

Voor hoelang nog een Belgische IJslandvisserij ?

Men schrijft ons.

Men is werkelijk verbaasd in de betrokken kringen zo weinig begrip voor de realiteit te vinden. Inderdaad is de recente overeenkomst tussen België en IJsland van voorlopige aard en duur en heeft IJsland op geen enkel ogenblik haar inzicht prijs gegeven, eerlang alle buitenlandse visserijactiviteit in een 200 mijlenzone volledig te verbieden. We kunnen gerust aannemen dat Oostende haar laatste IJslandse vaartuigen kent, ten ware men, als tegenprestatie voor bepaalde wederdiensten, geneigd zou zijn het absoluut luttel belang van de uitstervende Belgische IJslandse vloot, over het hoofd te zien. Maar zelfs deze overweging is een zuiver spekulatieve, zodat men in de betrokken Oostendse kringen zeker rekening moet houden met een eerlange afschrijving van alle IJslandse aktiviteit. Het is duidelijk dat de Konferentie op het Zeerecht van de Verenigde Naties en waarvan binnen enkele maanden een nieuwe sessie, ditmaal in New-York, zal doorgang vinden, tot de erkenning zal komen van de 200 mijl territoriale zone, waarin aan de oeverstaten op gebied van visserij, praktische volledige soevereine rechten gegeven worden. Er is slechts een afwijking te voorzien daar waar de oeverstaat niet bij machte is zelf de biologische rijkdommen van de zee

uit te baten. Dit is zeker niet het geval met IJsland dat daartoe wel bij machte is. Men zou dus best, voor wat onze visserij betreft, hiermede rekening houden en de toekomst hierop akseren. In dit verband vinden we de nieuwbouw en het in bedrijf komen van vaartuigen zoals de N.15, de O.186 en binnenkort de O.303 dan ook absoluut noodzakelijk, wil het bedrijf hier in België niet tot minstens een halvering veroordeeld worden. Dit soort vaartuigen zou gewis de leemten kunnen aanvullen die zeker binnenkort, het uitvallen van onze IJslandse schepen zullen nalaten.

Het moet ons echter uit de pen, dat men dat van officiële zijde toch zo weinig inziet en dat het onbegrijpelijk voorkomt, dat men de bouw van vaartuigen die zeker in de vervanging van de IJslandse vaartuigen zouden kunnen voorzien, niet beter stimuleert door bijzondere kredietvoorwaarden, laat staan door bepaalde subsidies. In dit verband zouden de officiële instanties duidelijke taal dienen te spreken en klaar laten uitschijnen of zij een belangrijke visserijbedrijvigheid wensen te behouden ofwel of zij hiervoor geen interesse wensen op te brengen. Aan de hand van de eerste resultaten van de vaartuigen van de klasse N.15 en O.186 valt toch uit te maken dat er nog een zekere toekomst in de visserij zit.

Het komt ons dan ook voor, dat alle betrokken kringen, waartoe we zowel de visserij zelf, de verwerkende nijverheid als de Overheden, de Stad Oostende, de Provincie en de Staat betrekken, alle initiatieven en krachten zouden moeten samenbinden om de bouw van dergelijke eenheden mogelijk te maken en vooral te vergemakkelijken. Er zou een commissie ter zake dienen samengesteld bestaande uit afgevaardigden van het bedrijf en de Overheidsdiensten om hieromtrent een studie te ondernemen. Een samenbinding van krachten kan inderdaad veel bereiken, meer dan men soms zou kunnen vermoeden. Verwijzen we in dit verband onder meer naar het privaat-initiatief van de S.V. Hulp in Nood, Verzekeringmaatschappij voor Vissersvaartuigen, die niet geaarzeld heeft op deze weg voor te gaan, door zeer goedkope kredieten ten bedrage van 10 % van de nieuwbouwwaarde ter beschikking te stellen van de rederijen. De interesten door Hulp in Nood gevorderd bedroegen slechts 1,5 tot 4 % ! De Stad Oostende die een bijzonder budget heeft voor Toerisme zou, ons inziens, wel een budget voor nieuwbouw kunnen voorzien. Ook de Provincie, voor wie de visserij toch iets moet betekenen, zou wellicht een subsidiefonds kunnen oprichten evenals de Staat. Het is inderdaad zo, dat kre-

dieten alleen niet volstaan, omdat de rederijen ten slotte toch voor onoverkomelijke terugbetalingen zouden komen te staan. Behalve kredieten en faciliteiten dienen er ook subsidies toegekend. Wat nu bv. de Stad Oostende betreft, zou men gemakkelijk, ter bevordering van de nieuwbouw, een zeker aantal jaren vrijdom van dok-, sluis- en liggelden kunnen geven. Inderdaad, hoe meer vaartuigen er komen, hoe beter de algemene kosten voor onderhoud van sluisen, dokken en vismijn, kunnen gerealiseerd worden. Met hetzelfde beschikbaar personeel kan men te Oostende gemakkelijk een dubbele vloot gerieven. Wat men dus langs één kant zou uitgeven, zou zeker dubbel aan inkomsten opbrengen ook met betrekking tot de afslagrechten en de bezetting van de pakhuisen, waarvan er nu reeds verscheidene niet verhuurd geraken. Aan de vooravond van een nieuw en misschien moeilijk jaar, zou men zich daarover toch wel eens kunnen bezinnen en het prachtig voorbeeld gegeven door de Kooperatieve „Hulp in Nood” dubbel indachtig zijn. R.B.

