



1950 - 1951

VERSLAG

over de

ACTIVITEIT

van het

Verbond der Belgische Zeevisserij

V.Z.W.O



222560



1950 - 1951  
VERSLAG  
over de  
ACTIVITEIT  
van het  
Verbond der Belgische Zeevisserij  
V.Z.W.O

Per 1 April gaan we het vijfde jaar in van het bestaan van onze beroepsvereniging.

Sinds dit ontstaan, einde Maart 1948, gesproken uit de dringende noodzaak om de noden van het bedrijf op te lossen, heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij zich zodanig opgewerkt dat het niet alleen burgerrecht heeft verkregen in de visserij, maar eveneens in de administratieve en officiële middens.

Het doel van het Verbond der Belgische Zeevisserij wordt bepaald door artikel 2 van zijn statuten :

## ONZE ZEEVISSERIJNIVVERHEID IN HET JAAR 1951

Bij dit jaarverslag hebben we gemeend enkele statistieken te mogen voegen die een overzicht geven over de toestand van het bedrijf in het afgelopen jaar.

De eerste tabel geeft de ontwikkeling weer van de Belgische vissersvloot, vergeleken bij de voorgaande jaren.

In het afgelopen jaar verminderde de vloot met 30 eenheden. Dit verlies werd vooral veroorzaakt door de kustvisserij (23 eenheden in categorie I en 6 eenheden in categorie II) en bij de kleine diepzeetreibers. De klasse der middenslagtreibers boekte een aanwinst van 2 eenheden. De grootste categorieën der vloot bleven ongewijzigd in aantal.

Het verlies der kleine eenheden was vooral waar te nemen te Oostende en te Zeebrugge. Door dit verlies werd de gemiddelde motorsterkte verhoogd in beide havens, zodat we hieruit kunnen besluiten dat de kleinste eenheden van de vloot zijn weggevallen. Ook in de klasse II vielen de kleine eenheden weg, waardoor de gemiddelde motorsterkte, in alle havens, behalve Zeebrugge, vermeerderde.

In het afgelopen jaar viel vooral op het uitwijken van zes vaartuigen der middenslagklasse naar Zuid-Amerika en de omvorming van de klasse der grote diepzeetreibers.

Drie vaartuigen van deze laatste klasse werden vervangen door nieuwe eenheden, terwijl twee vaartuigen, voorzien kolenstokers, ombouwd werden tot motorvaartuigen.

Hierdoor steeg de gemiddelde sterkte van deze vaartuigen van 683 P.K. tot 752 P.K. voor de motorvaartuigen en tot 814 P.K. voor de oliebranders. De

— De vereniging heeft voor doel de studie, de verdediging en de bevordering aller technische, economische en maatschappelijke belangen der Belgische zeevisserijnijverheid in haar ruimste opvatting. Zij mag beraadslagen en beslissingen nemen nopens alle gemeenschappelijke maatregelen tot verbetering van de toestand der zeevisserij.

In hoeverre dit doel verwezenlijkt werd in het jaar 1951, zullen we in onderhavig overzicht zien.

gemiddelde tonnemaat verhoogde van 430 BT. tot 489 BT.

Sterker en groter vaartuigen beoefenen thans de visserij op Ysland, terwijl, tevens door de overbevissing van de Noordzee, een toename van de visserij op Ysland door de middenslagvaartuigen kan vastgesteld worden. (kleine en middenslag diepzeetreibers).

Het toekennen van 34.000.000 fr. goedkoop staatskrediet aan een rederij verwekte in het begin van het jaar beroering in de zeevisserijmiddens. Vooral werd nadruk gelegd op het feit dat door dit krediet in de eerste plaats de Engelse werven, boven de Belgische scheepswerven bevoordeeld werden. Anderzijds zou door de uitbreiding van de vloot, in de hand gewerkt door dit krediet, nieuw gevaar van overproductie met dreigende ineenstorting van de prijzen ontstaan.

De kleine reders beklagen zich over het feit dat voor hun aanpassingen aan de moderne eisen, zij minder gemakkelijk over staatskredieten kunnen beschikken dan wanneer het grote maatschappijen betreft.

De modernisatie van de vloot duurt voort. Verscheidene vaartuigen zijn reeds uitgerust met radar, andere vaartuigen zullen verlengd worden en voorzien van sterker motoren, dit om de verre visserij des te beter te kunnen bedrijven. De kleinste vaartuigen, teneinde betere vangsten te kunnen verwezenlijken, worden uitgerust met moderne dieptemeters, die hen toelaten de vis, haringen en sprotscholen op te sporen.

## TOESTAND DER BELGISCHE VISSERSVLOOT OP 31 DECEMBER 1950

| Scheepsklassen             | OOSTENDE   |               |               | ZEEBRUGGE  |               |              | BLANKENBERGE |            |            | NIEUWPOORT |              |              | TOTAAL     |               |               |
|----------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|------------|---------------|---------------|
|                            | Aant.      | P.K.          | B.T.          | Aant.      | P.K.          | B.T.         | Aant.        | P.K.       | B.T.       | Aant.      | P.K.         | B.T.         | Aant.      | P.K.          | B.T.          |
| I. Garnaalscheepjes        | 74         | 3.050         | 1.180         | 65         | 3.616         | 1.270        | 7            | 241        | 96         | 41         | 1.724        | 536          | 187        | 8.631         | 3.082         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 41            | 16            |            | 56            | 19           |              | 34         | 14         |            | 42           | 13           |            | 46            | 16            |
| II. Kusttreilers           | 14         | 1.210         | 366           | 42         | 3.825         | 1.424        | 3            | 280        | 121        | 19         | 1.825        | 649          | 78         | 7.140         | 2.560         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 86            | 26            |            | 91            | 34           |              | 93         | 40         |            | 96           | 34           |            | 92            | 33            |
| III. Middenslagtreilers    | 71         | 12.376        | 5.592         | 42         | 6.495         | 2.462        | 1            | 175        | 91         | 6          | 845          | 302          | 120        | 19.891        | 8.447         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 174           | 79            |            | 153           | 58           |              | 175        | 91         |            | 141          | 50           |            | 166           | 70            |
| IV. Kleine diepzeetreibers | 49         | 13.370        | 6.032         | 4          | 1.010         | 374          |              |            |            |            |              |              | 53         | 14.380        | 6.406         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 273           | 123           |            | 253           | 94           |              |            |            |            |              |              |            | 271           | 121           |
| V. Middenslag diepzeetr.   | 10         | 4.210         | 1.972         |            |               |              |              |            |            |            |              |              | 10         | 4.210         | 1.972         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 421           | 197           |            |               |              |              |            |            |            |              |              |            | 421           | 197           |
| VI. Grote diepzeetreibers  | 9          | 6.150         | 3.874         |            |               |              |              |            |            |            |              |              | 9          | 6.150         | 3.874         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 683           | 430           |            |               |              |              |            |            |            |              |              |            | 683           | 430           |
| <b>Totaal :</b>            | <b>227</b> | <b>40.366</b> | <b>19.016</b> | <b>153</b> | <b>14.946</b> | <b>5.530</b> | <b>11</b>    | <b>696</b> | <b>308</b> | <b>66</b>  | <b>4.394</b> | <b>1.487</b> | <b>457</b> | <b>60.402</b> | <b>26.341</b> |

