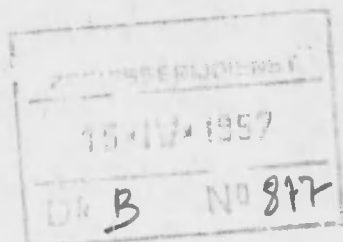




VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

V.Z.W.O. - vismijn - haringhalle - oostende



222833

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ in het jaar 1956



Verbond der Belgische Zeevisserij
Oostende

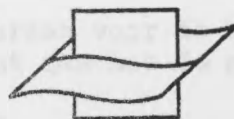


VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

v.z.w.o. - vismijn - haringhalle - oostende

222555

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ in het jaar 1956



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

V. Z. W. O.

-O-

OOSTENDE.

VERSLAG OVER HET JAAR 1956.

1. ALGEMENE TOESTAND.

De aanvoer kende een algemene achteruitgang tegenover het rekordjaar 1955.

Voor al de zeer slechte resultaten van het haringseizoen vallen op, voor volle haring zelfs tot op een peil dat nog nooit bereikt werd. Wat de ijle haring betreft, dit seizoen valt over twee kalenderjaren, de resultaten voor 1956 bevatten bijgevolg een gedeelte van het seizoen 1955/1956 en een gedeelte van de volgende campagne en zelfs aldus beschouwd hebben de uitslagen een zeer laag peil bereikt.

De totale aanvoer bodemvis kende een lichte achteruitgang terwijl de totale waarde van deze vissoorten steeg. Deze stijging is echter niet voldoende om de achterstand, door het nadelige haringseizoen veroorzaakt, in te lopen.

De garnaalkvangst daarentegen kende een rekordaanvoer en een rekordopbrengst.

Wat de invoer betreft, werd in totaal 10.731 T. ingevoerd, of ongeveer 270 T. minder dan in 1955.

Dit was vooral te wijten aan de mindere invoer van haring 1.501 T. tegen 2.746 T. in 1955, tengevolge van de slechte haringvisserij in alle landen. Voor de gewone vissoorten nam de invoer toe met 1.000 T. : meer dan 500 T. kabeljauw meer, voornamelijk uit Nederland, schelvis : meer dan 200 T. meer, zeebrasem : toename van 600 T., voornamelijk uit West-Duitsland. Voor de overige soorten bleef de invoer ongeveer op hetzelfde peil, behalve voor tong, waarvan Nederland 836 T. leverde tegen 538 T. in 1955. Hierbij dient gezegd dat deze verhoogde invoer in compensatie kwam van de verminderde aanvoer van tong 3.592 T. tegen 3.875 T. in 1955 en dat de gemiddelde prijs voor tong in de belgische vismijnen toenam.

Hetzelfde kan niet gezegd worden voor de kabeljauw. De volgende vergelijkende tabel over twee jaar toont aan hoe de gestegen invoer de prijzen gedrukt heeft :

	1955		1956	
	Aanvoer in Kgr.	Gem. Pr.	Aanvoer in Kgr.	Gem. Pr.
Noordzee :	3.700.394	10,04	3.888.677	9,82
IJsland :	6.735.826	6,92	5.281.816	7,45
Invoer :	2.334.945		2.866.459	
	12.771.165		12.036.952	

Bij een vermindering van de totale beschikbare hoeveelheid kabeljauw, ware het normaal geweest dat de gemiddelde prijs, vooral van de kwaliteitskabeljauw (noordzee) gevoelig zou gestegen zijn, dit is niet het geval geweest.

Nederland blijft zijn voornaamste plaats behouden op onze markt, ook als visleverancier, terwijl West-Duitsland de tweede plaats inneemt voor de vis, zelfs vóór Denemarken.

Het is niet meer mogelijk nauwkeurige uitvoercijfers weer te geven daar de dienst die deze vroeger bijhield, niet meer over de nodige gegevens beschikt. Aldus is het onmogelijk een juist overzicht te hebben over de toestand. We mogen echter veronderstellen dat de uitvoer op hetzelfde peil gebleven is als de vorige jaren, aangezien er zich geen merkelijke veranderingen hebben voorgedaan bij onze afnemers.

De totale opbrengst van de vloot in 1956 is met ongeveer vier miljoen frank verminderd tegenover 1955 en is aldus het tweede hoogste getal dat tot nu toe bereikt werd.

