

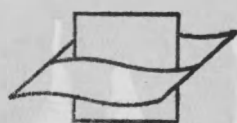
*Heel dankbaar
aan de Heer Michielsens*

Van Houcke

222496

H E T M O D E R N
B E L G I S C H
Z E E V I S S E R I J B E D R I J F .

=====



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

ARNOLD VANHOUCKE
HUIS NELE
OUDENBURG.

(Oostende)

Ze zijn een ruw, eenvoudige volk, maar in
PAASVERLOF 1953. leeft er iets van het mysterie
van de zee, dat het mysterie van de on-

winnigheid is !

INLEIDING.

Onze Zeevissers
varen geregeld uit, bij nacht en ontij,
om hun ruw en gevaarvol werk te doen.
Hun dagelijks bestaan is een gevecht met
de zee en met de wind, met de ongebonden
elementen.



Ze zijn een ruw, eenvoudig volk, maar in
hun ziel leeft er iets van het mysterie
van de zee, dat het mysterie van de on-
eindigheid is !

I N L E I D I N G .

Wanneer er in de internationale conferenties in het kader van Benelux, E.O.E.S. en andere besprekingen worden gevoerd over de economische problemen, gebeurt het eerder zelden dat aan de Belgische Zeevisserij voldoende aandacht wordt geschonken. Nochtans is dit bedrijf niet zo onbelangrijk. Natuurlijk kan het in getalsterkte vanwege de te werk gestelde personen niet opwegen tegen andere bedrijven in ons land, of tegen het zeevisserijbedrijf in andere landen, waar de visvangst meer een nationaal bedrijf is, zoals in Nederland, Denemarken...

Maar aan onze betrekkelijk korte kust heeft "de eerste bezigheid van de mens" een gans bedrijf in het leven geroepen, dat de natuurlijke voedselreserve, die in de Noordzee toch aanwezig is, trachten aan de man te brengen.

Dit werk is zeker niet volledig voor hetgeen de zeevisserij in het algemeen aangaat. Nochtans heb ik eerst enkele algemene begrippen betreffende de zeevisserij besproken, om dan in het tweede deel meer in detail de huidige internationale toestand te behandelen.

De geschiedenis van de zeevisserij is zeer uitgebreid. Zoals in iedere geschiedenis kunnen we ook daarin een evolutie zien die ons bracht tot de moderne visserij. Eric Darbel geeft in zijn werk "Les Pêches Maritimes" 4 fasen aan de visserij in Frankrijk. Deze vier fasen vinden we ook in de geschiedenis van ons bedrijf :

EERSTE DEEL.

XI^e - XV^e eeuw : Haringvisserij

XVI^e eeuw : Kolvaart : New-Foundland en de scote visserij.

XIX^e eeuw : Trawlvisserij : aanvoer van verse vis, mogelijk door snel vervoer en gebruik van ijs.

H E T M O D E R N V I S S E R I J -

Men neemt aan B E D R I J F. tijden in de visserij aanvangen vanaf het oogenblik dat de aanvoer van verse vis als de hoofdbedrijf-----de vloot kan beschouwd worden. Deze periode valt samen met de opkomst van nieuwe vangmethoden en het aanwenden van stoomkracht en ijs.

De geschiedenis van de zeevisserij is zeer uitgebreid. Zoals in iedere geschiedenis kunnen we ook daarin een evolutie zien die ons bracht tot de moderne visserij. Eric Dardel geeft in zijn werk "Les Pêches Maritimes" 4 fasen aan voor de zeevisserij in Frankrijk. Deze vier fasen vinden we ook in de geschiedenis van ons bedrijf :

XI^o - XV^o eeuw : Haringvisserij

XVI^o eeuw : Kolvaart : New-Foundland en de zoute visserij.

XIX^o eeuw : Trawlvisserij : aanvoer van verse vis, mogelijk door snel vervoer en gebruik van ijs.

XX^o eeuw : Wetenschappelijke visserij.

Men neemt aan dat de moderne tijden in de visserij aanvangen vanaf het ogenblik dat de aanvoer van verse vis als de hoofdbedrijvigheid van onze vloot kan beschouwd worden. Deze periode valt samen met de opkomst van nieuwe vangmethodes en het aanwenden van stoomkracht en ijs.

WISSERS - SCHIPPERS IN BELGIË.

EERSTE HOOFDSTUK.

(zee- en motorboten)

ONTWIKKELING VAN DE VLOOT EN HET REDERIJBEDRIJF.

Jaar	Overdekte vaartuigen	Open en halfgedekte boten	Totaal
1912	224	198	422
1913	224	198	422
1914	224	198	422
1915	224	198	422
1916	224	198	422
1917	224	198	422
1918	224	198	422
1919	224	198	422
1920	224	198	422
1921	224	198	422
1922	224	198	422
1923	224	198	422
1924	224	198	422
1925	224	198	422
1926	224	198	422
1927	224	198	422
1928	224	198	422
1929	224	198	422
1930	274	115	389
1931	300	130	430
1932	305	143	448
1933	320	132	452
1934	242	173	415
1935	241	187	428
1936	239	212	451
1937	266	209	475
1938	230	219	449

1. Terug naar de familiebedrijven.

Tijdens de XIX^o eeuw waren de grote vaartuigen meestal eigendom van grote maatschappijen. Het familiebedrijf was vooral verdrongen door de grote eisen die de zoutewisserij stelde.

Bij het opkomen van de verse visserij werden de vissers aangemoedigd om de sloepen die zij stuurden tot hun eigendom te maken.

Op het II^o Congres der Zee te Luik in 1939 werd een interessante statistiek uitgegeven die de ontwikkeling van de uitbatingswijze op een klare manier schetst.

REDERS - SCHIPPERS IN BELGIË.

(zeil- en motorboten)

Jaar	Overdekte vaartuigen		Open en halfgedekte boten :	
	schipper eigenaar	schipper geen eigen.	schipper eigenaar	schipper niet-eigenaar.
1912	224	198	156	20
1913	204	212	157	20
1919	117	125	220	55
1920	120	159	207	41
1921	129	180	214	43
1922	124	145	203	39
1923	148	152	196	35
1924	177	163	188	22
1925	184	152	142	48
1926	220	116	124	17
1927	217	116	144	16
1928	231	111	121	33
1929	239	106	117	5
1930	274	115	94	4
1931	300	130	50	6
1932	305	143	87	17
1933	320	132	51	7
1934	242	173	25	6
1935	241	187	39	4
1936	239	212	48	7
1937	266	209	36	4
1938	230	219	37	1

Na 1919 kwamen vele schepen geteisterd uit de oorlog. De kleine vaartuigen, welke aan de schipper behoorden, namen steeds toe in verhouding tot de sloepen die geen eigendom waren van de schipper. Deze toestand bleef voortduren, tot in 1933, waarna een plotse daling, door de crisis.

Het bevorderen van de familiebedrijven was gegrond, daar de schippers konden rekenen op steun van hoger :

1) Op 28 Juli 1922 werd door tussenkomst van de Heer Baels een wet gestemd, welke de beschadigde of verloren gegane zeilboten recht op schadevergoeding toekende.

2) De oprichting van Zeevisserij Kredietmaatschappijen was een tweede stap tot bevordering van het familiebedrijf.

De eerste maatschappij, gesticht in 1923, kwam tot einde 1928 tussen in de aanbouw, op Belgische Werven van 160 vissersvaartuigen en de tweede, opgericht in 1927, hielp mede tot het bouwen van 78 nieuwe schepen.

2. De opkomst van de motor.

Door de wetgeving op de oorlogsschade en de kredietmaatschappijen konden de familieuitbatingen hun verouderde en verloren gegane vaartuigen vervangen door motorboten. De werkelijke doorbraak van de motorboten dateert van 1923. Men had het reeds geprobeerd in 1907, maar bij het minste defect aan de motor, moest men de zeilen terug opzetten. In 1923 kon men reeds rekenen op enkele motoristen, die de opleidingscursus hadden gevolgd. Maar de motor was het niet alleen tegen het zeil, doch ook de stoomboten waren "verouderd". Van 1929 tot 1935 werd het aantal stoomvisboten van 50 op 14 teruggebracht.

OVERZICHT van de ONTWIKKELING van het BEDRIJF.

Soort Onderneming	1946		1947		1948		1950	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
Persoonlijke of familiale Feitelijke vennootschappen	318	77.94	326	79.10	326	80.98	317	82.99
P.V.B.A.	74	18.14	68	16.30	75	18.43	49	12.65
N.V.	6	1.47	5	1.23	5	1.23	5	1.31
V.Z.W.D.	8	1.96	11	2.60	11	2.70	10	2.62
	2	0.49	2	0.60	1	0.21	1	0.26
	<u>408</u>		<u>412</u>		<u>407</u>		<u>382</u>	
Aantal rederijen met :	1946		1947		1948		1950	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
één vaartuig	368	90.31	377	91.50	371	91.15	349	91.36
twee vaartuigen	29	7.01	23	5.58	24	5.90	21	5.50
drie vaartuigen	3	0.73	4	0.97	5	1.24	6	1.57
vier vaartuigen	5	1.22	4	0.97	3	0.75	3	0.78
vijf vaartuigen	6	-	1	0.24	1	0.24	-	-
zes vaartuigen	-	-	1	0.24	-	-	-	-
zeven vaartuigen	2	0.49	-	-	1	0.24	2	0.53
acht vaartuigen	-	-	-	-	-	-	-	-
negen vaartuigen	-	-	-	-	-	-	1	0.26
tien vaartuigen	1	0.24	1	0.24	1	0.24	-	-
dertien vaartuigen	-	-	1	0.24	1	0.24	-	-
	<u>408</u>		<u>412</u>		<u>407</u>		<u>382</u>	

Uit deze statistiek blijkt dat de familiale onderneming, (waarbij we ook de feitelijke vennootschap of vennootschap onder firma kunnen rangschikken) nog steeds het merendeel van onze vloot uitmaakt; terwijl de rederijen met meer vaartuigen in verhouding verminderen.

Nochtans is er een lichte vermindering bij de familiale rederijen. Deze is vooral te wijten aan de voortdurende stijging der kosten voor nieuwbouw, alsook aan de talrijke moeilijkheden voor individuele reders om de nodige kredieten te bekomen.

De Heer De Crop schreef in het speciaal nummer van "Les Beaux Arts" : Les Belges et la Mer (1948) : "Cette diminution des entreprises individuelles et familiales est regrettable. En effet, c'est surtout parmi elles que se perpétuent les vertus traditionnelles de tenacité et d'individualisme farouche, qui sont les secrets de la haute productivité de notre industrie de la pêche."

B. Indeling van de visservloot.

1) De Belgische vissersvloot wordt ingedeeld in drie kategoriën van elk twee klassen.

- Klasse III Eerste categorie : Kustvaartuigen.
- Klasse I : Garnaalscheepjes met motor tot 80 E.P.K.
 - Klasse II : Kustvissersvaartuigen met motor van 80 tot 119 E.P.K.
- Tweede categorie : Middenslagvaartuigen.
- Klasse III : Middenslagschepen : motor van 120 tot 239 E.P.K.
 - Klasse IV : Kleine diepzeetreilers : motor van 240 tot 349 E.P.K.

- Derde Kategorie : Diepzee-vloot

- Klasse V : Middenslagdiepzeetreibers : motor
van 350 à 500 E.P.K.

- Klasse VI : Grote diepzeetreibers : stoomschepen
van meer dan 439 E.P.K.

2) Het volgende schema geeft aan :

- a. welke visgronden deze vaartuigen bevissen
- b. welke vissoorten ze aanvoeren
- c. welke de duur is van de reis
- d. het aantal bemanningsleden

Klasse I : a. Vanaf het strand tot op 15 mijlen van de kust
b. Barnaal, sprot, ijle haring, pladijs, schar,
bot, tong, rog...
c. nooit meer dan 24 uur.
d. 3 à 5 man.

Klasse II : a. Vanaf het strand tot op 25 à 30 mijlen van de
kust.
b. Sprot, ijle haring, pladijs, schar, bot, tong,
rog, wijting, pieterman, enz...
c. Tot 24 uur.
d. 3 à 5 man.