## TOESTAND DER BELGISCHE VISSERSVLOOT OP 31 DECEMBER 1951

| Scheepsklassen             | OOSTENDE   |               |               | ZEEBRUGGE  |               |              | BLANKENBERGE |            |            | NIEUWPOORT |              |              | TOTAAL     |               |               |
|----------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|------------|---------------|---------------|
|                            | Aant.      | P.K.          | B.T.          | Aant.      | P.K.          | B.T.         | Aant.        | P.K.       | B.T.       | Aant.      | P.K.         | B.T.         | Aant.      | P.K.          | B.T.          |
| I. Garnaalscheepjes        | 63         | 2.703         | 1.036         | 59         | 3.367         | 1.181        | 5            | 194        | 78         | 37         | 1.617        | 503          | 164        | 7.881         | 2.798         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 43            | 16            |            | 57            | 20           |              | 39         | 16         |            | 44           | 14           |            | 48            | 17            |
| II. Kusttreilers           | 13         | 1.130         | 347           | 40         | 3.615         | 1.331        | 3            | 300        | 125        | 16         | 1.570        | 560          | 72         | 6.615         | 2.363         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 87            | 27            |            | 90            | 33           |              | 100        | 42         |            | 98           | 35           |            | 92            | 33            |
| III. Middenslagtreilers    | 67         | 11.816        | 5.332         | 50         | 7.940         | 3.017        |              |            |            | 5          | 645          | 228          | 122        | 20.401        | 8.577         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 176           | 79            |            | 159           | 60           |              |            |            |            | 129          | 46           |            | 167           | 70            |
| IV. Kleine diepzeetreibers | 44         | 12.050        | 5.495         | 6          | 1.470         | 553          |              |            |            |            |              |              | 50         | 13.520        | 6.048         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 273           | 125           |            | 245           | 92           |              |            |            |            |              |              |            | 270           | 121           |
| V. Middenslag diepzeetr.   | 9          | 3.620         | 1.681         | 1          | 350           | 119          |              |            |            |            |              |              | 10         | 3.970         | 1.800         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 402           | 187           |            | 350           | 119          |              |            |            |            |              |              |            | 397           | 183           |
| VI. Grote diepzeetr Motor  | 2          | 1.505         | 784           |            |               |              |              |            |            |            |              |              | 2          | 1.505         | 784           |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 752           | 392           |            |               |              |              |            |            |            |              |              |            | 752           | 392           |
| Stoom                      | 7          | 5.700         | 3.615         |            |               |              |              |            |            |            |              |              | 7          | 5.700         | 3.615         |
| gemiddeld p. vaartuig:     |            | 814           | 516           |            |               |              |              |            |            |            |              |              |            | 814           | 516           |
| <b>Totaal :</b>            | <b>205</b> | <b>38.524</b> | <b>18.290</b> | <b>156</b> | <b>16.742</b> | <b>6.201</b> | <b>8</b>     | <b>494</b> | <b>203</b> | <b>58</b>  | <b>3.832</b> | <b>1.291</b> | <b>427</b> | <b>59.592</b> | <b>25.985</b> |

De volgende tabellen geven de aanvoer weer in 1951, vergeleken met de voorgaande jaren.

De toename van de aanvoer van ijslandse vis valt dadelijk op. Deze is vooral te wijten aan de uitbreiding van

hoogzeevloot en de toename van de visserij op IJsland door de midden-slagtreilers. De verhoging van de gemiddelde prijs per kgr. voor de ijslandvis duidt op een verbeterde kwaliteit en verbeterde afzetmogelijkheid.

## VERGELIJKENDE TABEL DER NATIONALE AANVOER IN 1950 EN 1951

**Opgemaakt naar gegevens verstrekt door het Beheer  
van het Zeewezen**

|                                       | 1950              |                           |              | 1951              |                           |              |
|---------------------------------------|-------------------|---------------------------|--------------|-------------------|---------------------------|--------------|
|                                       | Aanvoer<br>in Ton | Opbrengst<br>in 1.000 fr. | Gem. pr.     | Aanvoer<br>in Ton | Opbrengst<br>in 1.000 fr. | Gem. pr.     |
| <b>BODEMVIS</b>                       |                   |                           |              |                   |                           |              |
| IJslandse kabeljauw                   | 4.248             | 28.945                    | 6.81         | 4.468             | 35.204                    | 7.88         |
| Noordzeekabeljauw                     | 3.578             | 35.493                    | 9.92         | 2.809             | 32.409                    | 11.54        |
| IJslandse schelvis                    | 1.640             | 11.559                    | 7.05         | 2.148             | 16.939                    | 7.89         |
| Noordzee schelvis                     | 977               | 6.157                     | 6.30         | 723               | 4.788                     | 6.56         |
| Schol                                 | 3.967             | 25.142                    | 6.34         | 4.169             | 30.693                    | 7.36         |
| Rog                                   | 2.338             | 16.251                    | 6.95         | 2.246             | 21.169                    | 9.43         |
| Tarbot                                | 1.047             | 19.391                    | 18.53        | 998               | 19.736                    | 19.78        |
| Tong                                  | 6.076             | 112.050                   | 18.44        | 5.857             | 134.662                   | 22.99        |
| Wijting                               | 3.022             | 11.856                    | 3.92         | 3.669             | 15.445                    | 4.21         |
| Andere soorten                        | 10.741            | 68.206                    | 6.35         | 11.202            | 75.194                    | 6.71         |
| <b>TOT. BODEMVIS</b>                  | <b>37.634</b>     | <b>335.050</b>            | <b>8.90</b>  | <b>38.289</b>     | <b>386.239</b>            | <b>10.09</b> |
| Totaal IJslandvis                     | 9.882             | 60.567                    | 6.16         | 12.745            | 86.260                    | 6.76         |
| Totaal Noordzeevis                    | 27.812            | 274.483                   | 9.87         | 25.544            | 299.979                   | 11.74        |
| <b>PELAGISCHE SOORTEN</b>             |                   |                           |              |                   |                           |              |
| Volle haring                          | 7.765             | 25.402                    | 2.72         | 1.561             | 5.081                     | 3.25         |
| IJle haring                           | 2.662             | 7.233                     | 3.27         | 6.496             | 24.753                    | 3.81         |
| Sprot                                 | 2.282             | 6.642                     | 2.91         | 1.855             | 8.867                     | 4.78         |
| Andere soorten                        | 782               | 2.926                     | 3.74         | 724               | 3.530                     | 4.88         |
| <b>TOT. PELAG. VIS</b>                | <b>13.492</b>     | <b>42.203</b>             | <b>3.13</b>  | <b>10.636</b>     | <b>42.233</b>             | <b>3.97</b>  |
| <b>SCHAAL- en WEEKDIEREN</b>          |                   |                           |              |                   |                           |              |
| Garnaal                               | 1.548             | 41.241                    | 26.64        | 2.068             | 49.559                    | 23.96        |
| Andere soorten                        | 505               | 3.829                     | 7.58         | 489               | 4.727                     | 9.68         |
| <b>TOT. SCHAAL- en<br/>WEEKDIEREN</b> | <b>2.503</b>      | <b>45.070</b>             | <b>21.95</b> | <b>2.557</b>      | <b>54.286</b>             | <b>21.23</b> |
| <b>ALGEMEEN<br/>TOTAAL</b>            | <b>53.179</b>     | <b>422.323</b>            | <b>7.94</b>  | <b>51.482</b>     | <b>482.758</b>            | <b>9.38</b>  |

De aanvoer van Noordzeevis gaat voort in dalende lijn. De gevolgen van de overbevissing zijn vooral te merken in 1951.

Ook de aanvoer van haring is gedaald. Niettegenstaande de belangrijke deelname van onze vloot aan de haringvangst, was de uitslag van het volle haringseizoen en van het ijle haringseizoen lager dan de vorige jaren. Het ijle haringseizoen was begin 1951 zelfs bijna een catastrofe voor de kustvisserij: ongewoon vroeg bleef de ijle haring weg van onze kustwateren. Dank zij de toepassing van het atoomnet is het ijle haringseizoen, begin 1952, in belangrijkheid vermeerderd.

De garnaalvisserij daarentegen kende een gunstige opleving, de aanvoer van

1947 werd zelfs overschreden. De gemiddelde prijs van de garnaal daalde (van 26.64 fr. 1950 op 23.96 fr. 1951) doch het totaal bedrag dat aan deze nijverheid ten goede kwam verhoogde merklijk, zodat we kunnen aannemen dat het slechte sprot- en ijle haringseizoen voor de kustvisserij enigszins vergoed is geweest door de garnaalvangst.

Over het algemeen kende het jaar 1951 een tamelijk gunstig gevolg voor het zeevisserijbedrijf. Dat de voortdurende inspanningen van het Verbond der Belgische Visserij hieraan niet vreemd zijn, hopen we uit het hierna volgende verslag over onze activiteit te kunnen bewijzen.

