

MINISTERIE VAN LANDBOUW

Bestuur der Economische Diensten

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

Koninginnelaan 59
8400 Oostende

Michielsen K.,

**Enkele beschouwingen rond het bemanningsprobleem in
de Belgische zeevisserij**

Augustus 1966

ENKELE BESCHOUWINGEN ROND HET BEMANNINGSPROBLEEM
IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Onderhavig werkje mag niet beschouwd worden als een definitieve studie van het bemanningsprobleem, noch als de uiteenzetting en verdediging van een thesis terzake, en zeker niet als de weergave van het standpunt van het Departement van Landbouw, of de Dienst voor de Zeevisserij.

Het gaat hier enkel om een uiteenzetting van gedachten en overwegingen die tot stand kwamen bij het beschouwen van enkele statistische gegevens.

Het primaire doel hierbij was het vastleggen van deze overwegingen, pro memoria, om later de werkelijke evolutie ermede te kunnen vergelijken, en door het aanbrengen van de nodige correcties en eliminaties een dieper inzicht te verkrijgen in de oorzaken die het fenomeen beheersen.

Bij het verspreiden ervan, in zeer beperkte kring, heeft de bedoeling voorgezet de in deze bladzijden vastgelegde gedachten te toetsen aan het inzicht van andere belangstellenden.

Het zou dus min of meer kunnen beschouwd worden als een voorwerp van, en een aanleiding tot eventuele gedachtenwisselingen terzake.

o

o

o

Er zijn vier belangrijke problemen waarmede het visserijbedrijf de laatste duizend jaar voortdurend te kampen heeft gehad, en dat zijn : de concurrentiële invoer uit de vreemde (stad, land of werelddeel), de overbevissing, het bemanningsprobleem en de aanspraken van bepaalde soevereine machten op het alleenbevissingsrecht in zekere gedeelten van de zee.

Momenteel treedt, van deze problemen, het bemanningsvraagstuk het meest op de voorgrond.

Dit probleem is inderdaad ernstig, niet alleen omdat het de exploitatie van individuele schepen bemoeilijkt, de rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal aantast, aanleiding geeft tot spanningen, naijver en conflicten, sommige schepen en ondernemingen zelfs kan uitschakelen, maar het is ook, en misschien vooral, ernstig omdat het de basis en het bestaansrecht zelf van het bedrijf aantast.

Inderdaad, zonder vissers is geen visserij mogelijk en is alle visserijbeleid overbodig.

Men kan een vloot opbouwen in een paar jaar, een markt in nog kortere tijd, maar het is heel wat moeilijker een vissersbevolking in het leven te roepen, een vissersbevolking met haar tradities en ingekweekte bedrijfskennis, die haar in staat stellen de moeilijke concurrentiestrijd te helpen voeren op zee en in de afzetgebieden.

Daarenboven lijkt, in onze West-Europese Staten, een speciaal overheidsbeleid om de visserij in leven te houden omzeggens uitsluitend gerechtvaardigd door de wens een bestaande vissersbevolking de mogelijkheid te geven zich normaal en natuurlijk te ontwikkelen.

Het aspect "voedselbevoorrading en deviezen besparing" van dit bedrijf is in het kader van onze moderne West-Europese samenleving te verwaarlozen.

Artikel 39 van het Verdrag van Rome zegt hierover het volgende, indien we zo vrij mogen zijn "pour les besoins de la cause" het woord "landbouw" te vervangen door "visserij" :

../..

"Het gemeenschappelijk visserijbeleid heeft ten doel :

a)

.....

b) aldus de vissersbevolking een redelijke levensstandaard te verzekeren, met name door de verhoging van het hoofdelijk inkomen van hen die in de visserij werkzaam zijn;

c)

enz...

o

o

o

Het vraagstuk stelt zich zowel op lange als op korte termijn.

Op korte termijn betekent het voor iedere reder individueel :

"zal ik mijn schip weer tijdig naar zee krijgen ? zal ik een plaatsvervanger vinden voor een man die om een of andere reden niet meer naar zee gaat ? zal ik een goede (c.q. betere) schipper of motorist vinden ?, zal mijn schip een voldoende aantal reisdagen halen om renderend te zijn ? mag ik het risico nemen een nieuwe kapitaalsinvestering te verrichten ?".

Op lange termijn betekent het voor de Overheid, maar ook voor de mensen wier belangen verbonden zijn met het bedrijf, - reders, scheepsbouwers, geldschieters, ouders van jongens die naar de visserij willen - : "moet ons beleid en onze houding tegenover de visserij gebaseerd zijn op de wetenschap dat ze binnen afzienbare tijd gaat verdwijnen, ofwel dat ze zich zal stabiliseren op een lager kwantitatief niveau, ofwel dat ze zich integendeel zal ontwikkelen op voorwaarde dat structuurwijzigingen doorgevoerd worden die vereist worden door een bepaalde sociaal- economische evolutie ?" i.a.w. : "Zit er nog toekomst in de visserij of niet ? "

..//..

Onderhavige studie heeft tot doel het probleem te bekijken zoals het zich nu voordoet, en meer bepaald door als basis te nemen de statistische gegevens die geleverd worden door de jaarverslagen van het Waterschoutsbamt, de maandelijks opgaven van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, en de inlichtingen over de scheepsjongens verzameld door de Zeevisserijdienst, ingevolge het toekennen van aanmonsteringspremies voorzien door het Koninklijk Besluit van 1 maart 1958.

Onderstaande tabel toont het totaal aantal vissers (op 31 december van ieder jaar), het aantal hiervan op die datum gemonsterd, en het aantal van hen die om een of andere reden niet aangemonsterd waren.

TABEL I.

Jaar	Aantal vissers	Aantal Gemonsterd	Niet gemonsterd
1955	2.291	1.800	491
1956	2.281	1.816	465
1957	2.376	1.818	558
1958	2.310	1.752	558
1959	2.178	1.704	474
1960	2.168	1.736	432
1961	2.165	1.678	487
1962	2.167	1.638	529
1963	2.043	1.493	550
1964	1.880	1.461	419
1965	1.901	1.464	437
1966	1933	1431	502
1967	1828	1433	395
1968	1851	1382	469
1969	1747	1244	533
1970	1643	1264	379
		1215	112

Het bedrijf schijnt dus, althans volgens deze gegevens, voortdurend over een reserve van meer dan 400 man of zowat 25 à 30 % van de bemanningsbehoefte te beschikken wat, moest dit inderdaad juist zijn, heel zeker het bestaan van een bemanningsprobleem definitief zou logenstraffen.

Alvorens tot een dergelijke conclusie te komen moet echter de toestand eerst nader gedetailleerd worden.

Eerst en vooral moet er de aandacht op gevestigd worden dat de bemanningsbehoefte van de vloot in zekere mate schommelt met de seizoenen. De uiteindelijke totale behoefte is deze op het ogenblik dat de vloot in volle activiteit is.

Nu is de behoefte rond de jaarwisseling, tijdstip waarop de telling voor het hierboven vermelde jaarverslag geschiedt, wel vrij groot, maar de maximale behoefte kan tot wel bijna 5 % hoger liggen. Verder is altijd een zeker aantal vissers, wegens ziekte of arbeidsongeval, tijdelijk afgemonsterd. De laatste categorie, zij die tengevolge van een arbeidsongeval voor min of meer korte tijd uit het produktieproces geschakeld zijn, is relatief groot.

Dan zijn er vissers die voor zeer korte tijd aan wal zijn om redenen die normaal voortvloeien uit het verloop van het bedrijf. Bv. wanneer ze van schip wenssen te veranderen valt het niet steeds zo uit dat het vaartuig waarop ze wenssen te monstereen net enkele dagen na de aankomst van hun vorig schip naar zee gaat. Soms gaat met wachten een week of zelfs meer verloren.

Het aantal vissers die in deze omstandigheden, op het moment der telling, niet aangemonsterd zijn is, vooral voor oningewijden, onverwacht groot.

Ook komt het nogal eens voor dat vissers voor min of meer lange tijd (bv. tijdens de seizoenmaanden) een ander werk aanvaarden, en zodoende tijdelijk niet ter beschikking van het bedrijf staan.

Tenslotte komen de laatste jaren meer en meer mensen, die niet tot de eigenlijke vissersbevolking behoren, hun geluk in de visserij beproeven. Het zijn veelal mensen uit het binnenland en soms zelfs

vreemdelingen.

Als visser hebben ze praktisch geen waarde, maar vooral op de grotere schepen kunnen ze best gebruikt worden voor wat in het Engels typisch genoemd wordt "deckhand".

Enkele dezer mensen blijven definitief in het bedrijf, en kunnen zeer goede krachten worden. De meesten echter houden het niet lang uit, velen soms maar één reis, waarna ze definitief terug uit de visserij verwijnen. Zij ook staan voorlopig geboekt in de wervingsreserve, hoewel ze in feite niet meer voor aanmonstering in aanmerking komen.

Om een juister beeld te krijgen van de eigenlijk beschikbare reserve, kan dan beroep gedaan worden op de statistieken van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, die maandelijks een telling verricht van de als werkzoekende ingeschreven volledig werkloze vissers.

Volgens deze gegevens bedroeg het gemiddeld aantal werkzoekenden in 1965 : 78. Het hoogste aantal, 96, vinden we in juli, het laagste, 70, in september.

78 werkelijke werkzoekenden op een gemiddeld aantal gemonsterden van ± 1.450 betekent toch nog altijd zowat 5 %, wat er in feite op zou wijzen dat een kleine, maar voldoende wervingsreserve aanwezig is.

Maar ook deze cijfers geven niet de werkelijke reserve aan. Inderdaad, gegevens van het gewestelijk bureau Brugge, dat de haven van Zeebrugge in zijn bevoegdheid heeft, wijzen erop dat, dooreen genomen, slechts zowat 14 % van deze mensen werkelijk in aanmerking komen voor aanmonstering.

Ons baserend op deze gegevens zou er uiteindelijk gemiddeld slechts een wervingsreserve van een tiental vissers bestaan.

Rekening houdend met de moeilijkheid de ter beschikking staande gegevens juist te interpreteren, kan rustig volgende conclusie aanvaard worden : in de visserij heerst wat best kan betiteld worden als een "kritische toestand van full-employment".

Deze toestand brengt voor- en nadelen met zich.

Enerzijds bevordert hij de eerlijke en juiste beloning van de arbeid der bemanningen, en noopt hij de reders tot een voortdurende aanpassing en modernisering van de schepen, van de arbeidsvoorwaarden en de accommodatie. Inderdaad, normaal zullen de goede, nieuwe, moderne schepen steeds bemanning genoeg krijgen, terwijl de oude, versleten of marginaal varende vaartuigen daarentegen in de regel het meest moeilijkheden zullen ondervinden, waardoor zal belet worden dat ze in de vaart blijven.

Anderzijds is deze toestand van aard de normale exploitatie van de vloot te belemmeren door de regelmatigheid der uitvaarten van de schepen nadelig te beïnvloeden, de neiging tot overkapitalisatie in de hand te werken, maar vooral door ongezonde spanningen teweeg te brengen telkens verwante bedrijven beroep wensen te doen op de uitstekende werkrachten die in de vissersbevolking te vinden zijn.

Sedert enige tijd is het nu echter zo in het bedrijf, dat deze toestand bijna voortdurend kritischer wordt, zodat de nadelen ervan snel de voordelen beginnen te overtreffen.

o

o o

In een studie als deze verdienen echter de evolutie op langere termijn, en een inzicht in de factoren die deze evolutie in de toekomst kunnen determineren, de meeste interesse.

Uit de hoger vernoemde jaarverslagen van het Bestuur van het Zeewezen blijkt dat het aantal ingeschreven vissers gedurende de laatste tien jaren langzaam afnam.