Klasse III : a. Zuidelijk en centraal gedeelte van de Noord-
zee, Engels Kanaal en het Kanaal van Bristol.
b. Ijle en volle haring, pladijs, schar, tong,
rog, pieterman, kabeljauw, schelvis, wijting,
kreeftjes.
c. 4 tot 8 dagen
d. 4 à 7 man.

Klasse IV : a. Gans de Noordzee, Westen van Schotland, Zuid-
Oostelijk Ierland, Engels Kanaal en Kanaal
van Bristol.

b. Volle haring, makreel, kabeljauw, schelvis,
koolvis, wijting, tong, rog, kreeftjes.

c. 4 tot 8 dagen

d. 5 à 8 man.

Klasse V : a. Zelfde visgronden als klasse IV plus de
IJslandse wateren.

b. Ze voeren eveneens dezelfde vissoorten aan
plus leng , scharretong.

c. 12 tot 24 dagen.

d. 6 à 12 man.

Klasse VI : a. Gans de Noordzee, Ijlandse wateren, Beren-
eilanden, Groenland.

b. Zelfde soorten vis als Klasse V

c. 18 tot 28 dagen

d. Bemanning: 10 à 14 man.

3) Het aantal schepen per klasse.

Voor het tweede wereldoorlog was onze vloot tamelijk uitgebreid. Vooral de Kustvaartuigen waren zeer talrijk, hetgeen volledig overeenkomt met het besproken artikel : "Terug naar de familiebedrijven", want deze kustvaartuigen zijn vooral persoonlijke eigendom of het bezit van een familievennootschap.

Onze vissersvloot kwam vooral sterk gehavend uit de tweede wereldoorlog. In Mei 1940 verlieten de meeste vissersvaartuigen het land : de grootste en modernste weken uit naar Engeland, de kleinste naar Frankrijk, terwijl vele sloepen die in het land bleven, door oorlogsfeiten gekelderd, zwaar beschadigd of opgeëist werden.

Slechts een betrekkelijk klein deel van de schepen die voor de steeds naderende vijand vluchtten, hebben Engeland bereikt. De uitwijking naar en het opeenvolgend verleggen van de ene

1 vernietigd in Nederland

haven naar de andere, naar gelang de vijandelijke bezetting de Franse kust bedreigde, stelde de uitgeweken vloot aan talrijke zware en vernietigende bombardementen bloot. Vele vissersloepen werden aldus vernield en enkele eindigden na een bewogen reis in een Spaanse haven, waar ze geïnterneerd werden.

De hiernavolgende statistiek, opgemaakt in 1941 geeft een beeld van het aantal vaartuigen die op dit ogenblik uitgeweken, opgeëist of vernield waren :

Nieuwpoort : 10 vaartuigen in Franse Havens

9 vaartuigen in Engeland.

De Panne : 4 beschadigd

1 afgebroken

Oostende : 6 opgeëist te Oostende

14 opgeëist in Frankrijk

2 vaartuigen in Spanje

100 vaartuigen in Engeland

65 vermoedelijk in Engeland

30 totaal vernield in Frankrijk in 1940

Zeebrugge : 31 opgeëiste vaartuigen in Belgische havens

4 vernietigde in Belgische havens

7 beschadigde in Belgische havens

13 opgeëiste in Frankrijk

1 beschadigd vaartuig in Frankrijk

8 vernietigde vaartuigen in Frankrijk

1 in Nederland

1 in Spanje

10 zonder nieuws

Blankenberge : 4 in Engeland

1 vernietigd in Nederland

Zo zien we dat in 1941 in het totaal 320 schepen buiten dienst waren van de Belgische vloot. Na de oorlog keerden enkele schepen terug, maar er moesten vooral nieuwe vaartuigen worden gebouwd. Maar de na-oorlogse crisis liet zich vooral voelen in de kustvissersvloot. De klassen II en III bereikten het vooroorlogs peil. Klassen IV en V zijn in aantal toegenomen, terwijl bij de diepzeevloot de crisis begon in 1950 voor de stoomvaartuigen. Men had gedacht dat de motor-diepzeevissers volledig verdwenen waren, maar in 1951 kwamen weer 2 motorvaartuigen van klasse VI onze vloot aanvullen.

De volgende tabel geeft de evolutie van ieder soort vaartuigen weer voor, tijdens en na de oorlog.

Jaar	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	TOTAAL
1939	14	17	18	16	14	0	69
1940	13	15	13	15	14	0	60
1941	12	14	12	14	13	0	55
1942	11	13	11	13	12	0	50
1943	10	12	10	12	11	0	45
1944	9	11	9	11	10	0	40
1945	8	10	8	10	9	0	35
1946	7	9	7	9	8	0	31
1947	6	8	6	8	7	0	27
1948	5	7	5	7	6	0	25
1949	4	6	4	6	5	0	21
1950	3	5	3	5	4	0	17
1951	3	5	3	5	4	2	22
1952	3	5	3	5	4	2	22
1953	3	5	3	5	4	2	22
1954	3	5	3	5	4	2	22
1955	3	5	3	5	4	2	22
1956	3	5	3	5	4	2	22
1957	3	5	3	5	4	2	22
1958	3	5	3	5	4	2	22
1959	3	5	3	5	4	2	22
1960	3	5	3	5	4	2	22
1961	3	5	3	5	4	2	22
1962	3	5	3	5	4	2	22
1963	3	5	3	5	4	2	22
1964	3	5	3	5	4	2	22
1965	3	5	3	5	4	2	22
1966	3	5	3	5	4	2	22
1967	3	5	3	5	4	2	22
1968	3	5	3	5	4	2	22
1969	3	5	3	5	4	2	22
1970	3	5	3	5	4	2	22
1971	3	5	3	5	4	2	22
1972	3	5	3	5	4	2	22
1973	3	5	3	5	4	2	22
1974	3	5	3	5	4	2	22
1975	3	5	3	5	4	2	22
1976	3	5	3	5	4	2	22
1977	3	5	3	5	4	2	22
1978	3	5	3	5	4	2	22
1979	3	5	3	5	4	2	22
1980	3	5	3	5	4	2	22
1981	3	5	3	5	4	2	22
1982	3	5	3	5	4	2	22
1983	3	5	3	5	4	2	22
1984	3	5	3	5	4	2	22
1985	3	5	3	5	4	2	22
1986	3	5	3	5	4	2	22
1987	3	5	3	5	4	2	22
1988	3	5	3	5	4	2	22
1989	3	5	3	5	4	2	22
1990	3	5	3	5	4	2	22
1991	3	5	3	5	4	2	22
1992	3	5	3	5	4	2	22
1993	3	5	3	5	4	2	22
1994	3	5	3	5	4	2	22
1995	3	5	3	5	4	2	22
1996	3	5	3	5	4	2	22
1997	3	5	3	5	4	2	22
1998	3	5	3	5	4	2	22
1999	3	5	3	5	4	2	22
2000	3	5	3	5	4	2	22

EVOLUTIE VAN IEDER SOORT VAARTUIGEN.

Jaar	S C H E E P S K L A S S E N							TOTAAL
	I -80 motor	II 80/119 motor	III 120/239 motor	IV 240/349 motor	V 350/500 motor	VI +500 motor	+439 stoom	
1935	264	76	112	27	-	I	14	494
1936	285	78	114	37	I	I	17	533
1937	256	83	123	44	I	I	18	526
1938	236	85	123	43	2	5	16	510
1939	201	82	127	45	2	3	14	474
1940								
1941	212	5	-	-	-	-	-	217
1942	217	19	-	-	-	-	-	290
1943	271	40	12	-	-	-	-	323
1944	247	45	16	-	-	-	-	308
1945	269	61	58	10	-	-	-	399
1946	250	72	108	35	I	-	13	479
1947	226	78	112	43	7	-	18	484
1948	210	79	113	51	10	-	18	481
1949	187	81	115	51	8	-	19	461
1950	177	78	119	53	8	-	9	444
1951	164	72	122	50	10	2	7	427

In zeeveersters worden die jongens opgeleid tot stuurman.
2. Het Personeel.

Na 13 maand vaart als 2^e stuurman kan men het diploma van 1^o stuurman bekomen.
A. Bepaling van reder en visser.

In het staüt betreffende de sociale veiligheid van de zeevissers vinden we volgende juridische bepaling van visser en reder :

Artikel II :

Reder : Alle natuurlijke personen of rechtspersonen die een koopvaardijschip of een vissersvaartuig onder Belgische vlag uitrusten, onverschillig welke rechtstitel zij daarop hebben.

Visser : Alle personen - welke ook de bezoldiging en het bedrag van hun bezoldiging weze - die deel uitmaken van de bemanning van de Belgische vissersvaartuigen met zeilen of met mechanische stuwkracht daaronder begrepen de reders-stuurlieden, die hun eigen schip in bedrijf bezigen, hetzij alleen, hetzij met een bemanning wier leden al dan niet deelhebbend zijn.

B. Graden van beroepsbekwaamheid met de daartoe nodige theoretische en praktische vorming :

De laagste graad : leerling - stuurman, waardoor men als scheepsjongen of lichte matroos dienst kan doen.

- Diploma na 1 of 2 jaar visserijschool : na 1 jaar wanneer men de vierde graad heeft gevolgd.

na 2 jaar wanneer men de derde graad heeft gevolgd. (in rijke

- Eerst is men scheepsjongen om na een jaar reeds te werken als lichte matroos.

- Bedient de Radio, be-
luistert berichten van andere vissersvaartuigen

In avondcursussen worden die jongens opgeleid tot ^{schipper} stuurman
2° klas : men kan slechts dat examen meemaken na 6 jaar vaart.
Na 12 maand vaart als 2° stuurman kan men het diploma van 1°
stuurman bekomen.

N.B. Als 2° stuurman mag men een schip besturen binnen zekere
grenzen, na het 2° examen mag men alle visgronden bevaren.

Motoristen en machinisten dienen een examen af te leggen
voor de Jury der Zeevaartschool.

Van de motoristen op schepen tot 100 P.K. wordt vereist
dat ze 18 jaar zijn en reeds 2 jaar hebben gevaren.

Van de motoristen op schepen van 101 P.K. tot 500 P.K. wordt
vereist dat ze 18 jaar zijn en 3 jaar vakschool of atelier
hebben gevolgd.

Perceptsonderwijs op visserijgebied te Oostende :

Vrije Visseresschool : "Pastoor Pype"

Stedelijke Visseresschool

b) Koninklijk werk van den "Ibis"

Zeevaartschool van Oostende

Rijksmarineschool en visserijwachtdienst.

C. Taak van ieder lid der bemanning.

a) Stoomvaartuigen :

d) Kapt - De kapitein of schipper :-bereidt de uitrusting

De sch van het schip voor en controleert deze voor de

De beafvaart. -Geeft de koers aan

en scheepsjongen die allen help -Geeft de bevelen voor

het ophalen en neerhalen van de korre (in rijke

visgronden op de 2 uur ophalen en op andere

plaatsen om de 3 à 4 uur)

-Bedient de Radio, be-

luistert berichten van andere vissersvaartuigen

3. Loonsvoorwaarden sinds de bevrijding.

De en zendt eigen berichten uit naar andere vaartuigen en de rederij.

- Het machinepersoneel (machinisten) doen dienst in de machinekamer : ze onderhouden de machine en de elektrische batterijen.

De stokers houden de vuren aan en de trimmers zorgen voor de kolen.

- Het dekpersoneel : - Matrozen slaan de korre aan en herstellen de netten, touwwerk en de kabels : dit voor de vangst.

- Gedurende de vangst houdt dit personeel steeds wacht op het dek. Zij zetten de korre uit en halen ze ook in.

- De matrozen reinigen het vaartuig bij het terugkeren. Ze smelten de levers tot traan, dit bedrag voor de verkochte traan wordt verdeeld en is het traangeld.

- b) Op grote motorvaartuigen : zelfde werkverdeling.

In plaats van machinisten, stokers en trimmers zijn er een 1° een 2° en een hulpmotorist.

- c) Motorvaartuigen van 250 à 350 P.K. : één man voor dekpersoneel.

- d) Kust- en garnaalvaartuigen. :

De schipper is in de meeste gevallen reder-eigenaar.

