

PRAKTISEREN

OMTRENT VISBEWERKING, DIEPGEVROREN VIS, ONDERGANG, SAMENWERKING EN SLUISBEWEGING

BOULOGNE

De aanvoer van vis in de Franse grote vissershaven van Boulogne is in 1974 met één ten honderd gedaald ten overstaan van 1973. Boulogne werkt dus nog steeds goed met haar 50 % van de verse aanvoer die rechtstreeks door de markt wordt opgenomen. Nochtans heeft zich een kurieuze moeilijkheid voorgedaan toen een grote hoeveelheid koolvis werd geland. Meteen werd nu eens gevoeld wat het betekent wanneer een vissershaven geen nijverheden meer bezit waarmee ze ten allen kantenuit kan. De zouterijen - drogerijen hebben er immers ook al sedert lang bij gebrek aan belangstelling hun bedrijvigheid stilgelegd. Nochtans kan ijs en koude ook niet alle vraagstukken van de visbewaring oplossen. In Afrika namelijk zijn er nog maar zeer weinig streken, laat staan landen, die beschikken over een „koudeketting” al is dit het werelddeel waar men de grootste behoefte heeft aan dierlijke eiwitten. De havens die nog een grote visaanvoer kennen en volop in bedrijvigheid zijn, zouden dit maar eens niet moeten vergeten. Aldus werd in Boulogne ongeveer 2.000 ton koolvis aangevoerd en gewoon tegen de prijs van enkele centiemmen aan de vismeelfabriek verkocht. De drogerij zou er beslist nog een frank of vijftien hebben voor betaald wat dan 3 miljoen Franse franken zou hebben opgebracht in plaats van de huidige 120.000 fr.

Nochtans bestond er in Boulogne een zouterij-drogerij, die voor de Boulonaise rederijen werd opgericht door een IJslandse firma die vroeger een gebrek had aan kleine koolvis. Maar deze werkplaats heeft haar deuren moeten sluiten bij gebrek aan bevoorrading en ze heeft haar aktieterrein dan maar verlegd naar Grevelingen. Het is vanzelfsprekend dat dergelijke installaties het gehele jaar zouden moeten werken om in leven te blijven en om dan in ogenblikken van overproduktie de vis te kunnen opvangen en te verwerken tot gezouten produkten met bestemming naar de tropen.

Men komt dus steeds maar terug naar de „planning” van de visserij die dan kontrakten zou voorzien met bepaalde nijverheden evenals waarborgen voor de bevoorrading.

GRIMSBY

Het gaat in vele havens evenwel toch niet te goed met de visserij. Grimsby, een welbekende naam te Oostende, worstelt eveneens met een hoop financiële moeilijkheden. Het is er zelfs zo erg, dat, als we de kranten mogen geloven, het wel eens het einde zou kunnen betekenen van wat eens de zo geroemde vissershaven van Grimsby was. Het grootste deel van de vroegere klassieke Noordzeevloot is al verdwenen en de verregaartrawlers zullen binnenkort eveneens aan de kaai blijven liggen als de visprijs niet hoger komt te liggen. De toestand is zodanig ernstig, dat ieder vaartuig dat enige herstelling moet ondergaan, bijna zeker niet meer naar zee zal gaan. Binnenkort kan men op de vingers van één hand het aantal schepen tellen dat nog winstgevend vaart.

In minder dan één jaar tijd werd de vissersvloot uit de Noordzevisserij terug getrokken, terwijl 13 gewone treilers voor de grote visserij aan de kaai gingen ofwel verzonden werden naar het schroot.

Voor „Associated Fisheries Ltd.” werd in de zes maanden die werden afgesloten op 31 maart, een nettoverlies van 652.798 pond in de plaats van een netto winst van 1.687.000 pond voor de voorgaande semester vastgesteld !

KWALITEIT

Moest Engeland er ooit toe besluiten haar deuren te sluiten voor de invoer van Noorse diepgevroren produkten, dan zou dit voor de Noren wel eens rampspoedige gevolgen kunnen hebben, speciaal voor de Noorse fabriekschepen. Dit werd verklaard door een vooraanstaand Noors reder.