Benevens het op prijs houden van de

## VERGELIJKENDE TABELLEN MET DE MAANDELIJKSE INVOER IN 1950 EN 1951 (Hoeveelheden opgegeven in 1.000 kgr.)

|                | Toegestaan<br>contingent | INVOER       |              |              |            |
|----------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|------------|
|                |                          | VIS          | HARING       | KABELJAUW    | SCHELVIS   |
| JANUARI        | 380                      | 371          | 209          | 171          | 67         |
| FEBRUARI       | 220                      | 199          | 655          | 130          | 29         |
| MAART          | 260                      | 230          | 288          | 117          | 42         |
| APRIL          | —                        | 13           | 343          | —            | —          |
| MEI            | 200                      | 180          | 129          | 50           | 10         |
| JUNI           | 500                      | 260          | —            | 126          | 37         |
| JULI           | 100                      | 100          | 13           | 49           | 13         |
| AUGUSTUS       | 175                      | 186          | 25           | 109          | 35         |
| SEPTEMBER      | 295                      | 259          | 317          | 125          | 67         |
| OCTOBER        | 300                      | 348          | 632          | 125          | 56         |
| NOVEMBER       | 360                      | 331          | 1.157        | 178          | 61         |
| DECEMBER       | 360                      | 242          | 549          | 120          | 41         |
| <b>TOTALEN</b> | <b>3.150</b>             | <b>2.719</b> | <b>4.317</b> | <b>1.300</b> | <b>458</b> |

|                | Toegestaan<br>contingent | INVOER       |              |              |            |
|----------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|------------|
|                |                          | VIS          | HARING       | KABELJAUW    | SCHELVIS   |
| JANUARI        | 315                      | 400          | 393          | 142          | 49         |
| FEBRUARI       | 235                      | 291          | 1.367        | 179          | 41         |
| MAART          | 245                      | 250          | 514          | 125          | 36         |
| MEI            | 360                      | 336          | 359          | 120          | 14         |
| JUNI           | 210                      | 190          | 71           | 144          | 14         |
| APRIL          | 155                      | 233          | 32           | 117          | 13         |
| JULI           | 260                      | 244          | 82           | 115          | 35         |
| AUGUSTUS       | 170                      | 188          | 52           | 93           | 23         |
| SEPTEMBER      | 280                      | 300          | 93           | 151          | 39         |
| OCTOBER        | 380                      | 418          | 420          | 168          | 50         |
| NOVEMBER       | 410                      | 366          | 1.072        | 179          | 36         |
| DECEMBER       | 415                      | 334          | 923          | 178          | 44         |
| <b>TOTALEN</b> | <b>3.435</b>             | <b>3.550</b> | <b>5.378</b> | <b>1.711</b> | <b>394</b> |

vangst door het bevorderen van de uitvoer, het aanpassen van de invoer, richtte onze activiteit zich op de lonende uitbating van het bedrijf, druk-

ken der uitbatingskosten, overbevissing, terwijl andere vraagstukken die het bedrijf bedreigden worden aangevat : Benelux, Vozor, Regie, Bedrijfsraad, enz.

## V.O.Z.O.R.

Het grote vraagstuk dat, sinds de ongelukkige besluitwet van 27-2-1947 de visserij bezig houdt, belooft een voordeelige oplossing te bekomen.

Dank zij het Verbond der Belgische Zeevisserij werd, bij het begin van het parlementaire jaar (14 November 1951) door Minister Segers een wetsvoorstel ingediend welke aanzienlijke verminderingen voorziet voor alle vissersvaartuigen.

In plaats van 5 th. uitzonderlijke bijdrage wordt volgende voorzien:

Vaartuigen van meer dan 30 tot en met 200 BT., betalen enkel 1 th.;

Vaartuigen van meer dan 200 tot en met 400 BT., betalen 1,5 th.;

Van meer dan 400 tot en met 575 BT., betalen 2,5 th.

Hoe kleiner de vaartuigen, hoe groter de verlichting van deze uitzonderlijke last wordt, hiermede werd tegemoetgekomen aan de moeilijkheden der verschillende klassen vaartuigen.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft echter op deze wet een amendement laten indienen door de volksver-

tegenwoordigers der kust om de vaartuigen, die opgeëist werden door de Bezetter of door het Belgisch Marinekorps, waarvan de waarden nooit werden aangepast en de opeisingsvergoeding zeer gering was, voor de duur der opeising te ontslaan van het betalen der uitzonderlijke bijdrage.

Voor de kleine, geteisterde vaartuigen werd eveneens voorzien dat de toepassing van de evenredigheidsregel zou wegvallen. Hierdoor zullen alle geteisterde vaartuigen, die voor 1940 beneden hun waarde verzekerd waren bij V.O.Z.O.R., vergoed worden op basis van 3 maal de geschatte waarde van Augustus 1939.

De reders die thans hun afrekening ontvangen van V.O.Z.O.R. waarop vermeld staat hoeveel ze te betalen hebben aan achterstallige uitzonderlijke bijdragen, kunnen aan de hand van bovenstaande gegevens gemakkelijk berekenen wat voor hen de waarde zal zijn van deze tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij.

## REGIE

Het wetsvoorstel van de V.O.Z.O.R., voorziet tevens een vermindering voor de achterstallige betalingen aan de Regie.

Deze vermindering bedraagt: 75 th. voor vaartuigen van maximum 50 BT., 50 th. voor vaartuigen van meer dan 50 BT., tot en met 60 BT., en 25 th voor vaartuigen van meer dan 60 tot 100 BT.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij

kan zich hiermede niet accoord verklaren aangezien de wet voorziet dat achterstallige verzekeringspremies, die niet binnen de drie jaar geïnd zijn geweest, als verjaard mogen beschouwd worden.

Voor deze gelegenheid wordt een principeproces gevoerd, waarvan de uitspraak zal aanwijzen in hoeverre het Verbond der Belgische Zeevisserij gelijk heeft gehad.

## VERLAGING DER PRODUCTIEKOSTEN

Teneinde een renderende uitbating te kunnen verzekeren, moeten de uitbatingskosten in verhouding blijven tot de opbrengst. Dit is niet het geval.

Het indexcijfer voor «niet-eetbare producten» van het Ministerie van Economische Zaken bedroeg in October 1951: 469,3. Het indexcijfer voor visserijbenodigdheden bedroeg op hetzelfde ogenblik: 564. Wanneer we hiertegenover berekenen wat het indexcijfer voor

vis zou moeten zijn, komen we uit op 464,5, dit cijfer wordt nooit bereikt en het is enkel per uitzondering dat het normale indexcijfer voor voedingsmiddelen (386,5) bereikt wordt.

Het renderend maken der uitbating kan op verschillende manieren geschieden:

1. door het in overeenstemming brengen der verkoopprijzen met de uitbatingskosten, dus een stijging der

verkooprijzen. Dit is echter beperkt tot een zeker maximum en is, in verband met de levensstandaard van de bevolking en het verbruik van vis niet wenselijk. Deze aanpassing kan in beperkte mate gebeuren door het in voege brengen van een opvangregeling. Dat dergelijke opvangregeling tot nu toe niet in voege gekomen is, is niet de schuld van het Verbond der Belgische Zeevisserij.

2. Door een verhoging van de productiviteit per vaartuig is het mogelijk aan lagere verkoopprijzen een verbeterde opbrengst te maken. Gezien de overvloedige aanvoer op sommige ogenblikken, waarbij moet rekening gehouden worden met de invoer, de zeer beperkte uitvoermogelijkheden en het betrekkelijk gering verbruik, zou dit een uiterst gevaarlijk experiment betekenen.
3. Verlaging van de productiekosten, waar dit mogelijk is. Hieraan heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij zijn grote zorg gewijd en konden enkele punten verwezenlijkt worden, mede met de hulp van de Overheid.

#### AFSCHRIJVING VAN VAARTUIGEN.

Door tussenkomst van de Antwerpse Redersvereniging der koopvaardij, werd volgend ministerieel besluit uitgevaardigd waardoor het mogelijk is de afschrijvingen van de vaartuigen op acht jaar te doen:

1ste jaar: afschrijving tot 20 th.

2e en 3e jaar: tot 15 th. per jaar.

4e, 5e, 6e, 7e en 8e jaar: elk tot 10 th.

Dit stelsel biedt het voordeel dat de afschrijvingen van een vaartuig kunnen aangepast worden naargelang de uitslag der uitbating. Gezien deze uitbating voor de visserij zeer wisselvallig is, is dit Ministerieel Besluit van niet te onderschatten belang.

#### LONEN BIJ HET BINNENLOPEN VAN VREEMDE HAVENS.

Tot nu toe hadden de reders van visersvaartuigen verwaarloosd zich degelijk te laten verdedigen voor de werkrechtensraad wanneer zij gedaagd werden om lonen uit te betalen aan de bemanning voor het binnenlopen in vreemde havens. Als gevolg hiervan moest telkens tot 200 fr. per dag en per man betaald worden, niettegenstaande dit niet voorzien is door de wet op de arbeidscontracten en de bemanning betaald wordt in verhouding tot de opbrengst van het vaartuig. Thans werden twee dergelijke gevallen door het

Verbond der Belgische Zeevisserij als principiekwesties aanvaard en zullen deze door ons verdedigd worden, teneinde in de toekomst een meer normale regeling te zien toepassen.

