

# het visserijblad

Vrijdag 14 november 1975 — Nr. 46

GEMEENTE KOKSIJDE  
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM  
OOSTDUINKERKE

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30 OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## HOELANG NOG EEN STAATSOORLOGSVERZEKERING NUTTELOOS GELD DOEN VERSPILLEN ?

### TERWIJL DE VISSERIJ IN NOOD IS, LIGGEN MILJOENEN NUTTELOOS OP DE BANK GEDEPONEERD OM ELK JAAR MEER DAN DRIE MILJOEN AAN AMBTENAREN TE BETALEN

Op 22.8.1975 verscheen in „Het Visserijblad” een parlementaire vraag van senator Ramaeckers, destijds minister van verkeerswezen waarin hij de huidige minister van Verkeerswezen de heer Chabert, enkele welbepaalde vragen stelde inzake het al of niet noodzakelijk voortbestaan van de Verzekering tegen Oorlogsrisico voor de visserij en koopvaardij : VOZOR die in alle andere Europese landen van de EEG (Denemarken uitgezonderd) reeds afgeschaft is, terwijl de koopvaardij en visserij afzonderlijke statuten hadden.

Deze parlementaire vraag hield waarschijnlijk verband met het onvoldoende en zeer vaag antwoord door diezelfde minister op 21 april 1973 reeds gegeven aan volksvertegenwoordiger Dr. Claeys (zie bulletin Vragen en Antwoorden dd 16.10.73 op zijn vraag nr. 116 en dat spijtig genoeg geen verder gevolg kende omdat o.m. de voorzitter van de rederscentrale zelfs de beslissing van zijn beheerraad VOZOR te zien afschaffen negeerde).

In het Visserijblad van 23.5.75 hadden we er reeds op gewezen dat, bij K.B. van 19.9.74 de premie voor oorlogsrisico als gevolg van ons optreden weliswaar verminderd werd, maar dat dit de door de visserij gevraagde oplossing niet bracht n.l.: de afschaffing van deze nutteloze verzekering en het aanwenden van de miljoenen reserves voor maritieme doeleinden, zo als de statuten het voorzien.

In 1973 hadden de drie vertegenwoordigers van de R.C. in de schoot van VOZOR nochtans van de toenmalige beheerraad opdracht gehad, de afschaffing voor te staan.

Meer nog : aan de bestaande verzekeringsmaatschappijen voor gewoon risico werd toen (in opdracht van de minister van verkeer) gevraagd tegen welke voorwaarden zij de vaartuigen ook tegen oorlogsrisico konden dekken. Sommige private verzekeringen antwoordden dat ze dit konden voor 5 à 10 ct. per honderd.

H.i.N., de coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen waar 65% van de reders bij verzekerd zijn, antwoordde dat dit geen verhoging van de premie zou medebrengen. Alleen de Onderlinge Zeeverzekering waarvan de voorzitter van de R.C. ook voorzitter is en zijn schoonzoon afgev. beheerder antwoordde in negatieve zin, omdat de belangen van die Heren anders schijnen te zijn dan deze van de vissers-reders.

Het advies van de Beheerraad aan de minister, waar de koopvaardij en een baggermolenmaatschappij 90% van de leden vertegenwoordigen en baas zijn, was natuurlijk dat VOZOR moest blijven voortbestaan, temeer dat sommige ambtenaren van het zeewezen die er in zetelen, niet graag dat „postje” kwijt spelen.

De belangen van de visserij moesten dus opgeofferd worden aan die van de koopvaardijreders, een baggermolenmaatschappij en enkele ambtenaren van het Zeewezen. Waar de voorganger van minister Chabert oordeelde dat VOZOR geen reden van bestaan meer had en de ontbinding slechts tengevolge VAN DE VAL VAN DE REGERING GEEN WERKELIJKHEID WERD, vond men als verdragingsmanoeuvre de finesse uit de Raad van Beheer van die instelling op 6 april 1973 een memorandum te doen uitgeven om op omstandige wijze een overzicht van de werking van bedoeld organisme, sedert haar ontstaan in 1939, te belichten.

