

4

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

door

O. STRADIOT, Rijksambtenaar

I. - INLEIDENDE BESCHOUWINGEN

De zeevisserij is wellicht een van de oudste bezigheden van de mens, zo niet de oudste. Van in de vroegste tijden hebben de Kustbewoners zich waarschijnlijk gevoed met vis, een voedsel dat hun - zonder dat zij tot het werkelijk "kweken" van het dier of de vrucht moesten overgaan - zo maar door de zee "gegeven" werd, want de visaanvoer vroeg geen lange voorbereiding, noch allerhande verzorging.

De eigenlijke zeevisserij, zoals wij deze nu kennen, is van latere datum. Intussen werd inderdaad het "schip" uitgevonden en dit veronderstelt een van de belangrijkste technische uitvindingen van de mens. Wij bedoelen hier natuurlijk de consumptievisserij en dus geenszins de strandvisserij, de riviervisserij noch de sportvisserij.

De zeevisser heeft nochtans, om dit voedsel aan te brengen, een gevaarlijke taak te vervullen. Door wind en regen, storm en gevaarlijke zee moet hij dag en nacht op zoek naar zijn vangst en dit werk vergt van hem niet enkel veel moed en opoffering, doch insgelijks veel durf en kennis.

Hier is een verschil met de taak van andere voortbrengers, die veel vrijer zijn, minder gevaar hebben te trotseren en, behoudens abnormale omstandigheden, min of meer hun opbrengst op voorhand kunnen bepalen.

De vissers en reders, zijn spontane voortbrengers. Zij weten geenszins bij voorbaat te zeggen hoeveel hun productie zal bedragen. Deze kan hoog maar ook onbeduidend zijn. Hier spelen in grote mate de natuurelementen en eveneens een dosis geluk een aanzienlijke rol.

Het leven van de visser is niet alleen voortdurend aan gevaar blootgesteld en zijn arbeid zwaar en uiterst onregelmatig, maar zijn familieleven is haast onbestaande, want de zee roept hem voortdurend en zijn rust aldaar is uiterst beperkt. Zijn werk is wel ge-

zond, doch de tijd van verpozing en slaap is zo gering dat hij, tengevolge daarvan, zeker menige jaren vóór een landarbeider als "versleten" mag worden beschouwd.

Dat is dus het vissersleven op zee : zwaar, onregelmatig, gevaarlijk en verstoken van comfort, aardse en familiale genoegens. Dit wordt niet altijd door oningewijden in het vak beseft.

Al te vaak ook wordt in het binnenland de zeevisserij aanzien als een loutere toeristische aantrekkelijkheid, sympathiek en vol charme en die soms aanleiding geeft tot allerlei feestelijkheden. Het is inderdaad mooi om aan te zien wanneer die talrijke scheepjes - en hier wordt dan vooral de kustvisserij bedoeld - in de haven prijken of wanneer de vaartuigen deze laatste in- en uitvaren. Eveneens wordt de verkoop van de menige vissoorten, hetzij aan de kaaien, hetzij in de vismijnen der kust, als iets zeer eigenaardigs beschouwd. Ook dit is juist, maar zulks is slechts van bijkomende aard en verder zullen wij zien welke belangrijke rol de zeevisserij speelt in de economie van het land.

En wat zou men niet kunnen aanhalen omtrent de persoon van de visser zelf. Welke sympathie hij ook geniete, toch kan men hem nooit genoeg prijzen en genoeg waardering betuigen. Hij is in de volste betekenis van het woord een held en een voorbeeld van trouw, van trouw vooral aan het gegeven woord en aan de zee, zijn ideaal.

Hoe mooi, de zeeman die ginds dobbren mag
Op 't eindloos verre golvenspel ...
Hij is uw trouwe vriend, o grootse zee,
Geen rijkdom schijnt van groter tel.

Te allen tijde werd de zee en het leven van de zeeman, inzonderheid van de visser bezongen. Het lijkt ons dat de mooiste literatuur en de schoonste schilderwerken handelen over de zee.

Niemand bemint zijn gezin, vrouw en kinderen, zoals de visser die bemint en ook niemand is meer door de zijnen geëerd dan de visser zelf. Verder, is hij een man met een buitengewoon goed hart. Hij is zeer gedienstig, leeft mede met zijn evenmens

en deelt in diens vreugde en lijden. Indien hij hem helpen kan doet hij het spontaan en heel natuurlijk. Hij zou zich zelf van alles be-roven om de evenmens niet te laten lijden. De vervulling van zijn plicht tijdens de laatste wereldoorlog is onder dit opzicht spreekwoordelijk en de verliezen, die de vissers hebben geleden gedurende de vijandelijkheden, zijn zwaar te noemen.

De behulpzaamheid op zee is overal gekend. Daar zijn geen meningsverschillen en vissers kennen noch haat noch nijd; op zee zijn zij allen broeders. Onze grootste eerbied gaat naar hen.

Welke mooie en eervolle rol is hier niet weggelegd voor bepaalde Openbare Besturen, die geroepen zijn om dergelijke mensen en dienvolgens de zeevisserij zelf - waarvan de visser de spil is - de hulp te bieden welke zij behoeven of kunnen gebruiken. Wij, ambtenaren, mogen ons fier gevoelen onze medewerking aan zulke taak te kunnen verlenen.

II. - GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

De zeevisserij heeft in onze gewesten altijd een gewichtige rol vervuld. Van in de vroegste tijden werd de vis, die door de zee op het strand achtergelaten werd, zorgvuldig bewaard om tot voedsel te dienen. De oude Belgen en inzonderheid deze van de kust waren reeds koene zeevaarders. Later verbeterde geleidelijk de wijze waarop de vis werd gevangen en onze kustbewoners verwierven een goede faam, vooral met de vangst op haring, die in de Middeleeuwen zelfs tot in het buitenland bekendheid verwierf. De haringvisserij bracht toen alhier welstand en rijkdom, maar ook de walvisvangst werd beoefend en de Vlaamse vissers maakten later jacht op deze dieren in de verre zeeën bij middel van sterk gebouwde schepen. Zij stonden hun man in de zwaarste takken van de zeevisserij.

Veel later nog ontwikkelde zich de visserij "te zoute". Dit was de visserij op kabeljauw, die in de Noordzee en rond IJsland werd beoefend en waarvan dan de vangst, na zorgvuldig te zijn gerei-

nigd, gezouten werd en in vaten geborgen. Zodoende kon zij lang worden bewaard. Deze visserij heeft geduurd tot op het einde der vorige eeuw, maar zij heeft aan de moderne concurrentie, ten gevolge van nieuwe uitvindingen, geenszins het hoofd kunnen bieden. Zij heeft dan ook deze soort vangst moeten staken.

Langzamerhand was zo de tijd aangebroken van de moderne verbeteringen en nieuwigheden. Dit begon in de 19e eeuw. Vroeger was het de gewoonte de gevangen vis aan boord te bewaren in "bunnen" ten einde haar zo vers mogelijk, dus levend zelfs, te kunnen landen. Toen werd de vis doorgaans nog gevangen met stroopnetten en ook met haken. Het sleep- of treilnet echter, met zijn opeenvolgende verbeteringen, deed de vangst gevoelig stijgen en deze werd dan later bewaard in ijs. Deze langere bewaring was voldoende om de visserij in de IJslandse wateren te gaan beoefenen en zulks vooral met stoomschepen (voorzien van zeilen), die met dat doel in de vaart werden gebracht.

Later - vanaf 1920 - werden de bestaande zeilboten vervangen door motorschepen, die veel regelmatigiger kunnen varen en zodoende verder gingen en tevens een grotere vangst medebrachten. Op dit ogenblik mogen wij gerust aannemen dat onze vloot voor een der modernste ter wereld kan doorgaan en veel van haar schepen uitgerust zijn met de meest volmaakte technische apparaten : ontvangst- en uitzendingsposten, radar, dieptemeters, richtingszoekers, enz...

De zeevisserij is thans voor ons land zo belangrijk geworden dat het niet overdreven is te gewagen van een kapitaal van $\pm 3.500.000.000$ fr. dat rechtstreeks en onrechtstreeks in de zeevisserij en in de aanverwante bedrijven wordt belegd en dat deze globaal nagenoeg 22.000 man te werk stellen.

Het dient gezegd dat in ons land en elders de visserij meer en meer bekendheid verwerft en ook aan de hogere scholen wordt bestudeerd. In zekere landen bestaat er middel tot het vormen van academisch gevormde krachten in de zeevisserij. Men wil een basis leggen voor een economische visserijpolitiek en bepaalde vraagstukken, in verband hiermede, worden voortdurend onder ogen gehouden.

III. - VOORBEREIDINGEN TOT DE VANGST

Het zeevisserijprobleem is veel ingewikkelder dan hetgeen men zich in zekere middens in het binnenland wel voorstelt. De punten, die hier zullen worden aangehaald, vormen slechts een uitgebreid overzicht daaromtrent, want voor elk van de besproken aangelegenheden kan zeker een lijvige studie worden gemaakt, zodat dit werk dan ook geenszins de faam wil hebben ver doorgedreven of volledig te zijn; trouwens de zeevisserij zelf is onbegrensd. Het doel is enkel de minder ingewijde personen in deze kwestie een beter inzicht te geven in dit vraagstuk, dat sedert lange tijd reeds veel stof opjaagt en de belangstelling van de Overheid vergt.

Het schip is natuurlijk de voornaamste en eerste "benodigheid" van een zeevisser. Daarin ligt gans zijn ideaal en naar dit schip gaat gans zijn streven. Het kost hem buitengewoon veel inspanning en zorg vooraleer een vaartuig mag aanzien worden als zijn eigendom, want daarom moet de visserij die hij uitoefent lonend wezen en dient de visvangst te geschieden met eerlijke en tevens toegewijde mannen. Het is, inderdaad, onmogelijk alleen in zee te gaan, zodat hij dus aangewezen is op de hulp van anderen.