De bemanning bestaat uit : schipper, motorist, matroos en scheepsjongen die allen helpen bij het vangen.

Opmerkingen :

Aan boord van sommige schepen komt de bemanning tussen in bepaalde Leden, 't is te zeggen, de reder verdeelt de

3. Loonsvoorwaarden sinds de bevrijding.

De loonsvoorwaarden sinds de bevrijding zijn als volgt :
(gegevens van de Zeevisserijdienst te Oostende) : 1948

- Motorvaartuigen : aandeel in de opbrengst.
- Stoomvaartuigen : vast loon + aandeel in de opbrengst.

Voordelen in natura :

- deelvis : op alle schepen wordt aan de bemanning een kleine hoeveelheid vis, voor eigen gebruik gegeven.
- kordeelgeld : is een overblijfsel van een oud gebruik : de kleine visjes worden geschonken aan de bemanning. Op de grote schepen is dit vervangen door een klein percent op de besomming.
- traangelde : de opbrengst van de traan uit vislevers bereid is voor de bemanning. Op sommige vaartuigen waar de reders een instelling voor het koken van traan hebben aangebracht, wordt een gedeelte van het traangelde afgehouden voor de reder.
- kosteloze voeding : voor de schepen die op Ijsland varen.

Sociale voordelen :

- vaste : 200 fr. per betaalde wettelijke feestdag, betaald verlof.
compensatievergoeding van 4 fr. per zeedag.
- toevallige : gezinsvergoedingen.
werklozensteun (meest in de klassen I & II)

Opmerkingen :

Aan boord van sommige schepen komt de bemanning tussen in bepaalde kosten, 't is te zeggen, de reder verdeelt de

Matroos : 0.55 % + 2.500 ₣ per maand

bruto-opbrengst, na vooraf zekere kosten, vermeld in de monsterrol, afgehouden te hebben. Deze kosten zijn zeer uiteenlopend en worden, vooral in de kustvisserij, bepaald volgens sommige omstandigheden aan boord (verouderd vaartuig, motor, kosten voor bereiden van garnaal, enz.) We geven hier een niet volledige reeks van verschillende kosten die aldus in aanmerking komen : Huur radio, gonio-en dieptemeter; dok-en slukrechten, gasoil; smeerolie, kolen, zout, ijs, vet, mijarechten, visafslag, bennen, lossen, losmachine, voorafname van bepaalde % op de bruto-opbrengst, enz.

Sommige voorafname van kosten wordt aldus gerechtvaardigd : radio, gonio, dieptemeter; deze toestellen dienen om de opbrengst te verhogen, wanneer de reder zich dergelijke kosten oplegt, heeft de bemanning hierdoor eveneens voordeel. Voor het lossen: het lossen van de vangst is eigenlijk het werk van de bemanning, wordt dit werk niet door hen gedaan, dan is het logisch dat ze de kosten helpen dragen.

In geval een lid van de bemanning niet medevaart, wordt zijn aandeel verdeeld onder de andere leden der bemanning, omdat het overblijvende personeel in werkelijkheid hierdoor meer bezigheid heeft aan boord.

KLASSE : Stoomvaartuigen

Oostende : II vaartuigen, geen enkele afhouding.

- kapitein : 5.40 % + 3.500 ₣ per maand
- Stuurman : 2.40 % + 3.500 ₣ per maand
- I^o machinist : 3.36 % + 3.400 ₣ per maand
- 2^o machinist : 1.20 % + 3.000 ₣ per maand
- Bootsman : 0.94 % + 3.000 ₣ per maand
- Marconist : 0.35 % + 2.000 ₣ per maand
- I^o Stoker : 0.75 % + 2.985 ₣ Per maand
- Smeerder, : 0.70 % + 2.625 ₣ per maand

Matroos : 0.66 % + 2.500 R per maand
 Lok : 0.67 % + 2.500 R per maand
 2° Stoker : 0.68 % + 2.533 R per maand
 Trimmer : 0.60 % + 2.500 R per maand
 Lichtmatroos : 0.44 % + 2.000 R per maand
 Jongen : 0.22 % + 1.500 R per maand

De last der lonen bedroeg tegenover de bruto-opbrengst :

	<u>Costende</u>	<u>Zeebrugge</u>	<u>Nieuwpoort</u>	<u>Blankenberge</u>
Klasse 1	44.6%	39.8 %	43.3 %	45.1 %
Klasse 2	36.0%	35.7 %	33.7 %	32.4 %
Klasse 3	28.2 %	30.6 %	29.1 %	
Klasse 4	26.2 %	28.8 %	27.0 %	
Klasse 6	27.0 %			
			Aantal vaartuigen die geen afhouding doen.	
			Schipper	
			Stuurman	
			1° Motorist	
			2° Motorist	
			Stuurder	
			Matroos	
			Lok	
			Lichtmatroos	
			Scheepsjongen	

Deel 10 van de bruto-opbrengst van 1

Aantal vaartuigen die geen afhouding doen.

TABEL MET DE VERSCHILLENDE LOONVOORWAARDEN IN DE ZEEVISSERIJ PER
 KLASSE EN PER HAVEN (opgevat volgens gegevens van de zee-
 vissersdienst te OOSTENDE).

H A V E N	Aantal vaartuigen.	Aantal verschil- lende betalings- wijzen.	Aantal verschillen- de wijzen van af- houdingen.	Aantal vaartuigen die geen afhou- ding doen.	Gemiddeld aandeel in de netto-opbrengst van :									
					Schipper	Stuurman	1° Motorist	2° Motorist	Smeerder	Matroos	Kok	Lichtmatroos	Scheepsjongen	
<u>Klasse I</u> Oostende Zeebrugge Nieuwpoort Blanckenberge	58	54	22	2	20	--	18	--	--	18	--	--	8	13
	61	57	3	7	14	--	11	--	--	11	--	--	11	5
	41	41	14	-	18	--	15	--	--	14	--	--	11	5
4	4	4	4	-	22	--	22	--	--	15	--	--	--	--
<u>Klasse II</u> Oostende Zeebrugge Nieuwpoort Blanckenberge	18	18	10	5	12	--	11	--	--	10	--	4	3	
	38	37	8	3	11	--	9	--	--	8	--	6	3	
	19	16	5	6	19	--	8	--	--	8	--	8	2	
3	3	1	3	3	10	--	8	--	--	8	--	--	--	
<u>Klasse III</u> Oostende Zeebrugge Nieuwpoort	69	64	22	18	7	5	6	--	--	5	--	2	1	
	33	33	9	8	9	5	7	--	--	6	--	5	2	
	7	7	7	1	9	--	7	--	--	6	--	--	2	
<u>Klasse IV</u> Oostende Zeebrugge	39	37	22	5	6	4	4	3	3	3	2	2	1	
	3	1	1	3	7	4	6	--	--	5	--	--	1	

2. Men zins vernieuwde sloepen-vloot.

DERDE HOOFDSTUK.

Gedurende de oorlog was deze vloot volledig voor de visserij verloren en enkele schepen weken uit naar niet-

ONZE VLOOT TEGENOVER DIE VAN DE ANDERE LANDEN.

I. Heropbouw van onze vloot na de oorlog.

A. Vernieuwing van de kleine schepen.

Zoals hoger aangehaald was de toestand niet zeer rooskleurig voor onze visserij in het begin van de tweede wereldoorlog. Einde 1940, wanneer het onze vissers toegelaten was de zeevisserij te hernemen, waren alle uitgeweken vaartuigen nog afwezig, zodat weinig vaartuigen en ook weinig personeel op dit ogenblik beschikbaar was.

Gezien de ontoereikendheid van de levensmiddelen, was er een dringende vraag naar visserijproducten en daar dit voedsel in het begin niet gerantsoeneerd was werd de vis dan ook aan elke prijs verkocht en boekten de vissers, zelfs met een geringe vangst, kolossale winsten. Voor het kilogram garnaal werd in de vismijn 35 fr. en voor de pladijs tot 64 fr. geboden. Het gebeurde dat een dagvangst van een vaartuig bij een geslaagde vangst meer dan 100.000 fr. opbracht !

Zo komt het dat men geen behoefte meer had aan de opgeëiste oude sloepen. De vissers lieten nieuwe, moderne vaartuigen bouwen. Maar aan de kleine vaartuigen had men ook niets, deze werden vervangen door grotere... een verschuiving naar hogere scheepsklassen doet zich voor.

B. Een gans vernieuwde diepzee-vloot.

Gedurende de oorlog was deze vloot volledig voor de visserij verloren : enkele schepen weken uit naar niet-bedreigde landen, andere werden vernield en nog andere werden zo omgebouwd dat het oorlogsschepen waren geworden in plaats van visserssloepen.

Zo moest dan deze vloot volledig vernieuwd worden. Zoals we kunnen zien op de tabel blz 14 gebeurde de vernieuwing en heropbouw zeer geleidelijk.

3. Er waren twee compagnies of rederijen die voor de heropbouw zorgden. Maar de politiek van deze rederijen was wjl totaal verschillend.

De Oostendse rederij wilde "steeds maar schepen" bouwen, vooral in na-oorlogse periode als de vissers, ^{kwam} nog konden leven van de zeer goede vangsten van gedurende de oorlog. De andere rederij daarentegen was veel meer bescheiden in haar streven naar heropbouw en begon eerst de oude schepen op te monteren en modern in te richten. Het gevolg was, dat de Oostendse rederij failliet ging terwijl de andere een groot aandeel had in de modernisering en vernieuwing van onze diepzee-vloot.

Voor deze twee categorieën vissersvaartuigen was het vooral het privaat initiatief dat de vernieuwing bewerkte, terwijl voor de Middenslagvloot de rol van de staat overwegend en beslissend was.

C. De Middenslagvloot vernieuwd door tussenkomst van de Staat.

1) De wet op de oorlogsschade.

Deze was voor de zeevisserij, niet van toepassing zoals voor de woningen in ons land of zoals voor de vissersvaartuigen in de andere landen.

Immers er is een speciale organisatie die de belangen van de vissers behartigt namelijk de V.O.Z.O.R. (Vereniging voor onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico).

Deze vereniging is op het eerste gezicht een oneerlijkheid tegenover de vissers, daar ze zelf moeten storten, terwijl de anderen uitbetaald worden zonder voorafgaande betaling. Maar van de andere kant is de VOZOR een weldaad, want de vissers en reders werden na de oorlog aanstonds uitbetaald, terwijl de andere mensen nog steeds wachten op de uitbetaling van de oorlogsschade...

Doch niettegenstaande de gunstige voorwaarden waren er ook moeilijkheden in de VOZOR. Een hoge achterstallige premie moet ingevolge de besluitwet van 27.2.47 aan de VOZOR uitbetaald worden. De reders welke vergoedingen moeten ontvangen voor geteisterde vaartuigen, bekomen slechts de vooroorlogse waarde van hun vaartuig vermenigvuldigd met 3, verminderd met de afschrijvingswaarde. In werkelijkheid bedragen de kosten veel meer dan 3 maal het vooroorlogse bedrag. Hieruit volgt dat de familiebedrijven belemmerd werden voor de herbouw van de geteisterde vaartuigen. Ze moesten kapitaal kunnen lenen en hierin heeft de staat medegeholpen.

Meestal geeft de leeftijd van de vloot de toestand aan van deugdelijkheid van de schepen.

In België vinden we een leeftijdsgeïndex van 16 jaar en 10 maand voor de huidige vloot.

2) Krediet voor Scheepsbouw.

Volgens een wet van 23 Augustus 1948 kunnen de reders kredieten krijgen aan zeer voordelige voorwaarden.

De Staat levert kredieten tot 70 % van het kapitaal.

De teruggave geschiedt onder zeer voordelige voorwaarden voor de reders-vissers. Ze moet en enkel een zeer lage intrest terugbetalen, waarin de Staat nog voor een deel in tussen komt.

Zo een lening kan men aangaan tegen 6,5 %, waarvan de Staat zelf 3,5 % uitbetaalt.