In het verloop van de jaren, hebben de Noren een soort visreep op punt gesteld die overeenkomt met de prijs van de visfilets die door de Britten zelf op de markt wordt gebracht. Daardoor wordt meer dan 90 % van de Noorse repen in Groot-Brittannië verkocht. Vanzelfsprekend

is men in Engeland niet erg gediend met de gedachte, dat het wel eens de schuld van de Noorse visrepen zou kunnen zijn, dat de visprijs danig laag staat. Het is inderdaad juist dat de Noorse schepen hun waren hebben verkocht aan lage prijs maar dit enkel en alleen maar voor een bepaalde categorie. De rest van de vis, kreeg hoge prijzen.

De Noorse vloot van fabriekschepen is enig in haar aard want ze geniet helemaal geen geldelijke steun. Zij volgt aandachtig de toestand van de markt en heeft zich steeds in competitie bevonden met vissorten die dikwijls werden gesteund. De fabriekschepen beheersen helemaal de markt niet en zijn verplicht hun vangsten te verkopen aan de prijs die ze er voor kunnen krijgen.

In sommige gevallen krijgen ze er betere prijzen voor dan hun konkurrenten en dit is dan uitsluitend het gevolg van de uitstekende kwaliteit van hun vis.

De toestand van de vismarkt heden ten dage wordt beheerst door het feit, dat er een teveel bestaat van alle vissoorten. De grote vraag in Noorwegen is te weten of de druk van de Britse vissers, de overheden van dit land zal aanzetten de invoer van vis te begrenzen.

GARNAAL

Tot zelfs in de Verenigde Staten valt de visserijkrisis te bespeuren. Deze inzinking is ook aldaar het gevolg van de economische terugloop en de inflatie. Dit is trouwens ook het geval voor alle andere sectoren, waarom zou de visserij uitzondering maken ? Maar er moet onmiddellijk op gewezen worden, dat de visserijsector veel kwetsbaarder is dan de andere sectoren, juist omdat de prijs van haar produkten lager en lager wordt.

Het is sedert lang dat de zeevisserij met veel moeilijke vraagstukken aan het vechten is : de veroudering van de vloot, de konkurrentie van de vreemde vissersvaartuigen in de eigen kustwateren, de uitbreiding van de visserijgrenzen van de Zuid-Amerikaanse landen, de vermindering van de vangsten van zekere soorten, de invoer. Maar de visserijtak die steeds de grootste winsten heeft opgeleverd in de Verenigde Staten beleeft een diepe crisis, nl. de garnaalvisserij.

Belangstellenden kunnen zeker de ogen niet sluiten voor de grote moeilijkheden, waarmee de Amerikaanse visserij te maken heeft maar het is beslist de garnaalvisserij die er aan moet. Als schepen steeds minder geld verdienen, wanneer ze ontmanteld worden, wanneer de wedden van de bemanningen niet meer kunnen uitbetaald worden, wanneer de scheepswerven niet meer werken bij gebrek aan bestellingen, dan is het wel hoog tijd even te gaan nadenken...

Stellen wij niet dezelfde elementen vast in ons bloedeigen zeevisserijbedrijf ? Is onze eigen zeevisserij niet in hetzelfde bedje ziek ?

We zitten te paard op twee tijden, deze van de visserij „a-la-bonne-franquette” een tijd die geen rekenschap vroeg aan niemand en die iedereen toeliet te gaan vissen en anderzj's een tijd van grote spanningen en planning die ieder amateurisme onverbiddelijk zal torpederen, een tijd die enkel de groten ervaren, financiële krachtige redersverenigingen een kans kan geven maar alle individualisme te pletter zal doen lopen.

MIS

En dat het een wereldomvattend vraagstuk wordt bewijst ons een nieuw voorval waarbij een rederij gevormd door een groep uit Polen en een uit Zweden er niet in slaagde leefbaar te zijn. Ongetwijfeld kunnen andere visserij-factoren aan de basis liggen van het gebeuren, maar de grote struikelsteen schijnt ook hier duidelijk de vismarkt.

« Transatlantiek » is een der grote Zweedse rederijen. Ze had vorig jaar een bijhuis opgericht die samen met « Dalmor », de gekende Poolse rederij, die korrevisserij zou gaan bedrijven in de zuidelijke Atlantische Oceaan. Elk van de partijen moest daartoe een treiler aanbrenge. De Polen zijn nogal bijdehands voor wat de zeevisserij aangaat en waren er dan ook als de kippen bij met hun schip de « Libra » die klaargemaakt werd door de Zweedse rederij en naar de zuidelijke visgronden gestuurd werd.