Op het eerste zicht zou dit aanleiding geven tot de veronderstelling dat 1956 een goed jaar is geweest voor de zeevisserij. Dit is echter niet het geval.

Inderdaad, door het mislukte haringseizoen, waren de vaartuigen verplicht de vangst op vis voort te zetten, wat een groter inspanning en bijgevolg groter kosten vergt.

Hierbij komt dan nog dat de uitbatingskosten in het voorbije jaar belangrijk gestegen zijn en dit niet alleen tengevolge van de verhoogde prijzen voor gasolie.

PRIJZEN DER VOORNAAMSTE UITBATINGSKOSTEN IN 1938, EINDE 1955 en EINDE 1956.

		1938	1955	1956	Verhoging 1956 tegenover	
					1938 = 100	1955 = 100
Gasolie (liter)	:	0,50	1,80	2,30	460	128
LJs (per ton)	:	100,00	300,00	340,00	340	113
Korregaren (Kgr.)	:	5,50	40,00	44,50	809	111
Korretouw (Kgr.)	:	5,00	18,50	23,00	460	124
Loodzeilwire (kg)	:	5,00	19,00	24,00	480	126
Mixed touw (Kgr.)	:	7,50	34,00	41,00	547	121
Touwwerk manilla	:	5,50	37,00	41,00	745	111

De terugslag hiervan liet zich vooral voelen op de middenslagvaartuigen. Uit enkele beschikbare boekhoudkundige gegevens werd een gemiddelde gemaakt per klasse vaartuigen dat ons volgende uitslag gaf :

(1) waarvan : 52.138 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

(1) waarvan : 105.936,40 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

(1) waarvan : 39.077 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

(1) waarvan : 119.402,40 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

(1) waarvan : 790.319 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

Wegführung mit
Kegeln am Rand
des Ab. bogen

6. Vaartuigen 350 P.K. :

besomming : 5.068.250,00 F

kosten (1) : 4.842.829,00 F

WINST : 225.421.00 F

(1) waarvan : 863.604 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

7. Vaartuigen 450 P.K. :

besomming : 5.406.253,00 F

kosten (1) : 4.625.211,75 F

WINST : 781.041,25 F

(1) waarvan : 54.979 F voor afschrijvingen en interesten op het belegd kapitaal.

Het is duidelijk dat aan deze toestand dringend moet verholpen worden willen wij de bestaansmogelijkheid van het bedrijf bestendigen.

De middenslagvaartuigen verouderen, dit brengt voortdurend groter kosten mee, het tekort aan personeel is oorzaak dat de lonen voortdurend stijgen, andere kosten stijgen. De prijzen van de vis stijgen niet in verhouding, ze hangen af van andere factoren dan de produktiekosten. Zo kunnen ze bijvoorbeeld beïnvloed worden door een onverwachte stijging of daling van de aanvoer, een ongeregelde invoer oefent rechtstreekse druk uit op deze prijzen. Hiertegenover staat de producent volkomen machteloos daar hij verplicht is zijn waar af te staan aan de prijs die hem er voor gegeven wordt.

Moest een stelsel van minimumprijzen kunnen in voege gebracht worden zou dit in de eerste plaats toelaten dat de verkoopprijs in verhouding wordt gebracht tegenover de kostprijs en zou de reder verzekerd zijn, bij normale aanvoer, zijn kosten te kunnen dekken.

Het in voege brengen van een minimumprijs vergt echter de oplossing van verschillende bijkomende vraagstukken : wat zal er gebeuren met de vis die niet verkocht wordt, hoe zal men een stelsel in het leven kunnen roepen, om ieder op gelijke basis te vergoeden, wie zal het verschil in prijs bijleggen, welke soorten vis moeten aan dit stelsel onderworpen worden, enz...

In de huidige omstandigheden blijven de prijzen nog altijd te zeer onderhevig aan de wet van vraag en aanbod. Een stijging van de vraag zal bijgevolg meebrengen dat de prijzen zullen verbeteren. Voor sommige soorten kan de prijs moeilijk verhoogd worden zonder het gevaar te lopen het verbruik te doen dalen, dit is het geval voor de fijne en meest gekende soorten. Voor andere vissoorten stelt men vast dat de prijs die er voor bekomt wordt op verre na niet normaal is en dit vooral te wijten is aan het feit dat deze soorten niet voldoende gekend zijn.