Toen we als lid van VOZOR op 16 april 1975 inzage vroegen van dit memorandum, kregen we op 2 juni een schriftelijk antwoord dat bewust document niet bestemd was om verspreid te worden ONDER DE AANGESLOTEN leden doch enkel diende om een vermindering van de jaar-

(vervolg blz. 3)

## ONVERANTWOORDELIJKE SENSATIEJAGERIJ VAN EEN JOURNALIST

In grote opmaak verscheen vrijdag 7 november in een dagblad een sensatie-artikel onder de hoofding «Vijfduizend kilogram kwaliteitsvis in dok gegoid». In «Aktueel» na de nieuwsberichten van 13 uur, kwam er zelfs een vraaggesprek met minister Lavens aan te pas. Waar men nu in velle streken in België aan de hand van dit artikel van de kwakkeloppergaa-schieter F. V. meent dat er een soort halve revolutie heerst ter vismijn van Oostende, vraagt men zich terzelfdertijd in de vismijn af, wat er aan de hand is ! ! Diegenen die bij bewuste haringverkoop ter plaatse waren en ook enkele benen bijvangst hebben zien staan bestaande uit kleine onverkoopbare makreel en poers die door de handel nooit gewild werden omdat deze er geen weg mede wist, zijn nog het meest verbaasd.

We hebben ons licht opgestoken bij de reders van de O.127-O.303 en het gaat hier zeker niet om 5.000 kg maar om maximum 600 kg. Anderen gewagen van enkele benen.

Het is daarbij niet de eerste maal, noch dit jaar, noch vorige jaren dat de bijvangst aan «poers», kleine makreel en kleine knorhaantjes niet verkocht geraken en teslotte naar de vismeelfabriek worden verwezen. De handel beweert dat ze geen afzet hebben voor «poers» en voor kleine makreel en dit is juist, terwijl de kleine knorhaantjes de moeite niet waard zijn om te villen omdat dan praktisch niets meer overschiet, of minstens er geen commerciële vis van te maken valt.

Het is wel juist dat het hier ging om verse vis, maar om van «poers» en navenante, nu precies kwaliteitsvis te gaan maken en van het feit, dat de reders deze vis niet wensten aan land te brengen om reden dat ze er toch niets voor kregen en deze niet-kommerciële vis liever over boord wensten te werpen, is het een onbezonnen en beschamende daad hiervan een wereldschokkende gebeurtenis en algemene protestactie te gaan maken. Daarvoor moet men werkelijk F.V. zijn. En zeggen dat deze tristes-tige sire voongelicht wordt door de secretaris van de Rederscentrale van wie hij een boezemvriend is.

Beter voorlichting van het publiek kan men niet hebben ! Intussen wordt de handel weer afgeschilderd als de woekeraar omdat er misschien wel uitzonderingen zijn die te veel marge wensen te nemen, hetgeen we eveneens ten strengste afkeuren. Nu is het echter zo, dat het altijd het buitensporige is dat

opvalt en dik in de verf gezet wordt. Er zijn echter in iedere stad of streek ook volkswinkels of grootwarenhuizen en de verbruiker kan best de te dure handelaar afstraffen met elders te gaan kopen. Een verstandige verbruiker zoekt zelf zijn profijt en dat doet men teslotte toch ook bij andere aankopen. Wat de handel echter dwars zit, is de gewilde en bewuste sensatiejagerij van Vandebussche die hierbij in feite het vertrouwen van een goed dagblad misbruikt.

