

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

KORTE BERICHTEN

DALING DER TONGENVANGSTEN

Als we de evolutie in de aanvoercijfers van Nederland nagaan wat de tongenvangst betreft, dan leren ons deze cijfers meer dan wat anders de teruggang van de tongenstand. We nemen de cijfers van Nederland omdat dit land één der voornaamste tongenjagers is. In 1966 werden door de Nederlandse vissersboten nog bijna 24 miljoen kg aan wal gebracht. In 1974 was dit nog slechts 15 miljoen kg en de vooruitzichten voor 1975 laten slechts een kleine 12 miljoen kg voorzien. En zeggen dat deze laatste cijfers dan nog het produkt zijn van een beter uitgeruste vloot met grotere motorkapaciteit. Waren het niet de onderzoekers van het laboratorium van IJmuiden die zegden dat de wekkervisserij geen nadelige invloed op de tongenstand zou uitoefenen?

TEKENEN DES TIJDS

1) Aan de «fishing news» ontlenen we dat een grote rederij van Grimsby die over een twaalfstal moderne treilers beschikt, een overeenkomst afgesloten heeft om vier treilers om te bouwen voor dienstverlening aan de olieboortorens in de Noordzee. Voor het ogenblik waren nog slechts twee treilers op de vis. Al de andere schepen liggen op, omdat hun uitbating verlieslijdend was. Van de overige opliggende schepen verwacht de rederij er een tweetal terug op de visserij in te leggen ofwel aan een andere rederij zullen overmaken.

2) In de eerste zeven maanden van het jaar bleef de aanvoer van de schotse vissers 75 duizend kg onder het gewicht van de aanvoer van vorig jaar. De opbrengst verminderde nog in grotere mate, namelijk van ruim 60 miljoen B. fr. Aan de hand van de gemiddelde prijzen mocht de minderopbrengst nog geen 3 miljoen B. fr. bedragen. Van 130 schotse trawlers liggen er 37 eenheden op. Deze verminderde aanvoer en het oplopen van zoveel vaartuigen zal zeker wel het toe te kennen vangstkota voor de schotse vissers nadelig beïnvloeden vrezende de betrokken visserijkringen.

DE NIEUWE VEILIGHEIDSNORMEN OP ENGELSE VAARTUIGEN

Door verscheidene engelse producentenorganisaties werd er bij het bevoegd ministerie op aangedrongen de uitvoerbaarstelling van de nieuwe veiligheidsmaatregelen aan boord van de vissersvaartuigen op te schorten. Als reden werd de kostende faktor opgegeven gezien de huidige moeilijke financiële toestand der rederijen.

Het betrokken ministerieel departement weigert echter de toepassing van de nieuw opgelegde veiligheidsmaatregelen in vraag te stellen. De rederijen werden er op gewezen dat de nieuwe reglementen vooral voor de nieuwbouw geldt en dat men zich voor de bestaande vaartuigen tevreden heeft gesteld met enkele aanpassingen.

ENGELSE REDDINGSDIENST WEIGERT ALS SLEEPDIENST TE FUNGEREN

Het is niet de eerste maal dat vissersboten van omstandigheden gebruik maken om zich door de reddingsdienst naar binnen te laten slepen. Slechts wanneer levens in gevaar blijken zal deze dienst nog optreden. De rederijen werden hiervan verwittigd. Eén en ander is het gevolg van een verzoek door een engels vaartuig opgesleept te worden wegens machienefekt! De gevorderde reddingsboot ter plaats gekomen steide vast dat het vaartuig geen gevaar liep en werd daarenboven nog gekonfronteerd met het verzoek van het betrokken vissersvaartuig om naar een verdere thuishaven opgesleept te worden. Het reddingsvaartuig weigerde de sleep en verwees de schipper naar een sleepboot of naar een ander vissersvaartuig. Volgens de schipper beschouwde hij zich in gevaar omdat de motor weigerde, er geen anker aan boord was en de batterij voor de lichtbevoorrading zwakker en zwakker werd! Het vaartuig werd tenslotte door een zusterschip opgesleept.

DE SLOOP VAN VISSERSVAARTUIGEN IN NEDERLAND

Het is elkeen bekend hoe de Nederlandse vissersvloot, zo gemoderniseerd werd, dat niet alleen de vloot over zeer grote treilers beschikte, waarvan de motorkracht de 1.000 P.K. overtrof, maar waarbij veel aan te merken dat die vloot in tonnemaat vergeleken bij 1940 praktisch verdubbeld was.