Een doorgedreven propaganda voor deze vissen, samen met een verkoopaktie zou heel zeker uitstekende uitslagen opleveren. Dit hebben we onder meer kunnen vaststellen bij de (ingevoerde) zeebaarsfilets, waarvan de verkoop op enkele maanden tijd reusachtige afmetingen heeft aangenomen. Dit kan en moet vooral mogelijk zijn voor de gewone vissoorten door onze vissers aangebracht.

Op een totale aanvoer van 44.153 T. bodemvis, werd er 24.195 T. gewone vissoorten aangebracht, waarvan de gemiddelde prijs rond de 7,00 F per Kgr. ligt. Een stijging van de prijs van deze soorten, al was het slechts van 1 F per Kgr. zou de reders reeds toelaten een meerdere opbrengst van 24.000.000 F te maken. En dit bedrag betekent heel wat voor de uitbating, terwijl de gebruiker dit niet zou gewaarworden, aangezien de meeste soorten te weinig gekend zijn en bijgevolg aan bradeerprijzen worden opgekocht.

2. DE VLOOT EN BEMANNING.

Twaalf schepen werden uit de vaart genomen terwijl 19 nieuwe eenheden aan de vloot werden gevoegd. Het waren dan vooral schepen van de kleinste klasse die uit de vaart gingen, de nieuwe schepen behoorden vooral toe aan de klassen II, III en IV. De totale bruto tonnemaat nam toe van : 26.350 T. naar 27.687 T.

Zeventien schepen werden voorzien van een sterker motor, samen met de nieuwe vaartuigen, bereikt de totale P.K. der vloot nu : 68.709 P.K. tegen 63.913 P.K. in 1955.

Op gebied van vernieuwing en aanpassing is er heel wat vooruitgang geboekt. Deze vooruitgang is evenwel niet voldoende, vermits, voortgaande op de gemiddelde ouderdom per eenheid, deze met drie maanden is toegenomen vergeleken bij het vorige jaar.

Anderzijds moet ook vastgesteld worden dat de vloot met 7 eenheden vergroot werd en dat de meeste nieuwe schepen niet gebouwd werden ter vervanging van andere. Van de 12 schepen die uit de vaart genomen werden, waren er twee die door schipbreuk verloren gingen, terwijl de andere reeds geruime tijd stillagen.

De nieuwbouw slaat dan vooral op nieuwe reders.

Er zijn, volgens de officiële gegevens van het Bestuur van het Zeewezen, acht nieuwe rederijen bijgekomen in 1956. Twaalf nieuwe personen- of familieondernemingen kwamen bij : en één p.v.b.a., terwijl drie feitelijke vennootschappen en twee naamloze vennootschappen verdwenen. Vooral op te merken is het feit dat bij de personen- of familieondernemingen in de loop van 1956 : elf dergelijke ondernemingen van de kleinste klasse verdwenen, terwijl er acht in klasse II, en 14 in klasse IV bijkwamen.

Die mensen zijn, dank zij de kredietmogelijkheden van de wet van 23/8/1948, in het bezit van volledig nieuw materiaal, terwijl de bestaande reders van de middenslag- en kleine klassen in de onmogelijkheid verkeren hun oude vaartuigen te vervangen.

Het vraagstuk van de vervanging van de bestaande vloot, door het verlenen van afbraakpremiën en verhoogde kredieten voor bestaande reders is bijgevolg nog altijd even scherp als vroeger.

Naast deze nieuwbouw komt dan het vraagstuk der bemanningen.

Inderdaad, de vloot werd wel zeven eenheden rijker, maar het aantal aangemonsterde vissers nam slechts met 16 man toe -- (1.816 in 1956 tegen 1.800 in 1955) -- het totaal aantal vissers was in 1955 : 2.291, in 1956 : 2.281 of een vermindering van 10 personen.

Er waren 151 vissers van minder dan 18 jaar aangemonsterd, waarvan 87 als scheepsjongen, 41 als lichtmatroos en 23 als matroos, of 2 jongens meer dan het vorig jaar. Er waren echter 251 vaartuigen, of 9 eenheden meer die niet aan de wet op de verplichte aanmonstering van scheepsleerjongens voldoen. Ook voor dit vraagstuk is de toestand nog altijd op hetzelfde peil gebleven, alhoewel enigszins verscherpt en moet een dringende oplossing gevonden worden.