Dat men eens zijn licht ter plaatse komt opsteken, dan zullen velen zeggen, dat men ten eerste verbaasd is over de opmaak van het bewust artikel en dat men intussen geleerd heeft, de velle grote koppen in de gazetten kritischer te gaan bekijken. Sommige reders kappen zelfs de niet-kommerciële vis onmiddellijk bij de vangst in zee over boord. Niet ligt misschien de stof voor een nieuw artikel voor F. V. ? Dat «Aktueel» zich aan de opmaak van dit artikel eveneens heeft laten vangen pleit zeker niet in zijn voordeel. Er zijn andere zaken die de reders meer pijn doen dan de onverkoopbaarheid van sommige niet-gewenste vissoorten.

Dat F. V. zich eens degelijker inzet voor toelagen voor mazoutverbruik en de onverantwoordelijk gestegen sociale lasten in de visserij. Dit geven we eveneens ter overweging aan «Aktueel». Het feit dat de handel zelfs aan 1 fr het kilogram de kwaliteitsvis van F. V. niet wenste te kopen, is toch het duidelijkste bewijs dat de handel met deze vis geen uitkomst zag ! Men had er anders een zoete winst kunnen mee maken ! Anderzijds vraagt de handel zich af waarop F. V. wacht om zelf handel te drijven ? Hij moet toch wel overtuigd zijn, dat er hem een vette toekomst wacht, of gelooft hij soms zelf niet wat hij schrijft ?

Aan de hand van de antwoorden die minister Lavens aan de reporters van «Aktueel» gaf, konden we eveneens duidelijk opmaken dat hij slecht of onvolledig ingelicht was over de ware toedracht van de zogezegde 5.000 kg kwaliteitsvis, die in het water gekapt werd. Ook de minister werd door het aanhalen van het artikel uit het dagblad misleid. Maar zijn diensten ter plaatse zouden zich daardoor niet hebben mogen laten misleiden. Minister Lavens trok zich echter bewonderenswaardig uit de slag door met zijn antwoorden enkele aanverwante moeilijkheden en proble-

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

lijkse premie te motiveren. (Dit antwoord is ter beschikking van onze parlementairen). De vertegenwoordigers van Rederscentrale in VOZOR moeten toch dit memorandum bezitten; waarom publiceren zij het niet !  
En zijn de leden daar alleen om te betalen ?

## DE VRAAG VAN SENATOR RAMAECKERS

Deze luidde verkort :

- 1 In welke maritieme landen van de EEG bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogsrisico en in welke landen is ze afgeschaft ?
- 2 Wat bedragen voor de laatste drie jaar (1972 - 1973 en 1974) de verzekeringskosten van VOZOR en wat bedragen de uitgekeerde schadebedragen aan de koopvaardij en aan de visserij elk afzonderlijk ?
- 3 Hoeveel belopen de reserves ?
- 4 Is het in het kader van een bezuinigingspolitiek nog verantwoord een instelling in stand te houden die bij de meeste maritieme landen reeds lang werd afgeschaft ?

## HET ANTWOORD VAN MINISTER CHABERT

Dit antwoord gaven we uitvoerig weer in Het Visserijblad van 22.8 en verscheen in het bulletijn van Vragen en Antwoorden van 10 augustus 1975.

Verkort luidde het : (zie nr. 33 en 34 van n22.8)

- 1 In Denemarken bestaat nog een officieel organisme voor verzekering tegen oorlogsrisico.  
In het Verenigd Koninkrijk is het mogelijk zich tegen oorlogsrisico's te verzekeren bij een «Protection and Indemnity Club». Er bestaat staatsgarantie door herverzekering. Alhoewel facultatief, sluiten de Engelse reders er zich bij aan.
- 2 De werkingskosten van VOZOR bedroegen de laatste 3 jaar : 8.354.750 fr  
Deze werkingskosten bevatten o.m.: 6.334.198 fr aan wedden, verlofvergoeding, RMZ, en ongevallenverzekering. Het resterend bedrag bevat : huur voor burelen, administratieve werkingskosten, PTT, patronale bijdragen voor de pensioenkas, enz.  
De uitgekeerde schadevergoedingen bedroegen voor deze laatste drie jaar, voor koopvaardij, baggerschepen en sleepboten : 993.378 frank, voor vissersvaartuigen : 17.124 frank.  
De verhouding werkingskosten en uitgekeerde schadevergoedingen mag, om een juist beeld te hebben over de werking van VOZOR niet gelimiteerd worden tot 3 bepaalde jaren. Een overzicht over verschillende jaren geeft een meer duidelijke weergave van de werking van VOZOR.  
Uit onderstaande tabel, die reeds werd gepubliceerd in de parlementaire vraag nr. 116 d.d. 21 april 1973 van de heer volksvertegenwoordiger Dries Claeys (zie bulletin Vragen en Antwoorden d.d. 16 oktober 1973), blijkt dat voor de jaren 1969 en 1970, 77.726.033 frank aan schadevergoeding werd uitbetaald tegenover personeels en andere uitgaven van slechts 4.422.336 fr.