Deze afname is niet steeds gelijkmatig verlopen, maar grosso modo mag een gemiddelde vermindering van 1,5 à 2 % per jaar aangenomen worden.

..//..

Uit deze eenvoudige statistische gegevens komt niet duidelijk naar voren of deze afname te wijten is aan een verminderde belangstelling van de bevolking dan wel aan een normale evolutie die tot gevolg heeft dat de bemanningsbehoefte van het bedrijf daalt.

Op het eerste zicht schijnt het eerder te gaan om een vermindering in de bemanningsbehoefte der vloot die gedaald is van zowat 1800 gemonsterde in 1955 tot slechts 1464 in 1965.

De "reserve" daarentegen bleef vrij constant : 491 in 1955 437 in 1965.

Een interessanter beeld vormt grafiek I waarop voorkomt, per haven, het aantal gemonsterden per 1 van iedere maand, en dit sedert een kleine tien jaar.

Hieruit blijkt het volgende :

1° de seizoenschommelingen komen te Oostende veel duidelijker naar voren dan te Zeebrugge of Nieuwpoort. Tijdens de Zomer is er de bemanningsbehoefte belangrijk lager dan tijdens de Winter.

2° de bemanningsbehoefte steeg te Oostende lichtjes tot in de Winter 1960-1961, toen ze de 1.000 man overschreed. Daarna trad een scherpe daling van het aantal gemonsterden in, zodat in 1966 nog slechts een behoefte van zowat 700 man schijnt te bestaan. Dit betekent een daling van 300 man of 30 % in 5 jaar tijd.

3° Samen met de scherpe daling van het aantal gemonsterden valt ook op een vermindering van de belangrijkheid der seizoenschommelingen.

4° Zeebrugge toont een langzame, bijna gestadige daling der gemonsterde bemanningen van zowat 750 man tot minder dan 600 tijdens de laatste jaren. Dit is een vermindering van zowat 150 man of 20 % in 10 jaar.

5° Te Nieuwpoort blijft het aantal gemonsterden constant op iets minder dan 200 man.

6° De totale bemanningsbehoefte schijnt dus in 10 jaar tijd gedaald te zijn van een 1900 à 2000 man tot zowat 1500 à 1600 man in 1966.

GRAFIEK I

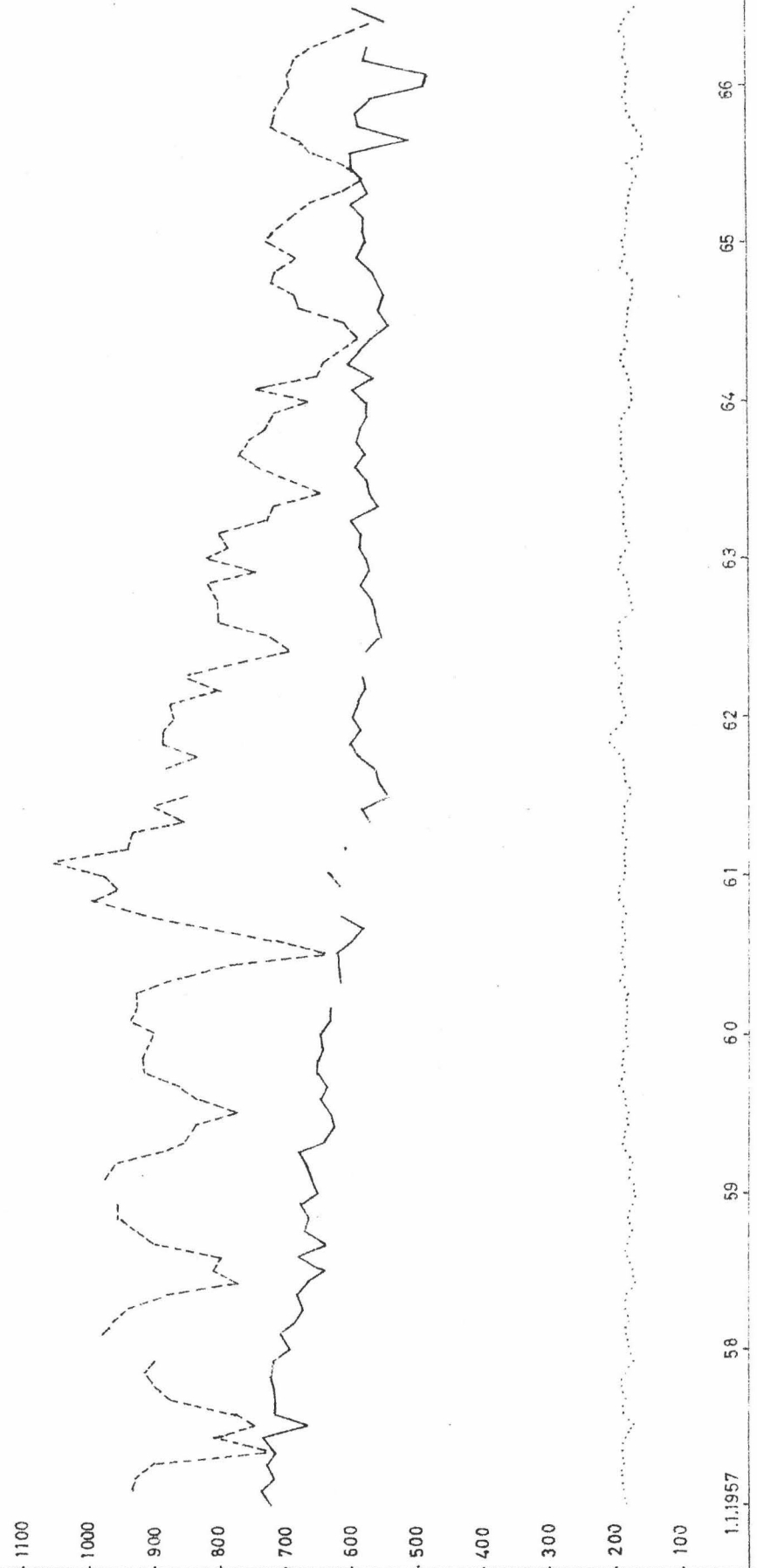
Aantal gemonsterde vissers per 1 van iedere maand

1-1-1957 t/m 1-6-1966

OOSTENDE - - - - -

ZEEBRUGGE - - - - -

NIEUWPOORT ·····



1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1.1.1957 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68

Dit is echter niet helemaal juist.

Inderdaad, wanneer men de geconstateerde daling in het aantal gemonsterde manschappen vergelijkt met de getalsterkte en de tonnage der vloot, dan komt men tot de constatatatie dat het aantal gemons-
 rerden sterker is gedaald dan de belangrijkheid der vloot.

Deze discrepantie kan niet in voldoende mate uitgelegd worden door de wijzigingen die optreden in de scheepstypen, hun specifieke bemanningsbehoefte en hun relatieve belangrijkheid in de vloot, noch door een eventuele rationalisering van de arbeidsvoorwaarden.

Iedere insider zal de oorzaak onmiddellijk vinden in het feit dat veel schepen in feite een te geringe bemanning aan boord hebben, of alleszins dat men de bemanningen tot het uiterste heeft moeten beperken.

In feite geven dus de in grafiek I weergegeven curven niet de bemanningsbehoefte aan, aangezien deze in werkelijkheid iets hoger ligt dan het aantal gemonsterde manschappen.

Het zal dus realistischer zijn de bemanningsbehoefte te ramen op zowat 1700 man, wat natuurlijk nog steeds een vermindering is van 200 à 300 man, of zowat 10 à 15 % in 10 jaar tijd.

Het is inderdaad juist dat het aantal schepen voortdurend vermindert, en dat daarenboven vooral de grootste schepen, met hun grote bemanningsbehoefte, sterk in aantal zijn afgenomen.

Momenteel beleven we een hoogconjunctuur op gebied van nieuwbouw. Gemiddeld worden zowat 20 nieuwe schepen per jaar op stapel gezet, en dat duurt nu al bijna 5 jaar.

Daartegenover staat echter dat het gros van de overige vloot hopeloos verouderd begint te worden, niet alleen als type, maar ook op gebied van ouderdom. 95 schepen, dit is bijna een vierde onzer vloot, is nu reeds ouder dan 30 jaar en voor een 100-tal andere zal dit het geval zijn over tien jaar.

Bepaalde categorieën van schepen zullen waarschijnlijk volledig verdwijnen, en uit de aard der zaak gaat men op de nieuwe schepen streven naar beperking der bemanningsbehoefte door rationalisatie van de arbeidsuitrusting.

Aan experimenten als de "Narangansett", de "Canyon Prince", de "Ross Daring" en de "Ross Delight" werd voldoende publiciteit gegeven. Ook onze Commissie T.W.O.Z. en ons Proefstation hebben de arbeidsrationalisatie aan boord van vissersschepen op hun werkprogramma staan.

Er kan dus verwacht worden dat in een min of meer nabije toekomst de bemanningsbehoefte van de vloot op een aanzienlijk lager niveau zal komen dan tien jaar geleden.

Voor zover men de oude statistieken kan vertrouwen, schijnt in het begin van de vorige eeuw het aantal schepen minder dan 200 te hebben bedragen met een bemanning van zowat 1000 man.

Dit aantal is gestadig gestegen, en was bij de aanvang van deze eeuw precies verdubbeld.

We kregen dan een top van meer dan 500 schepen en bijna 2500 vissers tussen de twee wereldoorlogen.

Zoals de zaken er nu uitzien zou het helemaal niet buiten de lijn der verwachtingen liggen dat we bij het naderen van het jaar 2.000 opnieuw met de toestand van het begin der vorige eeuw zouden staan, dus zowat 200 schepen en een duizendtal vissers- of eerder minder dan 1.000 met dit verschil echter dat de productiecapaciteit absoluut vergelijkbaar zou zijn met deze van de 500 schepen en 2000 à 2500 vissers van tussen de twee wereldoorlogen, en dus een veelvoud van deze der 200 vaartuigen en 1.000 vissers van het begin der 19e eeuw.

Een daling van het aantal vissers, zowel het totale aantal, als het aantal gemonsterden is dus, op zichzelf genomen, niet abnormaal. De spanning die momenteel op de arbeidsmarkt heerst wijst er echter op dat de vermindering der actieve vissersbevolking sneller gebeurt dan normaal, en de ongerustheid die duidelijk waarneembaar is in het bedrijf doet veronderstellen dat de toekomst op langere termijn verdergaande mogelijkheden doet verwachten.

Om in dit probleem een betrouwbaar inzicht te krijgen is het aangewezen de bevolkingspyramide en haar evolutie in de tijd te analyseren.

De grafiek die deze evolutie verbeeldt wordt hier niet weergegeven omwille van haar te grote ingewikkeldheid.

Ze kan echter als volgt beschreven worden : in ordinaat wordt het aantal vissers geplaatst, in abscis de ouderdom.

De punten die voor iedere jaarklasse het aantal vissers weergeven die tot deze klasse behoren veranderen natuurlijk in lijnen naar gelang men meerdere jaren toevoegt. Zo ontstaat een beeld dat onwillekeurig een vergelijking oproept met de doorsnede van een sterk verweerde heuvel, waarin men de opeenvolgende jaarklassen ziet als schuin op elkaar liggende grondlagen.

Dit betekent dat de jongste jaarklassen de meeste vissers bevatten (17 à 18 jaar vormt momenteel de top), dat, wat normaal is, het aantal vermindert naar gelang de jaren vorderen, en dit in 't algemeen volgens ongeveer hetzelfde rythme en ook, - en dit is van groot belang -, dat het aantal vissers per jaarklasse vroeger hoger lag dan nu.

In feite is het zo dat praktisch elke nieuwe jaarklasse minder talrijk is dan de oudere.