De vissersschepen, die vroeger altijd in hout werden gebouwd, worden thans veel in metaal vervaardigd, inzonderheid in staal, (hout is immer gevoelig aan invreting). Zelfs worden er in de vreemde, vissersboten in een soort plastiek gebouwd, in hars verhard door glasdraden en verdikt door zekere chemische producten. Deze stof is 20 % lichter, krimpt niet en zou niet aangetast worden door het zeewater.

't Is niet altijd voldoende over een schip, zonder meer, te kunnen beschikken. Dit laatste dient zeker derwijze te worden gebouwd dat het mogelijk wordt daarmede een maximumaanvoer te bereiken, met een minimum tijdverlies en met de minste onkosten. Het hoeft dus een modelschip te zijn, een speciale aangelegenheid waarin de ambtenaars der Openbare Besturen raad dienen te geven na een zeer ernstige technische studie van het geheel en van ieder van de onderdelen. Alle omstandigheden hoeven onderzocht, alsmede alle gebeurtenissen die zich kunnen voordoen en hun invloed kunnen uitoefenen op de vangst, de snelheid en de zeewaardigheid van het vaartuig.

Verder dient gewaakt op het materiaal en de benodigdheden voor het schip. Een bijzondere rol spelen in dit geval de netten, die thans uit verschillende stoffen worden vervaardigd. Onze vissers gebruiken doorgaans het sleep- of treilnet voor de bodemvis en de garnaal, alsmede de borden- en de pelagische treil voor de haringsoorten. Deze laatste treil wordt getrokken door twee gekoppelde schepen die dus parallel varen; daardoor zijn de bekomen uitslagen beter dan vroeger.

Het drijfnet wordt alhier haast niet gebruikt, doch wel in Nederland, waar op maatjesharing wordt gevist (van Mei tot Juli).

Onder opzicht van benodigdheden zullen de Openbare Besturen de reder en visser ook met raad en daad bijstaan. Alles zal zorgvuldig en onder alle oogpunten worden nagegaan. Het geheel zal dus aan de moderne eisen hoeven te voldoen, derwijze de bemanning zoveel mogelijk last en tijd te zien besparen en het rendement zo hoog mogelijk op te drijven. Tevens moet er nog worden op gewaakt dat de hoedanigheid van al deze benodigdheden prima is en in verhouding met de bedongen prijs. Naar de reddingstuigen en inzonderheid de reddingsboten dient veel aandacht te gaan. Sinds enkele tijd worden in België hieromtrent opblaasbare vlotten toegelaten op schepen van minder dan 200 B.T.

De kwestie van de prijzen en taxen speelt voor de visser en de reder een aanzienlijke rol. Het is bekend dat zij met zware moeilijkheden hebben te kampen en dat hun opbrengsten en gewin aan de grootste schommelingen onderhevig zijn. Het is trouwens het meest wisselvallig beroep en de voortbrengst is vlug onderhevig aan bederf. Bijgevolg dient hier vooral alles bedacht dat van invloed kan zijn om de afhoudingen en de onkosten tot een minimum te herleiden.

Om deze reden werd er immer sterk op aangedrongen de redereien, en inzonderheid de alleenstaande vissers te bewegen om zich te verenigen in coöperatief verband, iets van onschatbaar belang in de zeevisserij. Jammer genoeg stuiten deze raadgevingen op veel onbegrip vanwege de belanghebbenden. Het weze hier onderlijnd dat dit initiatief natuurlijk een aanzienlijke inspanning vergt die vooral financieel niet te onderschatten valt en dat rekening hoeft gehouden met de moeilijkheden van het ontdekken van de meest gepaste personen

om de coöperatieven te leiden en borg te staan voor de doeltreffende werking ervan. Er mag worden aangestipt dat te Oostende een goede coöperatief bestaat, alsook dat zekere maatschappijen tuig en benodigdheden aan behoorlijke voorwaarden leveren en de visser goed bedienen. Van daar echter tot de algemene aankoop in coöperatief verband, valt natuurlijk nog een hele weg af te leggen.

Zulks geldt insgelijks op gebied van de verzekering tegen allerlei risico's en op dit van de herverzekeringen. Wellicht zouden de premies ten laste van visser en reder nog kunnen vermindert worden indien al deze vennootschappen een versmelting zouden doorvoeren, zodat hun algemene onkosten in niet geringe mate zouden worden ingekrompen.

Het komt er dus voor de zeevisserij op aan de exploitatie onder de beste en de meest renderende voorwaarden te kunnen voltrekken en daartoe dient dan ook alles in het werk gesteld om de menigvuldige onkosten aan de uitbating verbonden tot het strikte minimum te herleiden. Zulks is een dringende vereiste indien men er wil toe komen de visserij nog enigszins lonend en aantrekkelijk te maken voor de nakomelingen, die stilaan uitkijken naar meer zekere en minder gevaarlijke beroepen, zoals wij verder zullen zien.

De zeevisserij, zoals reeds gezegd, is onderhevig aan zware afhoudingen van **allerhande aard**, onder meer de mijnrechten, taxen op de aankopen van benodigdheden, bijdragen aan de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, V.O.Z.O.R. en vroeger de Regie, enz... Al deze afhoudingen drukken sterk op de uitbating van het schip, waarvan de eigenaar dan nog af te rekenen heeft met hoge bijdragen ten gunste van de Rijksmaatschappelijke Zekerheid. Er hoeft met alle krachten gestreefd om die lasten voor de reder meer dragelijk te maken en bij de verschillende Besturen tusschen te komen opdat voor de zeevisserij, een verlichting op dit gebied zou kunnen intreden, ja zelfs in zekere gevallen kwijtschelding zou mogen bekomen worden. In de laatste jaren werden hieromtrent toch merkelijke verbeteringen bekomen.

De reder moet vooral het hoofd bieden aan talloze en soms zeer hoge rechtstreekse exploitatiekosten, zoals de lonen der bemanningen, het verbruik van olie en brandstof, het verbruik van garen,

touwwerk, enz... onkosten wegens herstelling, verbruik van ijs, huren van radio, gonio enz... Deze onkosten verhogen nog immer terwijl - sedert verleden jaar - de aanvoer daalt. De mazoutprijzen vooral zijn fel gestegen.

Indien men nu de werkelijke winst - of verliesbalans wil maken, dan hoeft rekening gehouden met verschillende factoren, zoals de opbrengst van de hoeveelheid aangevoerde vis, het aantal zeedagen, de aanvoer per P.K.-zeedag, de opbrengst per P.K.-zeedag of per P.K.-zeeuur, alsmede de diverse onkosten.

Met het doel wat meer orde in zijn zaken te zien brengen en dus een klaardere kijk te hebben op de uitbating van zijn bedrijf, werd de kleine reder bij iedere gelegenheid gewezen op de noodzakelijkheid van een degelijke boekhouding. Vastgesteld wordt immers dat vele reders doorgaans enigszins nalatig zijn in dit opzicht, hetgeen wellicht het gevolg is van hun groot vertrouwen in de toekomst, schone deugd voorwaar, maar zulks mag niet beletten dat zij toch te allen tijde de juiste toestand van hun zaken zouden kennen. In de laatste tijd is hier eveneens een zekere kentering ontstaan en tal van reders bezitten thans een boekhouding, welke zij laten verrichten ofwel door hun beroepsvereniging, ofwel door speciaal betaalde boekhouders, ofwel nog door leden van hun familie. Zelfs is er spraak geweest met dit doel in de schoot van het Departement (hier de Zeevisserijdienst) een boekhoudingsdienst op te richten, daar de Zeevisserijdienst zich bezighoudt met de meeste aangelegenheden welke in verband staan met de zeevisserij en ook, met dit doel, een uitgebreide statistiek aanlegt, die onder allerlei opzicht de zeevisserijbedrijvigheid belicht.

Het valt niet te betwijfelen dat de boekhouding van de reders veel heeft bijgedragen tot de financiële sanering van hun bedrijf, vooral van dit der kleine reders. De grote rederijen immers zijn op dit gebied nooit ten achter gebleven.

Men mag zeggen dat onze zeevisserij zich nagenoeg ontwikkeld heeft in verhouding tot de behoeften van onze bevolking.

Het totaal aantal vaartuigen, die de visserij uitoefenen, vormt de vloot. Deze heeft op de Belgische Kust vier aanleghavens : Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort en Blankenberge, in de volgorde hunner belangrijkheid. Op 1 Januari 1957 telde gans die vloot 437 schepen, onderverdeeld als volgt : 192 te Oostende, 182 te Zeebrugge, 59 te Nieuwpoort en 4 te Blankenberge. Voegen wij daarbij nog 21 kleine motorvaartuigen die in de Zeeschelde de visserij beoefenen.

In totaal vertegenwoordigt gans deze vloot een waarde van 931 miljoen frank, waarvan 865 miljoen of 92,94 % voor de schepen zelf en 66 miljoen of 7,06 % voor het vismateriaal.

De vloot wordt ingedeeld in zes klassen, naar gelang de trekkracht van de motor, namelijk de garnalenscheepjes (motor tot 80 P.K.), de kusttreilers (motor van 80 tot 119 P.K.), de kleine middenslagtreilers (motor van 120 tot 239 P.K.), de grote middenslagtreilers (motor van 240 tot 349 P.K.), de kleine diepzeetreilers (motor van 350 tot 499 P.K.), en de grote diepzeetreilers (motor van meer dan 499 P.K., en stoom van meer dan 439 I.P.K. of 850 tot 940 P.K.)

