

het visserijblad

Vrijdag 5 september 1975 — Nr. 36

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-
KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

DE VISSERIJ EN DE BELGISCHE RADIO

Vorige week zaterdagmiddag werd tussen de speaker van de Vlaamse Radio en een gewoon burger aan de kust wonende, een gesprek gevoerd welke uitgezonden werd en waaruit al spoedig bleek dat omtrent vis en visserij veel verkeerde gedachten de ether ingezonden worden vooral daar waar het gaat over de versheid, de prijs en de meest aangevoerde soorten vis.

Zo kregen we te horen dat de vis veel te duur is, de kwaliteit te wensen overlaat, er meer heilbot zou moeten aangevoerd worden, dat de Belgische visserijvloot gans verouderd is en de bemanning meer en meer de visserij ontvlucht.

In één woord, het gesprek was allesbehalve waarheidslievend en voor de mensen die in de visserij staan niet zeer vleidend en bemoeiend op een ogenblik dat de ganse visserij op wereldvlak ziek is en het vraagstuk zich gans anders stelt.

EEN ANDERE KLOK

Niet zodra waren die gedachten misschien aan miljoenen luisteraars uitgezonden of de directie van BRT I werd door de heer Vandenberghe Prosper per brief gewezen op de preciese en interessante vragen die gesteld werden, maar dat het te betreuren viel dat deze gesteld werden aan mensen die in het vak niet staan, waardoor volledig verkeerde gedachten aan de aandacht van de luisteraars ten gehore waren gegeven met een schadelijke inslag voor de ganse visserij.

De BRT reageerde maandagvoormiddag en nodigde telefonisch de heer Vandenberghe naar Brussel om er op vakkundig vlak een nieuw gesprek te hebben in verband met de vragen welke vorige week werden gesteld en de antwoorden die gegeven waren.

Heden dinsdagmiddag te 12.30 uur gaf de heer Vandenberghe op de hem gestelde vragen een uitstekende repliek, welke misschien niet altijd graag gehoord wordt maar aan daadwerkelijkheid niet te wensen overlieten.

De heer Vandenberghe wees er op dat heilbot behoort tot de luxe vissoorten, zoals tarbot en tong en niet de soorten zijn welke meest gegeten of gevraagd worden door het volk.

Integendeel, heilbot wordt maar weinig aangevoerd.

Anders is het gesteld met kabeljauw, gul, schelvis, totten, schol, zeebaars, blauwe leng en wijting, die behoren tot de volksoorten en de goedkope vis.

Als men nagaat zei spreker, dat de gemiddelde prijs van die vissoorten tijdens de ganse maand

juli tussen 17,94 fr (kabeljauw) en 25,95 fr schommelde, dan kan niet gesproken van dure vis. Integendeel: de gemiddelde prijs van al die vissoorten, welke meestal levend vers werd aangevoerd, lag twee frank lager dan vorig jaar.

Aannemende dat hierop hoogstens tweemaal zes ten honderd BTW wordt geheven en dat sommige van die soorten zoals ronde vis (kabeljauw, kools, schelvis) 'n afvalverlies van maksimum 30 à 40 t.h. hebben en voor platvis (schol) 20 t.h., dan mag die vis de winkelier met zijn andere kosten nog dubbel inkosten van de vismijnprijs, maar kan niet gezegd of verrechtvaardigd dat kabeljauw aan de kust en het Binnenland in sommige winkels tot 100 en 120 fr per kilo verkocht wordt. Verder is, wat kwaliteit betreft, er een keuring en is het zonderling om vaststellen dat wanneer vrienden door ons vis toegestuurd worden, men steeds moet horen dat, moest men telkens zo 'n VERSE vis toegestuurd worden, er veel meer gegeten zou worden. Het vraagstuk van de afzet, is er ene van bewaring, beter verzorging en prijsvorming. Nog veel te veel handelaars gebruiken de ouderwetse methode van één dag per week vis verkopen. Hun propaganda is er niet genoeg op gericht veel te verkopen en vers. Er werd in zes maanden meer dan één miljoen kg VERSE vis naar de vismeelfabrieken gezonden aan de prijs van hoogstens 7 à 10 fr per kg ingehouden. Wat de toestand van de Belgische vloot betreft, is het onjuist te beweren dat die volledig verouderd is. 15 t.h. van de vloot is minder dan vijf jaar oud en op 1 juli 1975 was 40 t.h. van de vloot minder dan tien jaar oud.