#### BOEKHOUDING EN FISCALE DIENST.

Sinds September werd door het Verbond der Belgische Zeevisserij, ten dienste van zijn leden, een boekhoudkundige en fiscale dienst ingericht. Het bleek dat de boekhouding van talrijke reders op fiscaal gebied niet in orde is, waardoor zij door de fiskus veel te hoog werden aangeslagen. De reders die van deze dienst gebruik maken, genieten bovendien van de fiscale bijstand door onze fiscale raadgever verstrekt. Enkele gevallen werden reeds in het voordeel der reders opgelost. Dit is de beste reclame voor deze dienst, die het zich tot hoofddoel maakt de boekhouding van alle vaartuigen, éénvormig en overzichtelijk te maken, zodat niet alleen op gebied van fiscaliteit voordelen worden behaald, maar de uitbating en de kosten kunnen aangepast worden aan de opbrengst.

#### SOCIALE DIENST.

Sinds 1 Januari 1952 werkt de sociale dienst van het Verbond der Belgische Zeevisserij. De sociale verrichtingen voor de reders worden er volledig en stipt verzekerd, onder controle van de reders zelf, zodat geen moeilijkheden of misbruiken te vrezen zijn zoals we deze spijtig genoeg maar al te talrijk hebben gekend in het verleden.

#### SOCIALE LASTEN

Deze vormden het voorwerp van de meeste zorg. Begin 1951 werd een voorstel tot afwenteling van deze lasten op de kopers ingediend bij de Nationale Paritaire Commissie. Geen beslissing kon getroffen worden.

Men schijnt verveeld te zitten met de moeilijkheden, niet alleen van de visserij, maar tevens van talrijke binnenlandse nijverheden. Intussen kende de kustvisserij grote moeilijkheden door de toepassing van het sociaal stelsel. Door het Verbond kon met zeer goede uitslag tussengekomen worden en zal deze tussenkomst wellicht kunnen aanleiding geven tot een herziening van het stelsel der maatschappelijke zekerheid voor de zeevisserij, zoals dit beloofd werd bij het Regentsbesluit van Januari 1946.



## KUISEN EN SCHILDEREN VAN VAARTUIGEN.

Met een groep scheepsschilders en -kuisers kon een voordelig contract afgesloten worden voor de leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij. Hierdoor werd onder andere bereikt dat de contracterende leden hun schip konden laten schilderen en kuisen aan de bestaande tarieven en dat geen verhoging zou toegepast worden zonder dat de betrokkenen hierover zouden geraadpleegd zijn.

## COOPERATIEVE SAMENWERKING

Teneinde de kostprijzen van bepaalde producten te kunnen drukken, wordt nog steeds aangedrongen op coöperatieve samenwerking. Ook dit vraagstuk werd door het Verbond der Belgische Zeevisserij in het afgelopen jaar bestudeerd en besproken. De moeilijkheden zijn echter groot om tot een degelijk ingerichte coöperatieve te komen. Ook in Nederland wenst de visserij zich in de coöperatieve richting te ontwikkelen, doch daar stuit men eveneens op dezelfde moeilijkheden.

We kunnen echter verzekeren dat de coöperatieve gedachte in onze nijverheid stilaan groeit en geleidelijk vaste vorm zal aannemen. Slechts op deze wijze is het mogelijk een einde te stellen aan de stijging der prijzen voor bepaalde producten.

## PRIJZENREGELING DOOR UITVOERMOGELIJKHEDEN

Voor de middenslagvisserij en de ijle en volle haringnijverheid is uitvoer levensnoodzaak. Vooral voor het haringbedrijf dat, na een voorgeschiedenis van twintig eeuwen, sinds de laatste oorlog zeer uitgebreid is. Door de grote exportmogelijkheden kort na de bevrijding heeft deze visserij aan belangrijkheid gewonnen, het verbruik in ons land van deze producten van onze nijverheid heeft geen gelijke tred gehouden, noch met de uitbreiding van de visserij, noch met het geleidelijk wegvallen der uitvoermogelijkheden. Aan deze kwestie werd door het VBZ veel aandacht besteed.

Met goed gevolg kon in 1951 opgete worden ter bevordering van onze uitvoer

### FRANKRIJK:

De vermindering van de invoercontin-

## OVERDRACHTTAKS OP VISSERIJBENODIGDHEDEN

Op voorstel van de Antwerpse redersvereniging, samen met het Verbond der Belgische Zeevisserij, heeft de Minister van het Verkeer beloofd aan te dringen op het wegvallen en verminderen van bepaalde taksen op scheepsuitrustingen. De Minister van Financiën heeft deze kwestie bestudeerd en zal binnen enkele tijd overgaan tot het nemen van maatregelen in dit verband.

Verwacht mag worden dat de overdrachttaks op herstellingen van vaartuigen, huur van radio's en navigatie-toestellen, de zeer hoge taks op garen en touwwerk, enz. zullen wegvallen.

## HERZIENING VAN DE WET OP DE ARBEIDSONGEVALLEN.

In de loop van het jaar 1951 werd door de Kamers een aanpassing gedaan van de wet op de arbeidsongevallen. Deze wet zou uitgebreid worden tot de zeevaart en zeevisserij. Ze voorziet in de eerste plaats een verhoging van de voordelen die gedeeltelijk moet gedragen worden door de werkgevers en gedeeltelijk door het verzekeringsorganisme. Het Verbond der Belgische Zeevisserij had zijn vertegenwoordigers in de commissie die belast werd met het onderzoek der nieuwe wet op de arbeidsongevallen op zee. Een verhoging van de verzekeringslasten zou voor de zeevisserij een verhoging van de uitbatingkosten betekenen.

genten in Frankrijk, met 25 th. verplichte ons een andere houding aan te nemen om ons uitvoercontingent naar dit land op peil te houden. Ons voorstel tot ruilhandel werd door Frankrijk aanvaard. Als compensatie kregen we een verhoging van 5 th. op het basiscontingent (16 miljoen B. Fr. in plaats van 15 miljoen).

Buiten dit vaste contingent, dat niet kan gewijzigd worden, werd voorzien dat alle invoer van vis en visserijproducten uit Frankrijk door ons land zou mogen gecompenseerd worden met een gelijkwaardig bedrag uit te voeren vis.

Dank zij deze mogelijkheid tot uitwisseling is ons uitvoercontingent met meer dan 2 miljoen fr. verhoogd geweest tijdens de afgelopen semester. In werkelijkheid kunnen we dus voor 20 miljoen B. Fr. exporteren naar Frankrijk, in plaats van de 15 miljoen

B. Fr., zoals aanvankelijk werd voorgesteld.

Door deze uitwisselingsmogelijkheid duurt onze uitvoer naar Frankrijk voort, ook tijdens de perioden dat geen schijf van het vaste contingent voorzien is. Deze regelmatige uitvoer heeft als gevolg gehad dat, behoudens uitzonderlijke gevallen, de prijzen voor tong en andere exportsoorten, gedurende het afgelopen jaar vast en zelfs gestegen zijn.

Deze verwezenlijking, met steun van het Ministerie van het Verkeer, is niet zonder tegenwerking gebeurd. De beroepsinvoerders, die vreesden hun monopolium voor invoer uit Nederland en Denemarken te zien verkwijnen, zetten man en macht in om deze voorwaarden te vernietigen. Hierin werden zij op onbegrijpelijke wijze gesteund door zekere handelskringen van de kust en een paar reders die alleszins het algemeen belang niet beoogden.

## ENGELAND.

Het voornemen van Engeland een visinvoercferentie te houden betekende een crisisdreiging voor onze uitvoer naar dit land. Ook het Verbond nam deel aan deze conferentie. Gelukkig kon het onmiddellijk dreigend gevaar door de gezonde politiek van onze Belgische delegatie, afgewenteld worden.

Toen begin 1951 een grote aanvoer van ronde vis onze marktprijzen dreigde te doen ineensorten, vestigde het Verbond de aandacht van de reders op de mogelijkheden ronde vis rechtstreeks te landen te Aberdeen, waar goede prijzen konden bekomen worden.

Verscheidene vaartuigen hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt om onze eigen markt te ontlasten en tevens een flinke opbrengst te maken. De rechtstreekse aanvoer van onze goed verzorgde Belgische ijslandvis kent steeds een grote belangstelling in Engeland en wordt er naar waarde geschat.

De uitvoer naar Engeland blijft normaal doorgaan en betekent voor onze middenslagvisserij een welgekomen ontlasting.

## UITVOER NAAR DUITSLAND.

De uitvoer naar Duitsland is steeds van het grootste belang geweest voor onze ijle haringvisserij.

Het handelsaccord dat afgesloten was met dit land voorzag een bedrag van 250.000 \$ dat mocht uitgevoerd worden tussen 1-1-1951 en 31-12-1951. Er was enkel ijle haring voorzien.