Hetzelfde kan niet gezegd worden van de Belgische vloot, welke weliswaar voor 40 t.h. moderniseerde maar waarvan het getal eenheden niet alleen fel geslonken is, maar ook het getal manschappen van 30 t.h. minder in aantal betekent dan na de oorlog.

Tengevolge van de zo pas genomen internationale maatregelen ter bescherming van de visstand, komt de Nederlandse vissersvloot in een hachelijke positie te staan en is men tot het besluit gekomen dat op basis van de moderne techniek en rangkracht, 40 t.h. van de huidige vloot aangewezen is op stilleggen, dus afbraak of verkoop in het buitenland.

De slooppremie tot 1 december 1975 voor dat doel door het Hollands saneringsfonds in voege gebracht, welke niet te versmaden is en waarover we het reeds in onze vroegere nummers hadden, heeft voor gevolg dat op het ogenblik dat deze regels verschijnen, er reeds 100 vaartuigen voor deze slooppremie aangemeld werden.

Het Hollands bedrijf staat met de sloop van deze schepen, het oudste deel van de vloot af.

Ook in onsland zijn er minstens een 50 tal vaartuigen die voor de sloophamer in aanmerking kunnen komen, maar zijn de voorwaarden van slopen zo bureau-matistisch opgevat, dat een 20 tal vaartuigen blijven liggen omdat ze geen slooppremie ontvangen, welke daarenboven zeer miniem is.

Hier dient de toestand in het kader van de modernisering en de sanering, volstrekt herzien en mag dit vraagstuk dringend behandeld worden.

De modernisering bij ons mag niet betekenen een vermindering van de tonnage. Die is al fel verminderd. Maar zij moet bekeken worden in het kader van een technisch verantwoorde modernisering met de steun van de Feoga en het behoud van de huidige tonnage.

P. Vandenbergh

SLECHTE TIJDEN VOOR GROTE HOLLANDSE ZEEVISSERIJ

De grote zeevisserij heeft in 1974 een daling van de besommingen van 2 miljoen gulden geleden, zo heeft het Landbouw Economisch Instituut berekend. Gevreest moet worden dat in verband met de internationale vangstbeperkingen bij middel van ingrijpende quoteringen enerzijds en over het algemeen geen hogere opbrengstprijs voor het gevangen produkt anderzijds, het beeld voor de toekomst er niet beter op zal worden, aldus het LEL, aldus de IJmuider Courant.

In 1973 en 1974 werden respectievelijk 83,6 en 72,8 miljoen kilo haring, makreel, rond- en platvis aangevoerd met een opbrengst van resp. 95,6 en f 93,6 miljoen.

De totale aanvoer en opbrengst gaven in 1973 een stijging te zien ten opzichte van voorgaande jaren. In 1974 had men, ondanks een hoger ingezette vangstcapaciteit, een belangrijke daling van de aanvoer met 11,8 miljoen kilo en een daling van de besomming met f 2 miljoen. Deze daling werd hoofdzakelijk verharing uit, buiten de Noordzee gelegen visgebieden.

HOLLANDS NATIONAAL BELANG OP ZIJN SMALST

We herinneren ons nog duidelijk de uitspraak van het Nederlands IJmuiderlaboratorium dat in 1968 beweerde dat het omploegen van de zeebodem door wekkers, zeker de tongenstand niet zou aantasten, maar integendeel, door deze actie het voedsel en het aas gemakkelijker bereikbaar zou maken voor de vis waarvan de tongenstand zou profiteren!

Het is duidelijk dat deze uitspraak voor het overgroot gedeelte ingegeven was om de wekkervisserij, waarin vooral de Hollanders primeerden, goed te praten. Wat is dan nog de wetenschappelijke waarde van de uitspraken van dergelijke instellingen? Men kan er naderhand dan wel bijvoegen dat men deze visserij slechts met mate mocht uitvoeren, maar dat zijn dan vijgen na Pasen.

Het is ook van Hollandse zijde dat we hoorden dat de pufvisserij geen kwaad doet aan de visstand! Dat waren dan natuurlijk zeebiologen die onder de hand genomen waren van diegene die van deze visserij profiteerden. Ondertussen moet men zeker toch wel terugkomen zijn op deze uitspraken die beslist ingegeven waren door eng nationaal belang. Moest men de wekkers verbieden, dan zijn er geen vangstkota meer nodig en zou men binnen enkele jaren met aan fatsoenlijke beurten komen. Zuiver economisch gezien is het opvoeren van het gemiddeld rendement van een vaartuig wel aan te prijzen, maar dan moet men tot beperkingen in de tijd of in kwota of in aantal vaartuigen overgaan.