Nota der Red. : Voor de bouw kan steeds langs officiële zijde op de Feoga beroep gedaan in te lepalen voorwaarden.

De NMKN geeft 70 % kredieten aan een goedkope interest. Wat kan men meer verlangen ?

De aanvoer van vis in onze havens in november

Uit de statistiek van de aanvoer van de verschillende soorten vis, in onze Belgische havens aangevoerd blijkt duidelijk dat het gewichts aanvoer van bodemvis bestendig achteruit gaat.

Voor bodemvis is de achteruitgang van 2.713.267 kg. naar 2.379.630 kg. wat een vermindering van wat meer dan 400 duizend kg. betekent.

Dat er in verhouding een prijsverhoging waar te nemen valt van 5,25 fr. per kg. is begrijpelijk, als men rekening houdt met het feit dat tong voor een meerder gewicht van ongeveer tien duizend kg. een meerder waarde van meer dan zes miljoen frank werd genoteerd. Ook de IJslandse aanvoer kende een betere prijs.

Dat de haringprijs gemiddeld 4,35 fr. lager was dan in 1974, is begrijpelijk, als men vaststelt dat in november 3.279.000 kg. haring werd aangevoerd tegen 9.781.000 kg. in november 1975.

Ook de aanvoer van garnaal was verdubbeld in gewicht 6.776.000 kg. tegen 3.882.000 kg. in nov. 1974.

Dat dit een grote terugslag had op de prijsvorming, is begrijpelijk.

De gemiddelde prijs liep terug van 53 fr. naar 39 fr.

In totaal was de opbrengst in cijfers beter dan vorig jaar, maar was de 28,34 fr. tegen 29,16 fr., al dient gezegd dat hiermee geen rekening dient gehouden, gezien deze algemene gemiddelde prijs afhangt van de meerdere of mindere aanvoer van bepaalde goedkope soorten.

SOORTEN	NOVEMBER 1974			NOVEMBER 1975		
	Hoeveelheid kr.	Waarde fr.	Gem. prijs fr./kg.	Hoeveelheid kr.	Waarde fr.	Gem. prijs fr./kg.
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw ...	22.294	694.770	31,16	28.727	1.156.350	40,25
Andere kabeljauw ...	591.579	18.250.488	30,85	400.311	13.843.981	34,58
IJslandse schelvis ...	22.154	426.422	19,24	47.268	1.147.090	24,26
Andere schelvis ...	98.600	2.085.154	21,14	108.432	2.096.195	19,33
Koolvis ...	270.103	4.692.230	17,37	115.690	2.587.029	22,36
Wijting ...	335.870	5.577.799	16,60	371.771	5.241.980	14,10
Schol ...	264.648	5.727.881	21,64	204.129	5.149.538	25,22
Tong ...	196.581	22.496.670	114,43	206.398	28.722.608	139,16
Rode zeebaars ...	121.137	3.581.136	29,14	184.446	4.324.375	23,44
Roggen ...	129.132	3.031.170	23,47	94.100	3.049.990	32,41
Overige ...	661.169	17.100.409	25,86	618.358	18.567.218	30,02
TOTAAL ...	2.713.267	83.614.129	30,81	2.379.630	58.8863.54	36,09
2. Pelagische vis						
Haring ...	228.130	3.279.002	14,27	976.976	9.781.022	10,01
Sprot ...	5.160	48.713	9,44	—	—	—
Overige ...	73.022	559.925	7,66	93.801	646.983	6,90
TOTAAL ...	306.312	3.887.640	12,69	1.070.777	10.428.005	9,73
3. Schaal- weekdieren						
Garnalen ...	72.951	3.882.364	53,21	171.356	6.776.746	39,54
Noorse kreeft ...	8.252	587.160	71,15	20.302	1.474.760	72,64
Overige ...	115.417	1.666.644	14,44	81.244	982.320	12,09
TOTAAL ...	196.620	6.136.168	31,20	272.902	9.233.826	33,83
ALGEMEEN TOTAAL ...	3.216.199	93.637.937	29,11	3.723.309	105.548.185	28,34