De reders van middenslagvloot zijn vooral geholpen door deze wet. Hetgeen ze kregen van de VOZOR was niet voldoende om nieuwe sloepen te bouwen, maar met deze kredietverlening werd het hen wel mogelijk de oude vaartuigen te moderniseren en met nieuwe de vloot weer op het vooroorlogse peil te brengen.

II. Onze Vloot is een van de modernste van West-Europa.

Na deze beschouwingen over ~~het~~ vernieuwing van onze vloot, is het wel duidelijk dat het een jonge en zeer moderne vloot is.

A. De leeftijdsopbouw van de vloot.

Wanneer we willen nagaan of onze vaartuigen kunnen concurreren tegen andere landen vooral tegen de Nederlandse moeten we onze vaartuigen vergelijken met dezelfde soort schepen in de andere landen.

Hier in België vinden we uitsluitend Trawlers, hetgeen in Nederland overeen komt met trawlers, kotters en kustvaarders.

Meestal geeft de leeftijd van de vloot de toestand aan van deugdelijkheid van de schepen.

In België vinden we een leeftijds-gemiddelde van 16 jaar en 10 maand voor de huidige vloot.

Leeftijdsoopbouw van de machines (1952)

Volgende tabel geeft meer bijzonderheden aan :

Leeftijdsoopbouw voor de rompen : (1952)

Van 1 - 5 jaar :	7,4 %	
5 - 10 jaar :	22,43 %) vooral grote klasse
11 - 15 jaar :	15,51 %	
16 - 20 jaar :	14,80 %	
21 - 25 jaar :	13,91 %) vooral klasse III
26 - 30 jaar :	12,65 %	
31 - 35 jaar :	2,63 %	
36 - 40 jaar :	0,75 %	
41 - 44 jaar :	0,72 %	

Zo komt het dat onze vloot, na de Duitse, de jongste en bijgevolg ook de modernste van West-Europa is. Nederland komt, voor de zelfde categorie schepen, aan een veel hoger leeftijdsgrens. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat de oude vaartuigen absoluut niet zo renderend zijn als de jonge, maar de leeftijd is toch een aanwijzing en een maatstaf.

B. De inrichting van de schepen.

Aangezien de schepen in België tamelijk jong zijn, mogen we ook veronderstellen dat ze zeer modern zijn ingericht. Inderdaad, Nederland kan zeker niet concurreren tegen ons voor hetgeen de modernisering van de zeevissersvloot aangaat.

Volgende tabel toont ons duidelijk aan dat ook de inrichting zeer goed verzorgd is :

Leeftijdsbouw van de machines (1952)

1 tot 5 jaar	: 16,54 %
6 - 10 jaar	: 25,67 %
11 - 15 jaar	: 17,03 %
16 - 20 jaar	: 20,86 %
21 - 25 jaar	: 17,74 %
26 - 29 jaar	: 2,16 %

De meeste Belgische vaartuigen beschikken over een Dieselmotor terwijl in de Nederlandse boten men nog het oude type van motoren terugvindt.

Ook de uitrusting is tot in de puntjes verzorgd.

"We moeten grote afstanden over zee afleggen. Nochtans werd deze afstand overbrugd door het bouwen van snelle vaartuigen die over de best uitgeruste koelruimten beschikken om de vis zo vers en zo vlug mogelijk van de vanggronden naar de vismijnen te brengen.

Deze vaartuigen zijn uitgerust met de modernste toestellen die een behouden vaart en een flinke vangst moeten verzekeren : scheepsradio en telefonie, dieptemeters en richtingszoekers, en zelfs met radar".

(Dhr J. Klausling)

INLEIDING.

Het is een verschijnsel van onze tijd dat men steeds de grenzen verder wil plaatsen. Vooral in Europa is deze TWEEDE DEEL terk, omdat men het voorbeeld heeft van de twee grootmachten waartussen de Europese Staten geprangd zitten. In het Westen hebben we de Verenigde Staten van Amerika en in het Oosten de U.S.S.R. Het is nodig dat West-Europa zich organiseert tot een groot geheel - zowel militair, HET BELGISCH ZEEVISSERIJ- tegen die twee machten. Immers wanneer wij in België, op het zuiver nationaal BEDRIJF IN DE binnen afzienbare tijd helemaal opgesloopt worden door de EUROPESE ECONOMISCHE (UNIES . bevolkingscijfer en door modernste werktuigen).

Na de tweede wereldoorlog is men begonnen aan de voorbereidingen tot oprichting van de Economische Unie, die dezelfde landen omvat als het vroegere Bourgondisch. In België is het de industrie die overweegt, terwijl Nederland groter mogelijkheden heeft op gebied van landbouw. Nochtans wanneer er sprake is van zeevisserij, is het alsof men deze nijverheid in België weinig kent. Door de druk van onze verenigde reders, de Nationale Federatie het V.B.S., werden toch enkele belangrijke besprekingen gewijd en overeenkomsten getekend in verband met Benelux. Aanvankelijk scheen het alsof onze zeevisserij tot ondergang was gedoemd, vooral door het protocol van Oostende 1950, maar nadien kwam er een andere overeenkomst die de

INLEIDING.

Het is een verschijnsel van onze tijd dat men steeds de grenzen verder wil plaatsen. Vooral in Europa is deze tendenz zeer sterk, omdat men het voorbeeld heeft van de twee grootmachten waartussen de Europese Staten geprangd zitten. In het Westen hebben we de Verenigde Staten van Amerika en in het Oosten de U.S.S.R. Het is nodig dat West-Europa zich organiseert tot een groot geheel - zowel militair, economisch als sociaal - wil het kunnen opwegen tegen die twee machten. Immers wanneer wij in België, op het zuiver nationaal plan zouden blijven, dan zouden we binnen afzienbare tijd helemaal opgeslorpt worden door de groepen landen met een veel groter werkkraft (door hoog bevolkingscijfer en door modernste werktuigen).

Na de tweede wereldoorlog is men begonnen aan de voorbereidingen tot oprichting van de Economische Unie, die dezelfde landen omvat als het vroegere Bourgondië. In België is het de industrie die overweegt, terwijl Nederland groter mogelijkheden heeft op gebied van landbouw. Nochtans wanneer er sprake is van zeevisserij, is het alsof men deze nijverheid in België weinig kent. Door de druk van onze verenigde reders, de Nationale Federatie het V.B.Z., werden toch enkele belangrijke besprekingen gewijd en overeenkomsten getekend in verband met Benelux. Aanvankelijk scheen het alsof onze zeevisserij tot ondergang was gedoemd, vooral door het protocol van Oostende 1950, maar nadien kwam er een andere overeenkomst die de

toestand enigszins milderde. Alhoewel de vooruitzichten voor onze vissers-reders niet rooskleurig zijn, mag men ook niet beweren dat de toestand zo hopeloos is, dat men boven ieder artikel over de zeevisserij, in verband met Benelux, een doodshoofd moet plaatsen, zoals een van de kustweekbladen de gewoonte heeft. na het Voor-Unie-accoord.

Na de oorlog was er in Europa een gebrek aan voedsel. De Belgische vloet, dank zij de vlugge aangroei, en uitbreiding, kon aan deze vraag voldoen. Frankrijk, Italië, Zwitserland, Engeland en Duitsland werden door onze vloet voorzien van vis en haring. De hoogzeevloet breidde zich uit om aan deze "onnatuurlijke" vraag te voldoen. Maar in de toekomst zou men voor de soorten vis, die door deze vaartuigen werden aangevoerd, ontegensprekelijk een kleiner afzetgebied hebben, want de andere landen hadden intussen ook hun vloet heropgebouwd. De gevolgen van de mededinging op de buitenlandse markt waren rampzalig. Frankrijk had onze vis niet meer nodig. De Noorderlanden brachten dezelfde vis op de buitenlandse markt als de Belgische vissers, maar aan prijzen die veel lager waren dan de onze.

De invoer was juist na de oorlog het grootst voor vissoorten die de Belgische vloet zelf niet aanvoerde. Maar de sociale lasten en lonen stegen en wegens de overbevissing moesten onze vissers verder afgelegen gronden gaan zoeken. De Belgische vis werd niet meer zo algemeen aangekocht door het buitenland, maar de invoer bleef steeds naar stijgen in hoeveelheid, daar de andere naties en vooral de Noorderlanden, ons vis bezorgden die veel goed-

EERSTE HOOFDSTUK.

I. DE ZEEVISSERIJ EN BENELUX.

Artikel I : In- en uitvoer tijdens het Voor-Unie-accord.

Na de oorlog was er in Europa een gebrek aan voedsel. De Belgische vloot, dank zij de vlugge aangroei, en uitbreiding, kon aan deze vraag voldoen. Frankrijk, Italië, Zwitserland, Engeland en Duitsland werden door onze vloot voorzien van vis en haring. De hoogzeevloot breidde zich uit om aan deze "onnatuurlijke" vraag te voldoen. Maar in de toekomst zou men voor de soorten vis, die door deze vaartuigen werden aangevoerd, ontegensprekelijk een kleiner afzetgebied hebben, want de andere landen hadden intussen ook hun vloot heropgebouwd. De gevolgen van de mededinging op de buitenlandse markt waren rampzalig. Frankrijk had onze vis niet meer nodig. De Noorderlanden brachten dezelfde vis op de buitenlandse markt als de Belgische vissers, maar aan prijzen die veel lager waren dan de onze.

De invoer was juist na de oorlog het grootst voor vissoorten die de Belgische vloot zelf niet aanvoerde. Maar de sociale lasten en lonen stegen en wegens de overbevissing moesten onze vissers verder afgelegen gronden gaan zoeken. De Belgische vis werd niet meer zo algemeen aangekocht door het buitenland, maar de invoer bleef steeds maar stijgen in hoeveelheid, daar de andere naties en vooral de Noorderlanden, ons vis bezorgden die veel goed-

De invoer van vis beneden 40 gr. werd niet meer toegelaten. koper was dan deze door de Belgische sloepen aangevoerd. De toestand was zeer ernstig...

I. INVOER.

Na de jaren van overvloed (1943-1947) kwam er een crisis over onze vloot en over gans de visserij. De crisis was meer een zuivering, dan wel een noodtoestand. De vloot in het algemeen kan deze toestand gemakkelijk dragen. Doch een groot aantal marginale economisch zwakke en slecht beheerde bedrijven gingen teniet. Dit maakte natuurlijk veel indruk en had tenslotte een zeer goed gevolg, zonder hetwelk de zeevisserij de strijd in de toekomst niet had kunnen blijven voeren : de regeling van de invoer.

In April 1948 kwam de reactie van de reders : Het Verbond der Belgische Zeevisserij (V.B.Z.) werd opgericht, waar alle reders, ééndrachtig verenigd, de strijd aanbonden tegen de invoer en tegen de ondergang van het zeevisserijbedrijf in het algemeen.

De verdienste van de V.B.Z. was toen de regering te hebben verplicht aandacht te schenken aan dit kleine, maar zeer typische bedrijf van West-Vlaanderen.

Na een lock-out van zes weken, werd een oplossing gegeven aan het vraagstuk van de invoer, een tijdelijke oplossing, die toch de goede gevolgen had de invoercontingenten merkkelijk te verminderen. Hier volgen de voorlopige maatregelen door de regering in April 1948 getroffen :

- Zendingen vreemde vis in consignatie naar onze binnenlandse vismijnen werden voortaan verboden : alle ingevoerde vis moest aan vaste prijzen gekocht worden.

De verdienste van het landbouw ligt er dus in het aanbod juist te hebben aangepast aan de vraag.

- De invoer van vis beneden 40 cm. werd niet meer toegelaten.
- Er werd nog één grenspost opengelaten voor de invoer van vis (om de controle te vergemakkelijken)
- De regering zou zware sancties treffen tegenover diegenen die voorgaande schikkingen zouden overtreden.

Einde 1948 werd een invoercomiteit opgericht, samengesteld uit reders en invoerders, onder de leiding van een voorzitter, ambtenaars van het zeewezen en ambtenaars van de verschillende geïnteresseerde departementen, dat maandelijks op grond van aanvoer en marktbehoeften een kwantum voor invoer van vis voorstelde.