Bij het begin van 1951 werd praktisch geen haring gevangen en kon er niet aan export gedacht worden, zodat op het einde van 1951 nog een aanzienlijk bedrag ter beschikking bleef. Dit bedrag zou in elk geval niet kunnen uitgeput worden voor 1-1-1952. Het nieuw handelsaccord zou pas in voege treden op 1 Maart 1952, zodat een dode periode tijdens het meest kritische tijdperk van onze ijle haringvisserij zou intreden. Door tussenkomst van het Verbond, en met de welwillende hulp van het Ministerie van Buitenlandse Handel, kon bekomen worden dat het overblijvende gedeelte van de 250.000 \$ zou mogen opgebruikt worden tussen 1 Januari 1952 en 1 Maart 1952.

Deze maatregel kwam goed van pas. Immers na 1 Januari werden, door gebruik van het atoomnet, grote hoeveelheden haring aangevoerd, die alle naar Duitsland konden uitgevoerd worden, aan zeer goede prijzen. Het toeval hielp mede om deze prijzen op te drijven: de Engelse haringnijverheid kon geen haring leveren aan Duitsland en de eigen aanvoer van ijle haring der Duitse vloot bleef achterwege.

Op het einde van 1951 deden zich een paar verwikkelingen voor die de normale uitvoer van ijle haring naar Duitsland nadelig hadden kunnen beïnvloeden. De handelaars kwamen enkel in het bezit van een kleine uitvoervergunning naar Duitsland die hen in de onmogelijkheid stelde normaal te exporteren. Ook hiervoor kwam het Verbond met goed gevolg tussen en werden ruime uitvoercontingenten ter beschikking gesteld van onze exporteurs. Tevens kon bekomen worden dat SPROT mocht uitgevoerd worden op dit contingent en, toen de ijle haringaanvoer onverwacht vroeg begon, werden, na onze tussenkomst, onmiddellijk de nodige vergunningen uitgereikt zodat reeds van het begin van het seizoen af met deze uitvoer kon begonnen worden.

## TSJECHO SLOWAKIJE.

Samen met enkele vishandelaars die zich hiertoe bereid verklaard hadden, deed het Verbond stappen om de weg te openen naar Tsjecho-Slowakije voor onze volle haring, aan zeer interessante voorwaarden.

Het heeft veel moeite, geloop en geschrijf gekost om tot een oplossing te geraken. In de eerste plaats kon er enkel uitgevoerd worden in compensatie voor Tsjechische producten en weer hadden we met tegenkanting af te rekenen uit bepaalde redersmiddens.

Ondanks alles kon een zeer voordelig contract bekomen worden dat bijna onbeperkte uitvoermogelijkheden voorzag. De uitvoerders welke medegewerkt hadden tot samenstellen van dit contract en zich hiervoor geen moeite hadden ontzegd, verzorgden de zendingen buitengewoon goed en leverden enkel eerste kwaliteit haring. Er konden op sommige ogenblikken zeer goede prijzen betaald worden voor goed verzorgde haring. In tegenstelling met de vorige jaren, kende de prijs van de haring, dank zij Tsjecho-Slowakije, in de maand September geen inzinking, wel een flinke verhoging, die zelfs nog verbeterde in October.

Dank zij het optreden van onze uitvoerders naar Tsjecho-Slowakije, mogen we er van verzekerd zijn dat deze uitvoermogelijkheid dit jaar opnieuw zal opgesteld worden, en dit spijs de concurrentie van de andere landen.

#### ALGEMENE MOEILIKHEDEN

Begin 1952 werd onze uitvoer ernstig belemmerd door speciale schikkingen die door de overheid getroffen waren. De uitvoerders moesten allerlei forma-

liteiten vervullen om een uitvoervergunning te bekomen formaliteiten die geen rekening hielden met de noodzaak vlug te kunnen werken wanneer het vis betrof.

Met medewerking van het Provinciaal Bestuur werden uitzonderingsmaatregelen voorzien voor de vishandel, zodat de uitvoer normaal kon doorgaan.

Anderzijds, voor wat het uitreiken van uitvoervergunningen betrof, kregen de handelaars vergunningen die hen niet in staat stelden normaal te exporteren. Dit was het gevolg van het feit dat te talrijke en te grote hoeveelheden aangevraagd werden.

Ook hier trad het V.B.Z. op en stelde voor één globale uitvoervergunning ter beschikking te stellen van de uitvoerhandel. Dit stelsel werd niet aanvaard doch er werd bekomen dat de handel twee vergunningen zou krijgen, in plaats van één, waardoor het mogelijk zou zijn dat uitgevoerd wordt op de éne vergunning, terwijl de andere vernieuwd wordt. Ook hier heeft het initiatief van het V.B.Z. aanleiding gegeven tot een bevredigende regeling in het voordeel van onze uitvoer.

## INVOER

De vergelijking met de invoerstatistieken van 1950 toont aan dat de invoer in 1951 gestegen is. Het is niet zozeer de hoeveelheid vis die invloed uitoefent op de prijs van de ronde vis, dan wel de regeling en de verdeling van de invoer naargelang de werkelijke behoeften en de voorziene aanvoer.

Het is echter verheugend te mogen vaststellen dat, spijs een verhoogde aanvoer en een gestegen invoer de prijzen voor de eigen vis verbeterd zijn.

Betekent dit een verhoogd visverbruik in ons land? Aan de hand van de beschikbare statistieken is dit moeilijk vast te stellen. Wel is de leurhandel met degelijke uitgeruste vrachtwagens in de loop van het jaar 1951 fel toegenomen en is het niet onwaarschijnlijk dat deze vorm van verkopen rechtstreeks heeft meegeholpen om de afzet van ronde vis, vooral in die streken van het land waar geen viswinkels zijn, in de hand te werken.

Dergelijke vorm van handeldrijven in vis is zeker aan te moedigen.

Het Comité van Invoer kwam maandelijks samen en regelde de invoer van vis volgens de voorziene aanvoer en de behoeften van het land.

Doch benevens zijn activiteit in het

comité van de invoer, werden door het V.B.Z. herhaalde malen stappen gedaan om een definitieve regeling te bekomen voor de invoer: door het overbruggen van het prijsverschil tussen de invoerende landen en onze productie, door het verdelen der invoervergunningen, enz. Hieraan kon geen gevolg bekomen worden daar de Overheid van mening was eerst af te wachten wat het experiment van Benelux zou opleveren, voor aler een nieuwe schikking te treffen.

Herhaalde malen werd door het V.B.Z., opgetreden tegen de frauduleuse invoer van Deense vis, niet alleen over Nederland, maar ook over Engeland, Aangedrongen werd op een verscherping van de controle aan de kust.

#### RECHTSTREEKSE LANDINGEN VAN IJSLANDVAARTUIGEN TE OOSTENDE

Een speciale aandacht verdient deze kwestie welke vorig jaar gelukkig kon opgelost worden in het voordeel van onze nijverheid.

Nadat de ijslandse vaartuigen die rechtstreekse landingen wilden doen in Franse havens, uit Boulogne verdreven waren door het gemeenschappelijk optreden van de Franse reders en vissers,

werden, met hulp van Belgische vishandelaars, pogingen aangewend om deze landingen te Oostende te laten plaatsgrijpen.

Dit betekende een werkelijk gevaar voor onze eigen nijverheid. De mogelijkheid dat bepaalde partijen vis, afkomstig van die vaartuigen op onze markt zouden verdwijnen was bijna zeker, terwijl anderzijds de mogelijkheid tot reëxportatie van deze vis uit Frankrijk naar België niet uitgesloten was.

Samen met de Franse redersverenigingen werd opgetreden door het V.B.Z. en konden deze praktijken verhindert worden vooraleer ze reeds schade berekend zouden hebben op onze markt. De toelating tot het rechtstreeks landen van IJslandse vis in onze haven werd niet bekomen.

#### E.O.E.S.

Regelmatig worden nog besprekingen gehouden in verband met de uitbreiding van het vrije verkeer in vis tussen de landen van de E.O.E.S. overeenkomst. Men dringt voortdurend aan op een ruimere houding van ons land, dat zeker, inzake vrijgave van vis en visserijproducten op de eerste plaats staat.

We moeten hier niet meer betogen hoe gevaarlijk dergelijke vrije uitwisseling is voor onze nijverheid, zolang de andere landen op een veel lager prijsniveau kunnen werken. Dit gevaar bestaat niet alleen op onze eigen binnenlands markt, maar eveneens op onze

buitenlandse afzetgebieden.

Hiertegenover begrijpen we niet goed de politiek van de F.A.O., evenals de E.O.E.S. een Amerikaans initiatief, dat, terwijl de E.O.E.S. voortdurend dreigt de mindere nijverheden in de Europese landen uit te roeien, aanstuurt om in de landen van Zuid-Amerika en Azië de visserijnijverheid uit te breiden.