Grafiek II geeft een vereenvoudigd beeld van wat hierboven beschreven werd. In plaats van iedere jaarklasse op de grafiek te brengen werden hier de jaarklassen vijf per vijf gegroepeerd en samengeteld.

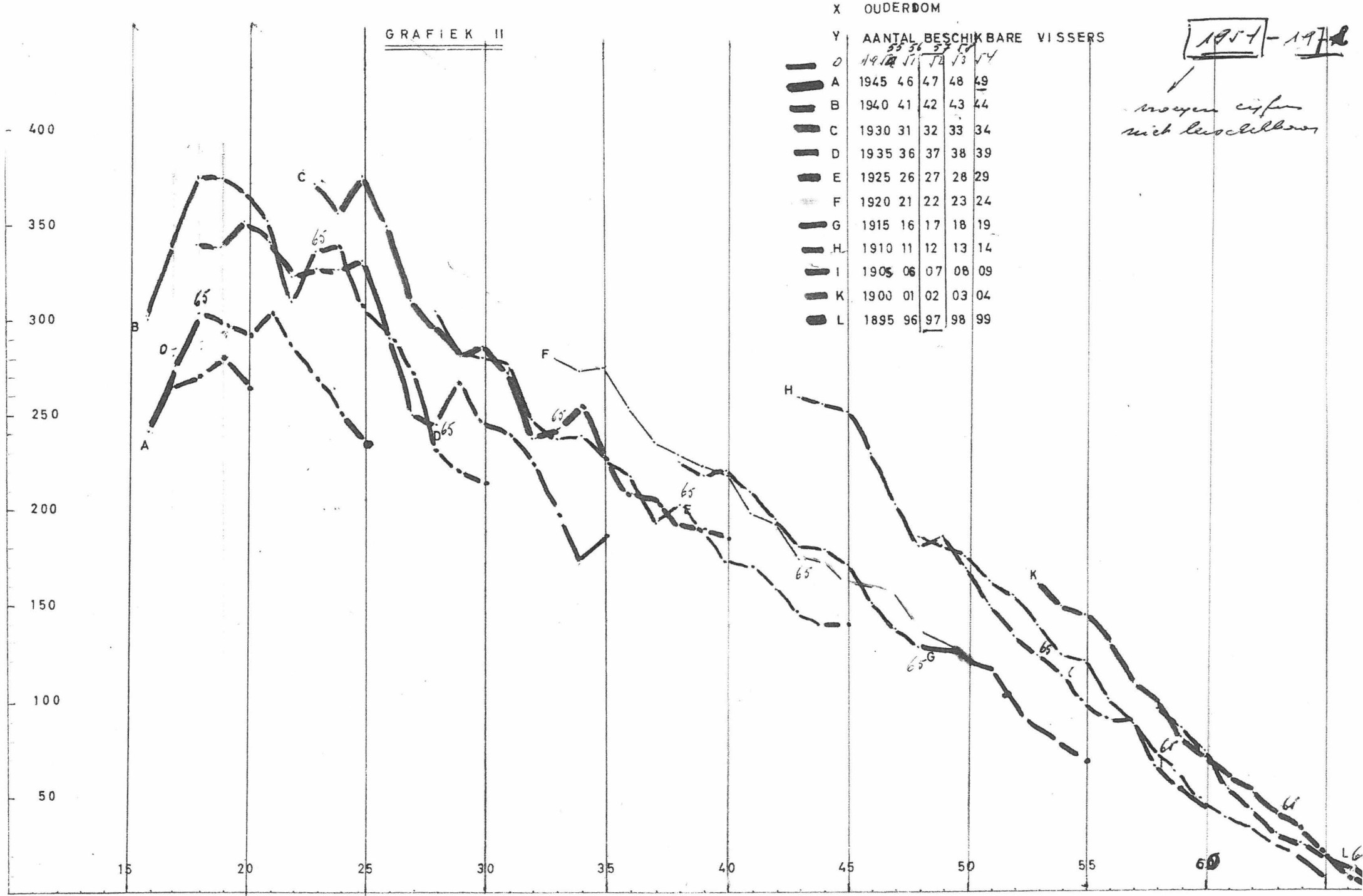
Overigens is de betekenis en de opvatting van de grafiek zoals uiteengezet.

Het valt nu duidelijk op dat als het ware "generaties" te voorschijn komen die, naarmate ze recenter worden, minder talrijk blijken uit te vallen.

Deze generaties worden gevormd door twee opeenvolgende groepen van vijf jaarklassen.

De oudste is deze geboren rond de eeuwwisseling. Ze staat helemaal rechts op de grafiek (K en L), en begon, tijdens de verslagjaren, precies de visserij te verlaten. Tijdens het jaar 1965 viel de oudste groep reeds op nul.

Daarna komt deze van net vóór de eerste wereldoorlog (H en I).



Deze mensen zijn ondertussen meer dan 50 jaar oud en beginnen ook uit het bedrijf te verdwijnen.

Deze "generatie" schijnt iets minder talrijk te zijn geweest dan de oudste, maar het verschil is niet zo groot.

De generatie van tijdens de eerste wereldoorlog en rond de twintiger jaren schijnt op een opvallend lager niveau gesitueerd te zijn. Het zijn de jongens die in de dertiger jaren en de jaren vóór de oorlog in het bedrijf kwamen.

De volgende generatie, deze van de jaren dertig (C. - E.), die tijdens en na de jongste oorlog in de vaart kwamen vormde weer een laag die lager kwam te liggen dan de voorgaande, en ten slotte is dit weer het geval met de generatie der veertiger jaren die juist de huidige generatie voorafging (B. - D.).

Wat deze laatste betreft (A....), hierover kunnen uiteraard nog maar enkele gegevens verstrekt worden, maar uit grafiek II blijkt wel duidelijk dat ze eveneens heel wat lager zal komen te liggen. Er komt één goede jaarklasse in voor, met name deze van 1943, die inderdaad uitstekend was. Te noteren valt dat ook vroeger betere en minder goede jaarklassen voorkwamen. Enkele voorbeelden van jaren die bijzonder goed schijnen te zijn geweest zijn 1916, 1922, 1925 enz...

De voornaamste conclusie die zich bij het bekijken dezer grafieken opdringt is, dat het bemanningsprobleem niet zo maar onlangs is ontstaan, of een gevolg is van de moderne conjunctuur, maar dat het een uiting is van een proces dat reeds 50 jaar geleden een aanvang nam.

Het feit dat het pas sedert enkele jaren bijzonder sterk wordt gevoeld is ongetwijfeld het gevolg van een samenloop van omstandigheden.

Inderdaad, eerst en vooral neemt niet alleen, zoals reeds hoger aangetoond, de beschikbare bemanningsreserve af, maar ook de bemanningsbehoefte der vloot.

De voornaamste reden is echter dat de sterke generaties van vóór de eerste wereldoorlog de bemanningspopulatie lange jaren bleven beheersen zodat, niettegenstaande de voortdurend dalende toevoer

van nieuwe jonge krachten, de totaal beschikbare actieve vissersbevolking min of meer voldoende bleef.

Deze mensen waren nog grotendeels gevormd op de zéilsloepen, de schuiten en de oude kolenbranders, en uit hun midden kwam een generatie van uitstekende schippers en vissers.

Sedert een tiental jaar begon deze groep echter te verdwijnen, en aangezien de daarop volgende "generaties" belangrijk minder talrijk waren, moest het bedrijf dit verlies noodzakelijkerwijze scherp aanvullen. Dit proces moet normaliter tijdens de volgende jaren omzeggens gestadig blijven doorgaan, tenzij binnen vrij korte termijn maatregelen getroffen worden.

Het is wel nuttig even te blijven stilstaan bij de zeer opvallende gaping die voorkomt tussen de sterke generaties van de jaren vóór de eerste wereldoorlog en deze van de jaren 1915 tot en met 1924.

Inderdaad speelt dit fenomeen ongetwijfeld ook een rol in de huidige bemanningsschaarste, en schijnt daarenboven de gestadige vermindering in de recrutering in de volgende jaarklassen te hebben ingezet. Uiteraard stelt men zich de vraag wat de oorzaak mag zijn van dit opvallend verschijnsel, en dan komen verscheidene hypothesen naar voren. Men kan denken aan de invloed van de oorlog op het aantal geboorten, het verdwijnen van de zeilvaart, met alle gevolgen van dien, dat min of meer samenvalt met het in het bedrijf komen dezer jaarklassen (of toch van de oudste tussen hen), of de gevolgen van de grote economische crisis der laatste twintiger en eerste dertiger jaren, die inderdaad een zeer moeilijke toestand in de visserij tot gevolg had vanaf 1930-31, ook ongeveer op het moment dat een groot gedeelte der besproken jaarklassen in de vaart kwam. Toch krijgt men de indruk dat geen enkele dezer hypothesen het fenomeen in voldoende mate uitlegt, en het lijkt niet uitgesloten dat de kennis der factoren die deze opvallende gaping in de bevolkingspyramide teweegbrachten kan aanleiding geven tot een dieper inzicht in het gehele probleem.

Een ander fenomeen dat opvalt is de vrij scherpe daling die tegenwoordig optreedt na het hoogtepunt, dat door iedere jaarklasse vóór het twintigste jaar, - en tijdens de laatste jaren zelfs rond

17 jaar -, bereikt wordt.

Uit de hier bestudeerde gegevens kan niet uitgemaakt worden of dit steeds zo is geweest, maar volgens de opvattingen van oudere en ervaren bedrijfsmensen zou dit niet het geval zijn. Het nu geobserveerde fenomeen zou zijn oorzaak vinden in het feit dat jonge vissers na hun huwelijk geneigd zijn, dikwijls op aandringen van hun vrouw, de visserij te verlaten en een meer regelmatig bestaan te zoeken bij, bv. de staatszeediensten, ook al is het inkomen er heel wat geringer.

Een dieper doorgevoerd onderzoek over een lange periode kan hier zeker licht brengen. Vergeten we niet dat ook in de oude literatuur regelmatig terugkomende klachten te vinden zijn over het ontnemen van werkkrachten aan het visserijbedrijf door de staatsdiensten.

Toch kan het antwoord op de vraag van belang zijn in de mate dat het een juister inzicht kan geven in de analyse van het probleem en eventueel kan bijdragen tot het vinden van de gepaste maatregelen ter voorkoming van dit eventuele onregelmatige verloop der bevolkingpyramide.

Een ander merkwaardige, en zeer opgemerkte bijzonderheid, is dat de cijfers van het jaarverslag van het Bestuur van het Zeewezen voor eind 1965 een lichte verbetering tonen tegenover eind 1964.

Speciaal hoopgevend lijkt daarbij het feit dat de verbetering vooral opmerkelijk was in de groep van minder dan 25 jarigen.

Inderdaad, het totaal aantal beschikbare vissers steeg van 1880 naar 1901. Hierbij moet men echter rekening houden met de normale afname der getalsterkte der oudere jaarklassen. De aangroei gebeurde in feite in de groep van minder dan veertigjarigen, en bedroeg, meer bepaald voor deze van minder dan 25 jaar, niet minder dan 29 man, of bijna 5 %.

Het feit is hoogstwaarschijnlijk te danken aan allerlei omstandigheden en initiatieven, die mensen tot het bedrijf hebben aange trokken, zowel mensen die vroeger reeds gevaren hadden en terug interesse kregen voor het bedrijf ingevolge de goede vangsten en het hoge arbeidsinkomen, als mensen die van buiten het bedrijf werden aangetrokken.

Vraag is nu te weten of dit een algemene verbetering inhoudt die uiteindelijk een einde moet stellen aan het bemanningsvraagstuk, ofwel of het slechts gaat om een tijdelijk, voorbijgaand fenomeen.