3. BELANGRIJKE VRAAGSTUKKEN IN 1956.

Zoals hiervoor reeds uiteengezet stelden zich drie belangrijke vraagstukken in 1956 :

- A. De nieuwbouw en modernisatie van de bestaande vloot.
- B. Het personeel.
- C. De aanpassing van de prijzen aan de voortdurend stijgende uitbatingskosten.

A. NIEUWBOUW EN MODERNISATIE.

Inzake nieuwbouwpolitiek werd voortdurend aangedrongen opdat de kredieten, door de wet voorzien, uitsluitend zouden verstrekt worden aan bestaande reders en dit ter vervanging van verouderde vaartuigen, tenminste zolang het gebrek aan personeel blijft bestaan.

Tevens werd bij de verschillende departementen aangedrongen opdat voor de reders die willen vervangen een afbraakpremie zou verleend worden en eventueel verhoogde kredieten. Dit is vooral noodzakelijk voor de kleinere vaartuigenklassen, waar de toestand sinds verscheidene jaren niet al te schitterend is en waar het verouderde materiaal voortdurend stijgende kosten veroorzaakt.

B. PERSONEEL.

Dank zij ons voortdurend wijzen op het gebrek en de moeilijkheden om schepen te bemannen, hebben de gemeenten der kust besloten kredieten te voorzien om nieuwe krachten aan te moedigen voor de zeevisserij. De provincie heeft het initiatief genomen dit alles samen te bundelen en eenvormige voordelen te verlenen over de ganse kust. Reeds werden verschillende besprekingen van het speciaal comité aan dit vraagstuk gewijd, ook de nationale paritaire commissie heeft dit vraagstuk in onderzoek.

Er werd eveneens aangedrongen bij de bevoegde overheid opdat minder beroep zou gedaan worden op varende visserijpersoneel om de openstaande posten in staatsmarine en zeemacht aan te vullen. Onrechtstreeks werd hieraan gevolg gegeven door de maximum-ouderdom voor aanwerving met 10 jaar te verhogen. Een praktische oplossing kon nog niet bereikt worden.

Wat het voorstel betreft de vissers een pensioen te verlenen van hun 55^o jaar af, dit schijnt op de lange baan geschoven omdat te veel Departementen zich met deze kwestie bezig moeten houden en elk zijn eigen mening hierover heeft.

Ook de reders kunnen medewerken om aan deze kwestie een oplossing, zij het ook gedeeltelijk, te geven. Er wordt maar al te veel misbruik gemaakt van bepaalde sociale voordelen, werklozensteun, ziektevergoeding, ongevallenkas, om zich te onttrekken aan de verplichting tot varen. Moesten de reders krachtadiger optreden en onmiddellijk alle gevallen van misbruiken die ze kennen signaleren aan de bevoegde overheid, zou het in vele gevallen gemakkelijker zijn om een bemanning te vinden en aan te monstern.

C. AANPASSING VAN DE PRIJZEN AAN DE VOORTDUREND STIJGENDE UITBATINGSKOSTEN.

De oplossing van dit vraagstuk is niet zo gemakkelijk als dit op het eerste zicht wel lijkt. Een stelsel van minimumprijzen vergt een opvangregeling en een opvangregeling brengt de vraag mee : wat zal er met de opgevangen vis gebeuren, wie zal het prijsverschil dragen. De regering is niet geneigd hiervoor subsidies ter beschikking te stellen, zoals dit wel gebeurt in andere landen.

Wel kan er op medewerking van de overheid gerekend worden, doch hiertoe moeten de reders zelf eendrachtig het initiatief nemen en hun eigen belangen ter hand nemen.

In het teken van dit vraagstuk stond de houding van het Verbond der Belgische Zeevisserij tegenover de aktie van de vishandel om een groter overgewicht te bekomen in de vismijnen. De wilde staking kon, dank zij de waakzaamheid van het Verbond der Belgische Zeevisserij, verijdeld worden en de besprekingen die hiervan het gevolg waren gaven aanleiding tot het behoud van de bestaande toestand inzake overgewicht.