Waarom al deze kosten en al deze moeite wanneer bij een uitbreiding van het E.O.E.S. stelsel over de gehele wereld, deze nieuw-opgebouwde industriën even ras tot verdwijnen zullen gedoemd zijn als de oude gevestigde industriën van Europa, wanneer ze niet kunnen concurreren tegen die landen die door geografische ligging en economische en sociale verschillen, bevoordeeld zijn.

#### INVOER VAN GARNAAL

De strijd tegen de garnaa invoer, voor het behoud van onze eigen prijzen, duurt maandelijks voort in het invoercomité voor garnaal. Slechts de goede uitslag van deze strijd is van tel voor onze reders. Inderdaad, ondanks de stijging van de garnaa invoer (1.548 t. 1950 tegen 2.068 t. in 1951) en de, begrijpelijke daling van de gemiddelde prijs (van 26.65 fr. op 23.95 fr.) bleef het garnaa seizoen bijzonder goed voor de kustvisserij, want een totaal bedrag van 49.558.725 fr. kwam in 1951 aan dit bedrijf ten goede tegenover 41.241.000 fr. in 1950.

### SANERING VOLLE HARINGSEIZOEN

Op twee manieren werd gewerkt om het volle haringseizoen renderend te maken.

- 1) door bevordering van de uitvoer (Tjecho-Slowakije zoals hierboven reeds uiteengezet), en
- 2) contingering van de invoer.

De invoer van haring (vers, gerookt, gezouten of bewerkt) was tot nu toe volledig vrijgegeven in het kader der E.O.E.S. overeenkomsten.

Het V.B.Z. stelde voor, teneinde het eigen haringseizoen lonend te maken, alle invoer van haring, vers of bewerkt, te verbieden gedurende de maanden Augustus, September en October.

De Overheid ging slechts gedeeltelijk in op dit voorstel. De invoer van haring werd stopgezet uit alle landen, behalve Nederland, voor de maanden September en October. De invoer van haring uit Nederland werd in overeenstemming met Nederland gecontingenteerd tot op

40 t.h. van de invoer der vorige jaren uit Nederland.

De gevolgen van beide maatregelen zijn duidelijk merkbaar op de uitslag van het volle haringseizoen 1951.

| Aanvoer : | 1950  | 1951 |       |      |
|-----------|-------|------|-------|------|
|           | (1)   | (2)  | (1)   | (2)  |
| Augustus  | 1.949 | 3.29 | 1.703 | 3.27 |
| September | 3.412 | 3.28 | 2.147 | 3.68 |
| October   | 1.859 | 2.73 | 1.703 | 4.06 |

(1) aanvoer.

(2) gemidd. prijs.

Ondanks de mindere aanvoer in Augustus 1951, bleef de prijs onder die van dezelfde maand 1950. Toen einde Augustus de uitvoer naar Tjecho-Slowakije begon en met ingang van September de beperkende maatregelen op de invoer werden uitgevaardigd, kenden de prijzen hierdoor een zeer gevoelige verhoging die zelfs doorgedreven werd tijdens de maand October.

## IJLE HARINGSEIZOEN

Ook voor de ijle haring werden maatregelen getroffen voor uitvoer. Deze werden beschreven onder het hoofdstuk : Uitvoer.

Zoals elk jaar, werd ook in 1951 het accord met Frankrijk hernieuwd voor het vissen in de territoriale wateren. Het V.B.Z. vertegenwoordigde op deze conferentie het Belgisch productieapparaat.

Te dezer gelegenheid werd het vriendschappelijk contact met de Franse reders en administratie verstevigd.

Er werd een accord vastgelegd dat ook voor de toekomst zal blijven, en waartoe enkel de jaarlijkse goedkeuring vereist is van beide partijen. De voornaamste punten van deze overeenkomst zijn :

1. het wederzijds vissen in de territoriale wateren wordt toegelaten van 1 December tot 1 Maart, ook sprot mag gevestig worden in de respectievelijke kustwateren door Franse en Belgische vissers. De aanvangsdatum kan vervroegd worden en de einddatum verlaat zo de omstandigheden dit vereisen. Zo werd dit jaar hiervan reeds gebruik gemaakt en werd de sprotvis-

serij reeds vanaf 15 November toegelaten in de Franse wateren.

2. De Franse reders vroegen het accord uit te breiden tot vaartuigen van hoogstens 250 P.K. Op aandringen van de Belgische afvaardiging werd in het accord opgenomen dat de maximum motorsterkte welke zou worden toegelaten 200 P.K. zou zijn. Zo voldoende argumenten kunnen aangebracht worden, kan eventueel deze sterkte verminderd worden.
3. De definitieve tekst van het accord wordt vastgelegd door beide delegaties voor de toekomst.

Vermelden we eveneens inzake het ijle haringseizoen de aanwending van het « atoomnet » bij deze visserij, dat zulke schitterende uitslagen gaf en de modernisering van sommige kustvissersvaartuigen die thans uitgerust worden met dieptemeters die hen toelaten de sprot- en haringscholen te ontdekken.

Het gezamenlijk gebruik van dieptemeter en atoomnet biedt de beste waarborgen voor de komende haringseizoenen, althans voor wat de uitvoermogelijkheden betreft.

## HET VRAAGSTUK DER OVERBEVISSING

België vaardigde begin 1951 de te Londen overeengekomen maatregelen uit die een verhoging van de bestaande maaswijdten voorzagen. Deze maatregelen zouden per 1 April in voege komen.

Hoewel de reders in principe accord zijn dat er maatregelen moeten getroffen worden om het bedrijf in de toekomst te beschermen tegen een uitroeiing van de visstapel, werd aan de bevoegde Minister uitstel gevraagd ten einde maatregelen te kunnen treffen om de overgang voor onze nijverheid zo weinig gevoelig mogelijk te maken.

Alle reders zijn in het bezit van een voorraad netten gebreed op de oude netmazen, deze stock zou niet opgebruikt zijn op 1 April, zodat voor velen de nieuwe maaswijdten een verlies zouden betekenen.

Verder werd gewezen op het feit dat de tongvisserij hierdoor benadeeld zou worden, vermits de nieuwe mazen niet aangepast zijn aan deze specifieke visserij, welke voor onze middenslagreders een voornaam bron van inkomsten is. Zo de nieuwe maaswijdten toch zouden doorgevoerd worden, wordt gevraagd een tegemoetkoming van rege-

ringszijde voor deze categorie visvaarders te voorzien.

Tenslotte werd gewezen op het nutteloze de maatregelen door één land toe te passen, terwijl andere landen, Nederland bijvoorbeeld, de nieuwe maaswijdten nog niet opgelegd hadden.

In verband hiermede werd uitstel gegeven door de Minister tot op het ogenblik dat ook in Nederland de nieuwe netmazen zouden verplichtend gemaakt zijn.

Hoewel ook in Nederlandse redersmiddens het vraagstuk der overbevising de meeste aandacht vraagt, is tot nu toe hier nog niet overgegaan tot het nemen der nodige voorzorgsmaatregelen.

Anderzijds wordt van Belgische zijde gewezen op de uitmoording van de garnaalstapel die door de Nederlandse pufvissers bedreven wordt. Het percentage van de door de Nederlanders uitgeroemde garnaal is misschien wel gering, maar ons standpunt blijft dat, waar nog geen maatregelen kunnen getroffen worden om de natuurlijke uitroeiing te keer te gaan, eerst en vooral de uitroeiing door de mensen moet worden verboden, hoe gering deze ook weze.

## DE BENELUX-UNIE

In 1951 werden de bevoegde Ministerie en de Volksvertegenwoordigers voortdurend attent gemaakt op de gevaren welke de verwezenlijking der Beneluxunie op 1-1-52, voorzien door het protocol van Oostende, voor de visserij zou meebrengen. Herhaalde malen werd aangedrongen op het in voege brengen van dezelfde maatregelen als voor land- en tuinbouwproducten voorzien.

Het mocht niet baten. Nederland eiste met klem de uitvoering van het betreurenswaardige protocol van Oostende en stelde zelfs op 1-1-52 zijn grenzen open voor Belgische vis.

Van Belgische zijde werden geen maatregelen genomen, met het gevolg dat een nieuwe conferentie belegd werd te Annastad die volgende overeenkomst inzake visserij voor gevolg had :

- van 1-3-52 af worden de wederzijdse grenzen opengesteld voor vis boven de 40 cm., haring en sprot ;
- van 1-3-54 af wordt de vis beneden de 40 cm. vrijgegeven ;
- van 1-3-55 af wordt de garnaal vrijgegeven.