In zover de ter beschikking staande gegevens toelaten conclusies te trekken, heeft het er, jammer genoeg, niet de schijn van te gaan om een definitieve ommekeer in het verloop der evolutie.

Inderdaad, tijdelijke verbeteringen kwamen in het verleden regelmatig voor zonder dat daarom de verdergaande vermindering van het aantal beschikbare vissers op langere termijn merkbaar werd beïnvloed. Het volstaat grafiek II nauwkeurig te bekijken om zich hiervan te overtuigen.

Het is daarbij betekenisvol voor ogen te houden, niet alleen het totaal aantal beschikbare vissers, maar het aantal gemonsterden.

Nemen we de toestand op 31 december 1965 dan merken we dat er 21 beschikbare vissers meer waren dan op dezelfde dag van het vorige jaar.

Het aantal, op die dag gemonsterde vissers bedroeg in 1964 : 1461, in 1965 : 1464, dus 3 meer.

In de groep der min dan vijf en twintigjarigen, waren in 1965 618 vissers ingeschreven tegen slechts 589 in 1964. Zoals hoger gezegd, een hoopgevend teken.

Maar van deze 618 jonge vissers waren er in 1965 slechts 458 gemonsterd op 31 december, terwijl van de 589 die in 1964 beschikbaar waren er op 31 december toch 471 gemonsterd waren.

Het hogeraantal gemonsterden vindt men dus omzeggens uitsluitend in de groep 25 tot 40 jaar.

Laten we dus veronderstellen dat er inderdaad enige verbetering is, maar dat de op de grafieken geconstateerde trends in grote lijnen verder zullen gaan.

Op deze basis kunnen we dan gaan extrapoleren. Rekening houdend met alle voorbehoud in verband met het gevaar verbonden aan het extrapoleren, en met een zeker optimisme, geïnspireerd door de lichte verbetering in de toestand, kunnen we dan een raming maken van de be-

schikbare bemanning in een niet te ver verwijderde toekomst.

De opgave zelf laat uiteraard veel ruimte over voor individueel interpreteren; toch meen ik volgende getallen te mogen vooropzetten : beschikbare bemanning in 1965 : 1901 man, in 1970 : ¹⁶⁴³ 1500 à 1550 man, in 1975 : 1250 à 1300 man.

Dit betekent dat men er rekening mede moet houden dat de bemanningsbehoefte op dat moment hoogstens zou mogen bedragen : 1200 man in 1970 en zowat 1000 man in 1975.

Dit betekent verder dat onze vloot tegen 1970 met een 50 tal schepen zal moeten verminderen en tegen 1975 nog eens met een veertigtal.

o

o

o

Zoals reeds hoger uiteengezet ligt de oorzaak van de bemanningsschaarste in hoofdzaak bij het verdwijnen van oudere, sterke generaties, en het aanschuiven van voortdurend minder sterke jaargroepen.

Bekijken we, met deze opmerking voor ogen, aandachtig de bevolkingspyramide in de visserij, en inzonderheid grafiek II, dan dringt het belang van de recrutering van jonge vissers zich met alle intensiteit op.

Inderdaad, er werden de laatste tijd zeer lofwaardige inspanningen gedaan om mensen die niet behoren tot de vissersbevolking, en zelfs niet tot de kustbevolking, tot de visserij aan te trekken.

Dit initiatief heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen de spanning op de arbeidsmarkt minder scherp te doen stijgen.

Maar met grafiek II voor ogen komt duidelijk naar voren dat dergelijke aanwervingen onmogelijk het gat kunnen dichten, dat ontstaat door de voortdurend kleinere toevoer van jongeren uit onze eigen bevolking.

//

..//..

Hier wordt dan niet eens rekening gehouden met het feit dat deze nieuwe krachten, hoe goed opgeleid en vol goede wil en werkkracht ze ook mogen wezen, alleen in aanmerking kunnen komen voor de verlichting van het personeelstekort in bepaalde groepen van schepen, maar dat slechts weinigen onder hen vissers zullen worden die nodig zijn op het gros van onze vloot, de kleinere, familiaal geëxploiteerde scheepjes die de kusten van het zuidelijk gedeelte van de Noordzee bevissen.

Wanneer men de verhouding nagaat van de minder dan achttien jarigen tot het totaal van het aantal gemonsterden dan bemerkt men dat in de laatste jaren minder dan 8 % bedroeg, en op 31 december 1965 zelfs tot minder dan 7 % gedaald was.

Tussen de twee wereldoorlogen schommelde dit aantal rond 10 %, (en nu blijkt dat dit uiteindelijk toch onvoldoende was) en het schijnt vóór de eerste wereldoorlog zelfs merkkelijk hoger te hebben gelegen.

Zoals de bevolkingspyramide er nu uitziet zou het zeer zeker merkbaar boven 10 % moeten liggen om een onverminderde bemanningsreserve in de toekomst te verzekeren. Men zou bijna kunnen zeggen dat het eerder 15 % zou moeten benaderen.

Het huidige gemiddelde aantal gemonsterde jongens schijnt eerder overeen te stemmen met een toekomstige bemanningsbehoefte van zowat 1000 man.

Hierna volgende tabel geeft, per jaar, per haven en per scheepsklasse, het aantal gemonsterden per 31 december, en het percent op het totaal aantal gemonsterden voor ieder jaar, haven en scheepsklasse.

Wat deze scheepsklassen betreft kunnen klassen I en II beschouwd worden als garnalenschepen, klasse III stemt min of meer overeen met de Westvisserij, klasse IV is te vergelijken met wat men noemt de Kanaalschepen, en klasse V en VI met kleine en grote IJslanders.

TABEL II. - Aantal gemonsterde bemanningsleden van minder dan 18 jaar en de verhouding van dit aantal tot het totaal aantal gemonsterden in de betrokken groep.

jaar	Totaal	%	Oost-ende	%	Zee-brug. +D	%	Nw.-poort	%	Kl. I	%	Kl. II	%	Kl. III	%	Kl. IV	%	Kl. V	%	Kl. VI	%	Totaal beman.
55	149	8,28	-	-	-	-	-	-	33	8,85	16	6,13	48	7,95	16	6,04	18	12,00	18	12,25	1.800
56	148	8,14	-	-	-	-	-	-	34	9,50	23	8,16	39	6,46	21	6,65	13	11,50	18	12,08	1.816
57	185	10,18	89	9,36	82	11,95	14	7,73	29	8,92	28	12,12	51	8,41	24	7,12	15	12,20	38	19,39	1.818
58	171	9,76	85	9,23	67	10,30	19	10,92	21	6,82	26	11,98	54	9,11	30	9,65	11	9,57	29	13,94	1.752
59	180	10,56	87	9,90	71	11,11	22	11,83	18	6,90	28	12,67	54	8,78	26	8,18	18	14,40	36	21,95	1.704
60	168	9,68	94	10,05	55	8,79	19	10,11	10	4,20	20	9,17	63	10,29	22	6,98	16	11,03	37	17,79	1.736
61	140	8,34	79	8,89	44	7,43	18	9,33	12	5,56	15	7,43	38	6,10	21	7,29	24	17,78	30	14,02	1.678
62	126	7,69	64	7,71	46	7,56	16	8,29	13	6,44	17	8,72	41	7,14	15	5,08	12	10,91	28	10,69	1.638
63	119	7,97	48	6,62	59	9,98	12	6,78	9	5,36	12	6,94	54	9,22	19	5,54	7	8,43	18	12,86	1.493
64	114	7,80	41	5,89	57	9,81	16	8,70	7	5,56	4	2,74	57	9,74	20	5,80	11	10,89	15	9,49	1.461
65	101	6,90	39	5,61	52	8,77	10	5,68	1	0,90	5	4,03	48	8,84	21	5,38	10	7,94	16	9,41	1.464
66	95	6,64	37		43		15														1431
67	102	7,18	39		46		17														1433
68	101	7,31	32		50		19														1382
69	100	8,04	26		53		21														1244
70	106	8,39	38		47		21														1264
71	113	8,93	40		43		30														1265
72	107	9,-	37		45		25														1189

De conclusies uit de gegevens dezer tabel ?

- 1° Indien we als minimum aanvaarden voor het aantal gemonsterde min-dan-18 jarigen 10 % van het totaal aantal gemonsterden (voor de redenen zoals uiteengezet hierboven), dan was hun aantal voldoende in de jaren 1957 en 1959.
- 2° Voor Oostende was het alleen voldoende in 1960, voor Zeebrugge in 1957, 1958, 1959, voor Nieuwpoort in 1958, 1959 en 1960.
- 3° Voor klasse II (grotere garnalenscheepjes) was het voldoende in 1957, 1958, 1959, voor klasse III (westscheepjes) in 1960, voor klasse V en VI (Noordzeeschepen en kleine en grote IJslanders) voor alle jaren tot en met 1962, en verder voor klasse VI nog in het jaar 1963 en voor klasse V in 1964.
- 4° Het aantal is in het algemeen, tot nu toe, nog min of meer aanvaardbaar in klasse III (westscheepjes) en bij de IJslanders.
- 5° Het is absoluut onvoldoende in klassen I en II (garnalenscheepjes) en IV (Kanaalschepen).
- 6° Het aantal leerjongens is het sterkst gedaald te Oostende, en tijdens het laatste jaar ook te Nieuwpoort. Te Zeebrugge blijft het steeds dichterbij het vereiste minimum.
- 7° Ongeveer de helft van het aantal jonge vissers wordt opgeleid te Zeebrugge, en voor wat betreft de scheepstypen, op klasse III (Westscheepjes).
- 8° Te Oostende wordt gezorgd voor een toekomstige bemanningsreserve van zowat 400 man, waar de behoefte momenteel meer dan 700 vissers bedraagt. Zeebrugge zorgt voor een toekomstige reserve van zowat 500 à 550 man, waar de behoefte er nu gestegen is tot zowat 600. Nieuwpoort zorgt slechts voor zowat 100 à 150 man terwijl de behoefte er nu op een kleine 200 ligt.
- 9° De garnalenvisserij zorgt voor niet meer dan een 80 tal mensen, of de bemanning van een 20tal scheepjes.
Klasse III (Westvisserij) zorgde tot in 1964 voor een 500-tal man, terwijl haar behoefte nu 550 man bedraagt.

Klasse IV (Kanaalvisserij) zorgt slechts voor een toekomstige reserve van minder dan 200 man, voldoende voor zowat 35 schepen, waar er nu nog een kleine tachtig schepen met een bemanningsbehoefte van zowat 400 man bestaan.

De grote en kleine IJslanders en de Noordzeeschepen zijn de enige schepen die voldoende jongeren opleiden om een latere reserve te vormen die overeenstemt met hun huidige behoeften.

Uit deze beschouwingen blijkt voldoende welke sectoren van het bedrijf het meest in gebreke blijven bij de zorg voor het opkweken van jonge vissers : samengevat vooral Oostende en Nieuwpoort, en vooral de kust- en de Kanaalvisserij.

Op te merken valt dat dikwijls juist in deze sectoren de meeste klachten over personeelstekort worden geuit.

o

o

o

Gezien het grote belang van de recrutering van jonge vissers ingevolge wat hierboven gezegd werd, duidelijk naar voren komt, wordt hierna, op basis van de gegevens, verkregen aan de hand van het toekennen der premies aan scheepsjongens, even nader ingegaan op de evolutie van de toevær van jongeren naar de visserij gedurende de laatste jaren.

Sedert het invoeren van het premiestelsel kwamen, abstractie gemaakt van deze geboren in 1951, 787 jongens in aanmerking voor het toekennen van een vergoeding.

In dit getal zijn ook opgenomen deze die slechts één reis maakten.

