

Haringkomiteit vergaderde te Boulogne

EEN TYPISCH VOORBEELD

Het interprofessionele «Haringkomiteit» kwam bijeen te Boulogne onder het voorzitterschap van dhr Jean Delpierre. In een zeer lange uiteenzetting werden de gevolgen van de haringevoluitie onder de loupe genomen. Deze is werkelijk betreurenswaardig te noemen gezien de Hollandse invoer hier van zeer slechte invloed is geweest voor Frankrijk.

In dit perspectief is het haringprobleem een typisch voorbeeld van de bedreigingen waaraan de Franse visserij het hoofd te bieden heeft, gezien veel meer dan overbevissing, de economische kontigentering van de haringmarkt de traditionele structuur omvergeworpen heeft.

De positieve resultaten van 1962 zijn nog gunstiger dan die van 1963 en met reden vraagt men zich af of het voor dit soort visserij volgend jaar nog wel de moeite is deze opnieuw aan te vatten.

Het is een feit dat de invoer op de Franse markt van haring afkomstig van Holland en Duitsland hun invloed laten gelden op de marktprijs. Het haringprobleem is terzelfdertijd eenvoudig en tragisch. De prijs die nu aangepast is bij de andere landen, is niet meer in evenredigheid te brengen met de uitbatingskosten van de Franse vloot en op die manier zou een speciale tak in de visserij die eeuwen bestaan heeft, plots tot de ondergang gedoemd zijn.

Voor het ogenblik kunnen de zouterijen hun behoefte vinden in de invoer. Maar toch moeten deze ervoor zorgen de commercialisatie in stand te houden. Dit jaar kunnen ze zeer gemakkelijk een afzet vinden in de Oostprovincies, Loreinen, Elzas en de Parijse vishallen. De conservefabrieken van hun kant worden meer bedreigd gezien dit jaar meer conserven ingevoerd werden dan Frankrijk er zelf gefabrikeerd heeft. Dit ondermijnt tenzerste de stabilisatie en deze crisis riskeert zich uit te breiden in gans de beroepstak. Men kan zich toch niet tevreden stellen met de bewerking van de haring volledig in vreemde handen over te laten. Men weet genoeg wat dit op industrieel plan vertegenwoordigt, ook op gebied van tewerkstelling en economie waarin de conservennijverheid een grote faktor is.

TEGENSTELLINGEN

Tussen de realiteit en de grote en geniale ideeën van een verenigd

Europa is er een marge die verschillende landen moeilijk kunnen in overeenstemming brengen. Deze marge is hier het belang van de Europese produktie in die landen die het meest geëvolueerd zijn op sociaal plan.

De visserij, zoals trouwens elke Franse industrietak, was steeds een beschermend geheel. Het is een traditie die voortgevloeid is uit een noodzakelijkheid. Dus, eenlopend hiermee, rechtvaardigt de natuur van handelstromingen bij de partners een houding van vrije invoer.

De vrijheid van invoer is in feite slechts een sprookje en de promotors van die gedachte gaan daarvoor van leer trekken tegen alle douanerechten die hun plan in de weg staan.

Zonder enige schaamte mogen wij dus onze houding hiertegenover plaatsen.

Het verdrag van Rome trad in op 1 januari 1958. Sedert enkele maanden stellen we vast dat protektievoorschriften met de voeten getreden werden, zonder dat de minste poging gewaagd werd de produktievoorwaarden terug te herstellen.

Het is een economische politiek die gevaarlijk, onlogisch en onrechtvaardig te noemen valt.

HET UUR IS DRINGEND

De opening van de grenzen om voorlopige doeleinden en voor beperkte tijd legt aan de Franse industrie bedenkelijke suggesties op alsook een flagrante ongelijkheid in het regime die de konkurrentie in de hand werk, komt op het voorplan.

Het is het ogenblik om in de schoot van het ministerie tot het inzicht te komen dat het favoriseren van de invoer alsmede het ontmantelen van de douanerechten riskeren een scherpe internationale konkurrentie te weeg te brengen en onze eigen visserijprodukten het slachtoffer te maken van vreemde dumping.

Indien het Franse gouvernement van plan is de eigen industrie te offeren op het vrije-invoeraltaar, dat ze het dan vlakaf verkondigen, zonder omweg en zonder de visserij en de nevenbedrijven verder in de war te sturen. — (f)

Zeevaartonderwijs moet nieuwe richting in

Onlangs werd in Frankrijk een vaststelling bekend gemaakt, uitgaande van de onderzoekskommissie bij scheepsrampen. Voor de visserij werd gemeld dat tal van scheepsrampen enigszins te zoeken zijn in een gemis aan zeevaartkunde bij de bemanningsleden aan boord.