D. OVERBEVISSING.

Van bijzonder belang voor de middenslagvisserij is het vraagstuk der overbevissing en de manier waarop de visstapel moet beschermd worden.

Tegenover de neiging van bepaalde landen om de netmazen nog te vergroten, staat onze houding die ingegeven is door de belangen der tongenvisserij, welke de belangrijkste is van de gehele wereld. Dank zij deze houding kon voorlopig de netmaas van 75 mm. behouden blijven en werd een commissie opgesteld die deze kwestie moest onderzoeken.

Uit het verslag dezer kommissie, blijkt dat voor de tongenvisserij zeker niet boven de 75 mm. mag gegaan worden wil dit bedrijf renderend blijven. Dit verslag zal als basis gebruikt worden voor de eerstvolgende bespreking van de overbevissingsconventie te Londen waar, samen met de betrokken middens uit andere landen, eendrachtig dezelfde houding zal aangenomen worden.

E. ALLERLEI VRAAGSTUKKEN.

BIJDRAGE G.K.Z. : Bij de herkiezing van de Beheerraad dezer instelling werd door een bepaalde groep de houding naar voor gebracht dat het stelsel der bijdragen, zoals het thans toegepast wordt en aan de overgrote meerderheid der reders voldoening geeft, diende te worden veranderd. Het Verbond der Belgische Zeevisserij blijft houden aan het stelsel : betalen der bijdragen in verhouding tot de opbrengst. Bij de verkiezing werd vastgesteld dat de overgrote meerderheid der reders solidair bleven met het Verbond der Belgische Zeevisserij en hun vertrouwen schonken.

MODERNISATIE : Medewerking werd verleend bij het demonstreren van nieuwe toestellen die nuttig kunnen zijn bij de visserij, zodat de leden op de hoogte konden blijven van wat er op dit gebied verwezenlijkt werd.

ADVISERING : De voorstellen tot wijziging van de huidige reglementering op de veiligheid aan boord van zeeschepen werden onderzocht en met advies overgemaakt aan de bevoegde overheid. Hetzelfde gebeurde in verband met de radioverbindingen op zee, de wet op de aarmonstering van zeelieden en de kruistocht van het visserijwachtschip.

HULPVERLENING AAN VISSERS OP ZEE : Teneinde tot een samenwerking te komen tussen onze vissers en de hulpschepen die bijstand verlenen aan vissers op zee, werd een ontvangst ingericht van het H.K.S. DE HOOP, welke als eerste en voornaamste doel had onze reders en vissers nader bekend te maken met dit edelmoedig werk.

UITBATINGSKOSTEN : Met de firma welke Deccatoestellen verhuurt kon een overeenkomst bereikt worden welke aanleiding gaf tot een vermindering van de huurprijs dezer toestellen en andere voordelen inzake betaling der huurprijs en vermindering bij opliggen.

INVOER : Tegenover de frauduleuze invoer van Deense vis uit Nederland werd een krachtdadige houding aangenomen die als gevolg had dat maatregelen genomen werden om in de toekomst dergelijke praktijken te verhinderen. Het handelsakkoord dat tussen Benelux en Denemarken afgesloten werd ver- toont zekere garanties tegenover het bedrijf : een maximum van 900 T. vis mag ingevoerd worden per jaar, waarvan 135 T. geep en met inbegrip van de vis voor verwerking bestemd.

BRANDSTOFBEPERKING : Tengevolge van de crisis om het Suez-Kanaal werd overgegaan tot motorbrandstofbeperking. Onmiddellijk werd tussengekomen en bekomen dat voor de zeevisserij niet de minste beperking zou gelden.

TOESTAND MONTGOMMERYDOK : Op vraag van de kustvisserij van Oostende werd herhaalde malen tussengekomen bij de Overheid om een verbetering te brengen aan dit dok. Tengevolge van de ouderdom en de verhoging van de kaaimuren kan niet meer gebaggerd worden, zolang deze muren niet versterkt worden. Voorlopig kan hier niets verbeterd worden, zolang geen kredieten ter be- schikking staan, wel werd ons ten stelligste beloofd dat men het nodige zal doen om deze kredieten te bekomen.