Wat veel andere vaartuigen betreft, werden deze gemoderniseerd en is het een feit dat de door hen aangevoerde vis kwalitatief uitstekend mag genoemd, maar dat het een probleem van afzet betreft.

De bewering als zou de visserij in België weldra tot de folklore behoren, is uit de lucht gegrepen. Dat ze ontvolkt wordt, is onjuist. De statistieken wijzen wel op een achteruitgang te Oostende zoals ook die van de vloot, maar te Heist en Nieuwpoort is er zelfs 'n vooruitgang en verdienen de vissers zelf veel meer dan de reder.

De kwestie van de aanvoer, van de vermindering en de modernisering van de vloot, is ten aarde een Europees verschijnsel. In de ons omringende landen liggen 30 à 40 t.h. van de modernste vissersvaartuigen die honderden miljoenen hebben gekost werkloos in de havens, tengevolge van overbevissing, waartegen thans maatregelen geno-

(Vervolg op bladzijde 2)

De Hollandse visserij en haar Bankenschuld

In Holland is de toestand inzake bouw van vissersvaartuigen gans anders dan in België.

Daar worden de kapitalen voorgeschoten door banken die niet alleen zware interesten aanrekenen maar de reders volledig in hun greep hebben voor wat hun verzekering en talrijke andere bij de exploitatie van hun schip betrokken aangelegenheden betreft.

De schipper-eigenaars zijn in dat opzicht, zolang ze zich van hun schuldenlast niet kunnen ontdoen, te aanzien als knechten van de bank die in 't algemeen hun kapitalen zeer winstgevend belegd zien zijn.

IN BELGIE

In België hebben we het voordeel dat bij de bouw van een vaartuig geden van de Natie Mij voor Krediet aan de nijverheid kunnen bekomen worden tot een beloop van 70, ja zelfs 80 t.h. van de bouw prijs, maar mits zekere waarborgen.

De Belgische Staat komt dan tussen in de interestvoet, in zoverre dat onze reders maksimum, al naargelang de omstandigheden, slechts een interest van 3 à 4,50 t.h. te betalen hebben over een periode die gewoonlijk tot 12 jaar loopt. Wat wij echter niet hebben, vergeleken bij onze Hollandse konfraters, is een zeer ruime tussenkomst in het speciaal visserijtuig zoals sorteermachine, koelapparaten, filleteermachines, enz.

De Hollandse Minister Vanderstee heeft de indruk dat vele vissers als gevolg van de grote investeringen in de laatste jaren, onder een aanmerkelijke schuldenlast in de banken gebukt gaan.

Wij hebben in ons nummer van 22 oogst er op gewezen dat de Hollandse regering beslist heeft aan al wie zijn vaartuig sloopt of naar het Buitenland verkoopt hiervoor een slooppremie zal ontvangen van ongeveer 21.000 frank (1400 gulden) zo dit vóór één december geschiedt.

Dat zij die een schip hebben welke nog geen vijf jaar oud is, niet zo snel zullen verkopen, is te begrijpen, tenware ze in de volledige kneep van de banken zitten en dan nog..... zullen het deze zijn die zullen oordelen of het gehypotekeerd schip dient of mag verkocht. Door de minister is aan de Banken terzake om nadere gegevens gevraagd om een beter inzicht te krijgen in het probleem. Zullen de banken, die geen verlies geleden hebben, daarin bijten, toegeven of weigeren? Of zal de regering de banken financieel geheel of gedeeltelijk vergoeden om te beletten

dat in de huidige toestand de helft van de schippers-reders failliet gaan?

Door de regering werd een bedrag van 30 miljoen gulden of 450 miljoen frank ter beschikking gesteld. Over de wijze van hulpverlening is men het nog niet eens, daar de kleinen er de dupe van kunnen zijn.

De situatie verschilt inderdaad van geval tot geval, want de ene heeft een schip dat nieuw is met veel schuld; de andere een oud waarvan het grootste gedeelte der schulden gedekt is en een derde is een goede schipper, die zijn rederij economisch en technisch goed beheerd heeft, terwijl een vierde het andersom deed.

Dit alles oplossen is in theorie gemakkelijk, maar in de praktijk gans anders.