Geen enkele maatregel werd getroffen of voorzien om de nijverheden van beide Beneluxlanden op hetzelfde kostenpeil te laten werken. Het gevaar der lagere prijsaanbiedingen uit Nederland blijft hierdoor bestaan en oefent rechtstreekse druk uit op de prijsvorming op onze vis, temeer daar geen contingenten bepaald zijn en geen enkel handelaar weet hoeveel vis aan die bepaalde lage prijs in ons land zal ingevoerd worden.

Het Belgische visbedrijf blijft wantrouwig tegenover Nederland, temeer omdat de meeste fraude langs Nederland om is geschied en nog geschiedt. België heeft in het kader Benelux maatregelen getroffen om de invoer uit andere landen dan Nederland te schorsen.

Wanneer mogen wij van Nederland

verwachten dat het maatregelen zal treffen, evenals wij, om van de Benelux-unie voor beide partners het meeste rendement te bekomen ?

In de zomer 1951 werd het V.B.Z. uitgenodigd deel te nemen aan een bespreking met de Nederlandse redersverenigingen te Ierseke.

Er was geen agenda vastgesteld, doch van Nederlandse zijde was wél te verwachten dat er over Benelux zou gesproken worden. Het V.B.Z. wenste hieromtrent geen discussies te openen, temeer dat alles wat de Benelux betreft beslist wordt buiten het bedrijf om door de administratie.

Tenslotte werden volgende punten aangehaald als zijnde van belang voor verdere gemeenschappelijke bespreking, buiten het kader Benelux :

- 1) gemeenschappelijke minimumprijzenstelsels en opvangregelingen,
- 2) het vraagstuk der overbevissing,
  - beide punten voorgesteld door de Nederlandse reders ;
- 3) de pufvisserij,
- 4) de visvangst in de wederzijdse territoriale wateren,
  - punten voorgebracht door het V.B.Z.
- 5) gemeenschappelijke exportpolitiek...
- 6) gemeenschappelijk afsluiten van handelsaccorden...
  - punten voorgesteld door de vertegenwoordigers der Nationale Federatie.

Het V.B.Z. stelde voor punten 3 en 4 te hernemen op een bespreking die te Heist zou plaatsgrijpen. De plotse interesse van Nederlandse zijde voor een gezamenlijke bespreking schijnt weggevallen en ondanks herhaald aandringen van het V.B.Z. om deze twee punten te bespreken, werd geen antwoord bekomen van Nederland.

## TECHNISCHE VOORLICHTING

Als beroepsvereniging heeft het V.B.Z. zeker een grote taak zijn leden op de hoogte te brengen van de vooruitgang op visserijgebied. Deze taak heeft ze dit jaar op dubbele wijze vervuld.

In de eerste plaats is het te danken aan de technische voorlichting van het V.B.Z. dat het « atoommet » in voege is gekomen voor de ijle haringvisserij en dat het ijle haringseizoen bijge-

volg dergelijke schitterende resultaten heeft afgeleverd.

Door het V.B.Z. werden vervolgens technische filmavonden ingericht waarbij documentaire filmen uit alle landen en over alle manieren van visvangen werden vertoond. De Heer Minister van het Verkeer verleende zijn welwillende Hoge Bescherming aan dit initiatief.

Op 26 Februari 1951 kwam de Heer

Kolkman ons spreken over de walvisvangst in de Zuidelijke IJszee en werd daarna een film afgedraaid over dit onderwerp.

Tijdens het Winterseizoen 1951-1952 gingen vijf filmavonden door over verschillende onderwerpen: Engeland, U.S.A., Alaska, Italië, Noorwegen, Zweden, Duitsland, New-Foundland.

Onder andere werd de zeer merkwaardige en leerrijke film vertoond over de werking van de trawl onder water.

Ook te Heist en te Nieuwpoort werd

een filmavond ingericht met de beste filmen die te Oostende afgerold zijn geweest.

Niet alleen reders en vissers toonden hun interesse voor deze avonden, talrijke buitenstaanders woonden de filmavonden bij, welke aldus een goede propaganda vormen voor de zeevisserij.

Een bedrag van ongeveer 10.000 fr., voortkomende van de opbrengsten van deze vertoningen kon verdeeld worden onder de Ibissschool, het gesticht Godtschalck en de Vrienden der Blinden.

## DE BEDRIJFSRAAD VOOR DE ZEEVISSERIJ

Einde 1951 verscheen in het Belgisch Staatsblad het Besluit tot oprichting van een afzonderlijke bedrijfsraad voor de zeevisserij. In alle zeevisserijmidens werd dit besluit gunstig onthaald. Eindelijk zou de sanering van het bedrijf ernstig kunnen aangevat en de grote vraagstukken behandeld worden die met het bedrijf verband houden.

Het aantal leden van de bedrijfsraad is beperkt. Achttien vertegenwoordigers, paritair van werknemers als van werkgevers, zullen er zetelen en elke tak der nijverheid zal er vertegenwoordigd zijn. Bovendien worden twee technici en een Voorzitter afzonderlijk

aangesteld.

In de Bedrijfsraad heeft het aantal stemmen dat uitgebracht wordt geen tel. Er wordt enkel rekening gehouden met de waarde der argumenten aangehaald bij de adviezen. Aldus zal ieder de kans krijgen zijn standpunt te verdedigen tegenover de Overheid die advies vraagt of aan wie een voorstel wordt overgemaakt.

De verschillende verenigingen hebben hun kandidatenlijsten ingedragen bij de Minister van Economische Zaken en in de eerstvolgende weken mogen we ons verwachten aan de definitieve samenstelling van deze belangrijke raad.

## DE KOELTECHNIEK IN DE ZEEVISSERIJ

Door de regering werd een commissie belast met het bestuderen der mogelijkheden voor toepassing der koeltechniek in de zeevisserij. Het V.B.Z. had zijn afgevaardigden in deze commissie.

In ons kleine werelddeel, waar verse vis zeer snel en zonder tussenkomst van grote kapitalen of onnodige handarbeid, aan de verbruiker ter beschikking kan worden gesteld, heeft het diepvriezen van vis zijn onnut bewezen.

Dit wordt ten andere bevestigd in het verslag der F.A.O. (Bulletin des Pêches de la F.A.O. Vol. 4 N° 4): « in alle landen wordt een achteruitgang vastgesteld van de productie diepgevroren vis, deze is te wijten aan de weerzin (répugnance) die de verbruiker heft tegenover diepgevroren vis wanneer hij verse vis kan bekomen ».

Na de talrijke kostelijke bewerkingen die de vis heeft ondergaan vooraleer te kunnen ingevroren worden, de kosten die met het invriezen en de verdeling gepaard gaan, enz., blijft deze vis altijd beneden het prijspeil der verse vis.

Het is ten andere niet naar dergelijke instellingen welke onze aandacht

moet gaan. In de eerste plaats moet gezorgd worden dat de vis door onze vaartuigen in de beste voorwaarden kan worden aangevoerd. De meest kostelijke uitrustingen zijn hierbij niet in staat vis van minderwaardige kwaliteit om te toveren tot eerste keus vis.

Wanneer onze reders inspanningen doen om goed verzorgde vis aan wal te zetten, moet vooral gezorgd worden dat deze vis in de beste voorwaarden aan de verbruiker wordt verkocht.

Haring, los geladen op een spoorwegwagen, zoals dit onlangs zo treffend geïllustreerd werd door een Duits visserijtijdschrift, zal de verbruiker afstoten. Wordt dezelfde haring echter netjes in kisten verpakt, dan wordt het produkt zoveel aantrekkelijker gemaakt.

De eerste zorg moet bijgevolg gaan naar de verzorging aan boord en daarna en zeker niet minder aan de verzorging van de vis vanaf het ogenblik dat ze in de vismijn gelost wordt tot wanneer ze bij de verbruiker op tafel komt. En in deze aangelegenheden heeft de koeltechniek zeker een grote rol te spelen.

## HET COMPENSATIEFONDS

## DER EX N.L.V.C.

Tijdens de bezetting werd voor een bedrag van ongeveer 10 miljoen fr. afgehouden van de opbrengsten der reders tot vorming van een compensatiefonds voor het haringseizoen. De omstandigheden hebben het niet nodig gemaakt beroep te doen op de tussenkomst van dit fonds.

Op 11 Augustus 1951 werd een nieuwe termijn bepaald voor het indienen der schuldvorderingsverklaringen van de reders bij het vereffeningscomité. Alle leden welke zich tot het V.B.Z. hebben gewend, werden hierbij geholpen.

De vraag rijst echter op of ALLE reders deze verklaring intijds hebben ingediend, of allen nog de nodige bewijsstukken bezitten en of het vereffeningscomité zal overgaan tot het terugbetalen van de afgehouden bedragen aan de eisers.