De gunstige gevolgen van deze maatregelen bleven niet uit : het invoercijfer van vis daalde jaarlijks :

- 1947 : 12 745 620 kgr.
- 1948 : 8 896 000 kgr.
- 1949 : 3 302 000 kgr.
- 1950 : 2 786 960 kgr.
- 1951 : 3 455 272 kgr.

Er dient rekening gehouden met de werkelijke behoeften van het land, de aangroei van onze aanvoer en het wegvallen der uitvoermogelijkheden

De gemiddelde prijs van de vis werd niet beïnvloed door deze daling. Voor de vermelde jaren bedroegen aanvoer, opbrengst en gemiddelde prijs van de aanvoer van bodemvis in onze vismijnen als volgt :

	<u>Aanvoer</u>	<u>Opbrengst</u>	<u>Gemiddelde prijs</u>
1948	36605000 kgr.	340293000 F	9,29 F per kgr.
1949	39689888 kgr.	373872934 F	9,42 F per kgr.
1950	37634335 kgr.	335049893 F	8,90 F per kgr.
1951	38289344 kgr.	386239203 F	10,09 F per kgr.

De verdienste van het invoercomité ligt er dus in het aanbod juist te hebben aangepast aan de vraag.

Bij de invoer dient er rekening gehouden met de zendingen vis van het buitenland, die hoofdzakelijk bestaan uit uitgezochte vis. De ingevoerde vis is meestal gekopt, in kisten verpakt, geijst en wordt franco thuisbesteld.

Om onze vis onder dezelfde voorwaarden te kunnen vergelijken met de ingevoerde vis moeten we boven de aankoop-prijs aan de kust volgende kosten bijrekenen :

3,30 fr per kgr. voor vaste kosten (voor lonen, sociale wetten, ijs, kosten, transport)

40 à 50 % op de aankopprijs percentsgewijze kosten, waarin begrepen zijn verlies van ontkoppen, forfaitaire aankooptaks aan de bron (6,75 %) en winst van de groothandel.

Daar de ingevoerde vis vooral bestaat uit kabeljauw geven we hieronder de schommelingen weer van de maandelijksse prijsgemiddelden van IJslandse en Noorzeekabeljauw.

	<u>IJslandse kabeljauw</u>	<u>Noorzeekabeljauw</u>
1948	van 2.26 tot 19.70	van 6.40 tot 18.70
1949	van 5.95 tot 19.15	van 8.22 tot 18.95
1950	van 4.40 tot 15.94	van 8.52 tot 21

Deze schommelingen in de naoorlogse jaren, maakten het redersbedrijf zeer onzeker.

De invoer van vis is op sommige ogenblikken, wanneer de eigen aanvoer niet voldoende is, niet alleen gewenst, maar zelfs noodzakelijk om het verbruik op peil te houden en de verkoopprijzen niet nutteloos op te drijven.

Wij voeren echter hoofdzakelijk vis in uit de landen die dezelfde visgronden bevissen als onze vaartuigen. Is onze aanvoer onvoldoende, dan is de vangst in die landen eveneens gering en invoer van vis bijna onmogelijk. Maken

onze vaartuigen goede vangsten, dan mag men een stijging van de invoer verwachten, die samen met de overproductie aan de kust, de prijzen nog meer drukt.

II. UITVOER.

De uitvoer en invoer van vis is merkkelijk gedaald in de laatste jaren. Immers in 1947 werden 13.000 ton vis uitgevoerd en in 1950 bedroeg het kwantum uitgevoerde vis amper 3.028 ton om in 1951 weer te stijgen tot 3.396 ton.

De uitvoer van onze vis wordt vooral belemmerd door de hoge prijzen, de kostbare oeviezen en de lage aanbiedingen van andere visproducerende landen.

Zwitserland en Duitsland die onze fijne vis weten te waarderen schrikken af van de geweldige prijzen en bestellen liever bij landen die goedkoper prijsaanbiedingen doen.

Met Engeland en Frankrijk is de toestand iets beter. De visuitvoer naar Frankrijk wordt ernstig belemmerd door de taks van 30 à 33 % op de factuurwaarde van de fijne vissoorten en van 25 à 30 % op de andere vis.

De uitvoer naar Engeland is vrijwel onbeperkt. Deze gebeurt op 2 manieren : door rechtstreekse landingen van onze vaartuigen in Engelse havens en door commerciële zendingen. De rechtstreekse landingen kunnen in bepaalde gevallen onze markt ontlasten.

EVOLUTIE VAN AANVOER, UITVOER, INVOER EN VERBRUIK VAN VIS EN
HARING IN ONS LAND.

I. BODEMVIS	1938	1948	1949	1950	1951
Aanvoer : IJsland	4.725.975	8.095.645	9.757.109	9.822.005	12.745.007
Noordzee	24.416.078	29.994.051	29.932.779	27.812.330	25.544.337
Invoer :	6.592.900	8.896.000	3.302.000	2.786.960	3.455.272
Aanvoer + invoer	35.734.953	46.985.696	42.991.888	40.421.295	41.744.616
uitvoer	3.566.700	5.118.000	5.349.000	3.028.504	3.395.654
Theoretisch verbruik	<u>32.168.253</u>	<u>41.867.696</u>	<u>37.642.888</u>	<u>37.392.791</u>	<u>38.348.962</u>
II. HARING					
Aanvoer : volle)	5.883.382	14.500.951	9.227.221	7.865.487	6.496.223
ijle)		7.880.475	7.595.039	2.661.846	1.561.142
Invoer : verse	6.560.300	3.086.000	3.888.000	5.782.047	5.641.178
gezouten	18.073.400	10.045.000	8.851.000	11.436.355	13.657.347
gerookte	2.646.100	253.000	428.000	841.070	740.221
Aanvoer + invoer	33.163.182	35.362.426	30.402.260	28.486.805	28.096.111
Uitvoer : verse	1.631.900	1.259.000	4.991.000	1.062.820	1.471.678
Gezouten	396.300	1.182.000	541.000	296.388	325.356
Theoretisch verbruik	<u>31.134.982</u>	<u>32.911.426</u>	<u>24.870.260</u>	<u>27.124.597</u>	<u>26.299.077</u>

Artikel II : De eenmaking der Belgisch-Nederlandse markt.

1) Het Voor-Unie-accoord.

Het Voor-Unie-accoord bepaalt dat de wederzijse betrekkingen tussen de landen normaal moesten doorgaan en zelfs meer, dat er een verhoogde afname zou moeten zijn van de producten van de twee landen. Men wilde de markt uniform maken, zoals dit gebeurt in het land zelf, waar de voorkeur gegeven wordt aan eigen producten boven de buitenlandse.

Soms werden onregelmatigheden vastgesteld. Zo werden bijvoorbeeld in 1950 officieel Nederlandse herkomstbewijzen uitgegeven voor vis die kennelijk afkomstig was uit Zweden (kabeljauw uit de Oostzee welke korter is dan Noordzeekabeljauw en de vishandelaars kennen ook de Oostzeekabeljauw daar ze geelgevekt is. Deze kabeljauw wordt niet door Nederlandse vaartaigen gevangen).

Op de officiële Nederlandse Statistiek voor 1950, staat ons land op de achterlaatste plaats voor levering van vis en haring aan Nederland :

0 % voor haring

(in kilogrammen.)

4 % voor de totale Nederlandse invoer voor vis.

Voor invoer uit Nederland bekleeden wij op dezelfde statistiek volgende plaatsen :

	2.250.000	35
- verse haring	1 ^o plaats (47 % van de totale Nederlandse verse haringuitvoer)	21
1949	3.302.000	
- verse vis	2.750 : 3 ^o plaats (14 % van de totale Nederlandse verse visuitvoer)	45
1951	31455.272	
- gezouten haring	1 ^o plaats (34 % van de totale Nederlandse gezouten haringuitvoer)	

Deze toestand is geen rechtstreeks gevolg van het Voor-Unie-accoord maar wel van het bestaande handelsaccoord

tussen België en Nederland, dat bepaalt dat de Belgen zeer weinig vis zullen uitvoeren naar Nederland, maar van de andere kant dat de Belgen de goede afnemers zullen zijn van Nederlandse vis. Voor de overeenkomst van Ulvenhout (14 Februari 1952) konden wij praktisch geen vis uitvoeren naar Nederland omdat dit land zich hield aan de oorspronkelijke contingentering, niet geheel zonder reden, daar wij ook de invoer uit Nederland streng contingenteerden. Er bestond dus een toestand die te vergelijken was met een kristallisatie van de vooroorlogse toestand (vergelijk de cijfers van 1938 en 1948 in onderstaande tabellen).

Wanneer we echter de cijfers van het jaar 1952 bekijken, dan valt het dadelijk op dat de uitvoer van Belgische vis naar Nederland veel meer gestegen is dan de invoer van Nederlandse vis.

Volgende tabel, samengesteld uit officiële cijfers toont duidelijk aan dat België, ook inzake visserij, het Voor-Unie-accoord heeft geëerbiedigd:

Jaarlijkse Invoer en Uitvoer : België - Nederland.

(in kilogrammen.)

Bodemvis.

	<u>Totale invoer</u>	<u>Invoer uit Nederl.</u>	<u>% Nederland</u>
1938	6.593.000	2.250.000	35
1948	8.896.000	609.000	7
1949	3.302.000	697.000	21
1950	2.787.000	1.019.000	36
1951	3.455.272	1.670.915	45
1952	4.221.136	2.363.330	56
1950	11.436.359	11.789.551	98
1951	13.637.347	13.369.134	98
1952	12.088.804	11.688.421	97

	<u>Totale uitvoer</u>	<u>Uitvoer naar Nederl.</u>	<u>% naar Ned.</u>
191938	3.566.700	-	-
191948	5.118.000	-	-
191949	5.349.000	47.003.000	0,0
191950	3.028.504	16.831.750	0,0
191951	3.395.654	114.945.036	1 %
191952	4.517.353	1.193.005	23 %

De Verse Haring.

	<u>Totale invoer</u>	<u>Invoer uit Nederl.</u>	<u>% Nederl.</u>
1938	6.560.300	2.690.300	41
1948	3.086.000	876.000	28
1949	3.888.000	1.437.000	37
1950	5.782.047	2.919.253	50
1951	5.641.178	2.978.025	53
1952	4.939.375	2.580.716	52

	<u>Totale uitvoer</u>	<u>Uitvoer naar Ned.</u>	<u>% Nederl.</u>
1938	1.631.000	114.900	7
1948	1.259.000	200.000	15
1949	4.991.000	-	-
1950	1.065.820	-	-
1951	1.471.878	9.150	0
1952	2.340.837	969.130	41

Gezouten Haring.

	<u>Totale invoer</u>	<u>Invoer uit Nederl.</u>	<u>% Nederl.</u>
1938	18.073.400	16.350.700	90
1948	10.045.000	9.637.000	96
1949	8.851.000	8.544.000	96
1950	11.436.355	11.189.551	98
1951	13.637.347	13.369.134	98
1952	12.088.804	11.688.421	97

	<u>Totale uitvoer</u>	<u>Uitvoer naar Ned.</u>	<u>% Nederland</u>
1938	396.300	-	-
1948	I.I82.000	-	-
1949	541.000	47.000	8
1950	296.388	16.838	7
1951	325.356	114.587	35
1952	110.476	26.038	24

De verhoogde percenten bewijzen dat wij aan onze Benelux-verplichting voldaan hebben en dat Nederland zijn vooroorlogse plaats op onze invoermarkt niet alleen veroverd, maar zelfs overtroffen heeft.

x x

Na de voorbereidende werkzaamheden om de markten van België en Nederland gelijk te stellen werden er nog 2 protocollen ondertekend door de Nederlandse en Belgische autoriteiten, die als steunpilaren kunnen dienen voor hetgeen de zeevisserij aangaat in verband met Benelux.

De eerste overeenkomst is die van Oostende in Juli 1950 waar men denkkelijk te radicaal is geweest, want in Februari 1952 werd een nieuwe overeenkomst gesloten te Ulvenhout bij Breda, waar de toestand evenwel verlicht, maar nog niet van alle gevaar ontbloot werd.

België heeft een organisatie van de productie en afzet van het zeevisserijproducten aan het aanpassen.