### VERGELIJKENDE TABEL (IN FRANKEN)

Jaar	Bedrag
1963	39.345
1964	544.709
1965	27.829
1966	257.418
1967	1.085.737
1968	600.233
1969	41.994.093
1970	35.731.940
1971	13.954

### Personneels- en andere uitgaven

Jaar	Bedrag
1963	1.431.358
1964	1.178.227
1965	1.167.886
1966	1.145.189
1967	1.688.590
1968	2.251.595
1969	2.028.268
1970	2.394.068
1971	3.075.419

- 3 De reserves van VOZOR belopen 628.191.594 frank.  
Deze reserves worden belegd in staatsleningen en de opbrengst van de portefeuille vormt het grootste deel van de ontvangsten van VOZOR. Deze opbrengsten worden telkens opnieuw in staatsleningen belegd.
- 4 De bijdragen voor de verzekering tegen oorlogsrisico's aan VOZOR worden gedragen door de reders ter koopvaardij en deze ter visserij. VOZOR wordt in stand gehouden zonder enige financiële tussenkomst van de Staat.  
De reders van de koopvaardij samen met de baggerschepen en sleepboten dragen voor 93 pct. de bijdragen in VOZOR. Wegens de voortdurende stijging van de waarde van de koopvaardij- en baggerschepen en vissersvaartuigen is het logisch dat de bestaande reserves worden aan-

gevuld door de opbrengst van de effectenportefeuille en door de bijdragen van de koopvaardij en van de visserij.

Deze bijdragen werden in 1974 teruggebracht op 0,25 per duizend en betekenen slechts een zeer geringe uitgave in het geheel van de uitbatingkosten van koopvaardij, schepen en vissersvaartuigen.

Onlangs hebben de reders ter koopvaardij een omstandig gemotiveerd advies uitgebracht tot het behoud van VOZOR. Ze zijn volledig gekant tegen haar afschaffing tenzij de Staat bereid zou zijn de risico's van verlies van hun schepen op ieder ogenblik op zich te nemen. Als men bedenkt dat de waarde van één koopvaardij, en zeker van gespecialiseerde schepen zoals containerschepen, gastankers, enz., het bedrag van de bestaande reserves benadert en in de meeste gevallen overtreft, zou de Staat een enorm risico voor zich nemen door VOZOR te ontbinden, en de last van de oorlogsrisico's te dragen zonder tussenkomst van een gespecialiseerd organisme.

Oorlogsrisico's zijn niet denkbeeldig (b.v. Cyprus, Egypte, Israël, Suezkanaal, enz.). Onlangs werden nog door vissersvaartuigen aan de Belgische kust mijnen opgevestigd, nl. op 5 juni 1975 door de vissersboot O.807 en op 26 mei 1975 door de Oostendse vissersboot O.100 Emilie.  
Bovendien is voor de nationale autoriteiten een taak weggelegd in het thans in NAVO-verband opgerichte internationale systeem van verzekering der schepen. In België zal dit door VOZOR geschieden.