INTERNATIONALE VRAAGSTUKKEN : Op internationaal plan werd het contact gehouden met de redersverenigingen van Engeland, Nederland, Spanje, Frank- rijk, Duitsland, Noorwegen, Zweden en Denemarken en een gemeenschappelijke houding aangenomen tegenover volgende belangrijke punten :

- overbevissing,
- territoriale wateren,
- radiotelefonische verbindingen,
- besluiten van de internationale arbeidsconferentie.

GARNAALVISSERIJ : Tengevolge van het verbod boorzuur te gebruiken voor het bewaren van garnaal, werd opdracht gegeven aan de Universiteit van Gent om een nieuw vervangmiddel te zoeken. De uitslag is tot op heden negatief gebleven, nochtans worden de opzoekingen voortgezet.

SCHIETOEFENINGEN : Tussengekomen werd om de schietoefeningen zoveel moge- lijk te beperken en om aan de vissers doorvaart te geven wanneer ze zich naar de visgronden begeven.

PENSIOEN ZELFSTANDIGE ARBEIDERS : Met het Algemeen Verbond der Zelfstan- dige Arbeiders, waarbij wij aangesloten zijn, werd krachtdadig protest aangetekend tegen de onredelijke pensioenwet die gestemd werd voor de zelfstandige arbeiders. Nauw contact wordt gehouden met deze vereniging om de belangen van onze leden op dat gebied te behartigen.

AANVOERERVERWACHTINGEN : Wekelijks wordt een communiqué uitgegeven met de aanvoerverwachtingen die in de pers van het land verschijnt. Elke dag worden de verwachtingen voor de volgende dag door middel van de Nationale Radioomroep bekend gemaakt. De reders werken, spijtig genoeg, niet vol- doende mee om deze berichten zo nauwkeurig mogelijk te kunnen opstellen. Het is reeds verschillende keren gebeurd dat, tengevolge van onjuiste op- gaven, de marktprijzen ineensloten. De handelaars steunen zich op deze verwachtingen om aankopen te doen in de vreemde en beweren dat ze slechts het nodige zullen invoeren wanneer ze nauwkeurig weten wat er op de markt mag verwacht worden.

4. BEHOUD VAN DE VISPRIJZEN.

Het is de vraag naar vis die in hoofdzaak de prijs bepaalt die op onze markten betaald wordt. Daarom werd ook dit jaar sterk medogewerkt ter verhoging van het visverbruik.

Deze propaganda werd op verschillende wijzen gevoerd :

- Financiële steun aan de Propagandavereniging voor Visverbruik bij verschillende manifestaties.
- Medewerking aan de visweken te Nieuwpoort.
- Inrichten van de Neptunusfeesten te Oostende, in samenwerking van de V.T.B., het Stadsbestuur en de Propagandavereniging voor Visverbruik.
- Deelname aan het comité voor de Wereldtentoonstelling 1958 afdeling : Visserij, die dank zij onze tussenkomst een eigen paviljoen zal krijgen.
- Medewerking tot het verwezenlijken van radio- en televisieprogrammas over de visserij, vooral de uitzending op Kerstmis kende een buitengewoon sukses doorheen het ganse land.
- Verlenen van dokumentatiemateriaal aan scholen : boeken, brochures en filmen.
- Medewerking tot de verwezenlijking van de film "NOORD-NOORD-WEST" welke de eerste prijs behaalde op het filmfestival en bij de eerste vertoning te Oostende een reusachtig sukses behaalde.
- Regelmatig kontakt met de dagbladers van het land, door middel van communiqués en persconferenties ter gelegenheid van bepaalde moeilijkheden die voorkomen.
- Toelagen voor uitgaven en manifestaties ten voordele van de bevordering der visgedachte.
- Aarmoeiding van studenten der sociale scholen en universiteiten tot het opstellen van studies en thesissen over de zeevisserij.
- Jaarlijkse overhandiging van spoot aan Z.M. de Koning, de Heer Gouverneur der Provincie, de Regering en de pers.
- Ontvangst en rondleiden van journalisten, bezoekers en scholen ter bevestiging van de visserijnijverheid.

Al deze activiteiten helpen heel zeker mede tot de bevordering van het visverbruik in ons land en de kennis van de noden van ons bedrijf. Ter gelegenheid van bepaalde manifestaties kunnen zelfs onmiddellijke resultaten worden vastgesteld.