Een zaak staat echter in Holland vast en dat is het feit dat de regering veel sneller en daadwerkelijker ter hulp is gekomen en zakelijk optreedt, zowel in de brandstoffenkwestie, de slooppremie, de financiële tussenkomst in apparaten ter modernisering en in het vastleggen van de quotering.

In België staan we nog nergens, is er buiten de 50 centiem tussenkomst inzake gasolie, nog geen maatregel, noch vooruitzicht met het oog op een sanering.

Er is meer. Er liggen zoals we reeds schreven, minstens een 30-tal vaartuigen in de havens onuitgebaat te wachten op een slooppremie. Maar de voorwaarden zijn hier vijf jaar geleden reeds zo sterk gesteld, dat niemand er aan uitkan en om een slooppremie te ontvangen, men werkelijk zelf zijn schip mag afbreken.

Het Hollands bestuur van de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de visserij (waarin het bedrijf en de Overheid zijn vertegenwoordigd) hebben ondertussen reeds praktische maatregelen genomen en werd voor een schip dat definitief aan de Hollandse visserij wordt onttrokken beslist:

1400 gulden per ton voor de eerste 150 Br. Ton; 700 gulden per ton voor elke volgende Bruto Ton betaald.

Daarvoor moeten: De aanvoervergunning ingeleverd; de inschrijving in het Visserijregister doorgehaald; de lettertekens en Nrs van het schip verwijderd;

Dit besluit zal op korte termijn aan de Commissie der Europese Gemeenschappen toegezonden. Inmiddels zullen alle aanvragen in behoeving genomen en voorbereid

(Vervolg op bladzijde 2)

**DE VISSERIJ EN DE
BELGISCHE RADIO**

(Vervolg van bladzijde 1)

men zijn op Europees vlak, waarvan de resultaten dienen afgewacht en nog dienen verstrakt.

Dit uiterst interessant radiogesprek werd in alle kringen aan de kust tenzeerste bijgetreden en gaf een uitstekend beeld van de toestand zoals hij zich thans voordoet.

De direktie van de B.R.T. welke de opname gedaan heeft, was uiterst tevreden over deze zeer bevatbare uiteenzetting welke door leek en beroepsmensen zeer goed begrepen werd en meteen aantoonde dat in ons land veel meer gebruik zou moeten kunnen gemaakt worden van de Belgische Radio om vraagstukken inzake visverbruik, kwaliteit en prijs, waarheidslievend te behandelen.

W.A.

**DE HOLLANDSE VISSERIJ
EN HAAR BANKENSCHULD**

(Vervolg van bladzijde 1)

worden opdat de uitbetalingen na publicatie in het Staatsblad, zo vlug mogelijk zou kunnen geschieden.

De aanvragen moeten worden ingediend bij het Bestuur van de Stichting Ontwikkeling en Saneringsfonds voor de Visserij, Bezuidenhoutse weg 73, Den Haag.

Ondertussen blijft ons bedrijf zwemmen in allerlei gekibbel en kan eens temeer van diskriminatie gesproken worden.

En waar blijven onze parlementairen?

P. Vandenbergh

**EEN HEILBOT
VAN 200 KG.
GEVANGEN**

Door een Canadese vissertrawler werd een heilbot van 190 kg binnengebracht. De schipper die het beestje aan de haak sloeg, beweert dat dit de grootste vis in zijn soort die gevangen werd.

Ontdaan van kop en ingewanden woog het beestje nog altijd 160 kg. In de afslag werd de heilbot voor iets meer dan 11.000 fr verkocht, of ongeveer 60 fr het kg. Volgens een wetenschappelijke publikatie kunnen vrouwelijke eksemplaren tot 220 kg komen met een ouderdom van 35 jaar en de mannelijke eksemplaren tot 180 kg met als ouderdom 25 jaar.

Graag kregen we enige reaktie van onze reders en vissers met betrekking tot de bewering van de Canadese schipper dat hij het rekordbeestje binnenbracht.