## ENKELE ERNSTIGE VRAGEN AAN MINISTER CHABERT

Mijnheer de Minister,

Het komt ons voor dat U en Uw parlementairen zich gemakkelijk om de tuin laten leiden door uw ambtenaars. Dat U zelf niets afweet van koopvaardij, visserij en nog veel minder van de wijze waarop eenvoudige mensen als de vissers in de luren worden gelegd, kunnen we begrijpen. Dat is zo geweest vanaf het ontstaan van de wet in 1939 tot op heden, waar de ambtenaars van het zeewezen van toen en nu, op enkele verstandigen na, die men niet volgt, de visserij nemen voor een aanvulsel van de koopvaardij, deze en de baggerbootmaatschappij de wet stellen. Als U werkelijk als minister het dossier en de vraag van een vroeger collega alsook de vraag van de volksvertegenwoordiger Dries Claeys wil onderzoeken, dan zult U met ons moeten bekennen, dat Uw antwoord niet alleen vaag, onjuist en onvolledig is, maar U, Uw collega's en de visserij op een zijspoor tracht te leiden.

### INDERDAAD

Op de vraag van senator Ramaeckers of de staatsverzekering tegen oorlogsrisico in de E.E.G.-landen nog verplichtend is, antwoordt U : Denemarken.

Waarom antwoordt U niet op de vraag waarom deze verzekering dan in Engeland, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Noorwegen sedert lang werd afgeschaft ?

Zijn wij „vasalen” van Denemarken en ondergeschikten van de koopvaardij en een baggermaatschappij ? En heeft uw administratie, die U zo fijn weet in te lichten, zich vergewist welk stelsel in Denemarken bestaat vergeleken met België en waarom al die andere E.E.G.-landen de verzekering hebben afgeschaft ? Wat Engeland betreft, waarvan U zegt dat de Engelsen (koopvaardij en visserij) zich kunnen verzekeren bij een „Protection and Indemnity Club”, moeten we U melden, dat dit een gewone PRIVE COÖPERATIEVE verzekering is, waar elkeen van om het even welk land, zich kan verzekeren tegen ongevallen zowel voor de manschappen als voor hun schepen en dat zelfs de ongevallenkas voor Belgische vissers daar vele jaren herverzekerd was. Ook de Belgische reders kunnen dat maar zijn er niet toe gemachtigd door de wet op de VOZOR. Onze coöperatieve „H.I.N.” die 65 % van de vissersvaartuigen verzekert, neemt dit risico er bij, zonder de minste premie of bijkomende administratiekosten. En ze zijn beter gedekt dan door de polis van VOZOR waarvan de schatting der schepen willekeurig geschiedt „d'après la tête du client”. Zo U een ernstig onderzoek wil doen, dan zijn we bereid U daarin aanwijzingen te geven, die U ten eerste zullen verbazen. Ook Hulp in Nood is herverzekerd bij Lloyds Londen, waar die zelfde Protection and Indemnity Club ook herverzekerd is

U schrijft : ALHOEWEL FACULTATIEF, SLUITEN DE ENGELSE REDERS ER ZICH BIJ AAN”. Maar gij vergeet dat het VRIJWILLIG is en een PRIVE ZAAK.

Waarom moeten de onzen verplicht zijn bij een staatsverzekering aangesloten te blijven ? Wat heeft dit te maken om als uitvluchtstel het bestaan van VOZOR te verrechtvaardigen en meer dan 600 miljoen in reserve te houden tegen de volgende (?) atoombom ?

Is men in Uw administratie nog zo naïef ? of zoveel slimmer dan

(vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

in Engeland, Duitsland en Frankrijk ? Of is het uit pure demagogie om de beheerders-ambtenaren van dienst te zijn ?

Verontschuldig ons onze krasse taal. Maar het wordt tijd dat men aan zo'n toestand een einde stelt nu de visserij meer dan ooit aan de rand van de afgrond staat en de Staat beweert geen geld te hebben om zelfs de tussenkomst in de brandstofprijzen, zoals in andere landen te verhogen ?