De schepen van de twee eerste soorten (132 + 82 in aantal) beoefenen over 't algemeen de kustvisserij, d.i. van 1 tot 30 mijl van de kust. Hun vanggebied ligt tussen Hoek van Holland en de Kaap Gris-Nez en de vangst bevat doorgaans garnaal, rog, wijting, ijle haring, sprot, tong, schar, schol, tarbot en kabeljauw.

De vaartuigen van de derde en vierde soort (133 + 62 in aantal) beoefenen doorgaans de middenslagvisserij, d.i. in het Noordelijk, Midden- en Zuidelijk deel van de Noordzee, Noord- en Oost-Ierland, het Kanaal van Bristol en het Engels Kanaal. De vangst bestaat vooral uit kabeljauw, wijting, rog, leng, tarbot, tong, haai, schar, kreeftjes, schol, mooie meid, roobaard, makreel, volle- en ijle haring.

De hoogzee- of diepzeevervisserij wordt uitgeoefend door de schepen van de vijfde en zesde soort (18 + 10 in aantal). Deze gaan naar de IJslandzee en bevissen ook gans de Noordzee. De vijfde soort vist eveneens in Zuid- en Oost-Ierland. Deze vangst bevat vooral kabeljauw, koolvis, roodbaard, schelvis, makreel, rog schartong, mooie meid, volle haring en wijting.

Door de Belgische vaartuigen worden dus de verschillende gewone visgronden bezocht en alles laat verhoppen dat er nog verder gelegen visgronden (Groenland, Barendssee) regelmatig zullen worden be-
vist. Proeven werden trouwens reeds ondernomen, maar de uitslagen wa-
ren nog geenszins schitterend.

Vermelden wij nog dat de totale Belgische zeevisserijvloot 68.709 P.K. telt, 27.687 B.T. meet en toebehoort aan 408 rederijen of reders.

De garnaalscheepjes tellen samen 6.814 P.K. en 2.235 B.T., de kusttreilers 7.571 P.K. en 2.374 B.T., de kleine middenslagtreilers 21.420 P.K. en 8.312 B.T., de grote middenslagtreilers 16.554 P.K. en 6.792 B.T., de kleine diepzeetreilers 7.135 P.K. en 2.874 B.T. en ein-
delijk de grote diepzeetreilers samen 9.215 P.K. en 5.100 B.T.

Volgens de havens ziet de toestand er op dit gebied uit als volgt : de schepen, die Oostende als aanleghaven hebben tellen 40.999 P.K. en 18.202 B.T., voor Zeebrugge zijn deze cijfers 22.880 P.K. en 7.869 B.T. voor Nieuwpoort 4.470 P.K. en 1.495 B.T. en voor Blanken-
berge 360 P.K. en 121 B.T.

Wat betreft de Scheldchavens, vermeldde wij hier Boekhoute, met 9 scheepjes, Kieldrecht met 7, Zandvliet met 3, Doel met 1 en Lillo eveneens met 1 schip. Samen tellen zij 21 scheepjes met een to-
tale P.K. van 927 en een gezamenlijke brutotonnemaat van 290; 17
scheepjes behoren tot de categorie I, d.i. met een motor van minder dan 80 P.K. en 4 tot de categorie II, dit is met een motor van 80 tot 119 P.K. 20 van deze vaartuigen beoefenen de visserij, terwijl er 1 oplit. Van de 20 zijn er 14 die vissen op garnaal en op kleine bodemvis, 6 beoefenen de mosselteelt, en vissen eveneens op haantjes, kreukelen, enz...

Thans zal men in België ook waarschijnlijk met de "hekvis-
serij" een proef wagen, dit is het vissen langs de achterkant van het
schip, daar waar vroeger enkel langs één kant, een zijkant, werd ge-
vis. Het voordeel ligt hier - onder meer - in het feit dat de bemanning

bij het verwerken van de vangst, niet meer blootgesteld is aan wind, regen en koude, doch zich bevindt in een daartoe speciaal ingerichte plaats, die desnoods ook verwarmd kan worden.

Sedert een drietal jaren wordt eveneens op de kust van Belgisch Congo de visserij met succes door een Belgische vennootschap, welke zich aldaar is gaan vestigen, uitgeoefend.

Het is oneconomisch over een vloot te beschikken die verouderd zou zijn. Zulks dient alleszins vermeden. Op dit gebied mag worden vermeld dat in België tamelijk veel wordt gedaan inzake verlenen van krediet voor de bouw van nieuwe vaartuigen en het plaatsen van nieuwe motoren (zie verder).

Wij willen hier nog aanhalen dat de mosselteelt - mosselen worden gezaaid - slechts wordt beoefend door onze Scheldevisseren, die van de Nederlandse Overheden daartoe concessies bekomen in de Schelde, op Nederlands gebied. Zeer veel mosselzaad wordt op de Belgische Kust getrokken.

Aan oesterteelt wordt geenszins gedaan door Belgische vissers. Aan de kust bestaan voor 't oogenblik vier oesterkwekerijen : twee te Oostende, één te Blankenberge en sinds verleden jaar één te Nieuwpoort, alwaar oesters worden gekweekt, nadat de eigenaars de kleine, jonge oesters uit de vreemde alhier met dit doel hebben ingevoerd.

Op sanitair gebied wordt voor 't oogenblik aan een reglement gewerkt, volgens hetwelk een streng toezicht zal worden uitgeoefend op de invoer van oesters, op de kweekplaatsen, op het transport en op de verkoop van deze schaaldieren.

o

o

o

Tot nu toe werd in deze bijdrage gesproken over visser en reder, zonder een bepaald onderscheid te maken. Nochtans bestaat er tussen beide een verschil. Gewoonlijk is de visser de bezoldigde, deze die dus door de patroon wordt aangeworven en die van hem de bij contract

overeengekomen vergoeding of loon ontvangt, terwijl de reder over 't algemeen de eigenaar, dus de patroon is van de visser-vloot of -boten en die dan doorgaans niet medevaart.

De visser kan evenwel ook terzelfdertijd reder zijn en dus zelf medewerken aan de uitbating van zijn schip, zoals de reder dan vanzelfsprekend eveneens visser kan zijn.

Het aantal personen die gewoonlijk de zeevisserij helpen uitvoeren schommelt rond de 2100 voor heel onze kust. Daarvan zijn er immer gemiddeld een 1750-tal in de vaart. De anderen zijn tijdelijk afgemonsterd, voorlopig op rust, ziek of slachtoffer van een ongeval.

Tot nog toe vallen de vissers, voor zover zij loontrekkende zijn, onder de toepassing van de gewone sociale wetgeving (behalve voor de ongevallen in dienst) en ontvangen zij hun ouderdomspensioen op 65 jarige leeftijd. Dit wordt als onvoldoende beschouwd, gezien de zware, lastige, gevaarlijke arbeid waaraan een zeevisser het hoofd moet bieden en gezien ook de onregelmatigheid en het zeer hoog aantal uren (gemiddeld 16 à 18 per dag) waaraan hij onderworpen is. Door de Overheid wordt de mogelijkheid onderzocht aan deze hoogst belangwekkende categorie mensen een pensioen te zien toekennen dat hoger bedraagt dan het gewoon pensioen en zou ingaan op de leeftijd van 55 jaar. Dit zou er reeds toe bijdragen om het beroep van visser voor de aankomende jeugd enigszins aantrekkelijker te maken, want - zoals reeds gezegd - zou het gevaar voor ontvolking (ten minste gedeeltelijk) der vloot zich wel eens kunnen voordoen, daar de arbeidsmogelijkheden in andere bedrijfstakken alsmede in de burgerlijke en in de militaire marine aantrekkelijker voorkomen. Een herwaardering van het vissersberoep is dan ook nodig.

Zekere oorzaken van deze toestand zijnsoms ver te achterhalen, andere liggen dicht bij de hand. Onder de voornaamste kunnen worden vermeld :

a) de havens liggen somtijds te ver van de bewoonde plaatsen, zodat de visserskinderen dagelijks geen getuige meer zijn van de scheepvaartbeweging, zoals vroeger, en dienvolgens die aantrekking moeten missen;

b) de kinderen ontberen te veel van jongsaf de liefde, die zou moeten ingeprent worden voor de zee en de visvangst en zij worden niet voldoende aangesproken ~~voor~~ het verlaten van het lager onderwijs, zodat hun belangstelling niet genoeg wordt opgewekt voor de visserij-scholen, waar het onderwijs, op gebied van praktijk, nog immer verder zou kunnen doorgedreven worden, zelfs aan boord van vaartuigen;

c) de propaganda dient meer te worden uitgebreid bij middel van de pers, films, voordrachten, lezingen, enz...

d) de zeevisserij wordt soms te veel afgeschilderd als zijnde te weinig renderend;

e) de vissers moeten kunnen gebruik maken van hun stemrecht (in de praktijk althans), want daar zij dikwijls reizen maken van verschillende dagen, vertoeven zij meestal in zee en nochtans weten zij dat het grootste deel der bevolking van hun stad of hun streek van de visserij leeft, hetgeen dan ontmoedigend op hen werkt;

f) hogere premieën of bezoldigingen moeten worden toegekend aan de scheepsjongens en een vermindering van het aantal (zware) arbeidsuren dient nagestreefd. Hier zal hoogst waarschijnlijk verbetering intreden, daar de Overheid deze aangelegenheid onderzoekt;

g) de kleine vaartuigen dienen meer gemoderniseerd te worden;

h) de reders zijn onderhevig aan te zware afhoudingen;

i) de vissers moeten de vrijheid bezitten om van hun ouderdomspensioen te kunnen genieten in de vreemde, hetgeen thans niet het geval is, want velen onder hen hebben familieleden die andere landen bewonen;

j) hygiënische voorwaarden aan boord van de kleine- en van de middenslagschepen laten veelal nog te wensen en aan de reglementering van de veiligheid der bemanningsleden moet strenger de hand worden gehouden;

k) meer aandacht moet worden besteed aan het optrekken - in zekere plaatsen althans - van bijzondere wijken voor de vissersbevolking, waar alles zou hoeven gericht op de visserij : ligging bij de havens, scholen, uitzicht, leven (alles dus op de zeevisserij afgestemd);

l) iets wat ook nadelig werkt op de visser en zijn gezin is de afwezigheid alhier van een "dynastie" van bekende en ontzag inboezemende welstellende visserijkapiteins;

m) men mist hier een geprivilegeerde vissersstand, hetgeen eveneens aan de toekomstige vissers de moed ontnemt die hen anders meer tot het bedrijf zou aanzetten.