5. PERSONALIA.

De Heer L. DECRETON, sinds de oprichting van het Verbond der Belgische Zeevisserij lid en aktief beheerder, moest in de loop van het jaar ontslag nemen wegens ziekte. We betreuren het heengaan van een onzer meest toegewijde leden, welke ondanks zijn gesteldheid, nog altijd in dienst blijft van de algemene belangen van het bedrijf.

Tijdens de statutaire algemene vergadering van 1956 werd de Beheerraad als volgt samengesteld :

de HH. R. BAUWENS, voorzitter
R. BLONDE,
R. CLAEYS,
E. DANNEEL,
G. DECKLIJN,
J. DOEBELAERE,
E. LOGGHE,

de HH. G. RABAET,
V. SECHERS,
P. VANDENBERGHE,
P. VAN HULLE,
H. VERHAEGHE,
K.L. VERLONDENE,
G. VILEYN.

De leden kunnen zich steeds rechtstreeks tot deze afgevaardigden wenden wanneer ze moeilijkheden willen voorleggen aan het Verbond der Belgische Zeevisserij. Het algemeen sekretariaat in de vismijn te Oostende staat dagelijks open voor de leden welke raad of hulp **willen** inroepen. Te Heist-Zeebrugge, kan men zich wenden tot het bureel van "Hand in Hand" in de vismijn te Zeebrugge, terwijl voor Nieuwpoort de tweede ~~ma~~aterdag van de maand een zitdag wordt gehouden in het bureel van de vismijn.

6. BESLUITEN.

~~~~~

Dit is opnieuw het welgevulde programma van een jaar aktiviteit ten voordele van de beroepsbelangen van de leden en ten dienste van het algemeen belang der visserij.

Wij zijn fier dit verslag te kunnen voorleggen. Wanneer er echter niet meer kon bekomen worden om de grote vraagstukken op te lossen, is dit niet onze schuld geweest dan wel het gebrek aan eenheid in de administratie. De belangen van onze nijverheid zijn voor het ogenblik te veel verdeeld over verschillende ministeries, die daarenboven elk hun eigen kijk hebben op deze vraagstukken, om praktisch werk te kunnen leveren.

Onze voornaamste administratie is nog altijd het Ministerie van Landbouw, waar voor de belangen der landbouwers sterk gezorgd wordt.

Wij durven hopen dat onze Minister van Landbouw de voornaamste visserijvraagstukken zal oplossen op de wijze zoals dit gedaan wordt voor de landbouw.

De visserij heeft behoefte aan minimumprijzen. Willen we het bedrijf renderend maken, dan moeten deze zo spoedig mogelijk in voege gebracht worden, teneinde het hoofd te kunnen bieden aan de voortdurend stijgende uitbatingskosten.

Een ander belangrijk punt is de verhouding van de brandstofprijzen tegenover andere landen en tegenover de internationale markt. Het is bijvoorbeeld onlogisch dat te Zeebrugge, voor de koopvaardij en de buitenlandse treilers de mazoutprijs 0,25 F de liter goedkoper is dan honderd meters verder voor de Belgische vissersvaartuigen. Motorbrandstof is een der belangrijkste uitbatingsposten van het visserijbedrijf, een aanpassing, niet alleen te Zeebrugge, maar ook te Oostende is mogelijk en gewenst, maar dan moet de Overheid zelf tussenkomen.

Tenslotte moet gewezen worden op de ernstige bescherming welke de landbouwprodukten ondervinden ten overstaan van de invoer. In ons land bestaat geen enkele beschermingsmaatregel voor de visserijprodukten, op regelmatige tijdstippen worden de visprijzen naar beneden gedruwd door de onverwachte en nutteloze invoer. Het is immers een feit dat, wanneer de aanvoer in ons land zeer groot is, deze in andere landen ook groot wordt. In dergelijke gevallen is invoer uit den boeze en zelfs nadelig voor het bedrijf.

Wij durven hopen dat de bevoegde overheid deze punten met de meeste aandacht zal bestuderen en uitwerken en dat in de loop van het jaar 1957 de vraagstukken die in 1956 bestudeerd werden, namelijk : het bemanningstekort en de nieuwbouw, eindelijk hun beslag zullen krijgen.

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ  
v. z. w. o.

te Oostende, da 21 maart 1957.

de Sekretaris,

J. H. KLAUSING,

de Voorzitter,

R. BAUWENS.