Wordt voor de datum van 1 Januari overeenstemming bereikt in de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij betreft een verdere vrijgave van visserij-producten, dan zal hetzelfde accord ter betrachting aan de bevoegde ministers worden voorgelegd.

2) Het Protocol van Oostende - Juli 1950.

1. De tekst.

Na de Benelux-besprekingen welke op einde Juli 1950 op ministeriëel niveau te Oostende werden gehouden, werd een protocol opgesteld waarbij onze zeevisserij het volgende werd opgelegd:

- 1/ In beginsel zal worden overgegaan tot een vrijmaking van het vervoer van visserijproducten tussen de drie landen.
- 2/ De ogenblikkelijke vrijmaking wordt aanvaard van die visserijproducten waarover in de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij reeds overeenstemming bestaat.
- 3/ Het verschil in niveau van de exploitatiekosten, hoofdzakelijk veroorzaakt door verschil in lonen en sociale lasten, mag geen blijvend beletsel vormen voor het onder 1/ gestelde. Wanneer het verschil hierboven bedoeld een grotere omvang aanneemt, moet de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij daarin aanleiding vinden een onderzoek in te stellen naar de maatregelen welke de meer normale concurrentieverhoudingen kunnen teweegbrengen.
- 4/ Gedurende een termijn die loopt tot 1 Januari 1952, kan België zich door organisatie van de productie en afzet aan het Nederlandse peil aanpassen.
- 5/ Wordt vóór de datum van 1 Januari overeenstemming bereikt in de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij omtrent een verdere vrijgave van visserijproducten, dan zal bedoeld accoord ter bekrachtiging aan de bevoegde ministers worden voorgelegd.

6/ Opdracht zal worden gegeven aan de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij alle maatregelen te overwegen, welke kunnen leiden tot de coördinatie van de zeevisserijpolitiek in Benelux.

2. Bespreking van het Protocol.

Na de publicatie van de zes punten van deze overeenkomst is er een storm van verontwaardiging losgebroken bij de mensen in dienst van de zeevisserij en niet in het minst bij de reporters van de kustbladen.

De bespreking van het protocol slaat vooral terug op de punten 1 en 3 diant in feite teruggaan op hetzelfde : volledige openstelling van de grens.

Deze volledige vrijheid is een onhoudbare toestand voor de Belgische visserij, de vishandel en de visverwerkende nijverheid en wel om verscheidene redenen :

- De kostprijs van de Nederlandse vis is aanzienlijk lager dan die van de Belgische vis en het openzetten van de Nederlandse markt voor onze productie zou alleen een symbolisch gebaar zijn, want de bronprijs is in België reeds hoger dan in Nederland, en het vervoer is niet goedkoper dan in Nederland. Zelfs als onze productiemogelijkheden hoger waren dan de Nederlandse, dan zouden we nog niet kunnen concurreren omdat er een zeer grote ongelijkheid is in de exploitatie.
- De exploitatiekosten van de Belgische zeevisserij zijn veel hoger dan de Nederlandse. Het protocol van Oostende erkent het, maar het stelt voor deze te nivelleren. Dit kan onmogelijk op zulke korte termijn.
- Nederland produceert vis aan kosten welke lager zijn dan de Belgische uitbatinskosten (lonen, sociale lasten, visserijbenodigheden)

- Maar dan zijn er nog de onveranderlijke factoren :
Nederland is geographisch gunstiger gelegen tegenover de belangrijkste visgronden dan onze havens (zie kaartje achteraan). IJmuiden is 100 mijl minder afgelegen van sommige vangplaatsen in de Noordzee dan Oostende. Dit betekent voor onze vaartuigen een grotere reis : 200 mijlen heen en terug of 25 uren varen.
- Het Nederlandse visserijbedrijf is goed georganiseerd van reder tot verbruiker en is aaneengebonden door een stevige propaganda. Bovendien verbiedt de Nederlandse vestingswet aan onze nijverheden, bij Benelux-unie, zich in Nederland te vestigen en aldus van de talrijke Nederlandse voordelen te genieten. Het zal voor onze visnijverheid uiterst moeilijk zijn om met onze producten op de Nederlandse markt door te dringen.

In België kennen we noch organisatie noch vestigingswet. Het gevaar voor overrompeling vanuit Nederland is zoveel te groter, daar Nederland op gebied van zeevisserij eveneens met een overproductie geplaagd zit.

3. Toepassing van het Protocol van Oostende.

In het Jaarverslag over 1951 van de Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visserijnijverheid vinden we volgende gegevens :

"Nadat door de raad van Beheer op 8 Juni (1951) nogmaals een onderzoek gewijd werd aan het probleem van de toepassing van het protocol van Oostende, werd een uitvoerige nota gericht aan dhr Minister van Verkeerswezen met verzoek een afvaardiging van de Federatie, vertegenwoordigend de drie takken van de visserij, van de groothandel en van de viswerkende nijverheid, ten spoedigste te willen ontvangen, om aan elke bedrijfstaking toe te laten de redenen uiteen te zetten welke pleiten tegen onvoorwaardelijke en integrale

2) Regelingen gepubliceerd op Van Eracht op de Conferentie
toepassing van het protocol op 1 Januari 1952. Dit onder-
houd ging door op 3 Juli in het cabinet van dhr Minister.
Namens elke bedrijfstak werd een nota overhandigd, waarin
het standpunt tegenover het Benelux-verkeer in de visserij
was samengevat. Dhr Minister van Verkeerswezen toonde, zo-
als steeds, begrip en welwillendheid voor onze bezwaren en
op 16 Augustus werd ons schriftelijk bevestigd dat een regime
werd voorbereid waarbij de positie van de Belgische visserij
in Benelux-verband zou verzekerd blijven. Toen naar het
einde van het jaar bleek dat de Nederlandse Regering bleef
aansturen op integrale toepassing van het protocol kwamen
wij opnieuw tussenbeide bij dhr Minister van Verkeerswezen
en op 19 Januari - nadat de grens door Nederland was open-
gesteld- werd ons nogmaals schriftelijk bevestigd "dat de
regering aan de Nederlandse gezagsdragers liet weten dat
zij zich verzet tegen de onvoorwaardelijke vrijmaking van
het verkeer van vissrijproducten op 1 Januari 1952 en dat
ze bereid is gemeenschappelijk te laten onderzoeken welke
overgangsmaatregelen kunnen getroffen worden".

Met het oog op dit gemeenschappelijk onderzoek ver-
zoekt dhr Minister begin Februari om het advies der Federatie
over bepaalde punten welke eventueel zouden kunnen worden
opgeworpen op de ministeriële bespreking die op 14 Februari
moest doorgaan op het buitengoed Anneville te Ulvenhout bij
Breda. Onze raad van Beheer kwam onmiddellijk bijeen en
een uitvoerige en grondig gemotiveerde nota werd aan de
heer Minister overgemaakt".

3) Behoud van de eestingsentwerf van de invoer van garnaal
uiterlijk tot 1 Maart 1952.

Verzuiming van de eestingsentwerf, zowel voor gepelde
als voor ongepelde garnaal, zal worden in het oog gehouden.
Tevens zal er naar worden gestreefd het huidige beletsel

3) Regelingen gepubliceerd en van kracht na de Conferentie op het Buitengoed "Anneville" te Ulvenhout bij Breda op 14 Februari 1952.

1. Tekst.

Door op 3 Januari 1952 eenvoudige grens open te zetten, heeft de Nederlandse regering voldoende druk op onze regering weten uit te oefenen om te bekomen dat de kwestie zonder uitstel door de betrokken Ministers - de Belgische Minister van Verkeerswezen, dhr. P.W. Segers en de Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij, dhr. Mansholt - zou worden besproken.

Volgende regelingen werden op 14 Februari te Ulvenhout getroffen :

- 1/ Vrij op 1 Maart 1952 : gezouten, gedroogde en gerookte haring en sprot en alle andere gezouten, gedroogde en gerookte vis.
- 2/ Eveneens vrij op 1 Maart 1952 : verse haring en verse sprot, doch geen wederzijdse invoer van verse sprot tussen 1 October en 15 November.
- 3/ Eveneens vrij op 1 Maart 1952, doch ten titel van proefneming, de verse bodemvis boven de 40 cm., met dien verstande dat door de betrokken middens regelmatig controle zal worden uitgeoefend en dat zal worden ingegrepen indien er zich ongewone verschijnselen voordoen op het gebied van de prijzen en van de transacties (deze interventie zal echter nooit mogen gaan tot deliberalisering)
- 4/ Behoud van het invoerverbod voor verse bodemvis onder 40 cm. uiterlijk tot 1 Maart 1954.
- 5/ Behoud van de contingentering van de invoer van garnaal uiterlijk tot 1 Maart 1955.

Verruiming van de contingentering, zowel voor gepelde als voor ongepelde garnaal, zal worden in het oog gehouden. Tevens zal er naar worden gestreefd het huidig beletsel

- van deze soorten in België binnen te smokkelen, vooral daar van verdeling der Belgische invoervergunningen, waarbij de toekenning der vergunningen gedeeltelijk wordt gebonden aan de aankopen van ongepelde garnaal in de Belgische kustmijnen, te wijzigen.
- 6/ Openstellen van de grensstations Essen en Visé op 1 Maart 1952.
 - 7/ Ieder land verbindt zich geen vis van vreemde oorsprong weder uit te voeren naar een van de deelnemende landen.
 - 8/ De wederzijdse bestaande en eventueel te nemen maatregelen tegenover het nationaal bedrijf, onder meer met betrekking tot de aanvoer van gezouten haring en verse haring zullen worden geëerbiedigd.

2. Bespreking.

Laten we eerst opmerken dat de vis in 4 soorten wordt verdeeld.

- 1) gezouten engerookte vis
- 2) vis boven de 40 cm.
- 3) vis onder de 40 cm.
- 4) garnalen.

Dat de nieuwe overeenkomst veel milder is voor onze zeevisserij is bij het eerste gezicht merkbaar. De grootste doorn in het protocol van Oostende was wel de volledige liberalisering. Op 1 Maart 1952 werden dus de grenzen opengesteld voor de haring en de sprct alsook voor de bodemvis boven de 40 cm.

Voor de andere soorten vis, onder de 40 cm. en de garnaal blijft de contingentering bestaan. Maar voor dit punt is het gevaar niet denkbeeldig (van) dat deze soorten vis toch in België zullen ingevoerd worden, niet met grote hoeveelheden ineens, maar het openstellen van de grensstations Essen en Visé maakt het wel mogelijk kleine hoeveelheden vis van

van deze soorten in België binnen te smokkelen, vooral daar de controle op zulke kleine hoeveelheden uiterst moeilijk is. Er zal een grote krachtinspanning moeten geleverd worden om de exploitatiekosten omlaag te drukken tegen 1 Maart 1954 en 1 Maart 1955, wanneer dan de volledige liberalisering toch zal doorgevoerd worden. Op dit ogenblik werden reeds interessante toegevingen gedaan door het Ministerie van Verkeerswezen:

a) Door dhr Minister Segers werd verkregen dat vermelde afschrijvingen op de vissersvaartuigen toegestaan worden, hetgeen toelaat nieuw gebouwde schepen af te korten volgens hun rendement.

Met een schrijven van 6 September 1951 deelde dhr Minister van Verkeerswezen mede dat, ingevolge stappen door hem gedaan bij zijn collega van Financiën, deze laatste een rondschrijven aan zijn diensten van belastingen had goedgekeurd waarbij een bijzondere regeling wordt getroffen inzake de afschrijvingen op vissersvaartuigen die als bedrijfslasten kunnen worden aanzien en dus in mindering mogen gebracht worden van de belastbare inkomsten. Bedoelde circulaire, dd. 24 Augustus 1951, stipuleert dat volgende bedragen van afschrijving voor de vissersvaartuigen mogen worden aangenomen met vrijstelling van belasting :

- voor het jaar of boekjaar van de indienststelling, of voor de 12 maanden na deze indienststelling : 20 %
- voor ieder der twee volgende jaren of boekjaren, of voor ieder der twee volgende periodes van 12 maanden : 15 %
- vervolgens per jaar of boekjaar of per periode van 12 maanden tot volledige afschrijving : 10 %

Het is dus voortaan mogelijk de afschrijvingen te doen over acht jaar, een aanzienlijke verbetering op de vroegere regeling waarbij in de meeste gevallen een percentage van afschrijving van 7 % werd toegepast. Weliswaar behoudt de nieuwe

regeling een zekere mate van strakheid en kan dus geen 100 % voldoening geven, maar deze strakheid wordt dan weer gemilderd door de interessante bepaling waarbij het de eigenaars van vaartuigen die thans reeds gedeeltelijk afgeschreven zijn voor een totaal bedrag minder dan hetgeen dat had kunnen aangenomen worden op grond van bovenstaande percenten, toegelaten wordt het verschil in te halen in de loop van één of meerdere der volgende belastbare periodes.

b) Verder werd de afschaffing van de overdrachtaks voor levering aan en prestaties voor vissersvaartuigen alsook voor de hulpgrondstoffen reeds toegestaan.

c) Herziening van de besluitwet van 27 Februari 1947 inzake de V.O.Z.O.R.