Op gebied van behandeling en verpleging ten gevolge van arbeidsongevallen, genieten de zeevissers van de wet van 30 December 1929, die zeer voordelig is opgevat ten gevolge waarvan de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij werd opgericht en die als verzekeringsorganisme fungeert.

Zowel de reder als de visser wordt genoopt tot verdediging zijner belangen. Waar de visser aangesloten is aan zijn vakbond, hetzij het kristelijk, het socialistisch of het liberaal syndikaat (sommigen zijn ook niet gesyndikeerd), zijn de reders ook niet aangesloten bij een en dezelfde bond. Zo zien wij b.v. dat velen, het grootste aantal, deel uitmaken van het "Verbond der Belgische Zeevisserij", terwijl anderen de "Unie van de Belgische Reders ter Zeevisserij" hebben opgericht. Misschien zal deze laatste aansluiten bij de "Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid", waarvan vroeger eveneens het "Verbond der Belgische Zeevisserij" deel uitmaakte.

Zoals bij de vissers, zijn er insgelijks een aantal reders die tot geen enkele groepering behoren.

Sinds enkele tijd heeft jaarlijks een internationale Redersconferentie plaats, waar afgevaardigden van de redersverenigingen van menig Westeuropees land samenkomen om de gemeenschappelijke visserij-aangelegenheden te bespreken en waarop telkens vruchtbare resultaten volgen.

Op te merken valt dat de belangen van beiden - visser en patroon - hier doorgaans parallel lopen, vermits - in tegenstelling met andere bedrijven - in de zeevisserij de scheepsbemanning bezoldigd wordt bij middel van een percentage op de opbrengst. 't Is slechts bij de grote vaartuigen, die op IJsland varen, dat, benevens het percentage, de bemanning nog een vast bedrag ontvangt aan loon. Ook traan- en koordeelgeld valt de visser ten deel.

Zoals men weet heeft de eigenaar zware lasten te dragen van allerlei aard, zodat in sommige gevallen met verlies wordt gevaren, iets dat hij dan ook moet trachten goed te maken bij de latere uitvaarten.

Velen stellen zich voor dat het zeer eenvoudig is zo maar op zeevisserij uit te gaan, juist zoals het een landbouwer vrij staat het veld te bewerken. Niets is minder waar, want de zeevisserij vergt geschoold personeel, dat een tamelijk lange training behoeft en blijk moet geven van veel durf, kennis en uithoudingsvermogen.

De visser is onderworpen aan de talrijke verplichtingen inzake wetten en reglementen van alle aard (scheepvaart verbintenissen wegens scheepsdienst, veiligheid, handel, vissen, enz...) en wordt voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart gedaagd telkens hij op zee een beroeps- of andere fout begaat.

Buiten de matrozen, bevat een vissersvaartuig een schipper, dikwijls een stuurman, alsmede machinepersoneel. De opleiding ontvangt het personeel, behalve de matrozen, in de visserijscholen. Deze zijn bij ons ten getale van zes, waar een programma wordt gevolgd dat wel als voorbeeld mag gelden voor dergelijke scholen in andere landen. Er bestaat een stedelijke visserijschool te Oostende, een rijksvissersschool te Heist, drie vrije visserijscholen, namelijk te Oostende, te Nieuwpoort en te Heist, alsmede het Koninklijk Werk "Ibis", in principe voor weesjongens van vissers, te Oostende. De cursussen bestaan uit theoretische en praktische lessen en de duur er van verschilt naar gelang het ambt dat men aan boord zal uitoefenen. Mochten deze scholen ook over een opleidingsvaartuig kunnen beschikken, dan zou zulks van onschatbaar belang zijn.

De aanmonstering van het scheepspersoneel in de visserij geschiedt per reis. Vooraf moet dit personeel een strenge keuring ondergaan op geneeskundig gebied en speciaal voor wat betreft de gezichtscherpte en de kleurenblindheid zijn de voorwaarden hard voor het dekpersoneel.

Voor het machinepersoneel en inzonderheid voor de bediening van de motoren worden thans, wegens het tekort in deze tak, vergunningen voorzien (voor motoren van minder dan 80 P.K.), zulks evenwel ten voorlopige titel en mits het slagen in de opgelegde proeven.

Gewoonlijk behoudt het schip hetzelfde personeel, maar het staat eenieder vrij af te monsteren na verstrijking van de datum van het contract. Herhalen wij hier dat er grondige vrees bestaat voor een tekort aan personeel. Weliswaar zijn er thans nog altijd een aantal vissers werkloos, maar zulks gebeurt om toevallige redenen, en wegens afmatting.

o

o

o

Een probleem dat sinds enkele jaren de visser, en daardoor ook de Openbare Besturen, bekommert is wel de overbevissing. Inderdaad, uit de ondervinding en de berekeningen van deskundigen is gebloken dat het gevaar voor langzame uitputting van de visstapel in de Noordzee en de aanpalende zeeën geenszins denkbeeldig is.

Met dit doel werden reeds, vanaf 1946 te Londen, besprekingen gevoerd tussen al de belanghebbende landen, ten einde voor zekere vissoorten de maaswijdte der netten te vergroten en de minimumlengten van sommige vissoorten te bepalen. Aldus wordt het mogelijk de kleinere soorten te laten ontsnappen en deze toe te laten zich verder te ontwikkelen. België is een van de ondertekenende landen en is dienvolgens aan de naleving van de getroffen maatregelen gehouden. Regelmatig komen de vertegenwoordigers van bedoelde landen bijeen om de toestand op dit gebied na te gaan, gebeurlijk nog naar bijkomende middelen uit te zien en te onderzoeken op welke wijze de controle het doelmatigst kan worden verzekerd.

Zekere landen willen de in hun nabijheid gelegen visgronden beschermen en hebben op eigen initiatief de territoriale grens van drie mijl (binnen dewelke niet mag gevist worden door vreemde schepen) uitgebreid, hetgeen reeds geruime tijd aanleiding heeft gegeven tot vinnige conflicten, onder meer met IJsland, dat aan onze eigen rederijen reeds veel moeilijkheden heeft berokkend. De willekeurige uitbreiding der territoriale wateren, door eenzijdige beslissingen, is

vanzelfsprekend zeer nadelig voor de visserijbelangen van andere landen, inzonderheid van België. De verworven rechten hieromtrent zouden dienen geëerbiedigd. 't Is trouwens een principe van het volkenrecht en ook de U.N.O. houdt zich met dit probleem onledig.

Anderzijds houden technici zich bezig met allerlei opzoekingen welke de zeevisser te allen tijde van het hoogste nut kunnen zijn, zoals het opsporen van nieuwe visgronden, van visscholen, van de voedingseigenschappen van vis en van het ontwerpen van typeschepen en hun uitrusting. Allerlei netten en vangwijzen worden bestudeerd derwijze dat het uiteindelijke resultaat voor de visser een vermeerdering van aanvoer zij.

Moge vooral de F.A.O. die op dit gebied ontzaglijk en prachtig werk verricht, haar lofwaardige pogingen voortzetten.

IV. - AANVOER OF PRODUCTIE

Wanneer wij nu al deze punten zorgvuldig hebben overschouwd en het personeel van een vissersvaartuig hebben leren kennen, alsmede al de vereisten waaraan het moet voldoen, vervolgens het schip zelf, zijn talrijke benodigdheden, de te bevaren zee, de beoogde visgronden en de uit te oefenen visserij of visvangst, kunnen enkele woorden worden gezegd over de globale aanvoer zelf (over de eigenlijke soorten werd reeds vroeger gesproken) door het schip, dus het doel van reder en visser.

In 1956 werd er in de Belgische havens aangevoerd :
58.494.138 kg. vis voor een waarde van 557.832.750 fr., onderverdeeld als volgt :

- a) demersale of bodemvis : 44.153.479 kg. voor 429.456.441 fr.
- b) pelagische vis : 10.541.735 kg. voor 47.628.775 fr.
- c) schaal- & weekdieren : 3.798.924 kg. voor 80.747.534 fr.

Vergelijken wij deze productie met de wereldvoortbrengst : deze bedraagt rond de 30 miljoen ton per jaar en bestaat vooral uit haringsoorten en schelvissoorten (hoofdzakelijk kabeljauw). Meer dan de 3/4 van deze hoeveelheden worden gevangen in het Noordelijk halfrond. Dit is meer bevolkt, telt meer en betere vissers en de zeeën

zijn er gewoonlijk minder diep.

Thans spreekt men zelfs, onder meer, in de Verenigde Staten en in Rusland, van "electrische" visserij, dus door aantrekking van de vis door een electrische stroom, wat geen slechte resultaten schijnt op te leveren. Dit gaat doorgaans gepaard met de aarwanding van de "vispomp", die de vis in het ruim binnenpompt.

Allerlei middelen worden aangewend tot het opsporen van de visscholen, zelfs speciale vliegtuigen werden daartoe in zekere landen benuttigd.

