

STUDIES OVER DE OORZAKEN VAN DE KRISIS IN DE VISSERIJ... MAAR WAAR IS DE OPLOSSING?

In verscheidene landen heeft men een studie ondernomen over de oorzaken van de crisis in de visserij. Veel van deze studies zijn éénzijdig omdat de onderzoeker doorgaans slechts één aspect van de zaak doorneemt. Aldus vernoemen de enen de economische crisis en de laagconjunctuur die noodzakelijk op alle takken van de bedrijvigheid haar weerslag moet hebben. Men gaat hierbij zelfs terug tot de crisis in de visserij uit de jaren 1930 die ook samenviel met de grote economische wereldcrisis. Het is duidelijk dat een laagconjunctuur en een verminderd inkomen van de massa door een oplappende werkloosheid en minder bedrijfswinsten, zeker haar invloed heeft op de verbruiksgoeden in het algemeen. Maar het ware te simplistisch het ganse noodprobleem eenvoudig op de rug van een bijzondere slechte tijd te schuiven en dan maar zeggen, dat het samen met een relance in de economie terug heel wat beter zal worden. Was dit misschien tientallen jaren terug in hoofdzaak het geval, dan zijn er nu toch heel wat andere factoren om de hoek komen kijken die eveneens hun onmiskenbare stempel op de loop der zaken drukken. Men heeft in de laatste tiental jaren bijzonder het aksent gelegd op produktie- en rendementsverhoging van het vaartuig en de bemanning. Aldus zagen we vooral vanaf de beginjaren 1960 een duidelijke tendens bij de vissertij-eenheden zich aftekenen tot modernisering van de scheepsuitrusting, de aanwending van de laatste technische uitvindingen, het vernieuwvuldigen van de boordapparatuur, het opvoeren van de PK capaciteit van het vaartuig, en dito meer.

De vangstcapaciteit van een vaartuig werd aldus verscheidene malen verhoogd. Gezien de welvaartsuitbreiding bij de bevolking samen-gaande met een reorganisatie van

de detailhandel waar men, dank zij de uitbreiding en democratisering der koelinrichtingen, nu beter in staat was een vers produkt aan te bieden, werd de groter aanvoer zonder bijzondere moeilijkheden door de verbruikerssector opgevangen. In sommige landen, waar wij in het bijzonder Frankrijk, West-Duitsland en Polen noemen, is men echter in deze richting te ver gegaan. Door het inleggen van zeer grote schepen waar men aan boord zelfs het ploegensysteem inlegde voor de verwerking van de vis, heeft men niet alleen de verhouding van aanvoer met de mogelijkheid aan opname vanwege de verbruikers in de war gestuurd, maar deed men tevens aan roofofbouw. Tot in 1973 was er praktisch geen vuiltje aan de lucht, maar de opnamemogelijkheid vanwege de verbruikers was dit jaar toch zeker reeds voorbij. We zien, vooral dan in Frankrijk en West-Duitsland vanaf 1974 een immer moeilijker afzet voor de filetdiepvriesprodukten uit de Barents- en Witte Zee en een alarmerende uitbreiding van de diepvriesstock. Op het laatst van het jaar 1974 waren praktisch alle voorhanden zijnde diepvriesruimten volzet en begonnen ook de sociale moeilijkheden op de diepzeevloot waarvan Lorient in het bijzonder het toneel werd. We herinneren ons nog duidelijk, dat in een periode dat bv. de blauwe leng in onze plaatselijke vismijn nog 36 tot 40 fr het kg haalde, men plots hier te Oostende blauwe leng uit Lorient aangeboden kreeg aan 20 B.fr. het kg. We mogen dus eveneens gerust de overproduktie bij een bepaalde visserij medeschuldig geven aan de oorzaak van de crisis in de huidige visprijzen. Men heeft dus niet voldoende aan marktorganisatie gedaan. Volgens „Jean Sauvéé” van de „Marin” heeft men in Frankrijk de concurrentiepositie van de franse visser in de Gemeenschappelijke

markt willen opdrijven door heel grote schepen met grote vangstcapaciteit te gaan bouwen uitgerust met de modernste vangstechnieken. Dit was op een bepaald ogenblik zeker wel verantwoord. Maar zonder nationale en zelfs internationale marktorganisatie, moet dit tenslotte uit de hand lopen. We menen dan ook dat men wel in zekere mate onverantwoord te werk is gegaan.

Te hoge prijs aan de verbruiker

Een probleem dat zeker ook wel een bijzondere aandacht verdient, is de hoge prijs die de verbruiker in de detailhandel dient meer te tellen voor zijn stukje vis. Als de vis niet meer in konkurrentiepositie kan staan met het vlees, is het duidelijk dat de vlottende verbruikers zullen afvallen en zelfs een deel van de gewoonteverbruikers. Hier heeft de handel toch wel schuld aan. We weten dat de vis geen gewoon produkt is, dat een zeker ten honderd verloren gaat wegens de niet-houdbaarheid van het produkt, en dat er eveneens ogenblikken geweest zijn, dat de vis in de afslag duur was. Wat we echter zeker moeten vaststellen is het feit, dat de handel de prijs van het produkt niet in evenredigheid gezakt heeft met de verminderde prijs die de visser in de afslag kreeg. Dit is zeker verkeerd, want in een aanpassing van de detailprijs lag nu juist de mogelijkheid om het verbruik te doen stimuleren en zelfs nieuwe klanten te vormen. We vinden dit oprecht jammer vanwege de detailhandel die hier in het algemeen, zeker wel te egoïstisch te werk gaat. Een bepaalde prijs kan men echter in de detailhandel niet opleggen omdat de afslagprijzen ook geen vaste basis vormen en van week tot week ver-

schillen. Overheidsstussenkomst is hier praktisch onmogelijk omdat zelfs in eenzelfde afslag op éénzelfde dag tamelijk grote prijsverschillen kunnen voorkomen.