Ook de kwestie van de onderlinge zeeverzekering tegen oorlogsrisico werd opgelost. Het betreft in hoofdzaak de herziening van de besluitwet van 27 Februari 1947, waarbij alle visserij- en koopvaardijschepen een jaarlijkse bijkomende premie van 5 % hebben te betalen op het verschil tussen de verzekerde waarde 1939 en de werkelijke waarde vermenigvuldigd met drie, voor de periode van 27 Augustus 1939 tot 31 December 1945. Hiermede werd een last op de visserij gelegd die voor vele rederijen, speciaal voor de kleine ondernemingen ondraaglijk is.

Op initiatief van dhr. Minister van Verkeerswezen werd nu op 14 November 1951 een wetsontwerp bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers ingediend, waarbij voor de kleinste categorie van vaartuigen (de garnaalscheepjes tot 30 B.T.) bedoelde uitzonderlijke bijdrage eenvoudig wordt afgeschaft, terwijl voor de andere categoriën een schaal wordt vastgesteld volgens de tonnemaat, gaande van 1 % (meer dan 30 tot en met 200 B.T. dus practisch heel de kust- en middenslagvloot) tot 5 % voor de schepen van meer dan 750 B.T. Bovendien worden de reders van de naar Engeland uitgeweken vissersvaartuigen, waarvoor

de premies voor verzekering tegen gewone risico en oorlogsrisico door de Regie van het Zeewezen werden voorgeschoten van de terugbetaling van deze premies vrijgesteld tot een beloop van : 75 % voor vaartuigen die niet meer dan 50 B.T. meten, 50 % voor vaartuigen van meer dan 50 tot en met 60 B.T. en 25 % voor vaartuigen van meer dan 60 tot 100 B.T.

Het wetsontwerp van 14 November 1951 werd in de Kabinet-raad van 14 Maart 1952 goedgekeurd met het oog op de voorlegging aan de Wetgevende Kamers en gestemd op 18 Juli 1952.

Het zevende punt van deze overeenkomst, waarin wordt gezegd dat geen vis van vreemde oorsprong mag worden uitgevoerd naar de deelnemende landen, verdient wel enige belichting. Zoals boven reeds gezegd, gebeurde het reeds dat de Nederlanders ons Deense kabeljauw verkochten. Natuurlijk voeren ze nu geen Deense Oostzeekabeljauw meer in (geelge-vlekt en korter) maar het kan gebeuren dat ze ons soms Deense Noordzeekabeljauw ~~verko-~~pen.

Het is misschien goed de visverbruikers meer voorlichting te geven. Immers onze mensen, en vooral die van het binnenland, kopen niet graag goedkope vis. Zo gebeurt het, dat vishandelaars de Belgische kabeljauw als Deense of Nederlandse bestempelen en hoger prijzen vragen. Ze stellen de eigen Belgische vis achter bij de buitenlandse. Het omgekeerde gebeurde ook reeds : de afval van Deense en Nederlandse vis werd als Belgische vis verkocht. Zo krijgen onze mensen de gedachte als zou onze vis minderwaardig zijn !

We bekwamen tevens het behoud van de invoervergunningen in de geliberaliseerde sector boven 40 cm., doch het zijn niet alleen de handelaars aan de kust en de groothandelaars in het

Artikel III : Conclusies en voorgestelde verbeteringen.
binnenland die de invoervergunningen kregen, doch ook de
onze kleinhandelaars. Daarin steekt een gevaar, want zo
maakt het de positie op de eigen markt voor onze groot-
handel totaal onoverzichtelijk en het is ook niet denk-
beeldig dat de Nederlandse groothandelaars zo aan de Bel-
gische kleinhandelaars op frauduleuze wijze vis zouden ter
hand stellen. Dit element speelt altijd en overal -
en vooral in sectoren waar veel arbeiders worden geplaatst
en waar lonen worden betaald en er een normale concurrentie
is - een hoofdrol. Dit is o.m. het geval in de textiel en
confectie, in de houtverwerkende nijverheid, in de landbouw
en vissersbedrijven...

In het raam van Benelux, in het algemeen, bestaan
twee zware problemen :

- 1) Algemeen : voortvloeiend uit de totaal uiteen-
lopende economische en sociale politiek.
- 2) Bijzonder : de speciale inspanning ^{door} de Nederlanders
om een deel van de markt der Belgische
verbruiksgoederen te veroveren.

Deze twee problemen bestaan zeker in de zeevissersrij-
ke twee zware problemen uit de weg te ruimen worden volgende
suggesties voorgesteld :

1. Het probleem der lonen :

- Door de vrijmaking der markten in Benelux een weldaad
enkel voor zover beide partners op dezelfde voet geleest
worden. Op het gebied van de lonen kunnen wij niets aan de
toestand veranderen. De 40 % die wij meer betalen dan de
Nederlanders voor de gemiddelde lonen is enkel door hen te
verhegen ; want in alle internationale accords die reeds
worden afgesloten, het plan Schumann en de Benelux-Unie aan
de kop, is het uitdrukkelijk voorgescreven dat de economische
unies in het algemeen de levensstandaard moeten verhogen,

Artikel III : Conclusies en voorgestelde Verbeteringen.

Wanneer we de huidige toestand overzien van de Benelux-Unie dan treft het ons dat deze Unie een werkelijke crisis doormaakt.

Een zaak wordt door niemand betwist, zelfs niet door de Nederlanders : het te groot verschil in lonen en bijgevolg ook in prijzen. Dit element speelt altijd en overal - en vooral in sectoren waar veel arbeiders worden geplaatst dus waar lonen worden betaald en er een normale concurrentie is - een hoofdrol. Dit is o.m. het geval in de textiel en confectie, in de houtverwerkende nijverheid, in de landbouw en visserijbedrijven...

In het raam van Benelux, in het algemeen, bestaan twee zware problemen :

- 1) Algemeen : voortvloeiend uit de totaal uiteenlopend economische en sociale politiek
- 2) Bijzonder : de speciale inspanning ^{door} de Nederlanders om een deel van de markt der Belgische verbruiksgoederen te veroveren.

Deze twee problemen bestaan zeker in de Zeevisserij. Om deze twee problemen uit de weg te ruimen worden volgende suggesties voorgesteld :

1. Het probleem der lonen :

- Door de vrijmaking der markten is Benelux een weldaad enkel voor zover beide partners op dezelfde voet geleest worden. Op het gebied van de lonen kunnen wij niets aan de toestand veranderen. De 40 % die wij meer betalen dan de Nederlanders voor de gemiddelde lonen is enkel door hen te verhogen ; want in alle internationale accoorden die reeds werden afgesloten, het plan Schumann en de Benelux-Unie aan de kop, is het uitdrukkelijk neergeschreven dat de economische unies in het algemeen de levensstandaard moeten verhogen,

terwijl in het bijzonder overeengekomen is dat de noodzakelijke gelijkmaking moet geschieden naar boven. Maar het is opvallend dat de arbeidersverenigingen (en ook de vissers en de arbeiders in de visbedrijven) in Nederland vrede nemen met de lage lonen.

Hieraan kunnen we dus niet verhelpen, want omlaag met de lonen kunnen we ook niet meer.

2. Vermindering der exploitatiekosten:

- Om de exploitatiekosten in de zeevisserij omlaag te drukken vóór 1954 worden allerhande plannen gemaakt. Wanneer er genoeg Belgische vis zal zijn, zal de Nederlandse niet meer zozeer binnendringen, wanneer we ook de prijzen min of meer kunnen gelijkstellen.

Zo wordt gewerkt voor

- 1) Staatstussenkomst in de premie, te betalen, door de reders aan de gemeenschappelijke kas voor Zeevisserij. Vooral in de verhoging van de premie, die zal ontstaan bij aanpassing van de huidige wet aan de nieuwe algemene wet op de arbeidsongevallen (Wet 10 Juli 1951 - Staatsblad van 15 Juli 1951)
In Nederland komt de Staat voor 50 % tussen in gelijkwaardige premiebetaling.
- 2) Een ontlasting voor de visserij en vishandel door de afschaffing van de overdrachtaks bij verkoop van vis. Zo is in Nederland de verhandeling van vis vrij van belasting, zodat wij ook op dit terrein weer in ongunstige positie staan tegenover onze Beneluxpartners.
- 3) Kredietfaciliteiten met het oog op de modernisering van de zeevisserijvloot door de oprichting van een speciaal visserijfonds.

3. Organisatie van het Visserijbedrijf.

Het visserijbedrijf in België moet sterk georganiseerd worden, privaatrechterlijk en publiekrechtelijk. De pro-

paganda voor meer visverbruik moet intens ingericht zijn om eerst en vooral de afzet van de nationale productie aan te moedigen.

Dhr. J. Klausning geeft in zijn uitgebreide verhandeling over het zeevisserijbedrijf enkele suggesties voor "De propaganda en de uitbreiding van het Visverbruik" p. 128 :

" De verbruiker moet leren vis eten, leren vis bereiden en leren vis kopen. Met vereende krachten moet propaganda gevoerd worden :

- a) Meningonderzoek en marktstudie moeten aan de basis liggen van een welgevoerde propaganda en de mogelijkheden aanduiden van verkoop en afzet.
- b) De verbruiker moet vooral de vis van het seizoen leren kennen : door pers, radia, film moet de verbruiker weten welke vis voor een bepaalde periode de beste en de goedkoopste is.
- c) Inrichten van Visweken : demonstraties over visbereiding, proeven... (Hier kan ik aan toevoegen dat bijvoorbeeld op onze gemeente reeds zulke demonstratie-les werd op touw gezet voor een of ander vrouwenverbond.)
- d) Wanneer talrijke toeristen aan de kust verblijven, kan hun belangstelling gemakkelijk opgewekt worden voor de vis.
- e) Men moet contact houden met de verbruiker : langs pers en radio en met moderne publiciteitsmogelijkheden moet de VISgedachte in de verbruiker gehouden worden.

4. Nood aan een saneringsplan.

Een saneringsplan zou moeten opgemaakt worden waarvan het eerste doel is : de basis van het Nederlandse bedrijf bereiken. Slechts wanneer deze basis zou bereikt zijn, zou men van de Belgisch-Nederlandse eenmaking kunnen spreken. Intussen zou moeten gezocht worden om alle voordelen op ge-

bied van deviezen te vermijden. De regering, samen met het visserijbedrijf zouden moeten samenwerken om onze markt op deze manier één te maken.

De B.O.B.S. en het Duitse Plan.

Deze twee Noordseche afspraken kunnen we te samen bespreken omdat ze dezelfde landen betreffen in verband met de Zeevisserij. Namelijk de bevoegdheid van de Benelux-Unie door hard werk nog een goedere opbouw van de visserij nog meer te lijden hebben van de andere Noordseche organisaties wanneer deze integraal zullen worden overgenomen.

In het raam van het "Groot Plan" zijn er voorstellen binnengekomen van de Duitse, Deense, Nederlandse en Nederlandse en ook de Ierse visserij te dit plan op te nemen en ook de vismarkten gelijk te behandelen. Deze landen zijn immers visserij immers hoofdzakelijk in exportatieve landen¹¹¹ en alle belang bij hebben een goedere opbouw van de visserij te zetten.