Vis wordt aangetroffen op alle diepten. Wetenschappelijke proefnemingen hebben uitgewezen dat in de Oceanen vis wordt aangetroffen tot op 7100 m. (tussen Java en Sumatra).

Het staat vast dat in grote lijnen de productie van onze vloot nagenoeg gelijk staat met de binnenlandse vraag, zowel onder oogpunt van globale productie, als onder dit van de voornaamste groepen afzonderlijk, zoals de haring, de sprot, de fijne vissoorten, de goedkope IJslandse soorten, enz... Een uitzondering kan evenwel gemaakt worden voor wat betreft de schaal- en weekdieren.

De productie heeft af te rekenen met een uiterst kieskeurig publiek, namelijk de handelaars en visverwerkende nijveraars. Vooral de eersten zijn streng bij het beoordelen van de door de visser aangevoerde waar. Zulks is wel begrijpelijk gezien zij zelf afhankelijk zijn van de kieskeurigheid der verbruikers en bovendien voor een sterke mededinging staan vanwege hun concurrenten en de uit het buitenland ingevoerde vis.

Het komt er op aan dat de schepen een voldoende hoeveelheid aanvoeren, dat er verscheidenheid in de soorten voorkome, derwijze dat de keus van de handelaars en dienvolgens van het publiek bevredigd worde, dat vervolgens de soorten degelijk worden uitgezocht en geklasseerd volgens de grootte en zulks niet alleen door de reder, doch ook door de groothandelaars en visverkopers. Maar vooral hoeft gezorgd voor een primakwaliteit, want dit is hoofdzaak voor dit bij uitstek bederfbaar product. Bijna bestendig ontspint zich een polemiek tussen de handelaars en de reders betreffende dit kies punt, doch het hoeft gezegd dat alhier desaangaande een merkelijke verbetering is ingetreden en dat onze reders hun best doen om eenieder zoveel mogelijk voldoening te geven.

't Is trouwens in hun belang, daar, normaal gezien, de prijs in verhouding is met de hoedanigheid van het aangebrachte product.

Om dit doel te bereiken werden reeds vele opofferingen gedaan door al dezen die in de visserij zijn betrokken : reders, handelaars en nijveraars hebben reeds vaak de vis van geringe waarde naar de vismeelfabrieken verwezen, want zij beseften dat onvoldoende kwaliteit slechts het verbruik bij de massa tegenwerkt. Aan de versheid van de vis kan niet genoeg aandacht worden besteed en deze graad van versheid wordt door kenners volgens bepaalde methodes vastgesteld.

Ten einde de vis in een toestand te behouden die haar versheid en bijgevolg haar hoedanigheid zo weinig mogelijk aantast, dient zij koel te worden bewaard en dus zo lang het enigszins toegelaten is in ijs of in een koelinrichting aan boord ondergebracht, zulks tot op het laatste ogenblik waarop zij dan uit het ruim wordt genomen om, geklasseerd, ten toon te worden gesteld voor de verkoop in de vismijnen. Met dit doel dient alles in 't werk gesteld om de visruimen "koelhoudend" in te richten. Een vlugge behandeling is vereist, want het mag niet worden vergeten dat de vis, die tot nog toe koel werd bewaard, in een veel warmere atmosfeer terecht komt en van dit ogenblik af in hogere mate aan bederf onderhevig is. Hoe meer aan al die vereisten wordt voldaan, hoe beter de visser er zal bij varen, want hij weet dat de kwaliteit toonaangevend is voor de prijzen.

Meerdere factoren dus beïnvloeden de hoedanigheid : koelte, wellicht ook de toestand van het water, want in vele landen wordt geklaagd over de bezoedeling van het zeewater door allerlei afval en mazout, hetgeen aanleiding heeft gegeven tot zekere ontworpen maatregelen op internationaal vlak, vlugheid bij de behandeling eens dat de waar te koop moet worden gesteld, minimumtijd tussen de vangst en de verkoop. Daarom is het van het grootste belang dat de reizen zo veel mogelijk worden ingekort. De visser zou bestendig een zekere maximumduur voor ogen dienen te houden en de verzorging aan boord tot het uiterste hoeven door te drijven. Er valt gewis niet te ontkennen dat de reder aanzienlijke onkosten moet dragen inzake verbruik van olie en brandstof wanneer hij meer reizen doet en dat deze niet altijd worden vergoed als de aanvoer van vroeger niet wordt bereikt.

Een ontwerp van wet werd opgemaakt dat aan de Overheden reglementerende bevoegdheden toekent inzake de visserij en waarin inzonderheid het hooghouden van de kwaliteit wordt beoogd. Met dit doel werd daarin eveneens een regeling voorzien betreffende de uitvaart. Ten einde geen stoornissen in de aanvoer en zodoende in de prijzen te veroorzaken, zou er overwogen worden welke schepen bepaalde visserijen zouden uitoefenen, wanneer zij zouden uitvaren en wanneer zij nagenoeg hun vangst zouden kunnen aanbrengen. Het tot stand brengen van meer regelmatigheid in de aanvoer heeft inderdaad, onder meer, voor gevolg dat een vastere en vaak betere prijs voor de waar wordt betaald, gezien handelaar en consument bestendig op afwisseling en op voldoende en regelmatige aanvoer kunnen rekenen.

Verplichte reglementering echter veronderstelt een zeker dirigisme dat tegenkanting zou kunnen ontmoeten, daar het enigszins de vrijheid van handelen beperkt.

Ook wordt door de Overheid en door de redersverenigingen fel aangedrongen bij de vissers opdat zij hun aanvoerverwachtingen op voorhand zouden bekend maken, hetgeen aan de handelaars zou toelaten hun schikkingen te treffen, hetgeen immer ten voordele van de productie moet uitvallen.

Een punt dat nog van belang is voor de reder is het tot stand brengen van een "Opvangregeling", hetzij in gemeenschappelijk overleg, hetzij mits de gebeurlijke steun van de Openbare Besturen. De opvangregeling belet dat de prijzen op zekere ogenblikken te sterk zouden dalen en beneden een vastgesteld minimum zouden komen te staan. Aldus zou de niet gegeerde vis door de op te richten vereniging zelf opgekocht worden om aan de vismeel- en visoliefabrieken tegen een zekere prijs te worden afgestaan. De reder of visser ontvangt de vooraf bepaalde minimumprijs, die altijd als renderend zou worden beschouwd. Het fonds zelf zou worden gespijsd door een zekere heffing die de reders zouden dragen en die b.v. in geval van voordelige prijzen van hun ontvangsten zouden worden afgetrokken, eventueel verhoogd door een bijdrage van de Openbare Besturen. Moeilijkheden van praktische aard hebben de verwezenlijking van dit ontwerp tot nog toe belet.

V. - VISHANDEL, VISNIJVERHEID EN VERBRUTKER

Eens dat het schip dus in de vissershaven komt aanleggen, dient zijn aangevoerde waar gelost en is de reder verplicht zijn vangst openbaar te laten verkopen. Deze verkoop geschiedt, zoals men weet, in de vismijnen, die het eigendom zijn van de Stad. De vangst wordt uit het schip gehaald, geklasseerd volgens soorten en grootte en aldus in manden (bennen) of op de vloer der mijn tentoongesteld.

Het verkopen gebeurt bij openbare afslag (hetzij door de Stad zelf, zoals te Nieuwpoort en te Blankenberge, hetzij vrij, zoals te Oostende en te Zeebrugge,) nadat voorafgaandelijk de vis door stads-experten wordt gekeurd en in categoriën gerangschikt. Zekere rederijen verrichten hun afslag zelf. Al wie in het handelsregister is ingeschreven als vishandelaar en tevens als viskoper in de mijn bekend staat, mag deelnemen aan de openbare verkoop. Op de verkochte vis wordt door de Stad een recht (mijnrecht genaamd) geheven van 1,25 %, door de reder te betalen. De koper betaalt een taxe aan de bron van 7,50 % ten behoeve van de Staat.

Van hier af komen wij in het domein van de handel, die de vis zoveel mogelijk aan de man moet brengen. Hier dient alles gericht op de afzet. Onmiddellijk springt het in 't oog welk belang aan een vismijn is verbonden, want de vlugheid en vereenoudiging der bewerkingen en verhandelingen en dienvolgens de hoedanigheid staan hier op het spel. In plaats van rieten manden waarin de vis geborgen wordt, zou men ook bakken in aluminium kunnen benuttigen, zoals dit in menige vismijn, vooral in de vreemde, het geval is. Beide stelsels hebben voor- en nadelen. Voor het huren dezer manden wordt aan de concessionaris een gering huurgeld betaald.

Een vismijn hoeft zo ruim mogelijk opgevat en derwijze ingericht dat er immer een frisse en koude temperatuur heerst. Behalve de ruime verkoophal tellen de mijnen een aantal pakhuizen. Dit zijn magazijnen, die door de stad aan de vishandelaars, die ter mijn hun vis kopen, worden verhuurd. Het zijn over 't algemeen nogal koudeplaatsen, waar de vis wordt geborgen in ijs of koelkasten, na te zijn gezuiverd en bewerkt, of zelfs in natuurlijke staat.

In de mijnen zouden - zoals door het "Congres van de koude in de Zeevisserij", op 4 oktober 1956 werd voorgesteld - koelruimten dienen ingericht en ook de pakhuizen zouden over degelijke koelinstallaties hoeven te beschikken.

Het komt hier voor de handelaar, evenals vroeger voor de reder, op aan te zorgen voor de kwaliteit, want men weet dat deze zeer nauwgezet zal worden bekeurd door de afnemers, hetzij kleinhandelaars, leurders of gewone verbruikers. Er zijn stemmen opgegaan om de keuring van de vis insgelijks te laten geschieden in de handel zelf en niet alleen meer vóór de openbare verkoop, wanneer zij nog aan de reders, dus aan de productie, toebehoort.