De vangsten waren uitstekend vermits er gedurende de eerste reis

(Vervolg blz. 7)

(Vervolg van blz. 6)

niet minder dan 635 ton mooie meid werd gevangen. Maar niks is onzekerder dan de vismarkt in de vrije landen en het werd voor de Zweden meteen een ramp want de prijs van de mooie meid stortte ineen. Er zat niets anders op voor de Zweden dan de visserij stop te zetten en de «libra» meteen terug te geven aan de Polen, die het schip laten voortvissen in de zuidelijke wateren. In Polen stelt zich niet het markt-vraagstuk.

Nu zit de Zweedse rederij met een grote hoeveelheid mooie meid in de diepvries en ze doet vanzelfsprekend haar uiterste best om deze op de voordeligste manier kwijt te geraken. Maar dat loopt niet van een leien dakje in een wereld die vol zit met diepvriesvis. Binnenkort wordt bovendien het schip dat de Zweden besteld hadden, geleverd. Toch schijnt de rederij vastbesloten het vaartuig in de vaart te brengen en wel zo spoedig mogelijk. Het schip meet 1.350 ton en kan 1.450 kubieke meter diepvriesvis laden, samen met 360 meter vismeel en 37 meter olie. De helft van de bemanning wordt gebruikt voor de visbewerking.

Het Noorse vismeel en visolie heeft voor het jaar 1974 18 % minder opgebracht dan het jaar er voor. Deze uitkomst is het gevolg van de daling van de prijs bij de uitvoer en terzelfdertijd een gevoelige vermindering van de aanvoer, die meer dan twee miljoen hektoliter lager lag dan in 1973. (Toch werd nog de ontzaglijke hoeveelheid van 309 duizend ton meel en 153 duizend ton olie voortgebracht!).

Het wereldverbruik van vismeel is eveneens in 1974 opvallende wijze verminderd als gevolg van een daling van het vleesverbruik (evenals eieren) en dit dan weer als gevolg van de vermindering van de koopkracht. De prijs van het vismeel houdt nauw verband met de prijs van het sojabonenmeel en de uitkomsten van de Peruviaanse zeevisserij. En daar ligt het hem juist, in Peru heeft de ansjovisvangst in 1974 hernomen. Ze is nagenoeg verdubbeld vergeleken met 1973! De prijs van het sojameel is in 1974 gestadig verminderd.

Nochtans werd de gehele Noorse vangst vlot verkocht maar het bleek niet mogelijk de vangst van 1975 op voorhand te verkopen, temeer dat gedurende de laatste maanden een nieuwe gevoelige daling werd vastgesteld van de prijzen en dit weeral als gevolg van een daling van de prijs van het sojameel.

In 1974 werd in Noorwegen 1680 ton Noors vispoeder voortgebracht. Dit is een soort vismeel dat bestemd is voor menselijk verbruik. Daarvan werd 1.750 ton verkocht in Bangladesh, Niger, Ethiopie en Nigeria. Het «Rode Kruis» en «Kristen Hulp» kochten het grootste deel voor het F.A.O. dat de bedoeling heeft dit voedzame produkt in de rantsoenen te verwerken, die bestemd zijn voor noodgevallen. In Nigeria wordt dit meel verkocht onder de benaming «lloyfish» maar hoe zeer het ook in de smaak valt van de bevolking, de verkoop ervan wordt danig afgeremd door niks anders dan door een invoertaks van 50 % die door de regering van Nigeria wordt opgelegd!

OOSTENDE

En tussen al die boeiende, opbeurende en pessimistische visserij-notas uit het buitenland zagen we nog even enkele cijfers van onze eigen vissershaven. Cijfers over de bewegingen van schepen in- en uitvarende.

Jaar	in	uit	op slipway
1965	3.148	3.155	554
1966	3.392	3.525	570
1967	3.384	3.525	549
1968	3.288	3.287	502
1969	3.154	3.163	546
1970	2.851	2.847	505
1971	2.841	2.812	436
1972	2.744	2.778	391
1973	2.751	2.747	500
1974	2.550	2.554	486

Een gevoelige daling zo te zien!

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

LOSSE PUNTJES ...

De Britse Minister van Visserij, F. Peart, heeft de subsidieregeling, ten bedrage van £ 2 ¼ miljoen, voor de diepzeevisserij en de kustvisserij, en die loopt tot einde september a.s. bekendgemaakt.