De totale som die tot op het einde van 1965 werd uitgekeerd, bedraagt 13.701.200 fr wat overeenstemt met 274.024 reisdagen.

../..

TABEL III. - UITBETAALD AAN SCHEEPSJONGENS.

1958	1.938.300	Fr
1959	2.141.100	"
1960	2.104.200	"
1961	1.977.850	"
1962	1.782.450	"
1963	1.322.350	"
1964	1.265.950	"
1965	1.169.000	"

Op te merken valt dat de cijfers vanaf 1963 niet vergelijkbaar zijn met deze van de vorige jaren, omdat sedert dat jaar geen premies meer werden uitbetaald aan jongelieden van minder dan 18 jaar, die voor matroos voeren.

Volgende tabel geeft een overzicht van het aantal jongens, geklasseerd per geboortjaar en per woonplaats.

TABEL IV.

Woonplaats	'40	'41	'42	'43	'44	'45	'46	'47	'48	'49	'50	Totaal	% Tot.
Oostende	25	29	30	39	31	32	23	18	15	17	7	266	33,79
Heist	10	16	15	24	16	12	18	23	23	15	10	182	23,13
Zeebrugge	8	7	5	6	4	5	7	5	7	9	5	68	8,64
Nieuwpoort	3	3	10	12	9	8	2	9	5	10	4	75	9,53
Westhoek	5	9	12	6	6	10	7	12	6	3	6	82	10,42
Overige a/kust	5	2	3	6	11	2	2	4	3	1	-	39	4,96
Polders	2	4	4	3	4	6	4	4	3	4	1	39	4,96
Binnenl.	1	3	-	2	4	7	9	2	4	4	-	36	4,57
	59	73	79	98	85	82	72	77	66	63	33	787	100,--

../. ..

Wat ook opvalt is het verschil in ernst waarmee deze jongeren het bedrijf aanpakken.

Sommigen maken slechts enkele reizen mede. Een kleine 20 % van het totaal maakte minder dan 100 zeedagen. Deze jongens verlaten de visserij ofwel omdat ze het in feite met de vissersstiel niet ernstig meenden, ofwel omdat ze zich lichamelijk niet geschikt voelden, ofwel omdat ze de zeeduivel gezien hebben, of om menig andere redenen.

Daartegenover staan er enkele die op het moment dat ze achttien jaar werden, dus praktisch na drie jaar vaart, reeds meer dan 850 zeedagen achter de rug hadden, iets wat vele volwassenen niet bereiken.

Volgende tabellen geven, voor drie jaarklassen, met name 1943, 1944 en 1945, het aantal jongens, gerangschikt volgens hun woonplaats, die een minimum aantal reisdagen op hun aktief hadden bij het bereiken van hun achttiende jaar. Tevens wordt het percent berekend dat dit aantal vormt van het totaal van de specifieke groep.

De eerste tabel stelt als minimum 500 reisdagen, zijnde gemiddeld zowat 167 per jaar, wat overeenkomt met het gemiddelde van een garnalenscheepje.

Men mag aannemen dat de jongens die dit minimum haalden misschien niet allemaal even enthousiaste varenslui zijn, maar dan toch moeten beschouwd worden als geëfende jonge vissers.

De tweede tabel stelt 700 dagen als minimum, zijnde een gemiddelde van zowat 233 dagen per jaar, wat overeenstemt met het gemiddelde van een goed varend Westscheepje.

Men mag aannemen dat de jongens uit deze groep goed geëfende en werkzame jonge vissers zijn.

Alleen de jaarklassen 1943, 44 en 45 konden in aanmerking genomen worden omdat de oudere klassen niet gedurende een volledige periode van drie jaar onder het regime van de premies vaarden, en anderzijds omdat de jongere groepen, geheel of gedeeltelijk, vallen onder het regime van na april 1963 toen geen premies meer werden uitgekeerd aan jongelieden die voor matroos varen. Het verzamelen van de aanvullende gegevens zou teveel tijd en werk vergen in het kader van deze studie.

TABEL V. - Ten minste 500 zeedagen.

	Oostende		H.-Zeeb.		Npt.		Westkust		And.kust		Polder		Bin.land	
1943	22	56,4 %	24	80,0%	8	66,7 %	5	83,3 %	5	83,3 %	2	66,6 %	0	0 %
1944	12	38,7 %	15	75,0%	6	66,7 %	5	100,0 %	4	36,7 %	2	50,0 %	0	0 %
1945	11	34,3 %	9	52,9%	7	87,5 %	6	60,0%	2	100,0 %	2	33,3 %	1	14,3 %

TABEL VI. - Ten minste 700 zeedagen.

	Oostende		H.-Zeeb.		Npt.		Westkust		And.kust		Polder		Bin.land	
1943	11	28,2 %	6	20,0 %	4	33,3 %	2	33,3 %	3	50,0 %	1	33,3 %	0	0 %
1944	5	16,1 %	5	25,0 %	3	33,3 %	3	50,0 %	0	0 %	1	25,0 %	0	0 %
1945	7	21,9 %	1	5,9 %	4	50,0 %	4	40,0 %	1	50,0 %	0	0 %	0	0 %

Uit de lezing van beide tabellen kan heel wat afgeleid worden. Het weze aan de lezer overgelaten hierover, indien het hem interesseert, zelf zijn gedachten te laten gaan.

Het zou ongetwijfeld belangwekkend zijn de gegevens over deze jongens verder te analyseren, o.m. in verband met de getrouwheid aan het bedrijf na hun achttiende jaar, de categorie van schepen waarop zij hun leertijd hebben doorgebracht, het milieu waaruit ze afkomstig zijn, of ze een visserijschool hebben gevolgd, c.q. welke visserijschool, enz.

Jammer genoeg is dit, wegens gebrek aan tijd en personeel, onmogelijk gebleken.

Na het lezen van de voorgaande bladzijden zou een buitenstaander er kunnen toe komen sarcastisch op te merken dat de hele strijd om het voortbestaan van de visserij wel eens zou kunnen eindigen zoals de veldslag van "LE CID" : "faute de combattants".

Het komt wel niet als zeer waarschijnlijk voor dat het zo'n vaart zal lopen, om de goede reden dat er wel steeds vis zal zijn in de zee, en vraag naar deze vis op het land, en dat er wel altijd mensen zullen zijn die hun brood wensen te verdienen in een bedrijf dat moed, handigheid en opmerkingsgave vereist en daartegenover een grote individuele vrijheid en een zekere vorm van avontuur aanbiedt, kortom "the last stronghold of the Hunter."

Laten we dit tenminste hopen.

Dit neemt niet weg dat het bemanningsvraagstuk aan het probleem van de visserij als het ware een derde dimensie heeft gegeven.

Men heeft zich eerst geïnteresseerd aan het biologische en technische aspect van de visvangst zelve, later kreeg de economie met de problemen van afzet en prijsvorming, kosten, besommingen en rentabiliteit meer en meer belangstelling, en nu begint het bemanningsprobleem alle aandacht te vergen, "et pour cause" gezien inderdaad het probleem het voortbestaan van het bedrijf op een zeer directe wijze in de weegschaal legt.

Er zijn voor de verminderde belangstelling voor het vissersberoep van de mensen in het algemeen, en de jeugd uit de kuststreek in het bijzonder, verscheidene redenen.

Er zijn eerst twee redenen van algemene aard :

1° Alhoewel de belangstelling van de Westerse mens voor het varen als vrije tijdsbesteding met reuzenschreden schijnt vooruit te gaan, vermindert anderzijds zijn belangstelling voor de scheepvaart als broodwinning zienderogen.

Men constateert dat de woonplaatsen zich meer en meer van het water afkeren. Daar waar vroeger de waterwegen door het centrum der steden liepen, de havens en de dokken als het ware het hart der stedelijke gemeenschappen vormden, dempt men nu kanalen en dokken in

de steden, en laat ze zich, ver buiten de stad, op een industrieel niveau ontwikkelen.

Behalve de specialisten terzake komt de gemeenschap hiermede niet meer in contact.

De samenleving axeert zich meer en meer op het baanverkeer.

Voor al voor de toekomst van de jeugd krijgt dit fenomeen meer en meer belang. Men voelt zich normaal aangetrokken door een levenswijze waarmede men in zijn jeugd sterk gebonden was. En dit zijn nu niet meer de schepen en hun speciale sfeer, zoals vroeger veelal in de havensteden en vissersplaatsen het geval was.

Terwijl onze taal nog doorspekt is met uitdrukkingen ontleend aan de scheepvaartwereld, gebruikt de moderne mens deze nog wel, zonder nochtans het verband te zien.

Kortom de "maritime geest", zoals sommige specialisten dit noemen, brokkelt snel af.

2° Een tweede fenomeen dat we observeren is dat de moderne mens voortdurend minder gaat voelen voor een bedrijf dat niet alleen een broodwinning is, maar ook een levenswijze, een staat, iets dat zijn hele wezen in beslag neemt, zoals daar zijn : de landbouw, de geestelijke staat, enz...

Nu is de visserij in feite een dergelijk bedrijf. Men werkt niet als visser, men is visser, zoals men boer is of geestelijke.

Bij deze zeer algemene factoren voegen zich enkele andere, meer specifieke, die de werking van de eerste accentueren.

1) Daar is eerst en vooral het karakter en de organisatie van onze huidige visserij, die onvermijdelijk tot gevolg hebben dat de visser zich uitgesloten voelt uit de evolutie van onze samenleving met haar aandacht voor comfort, bezit van weeldebewijzende goederen, vrije tijdsbesteding, gemeenschappelijke belangstellingsfeer, enz..., en dit niet tengevolge van een tekort aan inkomen, maar eenvoudig door gebrek aan voldoende vrije tijd, die samenvalt met de georganiseerde vrije tijdsbesteding van de gemeenschap.

Zolang nu de visser leeft in een gemeenschap waar de vissersbevolking het voornaamste element vormt, zal hij dat bezwaar niet, of heel weinig, aanvoelen, maar gaat deze bevolking uiteenvallen en zich verspreiden over het overige gedeelte van de stad, zoals dit nu het geval is, dan worden de gevolgen praktisch onvermijdelijk.

2) Hierbij aansluitend komt de verlenging van de schoolplicht waardoor de jongens, op het ogenblik dat ze een natuurlijke trek naar de zee in zich voelen, verplicht zijn op de schoolbanken te blijven zitten, terwijl, op het moment dat ze van deze banken vrijkomen, de lokstem van de zee volkomen overschreeuwd wordt door deze van de tieneridolen en andere.

3) Het is wel mogelijk dat in onze geschiedenis periodes voorkwamen waarin de visser hoog in aanzien stond bij zijn medeburgers. Bij de eeuwwisseling echter, en nog lang daarna, heeft de zeer speciale aard van de vissersbevolking en van het bedrijf zelf steeds een zekere houding geïnspireerd bij de rest van onze bevolking, met name een ietwat neerbuigende sympathie bij de meer ontwikkelden, wantrouwen en misprijzen bij de minder ontwikkelden.

De toestanden zijn sedertdien geëvolueerd, en toch blijft van de hogerbeschreven houding iets over, zowel bij de vissersbevolking zelve, als bij de anderen.

Alleszins werd deze geestesinstelling nog steeds niet vervangen door een werkelijk positieve houding.

4) Het resultaat hiervan is dat, wanneer een visser de sociale ladder opklimt, hij of zijn nazaten dikwijls als het ware uit het bedrijf groeien.

De verleiding is voor deze mensen inderdaad groot om hun zoons een beroep te doen kiezen waarvan ze terecht of ten onrechte menen dat het in hoger aanzien staat en hun dochters bij voorkeur niet meer aan jonge vissers uit te huwelijken.