Ook de verkoop "op staal" zou gebeurlijk kunnen uitgebreid worden.

o

o

o

Het is van belang even verder uit te weiden over de soorten handel in de visserij om aldus te kunnen nagaan welke de weg is die de vis gewoonlijk nog af te leggen heeft alvorens op de tafel van de verbruiker te komen.

De meeste vis wordt in de mijnen, in de opbare afslag, aangekocht door de groothandelaars, wier aantal in gans het land mag geschat worden op $\pm$ 400. Dit zijn dus dezen die regelmatig hun vis naar andere handelaars (kleinhandelaars en leurders, wier gezamenlijk aantal geraamd wordt op $\pm$ 10.000) zenden. De groothandelaars zijn dus de beste klanten van de productie, want hun aankopen in de vismijnen van de kust betreffen gewoonlijk aanzienlijke hoeveelheden. Het zijn eveneens deze soort handelaars die in de mijnen over pakhuizen beschikken, alwaar door hun personeel de vis in gereedheid wordt gebracht voor de verdere verkoop, ofwel nog voor enkele dagen in een koelinrichting of minstens in ijs wordt bewaard indien zij oordelen dat de verkoopsvorwaarden voor 't ogenblik niet gunstig zijn. Wat betreft de koel-

inrichtingen, deze zouden zoals reeds werd gezegd bij al de handelaars (tot de leurders toe) dienen voorhanden te zijn, ten einde de vis zo vers mogelijk te houden.

In de pakhuizen wordt ook nog vis in "consignatie" bewaard, dus vis die van elders wordt betrokken door de groothandelaars en die dan later, op het geschikte ogenblik, naar de klanten wordt verzonden.

Ter bescherming van hun belangen hebben de groothandelaars van de kust, een bond opgericht genaamd "Groothandelaars-Verzenders van de Kust", terwijl de handelaars uit het binnenland zich ook verenigd hebben, doch in afzonderlijke bonden.

Deze zijn officieel aangesloten bij de "Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid", die dus - zoals de titel het aanduidt - in haar schoot allerlei bedrijfstakken groepeerd.

Het veelomstreden vraagstuk van het statuut voor de handel vindt ook zijn echo in de middens van de groothandelaars, die, onder meer, zouden wensen alleen als kopers in de vismijnen te mogen optreden, met uitsluiting van alle andere vishandelaars. De bevoegde Overheden onderzoeken de omstreden desiderata door deze groepering naar voor gebracht.

Het staat buiten kijf dat er aan de beroepsvorming van de visgroothandelaars - en zulks geldt evenzeer en wellicht nog meer voor de voortverkopers en voor de leurders - nooit genoeg zorg kan worden besteed, gezien de buitengewone rol welke hun is voorbehouden inzake de afzet van visserijproducten. Zij dienen de meest doeltreffende middelen te kennen en uit te voeren voor wat betreft de noodzakelijke propaganda voor meer visverbruik en voor het treffen van de verschillende gewenste hygiënische maatregelen, die van zulk overwegend belang zijn voor deze speciale voedingswaren (denken wij hier maar even aan de zo kiese kwestie van de bewaringsmiddelen van de garnaal : het boorzuur dat thans is verboden en vervangen zal worden door andere producten, zoals natriumbenzoaat, acronyse, enz..., verder aan de reinheid en andere voorschriften). Zij hoeven maatregelen te treffen die een snelle behandeling en vlugge bestelling in de hand kunnen werken, alsmede de middelen aan te wenden om een maximum inzake methode en orde te bereiken, hetgeen hun moet toelaten tijd en onkosten uit te

sparen. Aldus zal het hun mogelijk zijn het visserijproduct zo goedkoop mogelijk aan de man te brengen, want de doorgaans hoge prijzen, vergeleken met deze van de buitenlandse concurrenten, vormen een gevoelige handicap voor de verhoging van het visverbruik. Voor 't oogenblik worden er reeds fijne panklare producten door de handelaars te koop gesteld, zoals visrepen, "Kroontjes", enz... die een gretige afname kennen. Ook de "Visfrituren" genieten veel bijval.

De groot- en kleinhandelaars kunnen verder niet genoeg aandacht besteden aan de verpakking, want dit treft het oog van de afnemer : een mooie, aantrekkelijke en degelijke verpakking is een prachtige reclame, en wanneer men er bovendien kan toe komen de vis terzelfdertijd te kuisen en te fileteren, mag gerust worden aanvaard dat een grote stap is gedaan in de richting van een aanzienlijker afzet.

Een punt dat gewis niet mag worden verwaarloosd is dit van het vervoer. De groothandelaar vooral dient te zorgen dat de vis verzonden wordt, niet alleen zeer snel en dus in een minimum van tijd ter bestemming aankomt, maar dat het transport ook kan geschieden in wagens die alle waarborgen bieden tegen de warmte, dus zo veel mogelijk in isothermwagens. Hij zal er eveneens op letten dat dit vervoer geschiede in "gestandaardiseerde" kisten, daar zulks veel faciliteiten medebrengt en een middel is om plaatsverlies te beperken. Hieromtrent stellen wij vast dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen b.v. alles in het werk heeft gesteld om het vistransport in de beste voorwaarden te laten geschieden en dat zij daartoe noch moeite, noch onkosten heeft gespaard ; verkoelde wagons, snel vervoer, praktische reglementering en voordelige tarieven.

Hetgeen hier aangehaald wordt voor de groothandel is evenzeer, en nog meer zelfs, waar voor de kleinhandelaar, die de rechtstreekse leverancier is aan de verbruiker. De verzorging dient bij hem tot het uiterste doorgedreven en hij dient er bovendien op te waken dat zijn winkel, waartoe dus de klanten toegang hebben, met de meeste zorg, fraaiheid en aantrekkelijkheid worde ingericht, alsmede dat de indeling der te koop gestelde soorten zover mogelijk doorgedreven weze. De verkoper moet tevens de huisvrouw de nodige raad verschaffen, en die vissoorten aanprijzen welke voor de verbruiker voordelig zijn. Zo nodig moet de verkoop over meerdere dagen kunnen geschieden.

Om al deze redenen dient de kleinhandelaar ook een degelijke vakkundige opleiding te verwerven, die onder allerlei vorm verzorgd weze en bestendig worde aangepast aan de gestelde en aan de nieuwe eisen. Niet enkel zijn handel, zijn winkel en zijn installaties (ook deze der leurders) hoeven up-to-date te wezen, maar hij zelf moet in de ogen van de cliënten doorgaan als een bevoegd, beleefd en verzorgd mens, alsmede al zijn huisgenoten die in contact komen met de verbruikers. De kleinhandelaar zal zich gelieven in betrekking te houden met zijn collega's uit andere plaatsen van het land en, ter gelegenheid van bijeenkomsten en congressen, goed toezien of er elders geen nieuwigheden of verbeteringen het licht hebben gezien, welke hij dan nuttig in zijn bedrijf zou kunnen aanwenden.

Vroeger bestond er weinig of geen reglementering inzake de verkoop van vis, doch sinds enkele jaren is daarin een merkelijke verbetering ingetreden, die het beste laat verhoplen voor de toekomst. Die reglementering slaat niet in de eerste plaats op de kleinhandelaar, doch is vooral bedoeld om de misbruiken inzake leurhandel te keer te gaan. Het betreft hier de te gebruiken vervoermiddelen en voorwerpen, alsmede de uren tijdens dewelke er mag verkocht worden van deur tot deur en op de markten.

Iets wat nog in de laatste jaren een geweldige uitbreiding heeft genomen is wel de bestelling van de klanten in het binnenland bij middel van wekelijkse of regelmatige visverzendingen in bakjes of pakken. Dit stelsel wordt genoemd "Verzendingen per Abonnement" en bestaat hierin dat de handelaar - hetzij volgens zijn eigen goeddunken, hetzij volgens de keus van de klant - op regelmatige tijdstippen een colli vis naar deze laatste opstuurt en zulks zo lang de klant de bestelling niet opzegt of niet laat wijzigen. Dit verkoopstelsel wordt vooral toegepast door de grootvishandelaars, alhoewel dit veeleer in de bevoegdheid zou dienen te liggen van de kleinhandelaars, daar het doorgaans over geringe hoeveelheden gaat. Het hoeft nochtans gezegd dat enkele kleinhandelaars zich eveneens met dit slag verkoop gelasten, en zelfs deze soort handel uitsluitend voor zich opeisen, hetgeen dan soms aanleiding geeft tot conflicten met de groothandelaars.

Buiten de eigenlijke vishandel, hebben wij ook de visnijverheid. Zij houdt zich bezig met de verwerking der visserijproducten en bekleedt een zeer voornamelijk rol in ons land. Inderdaad, zij laat toe dat een zekere hoeveelheid vis gedurende een min of meer lange tijd kan bewaard worden en dan ook niet meer blootstaat aan snel bederf, zoals dit wel het geval is met de verse vissoorten. Zij oefent aldus ook de beste invloed uit op de stabiliteit van de visprijzen en eveneens op de afzet.

Wij hebben als dusdanig de conservennijverheid, de inleggerijen, de rokerijen, een drogerij-zouterij, de diepvriesinrichtingen en de vismeel- en visoliefabrieken.