**NIEUWE HUURDERS
IN DE OOSTENDSE VISMIJN**

Pakhuis nr.	Nieuwe huurders	Met ingang van	Jaarlijkse huurprijs (indeks 100,30).
41	p.v.b.a. Zeevisgroothandel De Voorzorg-Verbanck	1.9.1975	58.000 fr.
59	p.v.b.a. Edelfish	1.7.1975	31.900 fr.
103	p.v.b.a. Zeevisgroothandel Deprez	1.9.1975	26.100 fr.
119	Charles VAN DEN EEDE en Michel RAGONNAUD	1.9.1975	26.100 fr.
125	François GRYSOEN	1.4.1975	26.100 fr.

**IN-, UIT- EN
AANVOER VAN VIS**

In mei 1974 werd door België voor 1.744.097 kg vis uitgevoerd voor een waarde van 116.336.681 fr.

In mei 1975 was die uitvoer 1.828.965 kg voor een waarde van 115.660.356 fr, wat duidelijk een prijsinzinking aantoonde. De voornaamste uitvoersoorten waren tong en kabeljauw.

Wat de invoer betreft bedroeg deze in mei 1974, 7.328.510 kg voor een waarde van 498.797.512 fr tegen 5.531.507 kg voor een waarde van 397.833.553 fr in mei 1975.

Hieruit blijkt ook duidelijk dat de invoer van meer dan 1.800.000 kg afnam.

De voornaamste ingevoerde soorten waren kabeljauw, zoetwatervis, haring en schaal- en weekdieren.

Wat de aanvoer betreft was deze in juli 1974 2.90.851 kg voor een waarde van 76.233.936 fr tegen een gemiddelde prijs van 25,83 fr.

In juli 1975 was deze aanvoer 2.444.790 kg ter waarde van 59 miljoen 242.147 fr voor een gemiddelde prijs van 24,23 fr per kg.

Hieruit kunnen we eens te meer de teloorgang van onze visserij vaststellen, daar met een mindere aanvoer van meer dan een half miljoen kg de gemiddelde prijs nog 1.60 fr per kg lager lag.

Daarin is de mindere aanvoer vooral van kabeljauw ten belope van meer dan 300 duizend kg.

Wat de garnaal betreft werd in juli 1974 officieel 116.031 kg garnaal aangevoerd voor een gemiddelde prijs van 78,17 fr, terwijl in juli 1975 die aanvoer daalde naar 77.824 kg voor een gemiddelde prijs van 130,72 fr.

**REGERINGSTOELAGE
GASOLIE VISSERIJ**

Het Staatsblad van 30 Oogst maakt de VERLENGING bekend van een toelage van 0,50 fr per liter gasolie geleverd aan boord van hun vissersvaartuig in een Belgische haven tijdens de periode van 1 juli 1975 tot 31 december 1975 en betaald tijdens de periode ingaande op 1 juli 1975 en eindigend op 30 juni 1976.

De reders welke zich dus in vreemde havens bevoorraden krijgen voor deze kwantums geen toelage.

Wij raden alle reders aan zo vlug mogelijk bij hun leveranciers de nodige stukken in te vullen.

**West-Duitsland en de
IJslandse 200 mijlen-
proklamatie**

In de betrokken visserijmiddens gaan in West-Duitsland meer en meer stemmen op om door een bilaterale overeenkomst met IJsland de duitse visserijbelangen min of meer te vrijwaren in de ijslandse 200-mijlenzone.

West-Duitsland wijst er op dat Engeland en België reeds van vroeger een bilaterale overeenkomst hebben met IJsland voor wat de 50-mijlenzone betreft, terwijl er anderzijds in de duitse havens zelfs nog een aanvoer- en landingsstop bestaat voor de ijslandse vissersschepen. Men dringt dan ook aan in betrokken duitse visserijkringen opdat West-Duitsland, door het opgeven van de landings- en aanvoerstop voor ijslandse visserijvaartuigen, de eerste geste van goede wil zou doen met de hoop dat dit een aanknopingspunt zou worden voor bilaterale besprekingen om meer dan 50.000 duitse arbeidsplaatsen in visserij, visverwerkende- en nevenbedrijven veilig te stellen. Men wijst er wel op dat het Internationaal Gerechtshof in der tijd voor zijn eenzijdige uitbreiding tot 50 mijl, IJsland veroordeeld heeft, maar dat neemt niet weg dat de 50-mijlenzone, niet alleen reeds als een verworven recht algemeen erkend wordt, maar dat men zelfs nu tot 200 mijlen zou willen uitbreiden vanaf 15 oktober. De realisten in West-duitsland wensen dan ook onderhandelingen. Gezien volgens dezelfde West-duitsse kringen, IJsland anderzijds wel gesteld is op lidmaatschap van de Europese Economische Gemeenschap, ziet men daar een nieuw waardevol argument voor een eventuele bilaterale visserij-overeenkomst.

