deze bekomen door de reder en die door de kleinhandelaar gevraagd aan de konsument.

Op dit vlak zou er enorm veel te doen zijn door een redersorganisatie met kontakten te leggen bij groot warenhuizen en zelf een verkooporganisatie in te richten.

Maar daarvoor moet men het zeer kordaat aan boord leggen en kunnen organiseren. In België kunnen we in dat opzicht wel aan de Duitsers een les nemen.

Hierna volgt de zienswijze van deze heren journalisten.

Steeds alarmerender worden de berichten over de teruglopende visvangsten ten gevolge van overbevissing en de vangstbeperkende maatregelen die zijn genomen om te voorkomen dat de zeeën helemaal leeggevisst worden. Het nijpendst is de situatie voor tong. Verwacht mag worden dat de aanvoer van deze dure vissoort na 1 september vrijwel zal opdrogen.

In schrille tegenstelling tot de toenemende schaarste verlopen de visprijzen. Nadat die prijzen in '73 tot grote hoogten waren gestegen, is er het afgelopen jaar voor de meeste vissoorten een daling ingetreden die dit jaar tot dusver versterkt is doorgegaan.

Dit was tenminste ruwweg het verloop van de noteringen op de visveilingen. De vishandel, die nu niet bepaald bekend staat als een razendsnelle doorgeven van prijsverlagingen aan de konsument, is pas rond de jaarwisseling begonnen met het aanpassen van de verkoopprijzen. In de eerste maanden van dit jaar zijn er inmiddels verlagingen tot stand gekomen, die variëren van enkele procenten voor kabeljauw en schol tot rond tien procent voor schelvis, wijting en tong. De haringprijzen blijven ongeveer stabiel, met maar een heel lichte neiging tot dalen. Garnalen zijn bezig peperduur te worden.

De scherpe daling van de visprijzen is een internationaal verschijnsel. De oorzaken moeten worden gezocht in het teruglopende verbruik van vis in veel landen en in het feit dat de voorraden diepvriesvis in de wereld zeer hoog zijn opgelopen. Over de preciese omvang van die voorraden is weinig met zekerheid bekend. Ze zijn vooral uit spekulatieve overwegingen gevormd.

Met het vooruitzicht van steeds verder gaande internationale vangstbeperkingen — dus toenemende schaarste en oplopende prijzen — denkt de visserij en de vishandel er goed aan te doen hun produkten niet tegen de huidige slechte prijzen te verkopen maar ze te laten invriezen in afwachting van betere tijden. In enkele West-Europese landen zit alle beschikbare vriesopslagruimte inmiddels boordvol vis. In West-Duitsland worden zelfs voor dit doel ingerichte bunkers voor de visopslag

gebruikt.

Ook in ons land, zo valt in handelskringen te vernemen, beginnen de voorraden de nokken van de koelhuizen te naderen. Al met al heeft de aanwezigheid van de internationale «visberg» een flinke prijsdrukkende werking. Hetzelfde geldt voor de daling van de viskonsumptie in de ons omringende landen. Het grootste deel van de Nederlandse visproduktie gaat naar het buitenland en de exportvraag is dus meestal bepaald voor de Nederlandse veilingprijzen.

Over een reeks van jaren gezien is de ontwikkeling van die veilingprijzen niet bijzonder spektakulair geweest, in ieder geval minder sterk opwaarts dan het algemene inflatiecijfer. Toch is vis de afgelopen jaren in de winkels en op de markten een duur artikel geworden.

Uit de prijswaarnemingen van 't CBS blijkt dat sinds 1969 een verdubbeling van de konsumentenprijzen heeft plaatsgevonden. De prijsstijgingen voor vis zijn daarmee heel wat sterker geweest dan die voor de concurrerende produkten vlees, eieren en gevogelte.

Op de binnenlandse konsumptie heeft de duurte geen invloed gehad. De viskonsumptie schommelt al een reeks van jaren rond de elf kg per hoofd van de bevolking per jaar. Haring neemt ongeveer een vijfde van het totale verbruik voor zijn rekening en de overige zeevissoorten (vooral kabeljauw, schol en schelvis) bijna de helft.