De conservennijverheid omvat een tiental bedrijven, meest allen opgericht in de kuststreek, hetgeen hun toelaat immer over prima-vis te beschikken. Zij bewerken vooral haring, makreel, makreelfilets, sprout, garnaal en in zekere zin eveneens sardijnen en tonijn. Per jaar kan de hoeveelheid op $\pm$ 3 miljoen kg. worden geschat en $\pm$ 1500 werkrachten worden er in het volle seizoen benuttigd. De uitvoer ondervindt grote moeilijkheden ten gevolge van de zware mededinging, invoerverbod of -contingentering, invoertaxen, enz...

De inleggerijen tellen een 150 tal bedrijven en bevinden zich allen in Vlaams België. Zij leveren haring en rolmops in mayonaisesaus en in azijn, ook haringfilets en zelfs haring gemengd met groenten. De inleggerijen bewerken jaarlijks ongeveer 7 miljoen kg. haring, vers of gezouten en de producten worden afgeleverd in bokalen en ook in cellophaanpapier. De export is onbeduidend, ter oorzake van de beperkte duur van bewaring, de aard der verpakking en de contingentingsmaatregelen.

De rokerijen tellen eveneens een 150 tal bedrijven, ook uitsluitend in de Vlaamse landstreek gelegen. Zij leveren inzonderheid gerookte haringfilets, bokking, kippers, zoete haring, gestoomde haring en gestoomde sprout, gerookte sprout, gerookte heilbot en makreel, gerookte zalm. De productie mag geschat worden op 8 miljoen kg. per jaar. De rokerijen leveren vooral aan het binnenland; de uitvoer is minder belangrijk.

Inzake rokerijen- en ook inzake inleggerijen is er in de laatste tijd opvallend veel verbetering ingetreden.

Een enkele drogerij-zouterij bevindt zich alhier, namelijk te Oostende. Zij werd opgericht in 1954 en bewerkt $\pm$ 300.000 kg. vis per jaar, die - behalve de gezouten haring - nagenoeg uitsluitend voor de uitvoer is bestemd.

De diepvriesinrichtingen zijn thans ten getale van drie : twee te Oostende en een te Zeebrugge. Men mag gerust aannemen dat deze inrichtingen veel toekomst hebben, daar de diepgevroren vis zeer lang in verse toestand kan worden bewaard en zodoende verzonden kan worden naar ver afgelegen streken. Zij leveren filets, volledig klaar om te worden gekookt of gestoomd en in pakjes van allerlei formaat. Deze nijverheid brengt er het hare toe bij om de markt te regelen en het laat de handelaars toe desnoods aan alle aanvragen het hoofd te bieden.

De vismeel en -oliefabrieken zijn deze die de zeer goedkope of afgekeurde vis, alsmede de afval opkopen om er dieronmeel en visolie uit te vervaardigen. Het vismeel speelt een weldoende rol in de dierlijke en zelfs in de menselijke voeding. De juiste productie is onvoldoende gekend en kan moeilijk worden geschat. Deze fabrieken zijn echter weinig talrijk. De aankopen te Oostende bereiken toch ieder jaar een aanzienlijk bedrag.

Ten einde te kunnen wedijveren met de vreemde producten, is het aan de visverwerkende nijverheden, met name de conservennijverheid, de inleggerijen en de rokerijen toegelaten hun waar uit de vreemde te betrekken, zo niet zou deze tak gedoemd zijn om te verdwijnen.

Een der diepvriesinrichtingen te Oostende heeft reeds aangedrongen om de door zekere schepen aangebrachte vis rechtstreeks te mogen opkopen, dus zonder langs de verplichte afslag in de openbare verkoop te moeten gaan, maar toch mits het betalen van de verschillende verschuldigde taxen. Zulks werd ~~door~~ het Stadsbestuur tot op heden nog geenszins toegestaan, omdat het principe van de openbare verkoop dit niet toelaat. Door de diepvriesinrichting werd nochtans daartoe verzocht omdat - volgens haar - bedoelde vis het best voor haar bedrijf was geschikt.

Door de Overheden werd alsdan deze inrichting verwezen naar de ontscheping in de handelshaven, alwaar de vis niet openbaar wordt

verkocht doch desgevallend geleverd aan een of meer kopers, die over de vereiste invoervergunning beschikken. Van deze methode werd echter afgezien omdat de moeilijkheden, die aldus op velerlei gebied worden geschapen, bijna onoverkomelijk zijn.

o

o

o

Het past in dit kader dat er insgelijks een woordje wordt gezegd over de verbruiker, de klant zelf, dus de uiteindelijke afnemer, die hier feitelijk "koning" is.

Hoe groter het aantal verbruikers van vis, hoe hoger natuurlijk de consumptie zal reiken. Deze mag toch worden aanzien als tamelijk bevredigend vergeleken bij de voorgaande jaren en mag geraamd worden op $\pm 12,5$ kg. à 13 kg. per hoofd (alle visserijproducten samen genomen). Gaat het over verse vis alleen dan is het verbruik in België merkkelijk lager (± 9 kg. per hoofd). In de grootsteden is het verbruik geringer dan in de gewone steden, terwijl het aanzienlijk minder is in de gemeenten beneden de 2.000 inwoners.

Deze consumptie kan nog worden opgedreven, mits het voeren van een aangepaste propaganda, het bereiken van een uitstekende kwaliteit, van een zo breed mogelijke keus en van een prijs die meer in het bereik valt van de massa, want het hoeft gezegd dat de vis doorgaans, vooral op sommige tijdstippen van het jaar, veel te duur is. In dit verband wordt er wel eens van zekere zijde op gewezen dat de winstmarges van de tussenpersonen, dus van de handel, te hoog zijn en dat er daar wel iets kan worden gedaan om de prijzen te drukken. Door de belanghebbende handelaars wordt zulks betwist en zij wijzen op het groot verlies dat zij ondergaan bij het reinigen en ontkoppen van de vis (± 30 %), alsmede door het feit dat het hier een zeer bederfbaar voedsel geldt en zij dus iedere week telkens met een aanzienlijke afval moeten rekening houden. Ook beknibbelen zij de hoge belastingen waaraan hun handel onderhevig is.

Het hoeft gezegd dat er in de laatste tijd veel werd gedaan om de verbruiker op de eigenschappen van de vis te wijzen en deze als volksvoedsel populair te zien maken. De voedingswaarde van de vis is nog altijd onvoldoende gekend : zij bevat proteïne, mineralen, jodium, calcium en is bovendien niet besmet door chemicaliën. De propaganda wordt vooral gevoerd door de "Propagandavereniging voor Visverbruik", die hier buitengewoon verdienstelijk werk levert, alhoewel haar middelen beperkt zijn. Door allerhande reclame en voordrachten wordt de aandacht van de verbruiker geboeid en het mag worden gezegd dat zulks op de consumptie een weldoende invloed heeft gehad. De smaak van de verbruiker wordt geleid naar zekere vissoorten en de bereiding van de vis wordt hem door bevoegde personen aangeleerd, hetzij aanschouwelijk, hetzij door middel van receptenboekjes. Daar de klienteel anderzijds toch uiteindelijk meester blijft, worden de reders en de handelaars op bestendige wijze voorgelicht, geholpen en tevens attent gemaakt op het feit dat zij hun vis tot een maximum moeten verzorgen, de klassering of triage grondig doordrijven, de prijs zo laag mogelijk houden en die soorten in voldoende mate aanvoeren of te koop stellen die best met de smaak van het publiek overeenstemmen. Zij hoeven te weten dat reclame en presentatie hier van 't hoogste belang zijn. Alle betrokken kringen moeten onder dit opzicht hun plicht begrijpen en met alle middelen de meest degelijke propaganda voeren.

o

o

o

Van rechtstreeks en groot belang voor onze zeevisserij is de kwestie van de in- en uitvoer van zeeproducten. Deze factoren spelen een zulkdanige rol dat de productie daardoor ofwel in een hoogst netelige, ofwel in een bloeiende positie kan komen te staan, zodat het dan ook nuttig is over deze punten even uit te weiden.

De invoer is een weldaad wanneer de vraag zodanig hoog ligt dat de nationale productie aan deze vraag niet meer kan voldoen en

dan is het ook maar redelijk dat de grenzen worden opengesteld voor bepaalde soorten en hoeveelheden welke dienen moeten om de eigen aanvoer te volledigen.

De zaak neemt een heel andere wending wanneer de nationale aanvoer voldoende is om het hoofd te bieden aan de gestelde behoeften. De invoerders beweren dat het gaat om kwaliteitsvis, hetgeen telkens door de productie wordt bestreden, ofwel dat het gaat om vissoorten die hier momenteel op de markt ontbreken, soms ook omdat zekere soorten op gegeven ogenblikken te duur zijn om de afzet op voldoende wijze te verzekeren.

Zoals altijd, trouwens, is het niet gemakkelijk hier de ideale grens te trekken, vooral daar ons land niet immer vrij staat - al wilde het zelfs de invoer sterk beperken - eigenmachtig op te treden. In dit verband hebben wij slechts te verwijzen naar de akkoorden, waaraan België gebonden is, getroffen op het Europees plan, zoals de "Europese Organisatie voor Economische Samenwerking", alsmede naar de Beneluxakkoorden, waarvan mag worden gezegd dat zij geenszins gunstig blijken voor onze zeevisserij, die dan op andere gebieden dient beschermd. Voegen wij daar nu nog aan toe : de inrichting van de Europese markt.

Uit sommige landen is de invoer van verse zeevis praktisch vrij, hetzij zulks gebeurt tengevolge van het afsluiten van akkoorden, hetzij oogluikend omdat ons land er wederkerig evenveel, en zelfs meer, voordeel bij haalt. Met andere landen bestaat er een overeenkomst om alhier een zekere hoeveelheid vreemde vis te laten invoeren, zoals b.v. met Noorwegen en Zweden en ook sinds onlangs met Denemarken, dat vermaard is om zijn allerbeste kwaliteitsvis en zulks doorgaans tegen tamelijk goedkope prijzen, ten minste toch op zekere momenten van het jaar. Daarom ook werd door de handelaars immer sterk aangedrongen op het bekomen van een kwantum Deense vis, voornamelijk kabeljauw.