Het heeft er de schijn van dat deze houding zich in grotere mate voordoet bij de reders die, ingevolge een succesrijke exploitatie, eigenaars zijn geworden van grotere vaartuigen, dan bij hen die blijven bij de visserij met kleinere scheepjes. Men kan dus geneigd

zijn de vlucht uit het bedrijf, vooral bij de meer succesvolle re-
ders en hun kinderen, te beschouwen als een normaal gevolg van de
verbetering van de levensstandaard. Men kan zich echter ook afvragen
of, en eventueel in hoeverre, hier ook soms sprake moet zijn van een
zeker parvenuïsme.

5) Toch kan in zekere mate deze negatieve houding tegenover
de visserij gerechtvaardigd worden, mede door het feit dat de keuze
van het vissersberoep, en meer bepaald het volgen van de visserij-
school, door velen beschouwd wordt als een "rattenval".

Inderdaad, noch de kennissen opgedaan bij het uitoefenen van
het vissersberoep, noch de waarde van het diploma van de visserij-
scholen laten het uitwijken toe naar evenwaardige beroepen buiten de
visserij, zelfs niet in de nauwaanverwante bedrijven.

6) Daarbij komt dan nog de intensieve antipropaganda die
reeds sedert jaren onbewust door het bedrijf zelve gevoerd wordt via
pers, radio, televisie, waar men er voortdurend de nadruk heeft op-
gelegd dat het slecht gaat met de visserij, dat het bedrijf niet op
kan tegen de buitenlandse concurrentie, dat het verwaarloosd wordt
door de Overheid, dat de vloot veroudert, dat geen jongeren meer aan-
getrokken worden door het beroep, dat het inderdaad een harde, on-
dankbare stiel is, enz... enz...

o

o

o

Deze opgesomde redenen zijn in feite alle van zuiver psycho-
logische aard en kunnen de indruk wekken dat er geen reële achtergron-
den bestaan voor het gehele probleem.

Ze bestaan echter zeer zeker, Laten we er hier een viertal
voornamen opnoemen.

../..

1° Het vissersberoep is een hard beroep. Het vergt spierkracht, uithoudingsvermogen, weerstand tegen koude, vermoeienis, gebrek aan comfort, pijn. Het vereist dikwijls moed en, in sommige omstandigheden, onverschrokkenheid. Het vergt een aan land over het algemeen onvermoede werkkraft en bereidheid in moeilijke omstandigheden voor zichzelf in te staan, zonder de zorgzame aanwezigheid van moeder of vrouw. In feite leeft de visser af en toe in omstandigheden die voor minder geharde individuën onverdraagbaar zouden lijken.

Het is dus zeer zeker geen beroep voor juffrouwen die pas uit de kostschool komen.

2° Een hard beroep brengt harde, en dikwijls ook ruwe, mensen voort. Het is normaal dat onze vissers altijd beschouwd werden als min of meer ruwe klanten.

Bij deze constatacie horen onmiddellijk twee terechtzettingen.

Eerst en vooral is het zo dat, natuurlijk, sommigen al wat ruwer uitvallen dan anderen, en dat men in het algemeen meer verharde karakters ontmoet in de diepzee- dan in de kustvisserij.

Ten tweede staat daar echter tegenover dat iemand die nauwer contact heeft met de visserslui herhaaldelijk zeer duidelijk de juistheid van het spreekwoord ervaart volgens hetwelk onder een ruig uiterlijk dikwijls een zachte inborst schuilgaat.

Dit belet niet dat het milieu, in zijn geheel, harder blijft dan het overige van onze samenleving, zoals het trouwens altijd is geweest.

De moderne jeugd wordt echter minder en minder bestand tegen een dergelijk hard milieu, of, beter gezegd, het gedeelte der jeugd dat hiertegen bestand is wordt voortdurend kleiner. Daarenboven staan meer en meer ouders huiverig tegenover de beslissing hun kind aan deze harde wereld toe te vertrouwen.

Een logisch besluit uit deze constatacies zou dan zijn dat de leertijd van de jonge visser bij voorkeur zou moeten geschieden in het minst harde milieu, met name de kustvisserij.

De cijfers weergegeven in tabel II tonen nu echter juist aan dat precies het omgekeerde gebeurt, namelijk dat voortdurend minder jonge vissers door de kustvisserij worden opgeleid.

De oorzaak hiervan is klaarblijkelijk enerzijds dat de kustvissersvloot voortdurend in aantal vermindert en anderzijds dat de lonen in het algemeen - en deze van de **scheepsjongens** in het bijzonder - in de kustvisserij belangrijk lager uitvallen dan in de andere takken van het bedrijf.

3° Er was hierboven sprake van het gevoel van uitsluiting uit het sociale milieu dat de visser heeft, vooral dan in verband met de vrije tijdsbesteding. Naast dit psychologische aspect van de zaak is er vanzelfsprekend het objectieve, met name het feit dat de visser inderdaad veel meer arbeidsuren per dag en per jaar presteert, en per jaar inderdaad ook minder uren ter beschikking heeft voor de vrije tijdsbesteding, - behalve dan in de kustvisserij.

Momenteel is het verschil met vele arbeiders niet zo opvallend (althans indien men voor de arbeiders te lande ook rekening houdt met overuren en uren die verloren gaan bij het vervoer van- en naar het werk), maar in een min of meer nabije toekomst moet toch voorzien worden dat de arbeidsweek verder zal verkort worden, de vakanties verlengd en de pendelarbeid beperkt door de spreiding van de industrie en de streekontwikkeling.

De vergelijking zal dus op gebied van arbeidstijden en ter beschikking zijnde vrije tijd voortdurend ongunstiger worden voor de visserij.

4° Twee onaangename kanten van het beroep treffen vooral de vissersvrouw :

- 1) de lange afwezigheden van de man, die haar niet alleen een zeker gevoel van eenzaamheid geven, maar haar daarenboven heel alleen de last van de opvoeding der kinderen, en van alle andere zorgen oplegt.
- 2) het onregelmatige gezinsinkomen, dat haar, die uiteraard de beurs beheerst, voor een opgave stelt waarvoor ze normaal niet werd voorbereid. Inderdaad, soms kan het inkomen voor een hele tijd hoog, zeer hoog zelfs, liggen, waardoor ze normaal verleid wordt tot het voeren van een betrekkelijk hoge en gemakkelijke levenswijze. Onverwacht kan

dan weer voor min of meer lange perioden het inkomen laag, en soms erg laag vallen, wanneer de visserij een moeilijke periode doormaakt of tegenslagen het schip beginnen te treffen, of de visser wegens verwonding of ziekte of om andere redenen niet naar zee kan, enz... enz...

Het is dan ook niet te verwonderen dat de vrouwen een niet onbelangrijke rol spelen in het ontstaan van het probleem en dat ze niet meer zo gemakkelijk bereid gevonden worden te verzaken aan een regelmatig gezins- en huwelijksleven, en een vast en zeker inkomen verkiezen, ook al moge dit aanzienlijk lager liggen dan in de visserij.

Misschien is het, per slot van rekening, wel zo dat de echte vissersvrouw sneller een zeldzaam mensentype aan het worden is dan de doorwinterde visserman.

Heel dikwijls worden hierbij de zeer reële en aanzienlijke voordelen van het vissersberoep uit het oog verloren. Inderdaad zijn er nog maar weinig bedrijven meer waar, zoals het is in de visserij :

1° beroepskennis, werkkraft, intelligentie als het ware automatisch en onmiddellijk verhoogde inkomsten tot gevolg hebben die tot een werkelijk hoog niveau kunnen komen.

2° men in een vrij korte tijd kan opklimmen van gewone scheepsjongen tot schipper en zelfs tot bedrijfsleider en -eigenaar.

3° ieder bedrijfsgenoot van een vrij grote vorm van persoonlijke vrijheid, onafhankelijkheid en initiatief kan genieten.

o

o

o

.../...

.../...

Een probleem beschrijven is één zaak, het oplossen is een andere.

De tweede is gewoonlijk heel wat moeilijker dan de eerste, maar zonder de eerste kan de tweede niet verwezenlijkt worden.

Zoals reeds hoger gezegd moet voor de oplossing van het bemanningsprobleem gedacht worden aan twee aspecten, met name het nemen van maatregelen op korte termijn, en de behandeling van het vraagstuk op lange termijn.

Verder is het zo dat het bedrijf in eerste instantie zelf met kracht moet reageren, -zich daarbij begrijpelijkerwijze vooral, maar niet uitsluitend, inlatend met de maatregelen op korte termijn -, en dat anderzijds ook de Overheid een voornamelijk rol te vervullen heeft, meer bepaald dan, maar ook niet uitsluitend, in verband met het aspect op lange termijn.

A. HET BEDRIJF

"When we found that the rudder-stock had splintered in its trunk, and that we were without means of steering, we did not pass a resolution deploring the situation and delegate a deputation to wait on the Minister of Marine requesting him to give consideration to the formation of a committee for the relief of mariners in distress in Mid-Tasman. We took the foreboom off and fastened bunk-boards to the end of it. Then we lashed the spar hard up against the taffrail to serve as a steering sweep." John Burgess in "Escape to Sea".

Van het bedrijf kan zeker niet gezegd worden dat het lijdzaam tseziert, en de oplossing van het probleem aan de Overheid alleen overlaat.

Ingevolge het systeem van berekening der lonen in de visserij op basis van een deel in de besomming, loopt het welbegrepen cijferbelang van de reder volkomen paraleel met dit van de bemanningsleden. Alle inspanningen die de reders doen om hun schepen een hoger rendement te geven komen even zo goed de opvarenden ervan ten goede, zij het nu gaat om economische maatregelen, zoals minimumprijisregelingen of technische, zoals nieuwbouw, inbouw van sterkere motoren, aan

boord zetten van radar, deccanavigators of meer efficiënter vistuig.

Al kunnen deze inspanningen zeer zeker niet beschouwd worden als intentionele maatregelen die de oplossing van het bemanningsprobleem tot doel hebben, toch is hun reële uitwerking er ongetwijfeld niet minder om.

Het streven dat duidelijk naar voren komt bij het bouwen van nieuwe schepen om het comfort van de visser aan boord voortdurend te verbeteren, heeft daarentegen zonder twijfel de bedoeling bemanningen aan te trekken. Het volstaat de toestanden aan boord van de schepen in de loop der laatste halve eeuw na te gaan en te vergelijken met wat men er nu aantreft om te concluderen dat dit streven zeer reële resultaten heeft gehad.

In navolging van andere nijverheden in eigen land en in het buitenland, en voorts van het visserijbedrijf in sommige buurlanden, onder meer Groot-Brittannië en West-Duitsland, werd getracht werkrachten van buiten het traditionele milieu aan te trekken, zij het door herscholing van arbeiders die ingevolge het verdwijnen van de nijverheden waarin ze werkzaam waren werkloos waren geworden, zij het door importeren van geoefende vissers uit zuidelijker gelegen landen, waar de levensstandaard niet zo hoog is.

B. DE OVERHEID

Sedert de eerste wereldoorlog heeft de Overheid herhaaldelijk maatregelen getroffen om de dreigende ontvolking van de visserij tegen te gaan.

Maatregelen van algemene aard waren enerzijds de voortdurende aandacht en de niet onbelangrijke kredieten besteed aan het visserijonderwijs, en anderzijds de vrijstelling van dienstplicht.

Maatregelen die rechtstreeks de inspanningen van het bedrijf wilden aanmoedigen waren de wet van 22 september 1931 op de verplichte aanmonstering van scheepsjongens en de systemen van premies aan scheepsjongens en aan de schippers of reders die bijdroegen tot de opleiding der jongeren.