Men is in deze sektor zo wat over geleverd aan de kommerciele burgerzin van de detaillant.

De vangstkota

Een zeer recente faktor die zeker een grote invloed heeft of zal krijgen in de krisissituatie, is de overbevissing op bepaalde vissoorten met als gevolg het instellen van internationale kwota ter bescherming van deze soorten. Het is duidelijk dat de vaartuigen die bijzonder ingericht zijn om de getroffen vis te gaan vangen, in de eerste plaats het slachtoffer worden van de opgelegde beperkte vangkontingenten. Dit gaf onder meer in Nederland en iets minder in Noorwegen en zelfs op IJsland voor wat de haringkwota betreft, aanleiding tot heel wat herrie en spektakulaire akties. We kunnen nochtans deze beschermende maatregelen onderschrijven maar gaan zeker akkoord met de protesterende vissers waar ze, na uitputting van het hen toegedengde vangstkota, hun rechten op Staatstussenkomst doen gelden. Tenslotte kunnen we nog als mevenoorzaak in de visserij, de zeer gestegen uitbatingskosten noemen waarbij we dan natuurlijk in de eerste plaats aan de verdriedubbeling van de brandstofprijzen denken. Ook de sociale lasten zijn in de laatste paar jaren gevoelig voor de producent verhoogd. Vroeger was de visser-werknemer op sociaal-gebied eerder met weinig tevreden en zeker geen sociale agitator maar eerder het type van Gotschalckbe-ruster. Intussen is hier ook heel wat aan veranderd en ten laste gekomen van de producent, zodat we in het algemeen mogen zeggen, dat samenloop van veel en verscheidene omstandigheden het de producent moeilijk maken. De crisis in de visserij kulmineert dus in een totaliteit van verscheidene oorzaken.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1973 - 1975 (1)

MAAND: JANUARI TOT EN MET JULI

De DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ te OOSTENDE geeft ons dienaangaande hiernavolgende statistiek toegestuurd:

SOORTEN	1973			1975 (2)			1974		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre viss.	477.085	8.086.420	16,95	588.966	10.253.081	17,40	596.715	12.689.815	21,26
Andere schelvis	926.562	11.163.011	12,05	764.555	11.943.148	15,62	371.681	6.027.799	16,21
Kabelj. verre viss.	688.290	13.339.984	19,38	1.291.944	23.930.638	18,52	951.159	24.551.711	25,81
Andere kabeljauw	6.125.516	134.587.685	21,97	3.463.060	83.473.249	24,10	5.958.711	167.260.407	28,06
Koolvis	1.147.694	13.066.782	11,39	802.942	11.817.599	14,71	992.808	18.092.405	18,22
Wijting	2.211.289	28.598.187	12,93	1.729.665	29.362.086	16,97	1.801.813	28.368.872	15,74
Schol	2.893.023	43.236.164	14,94	2.125.914	42.683.069	20,07	2.832.347	55.800.751	19,70
Roggen	1.112.199	25.504.874	22,93	872.333	24.915.050	28,56	857.014	24.520.676	28,61
Noorse schelvis	821.629	17.090.889	20,80	858.442	22.110.757	25,75	1.188.156	29.292.603	24,65
Andere	4.497.305	92.854.999	20,65	4.666.675	118.012.915	25,28	4.221.812	104.325.607	24,71
TOTAAL:	20.900.592	387.528.995	18,54	17.164.496	378.501.592	22,05	19.772.216	470.930.646	23,81
b) Tong	1.919.298	220.383.604	114,83	1.692.205	201.621.576	119,14	1.795.904	203.521.882	113,32
TOT. DEMERSALE VIS	22.819.890	607.912.599	26,64	18.856.701	580.123.168	30,76	21.568.120	674.452.528	31,27
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	379.771	3.454.633	9,10	237.291	3.808.835	16,05	339.808	5.496.561	16,17
Sprot	130.650	838.292	6,42	70	1.590	22,71	25.488	264.039	10,35
TOTAAL PELAG. VIS	579.950	4.678.385	8,07	293.434	4.247.910	14,47	436.463	6.274.001	14,37
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	637.960	41.421.551	64,93	491.225	49.777.910	101,33	757.931	49.737.495	65,62
Noorse kreeft	125.794	11.655.990	92,66	198.749	17.401.810	87,55	105.739	10.926.170	103,33
TOT. SCHAAL- & WEEKD.	1.283.965	59.764.076	46,55	1.527.110	81.249.790	53,20	1.481.601	69.450.221	46,87
ALGEMEEN TOTAAL	24.683.805	672.355.060	27,24	20.677.245	665.620.868	32,19	23.486.184	750.176.750	31,94

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens
(2) voorlopige cijfers