Gezien de nauwelijks aanwezige prijsgevoeligheid van de Nederlandse viskonsumptie, is het niet zo verwonderlijk dat de visboeren de neiging lijken te hebben wat naar zichzelf toe te rekenen. Over het algemeen kan overigens niet gezegd worden dat de Nederlandse vishandel een bijzonder florerende tak van het winkebedrijf is: er is al jarenlang een stelselmatige afval van verkooppunten aan de gang. Over de afgelopen 25 jaar is het aantal viswinkels en -kramen verminderd van bijna 5000 tot ruim 1000. Op zichzelf is de uitdunning van het aantal verkooppunten voor vis een faktor die op veel plaatsen tot uitschakeling van concurrentie heeft geleid, met hier en daar duidelijk merkbare gevolgen voor de konsumentenprijzen.

Een open vraag is hoe lang de huidige daling van de visprijzen zal aanhouden en wanneer zij zal omslaan in een hernieuwde prijsstijging. Dat de visprijzen te zijner tijd weer krachtig zullen gaan oplopen, daaraan twijfelt bijna niemand in de bedrijfstak.

Zeker de eerste jaren moet er rekening worden gehouden met verder dalende visaanvoeren, mede door de al bestaande internationale vangstbeperkingen (maksimumhoeveelheden of quota per land), waarvan de verwachting is dat ze nog scherper zullen moeten worden gesteld.

Voor bijna alle belangrijke zeevissoorten gelden nu al vangstbeperkingen, die echter al lang niet voor elke soort even ingrijpend zijn. Voor rondvis (kabeljauw, schelvis, wijting) heeft Nederland een vangstquotum dat dit jaar waarschijnlijk niet eens helemaal gevangen zal kunnen worden. Voor haring geldt al sinds 1974 een beperking, die wel remmend werkt en die er voor zal zorgen dat de prijzen zeker niet zullen dalen. De

aanvoer zal blijven teruglopen, maar de voorziening komt niet echt in gevaar.

Voor tong en schol zijn dit jaar vangstbeperkingen van kracht geworden. De aanvoer van schol zal dit jaar niettemin naar verwachting voldoende zijn om aan de wat teruglopende vraag te kunnen voldoen, tenzij grote exportzaken hier roet in het eten gooien. Wat tong betreft is het vrijwel zeker dat het aanbod binnenkort volledig zal opdrogen en dat de prijzen daarbij fors kunnen gaan oplopen.

De Nederlandse vissers, de tong-

leveranciers van West-Europa, zijn zo onbeheerst te werk gegaan dat het nationale tongquotum waarschijnlijk per 1 september opgesoupeerd zal zijn. Onder deze omstandigheden kan de konsument van geuk spreken dat de visserijbedrijven en de vishandel nog over zulke grote voorraden beschikken, die een zekere garantie bieden dat de visvoorziening, zelfs die van tong, niet in gevaar zal komen. De grote vraag is echter tegen welke prijzen de eigenaren straks hun spekulatieve voorraden zullen willen en kunnen uitverkopen.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart behandelde dinsdag een drietal belangrijke zaken. In de eerste plaats was er de aanvaring van de pakketboot „Prince Philippe” met het oosterstaketsel van de Oostendse havengeul. Zoals bekend beweerde bevelvoerder Lannoye dat hij tijdens de manoeuvres gehinderd werd door de treiler O.94 „Espérance” die zogenaamd in de vaargeul van de pakketboot zou gelegen hebben. Beweringen die uiteraard door de schipper van het vissersvaartuig worden tegengesproken en trouwens door getuigen al evenzeer als twijfelachtig worden bestempeld. Zoals de „Prince Philippe” koers liep, zo beweren insiders, moest de aanvaring onvermijdelijk plaatsgrijpen.