Verkt Nederland met uitbestedingskosten welke lager liggen dan de onze, in Nederland liggen deze uitbestedingskosten nog lager van de Duitse.

Inzake geografische ligging welke wij op de minst goede plaats liggen ten opzichte van de Duitse markt de rechtstreekse Duitse markten en de Duitse markt Noordwegen, Denemarken, Ierland.

De vrije uitvoer van onze vis en visproducten zal de te verwachten verhoogde invoer niet verhogen. Het is zelfs zeer te betwijfelen of onze verhoogde invoer zal verhogen. Wij zullen immers op de Duitse markt

steeds de **TWEEDE HOOFDSTUK.** ontbreken. En door deze vrije
wisselwerking mag men verwachten dat bepaalde visproducenten
in landen zullen wegvallen ten voordele van andere vis-

DE ANDERE ECONOMISCHE UNIES.
=====

De E.O.E.S. en Het GROENE PLAN.

Deze twee Economische Organisaties kunnen we te samen
bespreken omdat ze dezelfde landen omvatten in verband met
de Zeevisserij. Wanneer de bedreiging van de Benelux-Unie
door hard werk nog kan geweerd worden, dan zal de visserij
nog meer te lijden hebben van de andere economische organi-
saties wanneer deze integraal zullen doorgevoerd worden.

In het raam van het "Groene Plan" zijn er voorstellen
binnengekomen vanwege Noorwegen, Denemarken en Nederland
om ook de zeevisserij in dit plan op te nemen en ook de
vismarkten gelijk te stellen. Deze landen zijn inzake
visserij immers hoofdzakelijk in exportpositie zodat ^{zij} er alle
belang bij hebben hun grenzen zo wijd mogelijk op te zetten.

Werkt Nederland met uitbatingskosten welke lager
liggen dan de onze, in Denemarken liggen deze uitbatings-
kosten nog lager dan in Nederland.

Inzake geographische ligging zullen wij op de minst
goede plaats liggen tegenover de visgronden vergeleken met
de rechtstreekse "vrije" concurrenten op de E.O.E.S;-markt
Noorwegen, Denemarken, IJsland.

De vrije uitvoer van onze vis en visserijproducten zal
de te verwachten verhoogde invoer niet compenseren. Het is
zelfs zeer te betwijfelen of onze werkelijke uitvoer zal
verhogen. Wij zullen immers op de buitenlandse markten

steeds dezelfde concurrenten ontmoeten. En door deze vrije wisselwerking mag men verwachten dat bepaalde visproducerende landen zullen wegvallen ten voordele van andere visproducerende landen die hierdoor hun bedrijvigheid nog meer zullen uitbreiden en hun kostprijzen verlagen.

Hetzelfde kan hier gezegd worden als voor de Benelux-Unie : Er moet ervoor gezorgd worden ons zeevisserijbedrijf tot zijn maximum bedrijvigheid op te voeren, vooral eerhet kan vergeleken worden met de zeevisserij in andere landen en dit vooral door de regelmatige en verzekerde afname van de kwantiteit vis die onze vloot bij een maximum vangst kan leveren.

Slechts wanneer onze nijverheid in staat is aan dezelfde voorwaarden te werken als de nijverheden van andere landen, kan zonder gevaar op een brede Europese basis gewerkt worden.

Willen we een gezonde Europese economische Unie opbouwen voor de visnijverheid, dan moet uitgegaan worden van die landen welke dezelfde moeilijkheden hebben, dezelfde kosten en bijgevolg de onderlinge markten niet zullen benadelen. Tussen die landen moet eerst en vooral de wederzijdse uitwisseling van vis : invoer en uitvoer, aangemoedigd worden. Visinvoer is nodig, visuitvoer eveneens. We moeten vooral in die landen bevoorraden waar we het minst schade moeten vrezen, bij die landen welke eveneens onze overtollige aanvoer opnemen.

Hoewel onze zeevisserij economisch gezien wellicht van minder belang is dan andere nijverheden mag toch niet uit het oog verloren worden dat het opofferen van dit bedrijf voor

ALGEMENE CONCLUSIES.

Door het maken van dit werk over het modern Belgisch Visserijbedrijf heb ik een beter inzicht gekregen in de toestand van de visserij, technisch beschouwd, maar vooral een betere kijk op de internationale toestand van het Zeevisserijbedrijf.

De toestand is tamelijk erg, maar niet hopeloos, want in de zeevisserijmiddens had men gevreesd dat de gevolgen van de overeenkomst van Ulvenhout veel erger zouden zijn dan dat ze zich nu voordoen. Immers zoals de statistieken op blz. 38 - 39 - 40 aantonen, is onze uitvoer naar Nederland, sedert de overeenkomst van 14 Februari 1952, veel hoger dan voor de oorlog, terwijl de invoer niet zo fel is gestegen.

Door de bevoegde instanties: de regering en de Federaties die de Belgische Zeevisserij in handen hebben, wordt hard gewerkt om onze zeevisserij op dezelfde hoogte te stellen als de Nederlandse, tegen 1 Maart 1954.

De toestand is niet zoals een reporter durfde schrijven: "De Belgische Zeevisserij is ten dode opgeschreven!" Deze bewering zou misschien zin gekregen hebben, ware onze vloot samengesteld uit oude kotters en verouderde bakken. Maar zoals in het werk aangetoond is onze vloot veel moderner ingericht dan de Nederlandse (voor hetzelfde type schepen) en daardoor komt het dat we het hooft kunnen bieden aan de moeilijkheden die noodgedwongen voortvloeien uit de Benelux-Unie (hogere levensstandaard, verder afgelegen van de visgronden en veel kortere kustlijn dan bij onze Noorderburen.)

Hoewel onze zeevisserij economisch gezien wellicht van minder belang is dan andere nijverheden mag toch niet uit het oog verloren worden dat het opofferen van dit bedrijf voor

andere economische voordelen, in feite een verlies aan arbeidsmogelijkheden betekent voor de kustprovincie. Zoals in het schematisch overzicht (achteraan) aangetoond is, geeft ons visserijbedrijf werk aan talrijke nevenbedrijven. Het wegvallen van onze zeevisserijnijverheid zou een gedeelte de bevolking werkloos stellen en deze werkloosheid zou niet kunnen opgeslorpt worden door de problematische uitbreiding van de andere bedrijven, die trouwens erg duur zouden kosten. Maar de zeevisserij moet blijven bestaan om andere belangrijke redenen : bevoorrading in oorlogstijd, strategisch belang van de vloot en de bemanning, enz...

De overheid van ons land heeft sinds een paar jaar ruime belangstelling getoond voor onze visserij, vooral door de persoon van Dhr Minister van Verkeerswezen, P.W. Segers. Maar wat zal de toekomst ons op dit gebied brengen ? Normaal zou de belangstelling nog moeten verruimen daar de visserij nu ingeschakeld is bij een zusterbedrijf, namelijk de landbouw.

Ook al kan de Overheid veel aan de critieke toestand verhelpen, toch moet het bedrijf in de eerste plaats uit zichzelf kracht, durf en initiatief blijven putten, wil het zich aanpassen aan een niet te stuiten evolutie die van ons eist : lagere kostprijzen, groter, sneller en moderner schepen, verbetering en vernieuwing van de methodes van bewaring, verwerking, vervoer en distributie.

De leuze van de zeevisserij is : een beter product aan lagere prijs en voor een steeds ruimere verbruikerskring : **E E T M E E R V I S**.

Het past ook dat we op het einde van deze beschouwingen dhr Michielsens bedanken voor zijn hulp en zijn bereidwilligheid in het verstrekken van allehande interessante gegevens !

GERAADPLEEGDE WERKEN.

- 1) Het Zeevisserijbedrijf en de werkverruiming in West-Vlaanderen - door dhr J. Klausling.
 - 2) Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vis-handel en de Visnijverheid - Jaarverslagen 1949 - 1950 - 1951.
 - 3) Statistieken van het Beheer van het Zeewezen.
 - 4) Beheer van het Zeewezen : Loonvoorwaarden in de Zeevisserij.
 - 5) Ministerie van Verkeerswezen : "Rapport over de Zeevissrijindustrie."
 - 6) Protocollen en Overeenkomsten van Benelux, uitgegeven door Belgisch-Nederlandse douaneovereenkomst.
 - 7) Jaargangen van kustbladen : Het nieuw Visserijblad.
De Zeewacht.
 - 8) Kaartje van de visgronden van het Zeewetenschappelijk Instituut.
 2. Het Personeel.
 - A. Bepaling van roer en vissrij
 - B. Graden van beroepsbekwaamheid
 - C. Taak van ieder lid der bemanning
 3. Loonvoorwaarden sinds de bevrijding
- Hoofdstuk III : Onze vloot t.o.v. die van andere landen.
1. Heropbouw van onze vloot na de oorlog
 - A. Vernieuwing van de kleine schepen
 - B. Een ganz vernieuwde diepvloot

I N H O U D .

<u>INLEIDING.</u>	blz.
	1
Eerste Deel : <u>HET MODERN VISSERIJBEDRIJF.</u>	2
Hoofdstuk I : <u>Ontwikkeling van de vloot en het rederijbedrijf.</u>	4
1. Terug naar de familiebedrijven.	4
2. De opkomst van de motor.	6
Hoofdstuk II : <u>Het Zeevisserijbedrijf op heden</u>	7
1. Soorten ondernemingen en indeling van de vloot.	7
A. Soorten ondernemingen	7
Tabel	8
B. Indeling van de vloot	9
1) Indeling in klassen	9
2) Speciaal werk van de sloepen in iedere klasse.	10
3) Het aantal schepen per klasse	11
Tabel van de evolutie	14
2. Het Personeel.	15
A. Bepaling van reder en visserij	15
B. Graden van beroepsbekwaamheid	15
C. Taak van ieder lid der bemanning	16
3. Loonsvoorwaarden sinds de bevrijding	18
Hoofdstuk III : <u>Onze vloot t.o.v. die van andere landen.</u>	22
I. Heropbouw van onze vloot na de oorlog	22
A. Vernieuwing van de kleine schepen	22
B. Een gans vernieuwde diepzeevloot	23

2. Vermindering van de exploitatie-	
C. De Middenslagvloot vernieuwd door	23
tussenkoms van de staat.	24
1) Wet op de oorlogsschade-VOZOR	24
2) Krediet voor scheepsbouw	25
II. Onze vloot is een van de modernste	25
van West-Europa.	25
A. De leeftijdsopbouw van de vloot	25
B. De inrichting van de schepen	26
Tweede Deel : <u>HET BELGISCH ZEEVISSERIJBEDRIJF EN</u>	
<u>DE EUROPESE ECONOMISCHE UNIES.</u>	28
Inleiding.	29
Berste Hoofdstuk : <u>De zeevissrij en Benelux</u>	31
Artikel I : In- en uitvoer tijdens het Voor-	
Schesatisch Overeenkomstig Unie-accoord.	31
I. Invoer.	32
II. Uitvoer.	35
Tabel : Evolutie van aanvoer,	
uitvoer, invoer en verbruik	
van vis en haring in ons land.	36
Artikel II : De eenmaking der Belgisch-Neder-	
landse Markt.	37
1) Het Voor-Unie-accoord	37
2) Het protocol van Oostende - Juli '50	41
1. De tekst.	41
2. De bespreking.	42
3. De toepassing.	43
3) Ulvenhout:Februari 1952	45
1. De tekst.	45
2. De bespreking.	46
Artikel III : Conclusies en voorgestelde ver-	
beteringen.	51
1. Het probleem der lonen	51

2. Vermindering van de exploitatiekosten.	52
3. Organisatie van het visserijbedrijf	52
4. Nood aan een saneringsplan.	53
Tweede Hoofdstuk : <u>De Andere Economische Unies.</u>	55
De E.O.E.S. en Het Groene Plan.	55
<u>ALGEMENE CONCLUSIES.</u>	57
<u>GERAADPLEEGDE WERKEN.</u>	59
<u>INHOUD.</u>	60
<u>KAARTJE VAN DE VISGRONDEN.</u>	
<u>Schematisch OVERZICHT van het BELGISCH ZEEVISSERIJBEDRIJF.</u>	