Anderzijds komt daarbij dat de heer Agustson E., minister van buitenlandse zaken van IJsland zelf, verklaard heeft dat IJsland altijd

bereid is met gelijk welk land besprekingen aan te gaan over visserijrechten in de 200-mijlenzone. Het is echter omgekeerd ook duidelijk, dat het aangaan van besprekingen een zekere erkenning inhoudt vanwege het land dat om deze besprekingen verzoekt, van de ijslandse rechten op de 200-mijlenzone. Hiertegenover staan de politiekers dan ook gedeeltelijk weigerachtig. Dat IJsland bereid zou zijn toegevingen te doen, komt ook duidelijk te voorschijn uit de mededelingen van de ijslandse minister ter visserij die verklaarde dat het noodzakelijk is voor IJsland vriendschappelijke betrekkingen te onderhouden met de andere visserijlanden en dat ook het eigen land zelf nog altijd visserijbelangen heeft in de uitgebreide territoriale zone van Noorwegen, de Faroer, Groenland, enz. In feite is er op zekere manier inschikkelijkheid te over bij de ijslandse overheden en zeker nu des te meer, daar men ter plaatse ook wel enigszins overtuigd is van het min of meer illegaal optreden of ten minste van een voortuitgelopen optreden, gezien de internationale zee-rechtconferentie wel een principieusverklaring in deze richting heeft gedaan, maar nog tot geen internationaal verbindende beslissing is gekomen. België zou er dan ook best aan doen om van deze, op zekere manier milde gesteldheid van IJsland, te profiteren en spoed te zetten achter eventuele bilaterale besprekingen. Het is inderdaad zo dat op 13 oktober ek, dus 2 dagen vóór het van kracht worden van de nieuwe IJslandse territoriale uitbreiding, het bestaande akkoord tussen IJsland en België vervalt. Hopelijk komt ons betrokken Ministerie, de visserijmiddens ten spoedigste geruuststellen.

**RUSLAND, EEN REUS
TER VISSERIJ**

Ter gelegenheid van de visserijtentoonstelling in Leningrad die doorging van 6 tot 20 augustus, werden enkele cijfers vrijgegeven door de diensten van het ministerie van visserij. Aldus kon men vernemen dat in 1974 8 miljard kg. vis en visprodukten gevangen of aangebracht werden.

Dit kwantum bevat natuurlijk ook de aanvoer uit de talrijke russische binnenzeeën en schaal- en weekdieren. In ieder geval een moeilijk voorstelbare hoeveelheid, namelijk 160 miljoen bennen van 50 kg. Voor het jaar 1975 is nog een verhoging van de aanvoer gepland. Van deze kolossale hoeveelheid gaat meer dan de 3/4 naar de verwerkende industrie voor conserven. Men schat deze op een produktie van 2 miljard dozen. De rest wordt rechtstreeks verbruikt, hetzij vers, hetzij in diepvriestoeestand en een gedeelte gaat naar de vismeelfabrieken.

In Rusland zal het visverbruik

onder al zijn vormen in 1975 ongeveer 22 kg. per kop en per jaar bedragen en dus beduidend meer dan bij ons. Ter vergelijking verbruikt de Rus 59 kg. per kop en per jaar aan vleeswaren. De visserijvloot van Rusland is dan ook ongeveer meer dan tweemaal zo groot dan de gezamenlijke tonnage van alle E.E.G.-landen samen. De russische vloot telt nagenoeg 2.900 eenheden met meer dan 3 miljoen brutoton. Een 750-tal van deze eenheden zijn fabriekschepen. Dit was natuurlijk slechts mogelijk door een geleide staats-economie en door de voorzieningen in achtereenvolgende vijfjarenplannen.

De russische aanvoer vertegenwoordigt in de gekende en geschatte wereldproduktie nagenoeg 11% en wordt slechts overtroffen door Peru met zijn eenzijdige anjovisvangst voor de vismeelfabrieken en door de specialist ter zake, namelijk Japan.