Wanneer we nu de resultaten van deze inspanningen nagaan, dan komen we tot de conclusie dat niettegenstaande het betere arbeidsinkomen, het verhoogde comfort, de vrijstelling van dienstplicht, de premies aan scheepsjongens en reders, de wet op de aanmonstering van scheepsjongens, de voortdurende zorg besteed aan het onderwijs, de toestand voortdurend slechter wordt.

Hieruit dringt zich zonder enige twijfel als gevolgtrekking op dat deze opgesomde maatregelen niet hebben volstaan om het probleem een bevredigende oplossing te geven.

De laatst vernoemde maatregel van het bedrijf, met name het aantrekken van volwassen werkkrachten van buiten het traditionele milieu, is nog niet oud genoeg om een gegronde beoordeling toe te laten.

Zonder verder in te gaan op overwegingen van algemene aard, zoals bv. het feit dat reeds meer werd opgemerkt dat de noodzaak om beroep te doen op geïmporteerde werkkrachten zeer dikwijls het voorspel was tot het verdwijnen van een bedrijf, of het feit dat door deze noodzaak in werkelijkheid het belang van het instandhouden van een dergelijk bedrijf zeer discussieerbaar wordt, of nog dat er mede rekening moet gehouden worden dat het gevaar bestaat dat de mogelijkheid om beroep te doen op geoefende vissers uit andere landen in een min of meer nabije toekomst merkbaar beperkt zal worden, of ten slotte dat in een eventueel tot stand komende economische gemeenschap van groter formaat (waarin ook de Scandinavische landen zouden zijn opgenomen) een dergelijke politiek om sociaal-economische redenen uiteindelijk onhoudbaar wordt, kunnen hier reeds enkele overwegingen op kortere termijn naar voren gebracht worden die sterk doen betwijfelen of deze maatregel van het bedrijf wel enige definitieve

oplossing kan brengen :

1) Deze werkkrachten zijn voor het grootste percent enkel bruikbaar op de grotere schepen. Zij kunnen bezwaarlijk in de kleine, ambachtelijk georganiseerde visserij hun plaats vinden.

Nu hangt het er helemal van af hoe de evolutie van het Belgische visserijbedrijf in de toekomst zal zijn.

Gaan we naar een vloot die in hoofdzaak zou bestaan uit grotere vaartuigen, eventueel vriestrawlers of semi-fabriekschepen, dan is recrutering, buiten het traditionele milieu, van het grootste gedeelte der bemanningen zeer goed mogelijk en volstaat het bestaan van een kern van in het bedrijf opgegroeide en geoefende vissers, waaruit het officierenkorps geselecteerd wordt.

Evolueert het bedrijf echter in de richting van de zuiver ambachtelijke exploitatie van kleinere scheepstypen, dan kan alleen het traditionele milieu instaan voor het leveren der bemanningen.

Momenteel heeft het er de schijn van dat de tweede richting ingeslagen wordt, of althans dat de ambachtelijk geëxploiteerde kottervloot de voorname plaats die ze in het bedrijf inneemt nog zal versterken.

2) Indien de aanwerving van jonge vissers uit het traditionele milieu blijft dalen zoals het tijdens de laatste vijf, zes jaar het geval was zal het tekort aan volwassenen weldra zo groot zijn dat de aanvulling door het aantrekken van werkkrachten buiten het traditionele milieu, niet meer zal kunnen volstaan om het tekort te dekken.

3) Gezien de omstandigheden waarin het Belgische visserijbedrijf moet werken zo zijn dat de beroepskennis van de bemanningen, maar vooral van de schippers, op een hoog niveau moet liggen om het bedrijf toe te laten te overleven, moet een voldoende aantal jonge vissers, die in het bedrijf zijn opgegroeid, aanwezig zijn om een rationele selectie van de meest intelligente elementen mogelijk te maken.

De conclusie uit dit alles is dat nieuwe maatregelen moeten gekozen worden om te komen tot verhoogde recrutering uit het traditionele milieu.

In zoverre tot nu toe kan nagegaan worden schijnen twee doeleinden te moeten nagestreefd worden : ten eerste het bedrijf moet aantrekkelijk gemaakt worden, en ten tweede het traditionele milieu waaruit voor de recrutering kan geput worden, moet uitgebreid worden.

Het meer aantrekkelijk maken van de visserij is natuurlijk in hoofdzaak de taak van het redersbedrijf zelve.

Er kan hier gedacht worden aan een intensieve, maar eerlijke propaganda, aan het organiseren van een sociale dienst.

Wat meer bepaald deze laatste maatregel betreft, gaan de gedachten in de eerste plaats uit naar een speciaal pensioenstelsel dat niet alleen tot gevolg zou hebben dat het gewone pensioen, verkregen ingevolge de algemene wetgeving, verhoogd zou worden, maar ook dat de pensioengerechtigde leeftijd voor de vissers vervroegd zou worden.

Hoewel de stelling kan verdedigd worden dat bij de organisatie van een dergelijk pensioenstelsel de Overheid een voorname rol moet toegewezen worden in verband met het principe der sociale rechtvaardigheid, toch dient de voornaamste krachtinspanning uit te gaan van het bedrijf zelve waarvoor een dergelijk initiatief een aspect betekent in zijn strijd om het bestaan, aspect dat uiteindelijk kan vergeleken worden met bv. de modernisering der vloot, die ook mede tot doel heeft bij te dragen tot de oplossing van het bemanningsprobleem.

Vanzelfsprekend is de organisatie van een dergelijk systeem onmogelijk op het niveau van de individuele reder, of visser-eigenaar afzonderlijk, maar wanneer het gehele bedrijf voor de verwezenlijking van een dergelijk programma zou gaan samenwerken, wordt dit beslist wel mogelijk. Hier mag niet uit het oog verloren worden dat, met een totaal zakencijfer van zowat drie kwart milliard frank, het visserijbedrijf op gelijke voet komt te staan met menige belangrijke onderneming in de nijverheid, die ook meestal een privé regeling voor bijkomend pensioen voor hun werknemers op touw gezet hebben.

Een zeer belangrijke maatregel die de aantrekkelijkheid van het bedrijf zou kunnen verhogen schijnt te zijn, hoe paradoksaal dit ook moge klinken, de mogelijkheid het, op gelijk welk ogenblik van de loopbaan, te kunnen verlaten, met behoud van, of zelfs verbetering, van de sociale status.

Men heeft reeds doen opmerken, onder meer ook in Franse deskundige middens, dat het vissersberoep, met uitzondering van de kustvisserij, meer en meer een beroep wordt voor jonge mensen. Dat vele jongeren bereid zouden gevonden worden om een zeker aantal jaren ter visserij te varen, maar dat er zou moeten voor gezorgd worden dat ze daarna tot een rustiger bestaan kunnen overgaan in een aanverwante beroepsgroep, en zonder verlies van hun verworven standing.

Momenteel is het zo dat een niet te onderschatten uitwijkingmogelijkheid bestaat, voor de meest succesrijke vissers althans, in het redersbedrijf. Menig goede visser heeft, met de hulp van Overheidskrediet, een eigen schip kunnen bouwen en kon, indien de zaken meewilden, na vrij korte tijd aan wal blijven om enkel nog zijn bedrijf te leiden.

Normaal echter kijken de meeste uit naar een bezigheid in dienstverband, en hier bestaan praktisch weinig mogelijkheden. Men kan het niet als een oplossing beschouwen voor een ervaren schipper, met een inkomen van twee à driehonderd duizend frank per jaar, en gewoon aan het dragen van verantwoordelijkheid en het bevelen van ondergeschikten, om bij het verlaten van het vissersberoep tewerk gesteld te worden als vislosser of matroos bij het loodswezen.

Hier kan ongetwijfeld aan de Overheid een belangrijke rol toebedacht worden. Inderdaad, enerzijds heeft zij de theoretische opleiding in de visserijscholen en de daaraan verbonden diploma's met hun waarde in de sociaal-economische conjunctuur in handen, en anderzijds bieden haar diensten waar ervaren zeelieden welkom zijn, loodswezen, betonnings- en bebakeningsdiensten, sleepdiensten, pakketboten, zee-strijdkrachten een relatief zeer grote uitwijkingmogelijkheid voor de vissers. De aandacht moet gevestigd worden op het feit dat de verhouding tussen het aantal actieve vissers en de uitwijkingmogelijk-

heden in deze zeer aantrekkelijke verwante beroepsgroepen in België wel bijzonder gunstig ligt, zodat hier zeker een reeks mogelijkheden bestaat die niet mag verwaarloosd worden.

Deze uitwijkingsmogelijkheid bestaat dus inderdaad reeds nu, en wordt zeer veelvuldig gebruikt.

Er zijn echter twee nadelen aan verbonden :

1° Een belangrijke voorwaarde voor het meer aantrekkelijk maken van het visserijbedrijf is dat de uitwijkingsmogelijkheid naar de aanverwante beroepsgroep kan geschieden zonder verlies van de verworven standing. Zoals hierboven gezegd is het geen oplossing dat een ervaren schipper matroos kan worden.

Voor menige buitenstaander schijnt het normaal dat een schipper eerste klasse, na gedurende jaren het bevel te hebben gevoerd over een groot vissersvaartuig in de wateren rond Schotland, IJsland, Noorwegen, zijn zeevarende carrière zou kunnen eindigen (bv.) als loods bij het Staatsloodswezen.

Een nader onderzoek zou wel kunnen uitwijzen wat aanvaardbaar is en wat niet, maar uiteindelijk zouden dergelijke maatregelen er heel wat toe bijdragen om de standing van het vissersberoep, en de waarde van het diploma van schipper ter visserij, meer aanzien te geven bij de bevolking.

2° Voor de overgang naar staatsdienst wordt een maximum ouderdom van 55 jaar gesteld. Dit heeft tot gevolg dat vele vissers het zekere voor het onzekere verkiezen en liever, enkele jaren vóór ze de grensouderdom bereiken, trachten in staatsdienst te geraken, zelfs wanneer ze op dat ogenblik nog helemaal geen zin hebben de visserij te verlaten. Moest het mogelijk zijn hierin verandering te brengen, dan zou ook hi de bestaande uitwijkingsmogelijkheid meer positief werken ten voordeel van de aantrekkelijkheid van het visserijbedrijf.

Er kan verder nog gedacht worden aan een hele reeks andere mogelijkheden, die in de meeste gevallen grotendeels in het aktieveld van het bedrijf zelve liggen, maar in sommige gevallen toch ook de

de aandacht van de Overheid dienen gaande te houden.

Zo kunnen hier de gedachten uitgaan naar een tak van het bedrijf die momenteel precies op het punt schijnt te staan te verdwijnen, met name de kustvisserij.

De aandacht werd reeds vroeger in deze studie op de kustvisserij getrokken toen gesteld werd dat deze tak van bedrijf, met zijn minder harde werkvoorwaarden, zijn veel minder scherp gestelde vervreemding uit het normale gezinsleven en sociale omgeving, in feite een ideale kweekschool is voor de jongeren.

Ook voor de volwassen visser echter mist dit milieu heel wat van de nadelige aspecten van het vissersberoep zoals ze hierboven werden opgesomd.

Normaal zou moeten aanvaard worden dat, zelfs in een verder geëvolueerde samenleving, het beroep van kustvisser aan boord van moderne en goed ingerichte scheepjes voldoende aantrekkelijk moet zijn.

Er is slechts één punt waar deze opvatting mank gaat, en jammer genoeg is het een belangrijk punt : het inkomen van de kustvisser-niet-eigenaar is onvoldoende.

Konden we ertoe komen dit inkomen te brengen op een aanvaardbaar niveau, dan zou de aantrekkingskracht van het visserijbedrijf hierdoor zeker belangrijk toenemen, ook ten voordele van de andere takken van het bedrijf.

Een ander aspect dat zeker de aandacht van onze bedrijfsmiddens verdient is de evolutie in Nederland.