De cijfers zijn de volgende (tussen haakjes de vorige subsidies):

- Schepen van meer dan 135 voet : £ 80 per dag (£ 90).
- 110 - 134,9 voet : £ 50 per dag (£ 60).
- 80 - 109,9 voet : £ 45 per dag (£ 45)
- 60 - 79,9 voet : £ 20 per dag (£ 20).
- 50 - 59,9 voet : £ 10 per dag (£ 10).
- 40 - 49,9 voet : £ 5 per dag (£ 5)

Er kan worden vastgesteld dat de subsidie voor de grote schepen met £ 10 per dag werd verminderd en dat er opnieuw geen steun wordt verleend aan schepen kleiner dan 40 voet en evenmin aan schepen die de schaal- en weekdierenvisserij beoefenen.

De minister heeft beloofd dat einde september een herziening voor een regeling tot het einde van het jaar in het vooruitzicht kan worden gesteld.

X X X

Voor het jaar 1975 zal de Franse overheid volgende steun aan de visserij verlenen:

- 23 mln FF voor toeslag op de olieprijs.
- 20 mln FF voor sociale tussenkomsten.
- 25 mln FF als leningen aan de producentenorganisaties voor marktregeling.

De Britse vakbonden hebben loonsverhogingen gevraagd voor hun leden. Details zijn nog niet bekend, maar het arbeidsgerecht van Grimsby heeft onlangs een loonsverhoging voor de vissers van 26 t.h. toegekend.

Professor A. Nory van de universiteit van Troms (Noorwegen) heeft een onderzoek verricht naar de leef- en eetgewoonten van de vissers. Hij is tot het resultaat gekomen dat de vissers teveel roken en dat hun eten te vet is. Gevolg: teveel hartzieken.

X X X

Nog in Noorwegen. De konservenfabrieken zijn in ernstige moeilijkheden, met het gevolg vermindering van de arbeidstijden en sluiting van bedrijven. Er zijn verschillende redenen voor deze slechte gang van zaken, doch de hoofdoorzaak ligt in de afzet. Door de kostenstijgingen en de veranderingen in de koopgewoonten is de afzet in moeilijkheden gekomen.

X X X

In Denemarken is de export in het eerste kwartaal van 1975 naar hoeveelheid met 10 t.h. toegenomen doch de waarde is met 29 t.h. gedaald — dit in vergelijking met het eerste kwartaal van 1974.

X X X

De aanvoer in Denemarken is ook maar zo en zo.

In het eerste kwartaal van 1975 werd naar hoeveelheid 365.000 t. aangevoerd tegen 331.000 t. voor dezelfde periode in 1974. Naar waarde waren de cijfers, voor de overeenstemmende perioden, 279 mln Dkr in 1975 en 391 mln Dkr in 1974.

Te vermelden valt nog dat de aanvoer van vis voor industriële doeleinden naar hoeveelheid met 17 t.h. toenam, maar naar waarde met 36 t.h. terugliep. Dit alles voor het eerste kwartaal 1975 in vergelijking met hetzelfde kwartaal '74.

WAAR BLIJFT DE VIERDE LOODSBOOT VOOR... HET WATERSCHOUTSAMBT ?

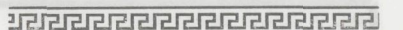
Men schrijft ons Mijnheer, Het is de lezers en misschien ook de politiekers niet bekend dat twee jaar geleden er door België in Engeland op een Engelse werf vier loodsbotten besteld werden aan prijzen die waarschijnlijk lager liggen dan bij ons met het lofwaardig doel de werkloosheid nog wat meer aan te moedigen, want men betaalt liever honderden miljoenen meer aan de doppers dan de scheepsbouwers.

dan toen op een Belgische werf. Zij die dat klaar speelden hebben zich toch de vraag moeten stellen wat het meer zou kosten in België, welke reputatie de werf in Engeland had, die ze uitkozen en wat het aan arbeidskrachten en loon vertegenwoordigt.

Hoevelen zullen er in de plaats naar het werklozenfonds gestuurd zijn en hoe lang en welk bedrag kost dit aan onze belastingbetalers?

Van die vier loodsbotten werden er ondertussen reeds drie aan het Zeewezen geleverd voor de loodsdiensten en bleef de vierde voor het waterschoutsbambt bestemd, achterwege omdat die Engelse scheepswerf zoveel geld heeft verdiend dat hij failliet werd verklaard.

Ondertussen moet het vierde schip nu in Engeland afgewerkt worden door een scheepsbouwer, die het faillissement overnam, maar... voor dit vierde schip verschillende miljoenen meer vraagt en in zoverre, dat dit nu meer kost



VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