Voor haring, sprot, conserven en schaaldieren (buiten garnaal) is de invoer vrij.

Een bij het Departement van Landbouw bestaand "Invoercomité voor Verse Zeevis", dat regelmatig vergadert, bepaalt de hoeveelheid

welke uit ieder der Scandinavische landen mag worden ingevoerd en legt deze hoeveelheid aan de Overheid voor, terwijl het aandeel van iedere rechthebbende invoerder volgens zekere regels wordt vastgesteld en door het Departement van Economische Zaken toegewezen.

In andere commissies nog worden de visserijaangelegenheden besproken, wanneer het gaat over in- en uitvoer, namelijk de "Interministeriële Economische Commissie" en de ~~sub~~-commissies die er van afhangen, zoals de "Subcommissie voor ravitaillering" en deze voor de "Douane- en Vergunningskwesties".

Wat de garnaalinvoer uit Nederland betreft, de hoeveelheden zijn hier ook geregeld ingevolge akkoorden die - in Beneluxverband - tussen Nederland en België worden afgesloten. Hier ook komt thans de invoer uit dit land praktisch vrij.

De algemene invoerpolitiek wordt met voorzichtigheid gevoerd, zulks om te beletten dat door irrationele invoer het nationaal bedrijf in moeilijkheden zou komen te staan.

De uitvoer, die eveneens praktisch vrij is, ondervindt een zware concurrentie vanwege Nederland en ook vanwege West-Duitsland en de noorderlanden, vooral Denemarken, die kunnen leveren aan prijzen die beneden de onze liggen en zodoende ons reeds van zekere buitenlandse markten geheel of gedeeltelijk hebben verdreven. Een tweede handicap ligt verder in het feit dat sommige landen hoge invoertaxen heffen (zoals Frankrijk bv.) op de visserijproducten die bij hen worden ingevoerd. Verder zijn er landen die aan hun uitvoerders compensatiepremiën toestaan, hetgeen deze in een bevoorrechte toestand plaatst.

Terloops weze hier nog aangehaald dat, in October 1947, door de voornaamste handeldrijvende landen de algemene overeenkomst inzake de toltarieven en de handel (General Agreement on Tariffs and Trade) werd ondertekend en het handvest effectief werd uitgewerkt in 1948 te La Havana. De bepalingen van deze overeenkomst worden echter nog geenszins strikt nageleefd. In haar grote lijnen beoogt zij de niet-verhoging van de bestaande douanetarieven.

VI. - SLOTBESCHOUWINGEN

Indien wij hier in deze bijdrage eveneens in 't kort de rol van de handel en van de nijverheid hebben geschetst, dan is het wegens het belang dat deze beide factoren hebben voor de productie en om aan te tonen dat al deze problemen een ketting vormen. Zij hangen onderling van elkander af en volledigen zich dan ook.

Weinige bedrijfstakken - wij willen het nog eens herhalen - zijn zo ingewikkeld als deze van de zeevisserij en weinige ook hebben met zulke grote moeilijkheden af te rekenen. Deze toestand zal blijven voortduren zo lang de kwesties betreffende de menigvuldige onkosten, het personeel, de afzet enz... niet volledig zullen opgelost zijn.

De ~~akkoorden~~ door België ondertekend in Benelux-, E.O.E.S.- en ander verband hoeven natuurlijk uitgevoerd en het is, zoals reeds werd aangehaald, wel bekend dat zij voor onze zeevisserijproducten niet voordelig zijn, in acht genomen bovendien dat de Belgische visser niet alleen gehandicapeerd wordt door de grote afstand van de thuishaven tot sommige visgronden, maar ook het hoofd moet bieden (en hetzelfde geldt voor de handel en voor de visverwerkende nijverheid) aan de hoge sociale lasten, zeer dure prijzen inzake de nodige grondstoffen, hoge lonen, enz... , terwijl al deze aangelegenheden voor onze partners gunstiger zijn. Normaal gezien heeft de liberalisatie van het ruilverkeer, inzake visserij, zeker een gunstige invloed op het verbruik, maar de ongelijkheid op gebied van exploitatievoorwaarden valt voor onze visserij, vooral de kustvisserij (die een bij uitstek familiebedrijf is) zeer ongunstig uit. Het is ons aller plicht hier te redden wat gered kan worden.

Bovendien moet onze zeevisserij zich bestendig aanpassen aan de nieuwe eisen en de nieuwe volutie op technisch gebied, indien zij met de vroomde wenst te blijven wedijveren. Zij is verplicht zich zelf tot het uiterste te rationaliseren en haar productiviteit zo hoog mogelijk op te drijven. Deze modernisering en nieuwe uitrusting brengen nieuwe en buitengewoon hoge onkosten mede, zodanig dat menig middenslag- en kleine reder niet meer vooruitkomen kan en zwijgzaam moet toezien en zich tevreden stellen met het schamele, in de hoop dat er voor hem toch eens betere tijden zullen aanbreken.

En nochtans, zoals er hier eveneens vroeger werd op gewezen, kan de Overheid niet dulden dat dit zo schoon en nuttig bedrijf ten onder gaat, bedrijf dat zich niet uitsluitend beperkt tot de eigenlijke zeevisserij. Inderdaad, wij weten dat tal van aanverwante takken met de zeevisserij zijn bemoeid : het vervaardigen van allerlei benodigdheden, de scheepsconstructies, de touw-, garen- en nettenfabricage, de herstellingswerkhuizen, de ijsfabrieken, enz... allemaal zeer belangwekkende nevenbedrijven die talrijke arbeiders aan het werk houden.

De speciale aandacht moet gewis gaan naar de garnalenvisserij, die om verschillende redenen niet mag verdwijnen, onder meer wegens het sociaal belang dezer visserij, welke in de behoeften voorziet van een aanzienlijk gedeelte der kustbevolking, alsook wegens het economisch belang voor de visserij van dit gedeelte der bevolking dat de basis vormt van de echte vissersstand en waaruit de bemanningen worden geworven voor de grotere schepen. Maatregelen worden ingestudeerd om de toestand van deze visserij te verbeteren.

Onze reders en vissers mogen gerust geplaatst worden op de eerste rij van de mannen in dit vak. Wanneer wij het rendement vergelijken van onze bedrijfsmensen met dit van hun vreemde collega's, dan bekleden zij een van de allereerste plaatsen. Dus nog een reden te meer opdat voor de Belgische zeevisserij een maximum worde besteed aan goede wil, aan allerhande morele en stoffelijke hulp en aan het verlenen van krediet, een aangelegenheid voor dewelke nochtans veel wordt gedaan. De Regering volgt hier een aangepaste kredietpolitiek (wet van 23 augustus 1948, gewijzigd door deze van 7 juni 1949) en moedigt, in een normale verhouding, de bouw van nieuwe schepen en de inbouw van nieuwe motoren aan. Er wordt bovendien zoveel mogelijk voorkeur gegeven aan de best renderende scheepstypes en aan het initiatief van varende vissers. Ook voor de vergroting van bestaande vaartuigen wordt krediet verleend. Bovendien kennen zekere gemeentebesturen een premie toe voor de bouw van moderne vissersboten.

Het mag worden aangestipt dat door de Openbare Besturen reeds veel waardering en begrip werd betoond voor deze zo belangwekkende tak onzer nationale economie en dit specifiek Vlaams bedrijf. In dit verband mogen wij insgelijks de talrijke saneringsvoorstellen en suggesties op velerlei gebied aanhalen, alsook de oprichting van de

Bedrijfsraad, de ontwerpen van wet inzake Visserijfonds en inzake Reglementerende Bevoegdheden, een voorstel tot vroegtijdige opensioenstelling tegen zeer voordelige voorwaarden, de maatregelen die moeten voorzien in het dringend tekort aan scheepspersoneel, enz... Wijzen wij hier nog speciaal op de opzoekingen en de voorlichting, op biologisch en technisch gebied, door het "Zeewetenschappelijk Instituut", samen met de Zeevisserijdienst, ten einde het meest voordeel trachten te halen uit de bestaande visstapels.

Voor de oude en gebrekkige vissers bestaat de "Godtschalckstichting", te Oostende, welke op voorbeeldige wijze is ingericht door het Departement van Volksgezondheid en het Gezin en waarin vertegenwoordigers zetelen van al de officiële en erkende lichamen en groeperingen uit de kuststreek.

Anderzijds vormt de versnippering van de vele zeevisserijproblemen, die door verschillende Ministeriële Departementen worden behandeld, toch ook alleszins een handicap voor de vlugge oplossing van zekere vraagstukken.

Deze beknopte studie mag niet worden afgesloten zonder nogmaals de lezer te wijzen op de verheven rol van de zeevisser, de man die het zinnebeeld is van offervaardigheid, moed, doodsverachting en plichtsbesef. Nooit zal men genoeg de adel van deze mensen kunnen bewonderen en nooit zullen onze dankbetuigingen en eerbied voldoende zijn jegens hen, zij die zo vaak te kampen hebben tegen armoede en onbegrip.

Juli 1957.

B L A D W I J Z E R

Bladzijde

I.	INLEIDENDE BESCHOUWINGEN	1
II.	GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT	3
III.	VOORBEREIDINGEN TOT DE VANGST (1)	5
IV.	AANVOER OF PRODUCTIE (1)	17
V.	VISHANDEL, VISNIJVERHEID EN VERBRUIKER (1)	21
VI.	SLOTBESCHOUWINGEN	32

(1) met alle aangelegenheden die er mede in verband staan.