Hier stemt het opvallende succes van het maatschapscontract en de weekvisserij tot nadenken. Het maatschapscontract grijpt terug naar de aloude traditie en biedt de mens iets aan dat, conseqvent in overeenstemming met de aard van het bedrijf zelf, iets anders is dan de meer en meer veralgemeende dienstverhouding van arbeider tot werkgever.

De weekvisserij daarentegen, die in de regel de visser moet toelaten het weekeinde in het normale sociale milieu door te brengen, geeft hem het gevoel minder afgescheiden te zijn van dit milieu dan dit het geval is in de takken van het bedrijf waar langere rei-

zen gemaakt worden.

De resultaten schijnen inderdaad wel zeer merkwaardig te zijn. Enerzijds blijkt uit de rentabiliteitsstudies van het L.E.I. (Drs. Hildebrandt) dat de schepen die met maatschapscontract varen zonder twijfel en opvallend meer renderend zijn dan de andere, en dat het inkomen van deze bemanningen duidelijk merkbaar hoger ligt, en anderzijds zijn de meeste Nederlandse bedrijfsmensen, die hierover werden ondervraagd, wel degelijk de mening toegedaan dat het bemanningsprobleem zich niet, of alleszins in veel mindere mate, stelt voor de schepen die varen op maatschapscontract dan voor de andere.

Het zou wel interessant zijn op dit laatste nader in te gaan op basis van objectieve gegevens.

Behalve het meer aantrekkelijk maken van het beroep, werd hierboven aangehaald, als middel om de toevoer van jongeren tot het bedrijf te verbeteren : het uitbreiden van het traditionele milieu waaruit voor de recrutering kan geput worden.

Bij het beschouwen van Tabel IV (blz. 20) valt het volgende op :

- 1° Op de Oostkust (Heist-Zeebrugge) blijft de recrutering van jongeren op een min of meer aanvaardbaar niveau. Dit is ook, hoewel in mindere mate, het geval te Nieuwpoort.
- 2° De sterke achteruitgang in het bedrijf in zijn geheel wordt vooral veroorzaakt door de opvallende inzinking te Oostende, waar de daling een alarmerend uitzicht krijgt.
- 3° De recrutering in de oude vissersplaatsen, inzonderheid deze van de Westkust (Koksyde, Oostduinkerke, De Panne), de andere kustplaatsen en het poldergebied blijft belangrijk (zowat 20 % der gerecruteerde jongens), maar geeft de indruk te kunnen worden uitgebreid.

Hoewel een speciale inspanning door een intelligente propaganda bij de Oostendse bevolking het verder achteruitgaan van de recrutering in deze traditioneel zeevarende bevolking zou kunnen tegengaan, lijkt het toch problematisch of opnieuw een toevoer

van jonge vissers zou kunnen bereikt worden die enigszins te vergelijken zou zijn met deze van vroeger.

Een verhoging van de toevoer uit de groep hierboven beschreven onder 3e zou misschien echter wel voldoende groot kunnen zijn om het tekort in zekere mate aan te vullen.

Hiertoe zou echter in heel de kuststreek, maar vooral in de polderstreek, in grotere mate de zgn. "seamindedness" moeten aangekweekt worden.

De vraag kan gesteld worden of dit niet te bereiken zou zijn door alle dienstplichtigen uit deze streek, bv. uit alle steden en dorpen tot op 10 Km van de kust, in de mate van het mogelijke op te nemen in de Zeemacht. Het wil voorkomen dat een dergelijke maatregel ertoe kan bijdragen deze bevolking, die grotendeels een landbouwbevolking is, na een vijf à tiental jaar minder vreemd te doen staan tegenover de zee, de zeevaart en de zeevisserij, zodat ook meer jongeren op de gedachte zouden komen hun geluk in dit bedrijf te beproeven.

Er mag hierbij niet uit het oog verloren worden dat de landbouwbevolking, zelfs deze die op slechts enkele honderden meter van het strand wonen, absoluut vreemd staat tegenover de zeevaart, en anderzijds dat de jeugd die, om allerlei redenen, niet in de landbouw terechtkomt, een groot reservoir van werkkrachten vormt.

Deze idee belet trouwens niet dat het bedrijf zich ondertussen rechtstreeks, door propaganda, tot deze bevolking zou kunnen richten.

Men moet hierbij voor ogen houden dat een verdubbeling van de recrutering uit dit gedeelte der bevolking, wat per slot van rekening niet zo utopisch is als het op het eerste zicht wel klinkt, voldoende zou zijn om na enkele jaren de toevoer van jonge krachten naar het bedrijf terug in evenwicht te brengen.

Ongewijfeld kunnen nog een hele reeks andere maatregelen uitgedacht worden om op lange termijn bij te dragen tot de uitbreiding, of ten minste toch het behoud van het traditionele milieu waaruit jonge vissers gerecruteerd worden.

Als voorbeeld kan hier gewezen worden op een eventuele taak van de Overheden, die de urbanisatie en de ruimtelijke ordening in hun bevoegdheid hebben, om de traditionele zeevarende bevolking meer in contact te houden met haar eigen milieu.

Tenslotte nog een woord over het importeren van vreemde, ge-oefende werkkrachten :

De vraag kan met name gesteld worden of, indien het bedrijf toch in zekere mate verder beroep zou moeten doen op vreemde geoefende vissers, het zich ook niet zou moeten richten tot andere landen dan het tot nu toe gebruikelijk was.

Het wil inderdaad voorkomen dat het importeren van vissers uit meer noordelijk gelegen landen een grotere verrijking van onze eigen visserij zou kunnen teweeg brengen.

Er kan hier voornamelijk gedacht worden aan de evolutie die in het Brits bedrijf ontstond tengevolge van de inwijking van Scandinavische vissers.

Welke ook de resultaten mogen zijn van al deze en andere maatregelen, het lijkt niet onwaarschijnlijk dat het aanbod van werkkrachten in de visserij verder zal blijven krimpen, en dat uiteindelijk toch zal gekomen worden tot een toestand die in een vorig hoofdstuk gevisualiseerd werd, met name dat vóór het jaar 2.000 het aantal vissers zal gedaald zijn tot minder dan 1.000.

Indien dit juist mocht blijken te zijn, dan moet men onvermijdelijk komen tot het volgende besluit : indien de recrutering van vissers niet kan aangepast worden aan de behoefte van de vloot, dan moeten de behoeften van de vloot, dit wil zeggen de vloot zelve, aangepast worden aan de aanwervingsmogelijkheden. *houde rekening.*

Dit is misschien vrij harde logica, maar het blijft logica.

Laten we aanvangen met het minst harde aspect van de zaak, de bemanningsbehoefte per schip.

De bemanningsbehoefte per schip (met vergelijkbare tonnemaat) is praktisch niet gedaald, integenstelling met wat gebeurt in de nijverheid aan wal.

Tot voor kort werd te weinig aandacht geschonken aan de rationa-
lisering van de arbeidsuitrusting met het doel arbeid uit te sparen.

Overigens schijnt dit, voorlopig althans, niet te kunnen leiden tot een beperking van de arbeidsbehoefte per schip, aangezien het aantal manschappen vereist voor sommige bewerkingen, zoals het uitzoeken, gutten, wassen, ijzen en verstuwen van de vis, groter is dan dat nodig voor het voeren van het schip en het vissen zelf.

De ingeniositeit van onze bedrijfsmensen, het vakmanschap van onze werven en het opzoekingswerk van het Proefstation voor de Zeevisserij kunnen misschien gezamenlijk leiden tot het uitdenken en op punt stellen van een methode om uiteindelijk te komen tot een beperking van de bemanningsbehoefte per schip, zij het door één of meerdere bewerkingen van de visserij uit te schakelen, zij het door op alle bewerkingen zoveel tijd te besparen dat het geheel leidt tot het verminderen van het vereiste aantal manschappen, zij het door een heel nieuwe methode toe te passen.

Een ander middel ter beperking van de bemanningsbehoefte der vloot zou zijn een gestadige evolutie naar de bouw van kleinere schepen.

Momenteel, en dit sedert reeds een hele tijd, beleven we echter precies het omgekeerde, en het heeft er niet de schijn van dat er tekenen aanwezig zijn van een eventuele ommekeer in de tendenties.

Blijft dan over het harde aspect van de idee, met name de vermindering van de bemanningsbehoefte, door het inkrimpen der vloot of, zoals sommigen het noemen, door koude sanering.

Nu is het zo dat het aantal schepen de laatst twintig jaar bijna voortdurend afnam. Of dit echter totnogtoe een werkelijke afname der bemanningsbehoefte met zich bracht, kan betwijfeld worden.

Inderdaad, in algemene zin namen de tonnemaat en het vermogen van deze vloot eveneens bijna gestadig toe.

Normaal moet, van nu af, de vloot sterk in aantal gaan vermindern, zoals in één der vorige hoofdstukken beschreven, ingevolge de veroudering van een belangrijk gedeelte ervan.

Vraag is echter of het tempo van deze afname overeenstemt met de verwachte vermindering van het arbeidsaanbod.

Dit lijkt momenteel, en in de naastliggende toekomst, niet het geval te zijn tengevolge van het vrij grote animo voor nieuwbouw van de laatste jaren.

Tijdens de laatste vijf jaar werden inderdaad zowat twintig schepen per jaar op stapel gezet, bijna het dubbel van wat normaal nodig is om de vloot regelmatig te vernieuwen.

Weliswaar vielen ook zeer veel schepen weg, hoofdzakelijk wegens ouderdom. In feite lag het aantal schepen die uit de vloot verdwenen, zowat 30 % hoger dan het aantal der nieuwe.

In hoofdzaak verdwenen echter kleinere scheepjes (een 80 tal garnalen- en kustscheepjes), terwijl de nieuwe grotendeels behoorden tot de categorie der Kanaalschepen. Dientengevolge daalde de bemanningsbehoefte niet in verhouding.

Moest de nieuwbouw nog vijf jaar doorgaan zoals dit nu het geval is dan zou de bemanningsbehoefte op het einde dezer periode praktisch niet afgenomen zijn, wat het bedrijf natuurlijk voor een onmogelijke toestand zou plaatsen, althans indien we de vooruitzichten in verband met het verder afnemen van het arbeidsaanbod aanvaardden, zoals in een vorig hoofdstuk beschreven.

Hieruit moet geconcludeerd worden dat het zeer noodzakelijk wordt zich te beraden over het nieuwbouwbeleid dat in de toekomst moet gevoerd worden, en de middelen die daarvoor kunnen gebruikt worden.

Hoewel deze middelen misschien grotendeels in handen van de Overheid berusten is het toch in hoofdzaak de taak van het bedrijf zelve om het initiatief te nemen, en een basisplan te bedenken.

o

o

o

..//..

Een laatste opmerking weze de volgende :

Om een probleem op te lossen is het vooreerst nodig het grondig te kennen. Ieder kan op grond van zijn persoonlijke ervaring een diep inzicht krijgen in het probleem dat hem het meest aanbelangt. Op maatschappelijk vlak echter is een dieper inzicht alleen mogelijk door de statistiek.

Het lijkt dus geraden dat, na het biologisch-technisch aspect der visserij zelf, en het vraagstuk van de rentabiliteit der schepen, ook het probleem der bemanningen op wetenschappelijk statistische wijze zou benaderd worden om, zoals de steller van het Twaalfde Jaarverslag over de Zeevisserij, 1928, het zo overtuigend uitdrukte toen hij zich verheugde over het tot stand komen van een statistiek der Zeevisserij, "geleidelijk de eigenschappen aan te bieden, die de vrucht eener aanhoudende opmerkzaamheid zijn".

Oostende, augustus 1966

K. Michielsens.

1606
837
#69