Er bestaat geen enkele administratieve of rechterlijke beslissing die bepaalt dat deze sommen teruggekeerd

moeten worden aan de reders. Deze beslissing wordt overgelaten aan het vereffeningscomité. Wordt het fonds niet verdeeld, of wordt geen bestemming hieraan gegeven, dan wordt dit bedrag staatseigendom. Dit zou in elk geval een grote onrechtvaardigheid zijn tegenover de visserij. Immers dit geld werd afgehouden van de opbrengst der vaartuigen, zodat de reders er zelf de vrije beschikking niet over hadden.

Zo het geld terugbetaald wordt aan de reders individueel, zal waarschijnlijk een gedeelte hiervan moeten afgedragen worden als loon voor de toenmalige bemanning, het overblijvende gedeelte zal misschien aanzien worden als oorlogswinst en als zodanig belast, zodat het grootste gedeelte terug in de staatskas zal terecht komen.

In de huidige omstandigheden dient gezocht naar een formule, welke de reders het best dient.

## DE NIEUWE VISMIJN TE OOSTENDE

Sinds 1 Februari is de nieuwe vismijn in gebruik genomen te Oostende. Aldus beschikt ons land over de prachtigste verkoopinstelling voor vis van het vasteland.

Door de vertegenwoordigers van het V.B.Z. in de vissershavencommissie werd de wens uitgedrukt dat, ter gelegenheid van het in gebruik nemen der nieuwe verkoophalle maatregelen zouden genomen worden om talrijke misbruiken uit te roeien die ten nadele uitvallen van de reders, waaronder het weggeven van vis.

Een nieuw voorstel tot regeling van de verkoop, waarbij de voorkeur zou gegeven worden aan de IJslanse vissoorten, werd door het V.B.Z. niet aangevaard.

Aldus blijft de verkoopregeling, die vroeger volledige voldoening gaf, in voege. Het voorstel toelating te geven aan de IJslandvaartuigen die niet tijdig volledig kunnen lossen, over twee dagen te verkopen werd eveneens door toedoen van het V.B.Z. van de hand gewezen.

## BETEKENIS VAN HET V.B.Z. VOOR DE ZEEVISSERIJ

Voor de leden van een vereniging is het wel interessant te vernemen welk belang hun vereniging heeft, vooral waar het gaat voor een beroepsvereniging die voor het welzijn van een ganse nijverheid optreedt.

Einde 1951 werden door de Zeevisserijdienst controle gedaan in onze boeken. Uit dit onderzoek blijkt dat het V.B.Z. 90 t.h. van de Belgische reders ter zeevisserij vertegenwoordigt. Deze 90

t.h. vertegenwoordigen 70 t.h. van de algehele economische belangrijkheid van het bedrijf.

Deze cijfers tonen duidelijk aan hoe groot het vertrouwen is der nijverheid in haar beroepsvereniging en dit vertrouwen groeit nog aan, want regelmatig komen nieuwe leden bij, die aldus het nut en de waarde erkennen van het V.B.Z.



## PERSONALIA

Op Vrijdag 14 Juni 1951 bereikte ons het plotse als pijnlijke bericht van het afsterven van de Heer H. BAELS, Ere-Voorzitter van het V.B.Z. Dit verlies en heengaan van een groot figuur, wekte grote verslagenheid in alle visserijmiddens. Ten teken van rouw werd de algemene vergadering van het V.B.Z., welke op 16 Juni moest doorgaan, voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Op 30 November 1951 moesten de mandaten vernieuwd worden van de vertegenwoordigers der verschillende beroepsverenigingen in het V.B.Z. Volgende Heren ontvingen een nieuw mandaat voor de duur van 2 jaar, ingevolge de statuten van het V.B.Z. :

voor de *Union Professionnelle des Armateurs à la Pêche au Vapeur* : de hh. R. Bauwens, G. Rabay en V. Seghers; voor het *Verbond der Middenslagvisserij* : de hh. E. Danneel, L. Decretton, K. L. Verleene, J. Viaene ;

voor het *Zal wel Gaan* : de Heer E. Logghe ;

voor *Hand in Hand Oostende* : de hh. G. Deckmijn en P. Vandenberghe ;

voor *Hand in Hand Zeebrugge* : de hh. J. Dobbelaere, P. Van Hulle en G. Van waes ;

voor de *Contactcommissie te Nieuwpoort* : de hh. M. Legein en J. Verbanck ;

als commissarissen werden aangesteld : de hh. V. Seghers, G. Rabaey en P. Van Hulle.

Met algemene stemmen werd de heer R. Bauwens opnieuw tot Voorzitter gekozen.

Begin December behaalde de secretaris van het V.B.Z. een aanmoedigingsprijs van de provincie West-Vlaanderen voor zijn studie over de Zeevisserij.

Hierdoor werd de aandacht van het

Provinciaal Bestuur gevestigd op bepaalde noden van onze nijverheid en sproot hieruit een eerste samenwerking voort ten voordele van het bedrijf, samenwerking die in de toekomst nog zal uitgebreid worden.

Ten dienste van de leden van de Westhoek wordt maandelijks een zitdag ingericht te Nieuwpoort op het stadhuis : de eerste Zaterdag van elke maand van 15 u. tot 17 u.

De burelen van het V.B.Z. werden overgebracht naar de nieuwe vismijn : haringhalle (boven de doorgangspoort) waar thans definitief beschikt wordt over prachtige en ruime lokalen.

Het secretariaat ligt thans midden het bedrijf zelf. De reders kunnen dadelijks hun secretariaat bezoeken om er inlichtingen te bekomen en raad te vragen.

Het beschikt over een uitgebreide visserijdocumentatie over alle mogelijke vraagstukken in verband met de zeevisserij in alle landen. Dit alles ligt ter beschikking van de leden.

Tijdschriften uit alle landen kunnen er door de leden geraadpleegd worden in de leeszaal, zoals :

Het Nieuw Visserijblad.

De Visserijwereld.

Fishing News (Engeland),

Fishing Gazette (U.S.A.),

Fischereiwirtschaftszeitung,

Handelsbulletin en handelsvoorlichtingen,

Visserijvakbladen en inlichtingen

over de ganse wereld : Australië,

Zuid-Afrika, Zuid-Amerika, de

uitgaven van de F.A.O., IJsland, Noor-

wegen, Denemarken, Zwitserland,

enz.

Alle technische inlichtingen worden er ter beschikking gesteld van de leden die dit wensen.

## BESLUITEN

Met dit verslag werd opnieuw een jaar afgesloten van werken en strijden voor het behoud van onze nijverheid.

Deze strijd wordt gevoerd dank zij de inspanningen en het vertrouwen van het grootste gedeelte der reders van de kust in hun beroepsvereniging.

Het is dit vertrouwen welke ons toelaat op te treden tegenover elke Overheid, moeilijkheden van het gehele bedrijf voor te leggen aan de Re-

gering.

Het is dank zij die eenheid, dat de resultaten over het afgelopen jaar zo vruchtbaar zijn geweest.

Behoudens enkele uitzonderingen na, kunnen we zeggen dat het jaar 1951 voor de zeevisserij een goed jaar is geweest. Het is niet een rijk jaar geweest, maar de omstandigheden waren gunstig om het bedrijf normaal te laten werken.

Dit danken wij aan de eendracht van de reders zelf, die begrepen hebben wat het waard is eensgezind de handen in elkaar te slaan voor de strijd om hun belangen.

We gaan het jaar 1952 in met minder optimisme. De Benelux-unie is gedeeltelijk verwezenlijkt en we blijven onzeker over de resultaten die deze proef zal opleveren.

Andere gunstige oplossingen staan ons te wachten, die wellicht zullen kunnen bijdragen tot belangrijke vermindering van de bedrijfskosten en die

de dreigende lasten die op de visserij wegen zullen verlichten.

Aan de hand van de ervaringen in de vorige jaren opgedaan, zullen we des te sterker de strijd opnieuw kunnen aanbinden, overtuigd dat achter ons staat de meerderheid der reders, meerderheid die voortdurend aangroeit, naarmate de individuele reders beseffen wat het V.B.Z. voor hun waard is.

Het V.B.Z. staat of valt door de reders. Het V.B.Z. zal blijven bestaan omdat het bewezen heeft dat het bedrijf voor deze vereniging lastige tijden heeft kunnen overbruggen.

Vorgelegd aan de statutaire algemene

vergadering van Donderdag 25-3-1952.

BSLUITEN

Toe Oostende, de 25 Maart 1952.

De Secretaris,  
Jos. H. Klausung.

De Voorzitter,  
R. Bauwens.