Het is een feit dat de beroepsvorming voor de visser van allerhoogst belang is en hierin heeft de administratie een verantwoordelijkheid van belang. Men stelt vast dat het onderwijs teveel de richting uitgegaan is van de handelsvloot en dat er onder de jonge vissers een tekort aan opleiding te bespeuren valt. Nochtans is de opleiding voor zeevisserij belangrijker, daar de kandidaat reeds vanaf het begin te kampen heeft met het werkelijke beroep dat heel gevaarlijk is.

Bij de wet van 29 juli 1950 die kredieten voorzag voor het Zeevaartonderwijs werd de tak «visserij» zoals trouwens in vele andere aspecten, slechts zeer stiefmoederlijk bedeed. De gevolgen hiervan zijn dan ook niet uitgebleven en wel op een zeer schadelijk plan voor de visserij. Zo komt het dat ook de kaders zeer bedenkelijk zijn. Zo bijvoorbeeld verdient een leraar in het visserij onderwijs slechts 5,25 FF. per uur, wat onwaardig te noemen valt.

Het milieu zelf heeft de technische evolutie heel moeilijk kunnen volgen. Eenzelfde brevet, bijvoorbeeld, wordt geëist om een kustschip van Zuid Bretagne te voeren als voor een treiler uit Boulogne of Lorient.

Komt nog daarbij dat een visser van natuur uit liever zo rap mogelijk naar zee gaat en zeker geen langere studies zal verkiezen, die in zijn ogen onnodig zijn. Hij stelt zich dus tevreden met een leergang

te volgen die een vijftal maanden duurt en hem het nodige diploma opbrengt. De leerstof zal hij zich eigen maken met het oog op het examen, zonder er zich volledig vertrouwd mee te maken en zonder zich hierin te vervolgen.

Het is dus een heuglijk feit te noemen dat het zeevaartonderwijs zich eindelijk gaat interesseren met de vorming van de kaders voor het visserijonderwijs, waarbij ze zich tot nu toe slechts beperkten tot het opstellen van de programma's en het samenstellen van een examenkommissie. Hieruit mag de veronderstelling opgaan dat binnen zekere tijd vruchtbare gevolgen hieruit zullen voortvloeien. Er valt alleen nog te hopen dat deze hervorming methodisch gebeurd: per afdeling. Men moet immers alles per essentie en per scheepsklasse goed onderzoeken en de veranderingen op een gezonde basis aanbrengen.

Het zal tevens het beste middel zijn om de visserij hulp te bieden nu meer dan vroeger, gezien de hachelijke toestanden waarin ze zich nu bevindt. — F

DE ZEE EIST HAAR TOL

Op deze jaarwisseling gaat de belangstelling naar enkele scheepsrampen: het verlies van de cargo Douala met hierbij 12 slachtoffers op 29 opvarenden, de schipbreuk van 2 Franse vissersvaartuigen uit Lorient en Etel waarvan de bemanning gelukkig kon gered worden en tenslotte de zware scheepsbrand op de Lakonia waarvan de treurige balans opgemaakt werd: 91 doden en 64 vermisten.

Op die manier worden de medeburgers eraan herinnerd — op een zeer droevige manier — dat er schepen bestaan en scheepslieden, dat de zee haar tol blijft eisen, spijs de vooruitgang en de technische realisaties.

In Frankrijk bleven in het jaar 1962 niet minder dan 118 mensenlevens op zee. Een honderdtal anderen vonden de dood aan boord. Voor 1963 werd nog geen bilan opgemaakt maar alles duidt in de richting dat deze cijfers nog zullen overschreden worden.

Bestaat er in dit land een beroep waar op 90.000 mensen een zo groot getal levens te betreuren vallen in de uitoefening van hun werk? Het antwoord: geen enkel, zelfs in die werkprestaties die men als «moordend» beschouwt.

Een wraakroepend feit hierin is dat de Minister van Financien nu reeds vijf jaar lang juist aan die weduwen het recht betwist dat over geheel Frankrijk toegekend wordt aan «rechthebbenden» in andere takken. Ondenklijk, maar toch is het zo.

Misschien is het omdat men in Frankrijk de zee teveel beschouwt als een zwemdok, voorbehouden aan baders. — F