Terzake nu werden twee getuigen van de „Prince Philippe” gehoord. In de eerste plaats luitenant Louis Vandecasteele die op het ogenblik der feiten deelnam aan de manoeuvres. Hij beweert dat de „Espérance” wel degelijk een manoeuvre uitvoerde. Dat zag hij aan het woelwater. Hierdoor moest de pakketboot een bakboordmanoeuvr uitvoeren waardoor de aanvaring plaatsgreep. Een ander opvarende van de pakketboot beweert echter pertinent dat hij de treiler, alsook de O.206, wel degelijk bewesten de haveningang zag. Dus helemaal buiten het vaarwater van de „Prince Philippe”. Wel voerde de treiler een manoeuvre uit maar hij bleef niettemin buiten de aslijn tot de havengeul, aldus getuige Degroote.

Vervolgens vatte de Raad het onderzoek aan inzake de brand en vergaan van de treiler O.312 „Angelus” halverwege juni van dit jaar. Als getuigen werden de schipper Daems en motorist Schram opgeroepen. Volgens getuige Daems was de dekwas pomp niet te gebruiken omdat deze in de brandende motorkamer moest opengezet worden. Kort na het vaststellen van de brand bleek deze echter niet langer toegankelijk. Oorzaak van de brand? Blijft volgens getuigen Daems en Schram een tasten in de duisternis. Men vermoedt dat er een kortsluiting in de batterij moet ontstaan zijn maar dit is helemaal niet zeker. Volgens Daems nam de brand in een minimum van tijd enorme afmetingen aan, terwijl de hitte nagenoeg ondragelijk was. Niettemin wordt hen door de Raad verweten te veel tijd te hebben verloren met het binnenhalen van de korre. Deze vele minuten had men

nuttiger kunnen aanwenden. Daems bevestigde nog dat de hoofd- en hulpzender door de brand vernield waren.

Motorist Schram bevestigt in grote trekken de versie van Daems terwijl hij er nog aan toevoegde dat het gevaar voor ontploffing niet denkbeeldig was. Er staken inderdaad nog 5.000 liter brandstof in de tank zodat het geraadzamer was de als een toorts brandende treiler zo vlug mogelijk te verlaten. Er werd dan maar overgestapt op het vlot waarna het Nederlandse jacht „Tramontana” hen verder weg sleepte. Ook de „Sand Serin” een zandzuiger poogde de „Angelus” te blussen. Dit vaartuig beschikt over enorme pompinstallaties maar ook nu slaagde men er niet in de brand te bedwingen. Telkens het vaartuig op sleep werd genomen, en dit geschiedde tot tweemaal toe, wakkerde het vuur weer aan. Wel wordt door de Raad opgemerkt dat men onmiddellijk alle zuurstoftoevoer tot de brand had moeten beletten. Dat werd over het hoofd gezien, waardoor het vuur in een minimum van tijd overal rondgreep en zelfs de ruiten van patrijspoorten aan flarden vlogen.

Tot slot opende de Raad ook nog het onderzoek inzake het vergaan ingevolge lekkage van de N.159 „Avondster” op 29 juni jl. in de omgeving van de Outer Gabbard. De Raad vindt het merkwaardig dat de treiler nog negen uur drijvend bleef maar volgens schipper Kosters konden de pompen niet gebruikt worden. De zeemachteneheid „Koksye” daarentegen kon niet langszij het vaartuig komen omdat de bevelvoerder vreesde dat de mijnveger schade zou berokkenen en het geval nog verergeren. Schipper Kosters bevestigde echter dat hij wel degelijk om pomphulp had verzocht. Ook in Yarmouth bleek geen reddingsboot beschikbaar, terwijl de „Zeemeeuw” tot op amper 8 mijl was genaderd toen de „Avondster” zonk. Getuige Kosters wist verder nog te vertellen dat de „Avondster” de reis voor het zinken nog op de slipway werd geplaatst, de platen gereinigd en overschilderd werden. Hij bevestigde ook dat de zeekranen wel degelijk dicht waren maar dat het water verder het vaartuig bleef binnendringen.

Het is nu weer voor het wachten tot einde september en zo gaat deze slakkengang voort.