De beheerkosten beliepen 8.354.750 fr. in drie jaar, wat een schandaal mag genoemd. Waarom ?

Uw ambtenaars of Vozor maken U wijs dat voor de laatste drie (1969 - 70 en 71) jaar de schadevergoedingen voor koopvaardischepen, baggerschepen en sleepboten, 993.378 fr. bedroegen en voor de visserij 17.124 fr. Wilt U daarvan detail geven en zeggen waarom de jaren 1972 - 73 en 74 er niet aan toegevoegd zijn ? Wat waren elk van die jaren de administratiekosten en de uitbetaalde schaden aan de visserij ? Waarom moet de visserij kosten van baggerboten blijven betalen die jaarlijks tientallen miljoenen winnen, daar ze de enige maatschappij zijn die onze havens baggeren, gezien ze een akkoord schijnen te hebben met Hollanders om buiten onze sektor te blijven ! Is het daarom dat VOZOR moet bestaan ?

U schermt er mee dat in 1969 en 1970 voor 77.726.033 fr. zou uitbetaald zijn ?

Zoudt U ons hiervan de detail willen geven. Aan wie werd dit bedrag uitbetaald ? Voor welke schaden ? En waarom geeft U de cijfers niet van 1971 - 72 - 73 en 74 ?

De achtbare Senator Ramaeckers heeft het toch in zijn vraag zo gesteld ? alsmede volksvertegenwoordiger Dries Claeys ! Zijn die cijfers zo onbenullig ? Zo niet, waarom geen detail geven aan wie ze uitbetaald werden en VOOR WELKE ONGEVALLEN.

Wat was het aandeel van de koopvaardij, de visserij, de baggerboten ?

## REDEN BEHOUD VOZOR OF BELAGHELIIK ANTWOORD

Onlangs ? (april 1973) werd volgens U door de reders ter koopvaardij een omstandig gemotiveerd advies uitgebracht tot behoud van de VOZOR.

Mogen we U vragen, Mijnheer de Minister, wat dit advies inhoudt, VERMITS MEN HET ONS IN VOZOR ALS LID WEIGERT ! Zoals hierboven reeds gemeld werd het ons per brief van 2-6-75 geweigerd, vermeldend dat bewust dokument : „niet bestemd was OM VERSPREID TE WORDEN ONDER ONZE AANGESLOTENEN MAAR DAT HET UITSLUITEND GEDIEND HEEFT ALS EEN IN OVEREENKOMST MET DE WET GEMOTIVEERD EN GUNSTIG ADVIES VAN DE RAAD VAN BEHEER VAN VOZOR OM EEN VERMINDERING TE BEKOMEN VAN DE JAARLIJKSE BIJDRAGE”.

Mijnheer de Minister,

Waarom mogen we dit dokument als lid niet kennen ?

Is dit advies dat van alle reders ter koopvaardij ?

En is dit advies dat van de reders ter zeevisserij ?

Waarom wordt het advies van de visserij hier genegeerd ? Waarom werd deze oorlogsverzekering in andere landen afgeschaft ? En wat Uw bewering betreft, dat de reders ter koopvaardij bij oorlogsgevaar in Cyprus, Egypte, enz... een catastrofe zouden tegemoet gaan, moeten we U doen opmerken dat dezelfde reders zich voor dezelfde premie kunnen herverzekeren in het privé en moest er een oorlog in het Midden-Oosten uitbreken hun premie zowel bij Vozor als bij het privé even groot en misschien nog groter zou zijn en die vrees een ongegronde, naïeve bewering is van diegenen die er belang bij hebben VOZOR in leven te houden. Gaan onze vissers naar Cyprus of Egypte vissen ? En mogen we U de vraag stellen ? Is het VOZOR of de Staat die de schaden zou betalen ?

### VAN 1940 TOT 1945 KWAM DE STAAT TUSSEN

Sedertdien gaf ze eventueel voorschotten die terug te betalen zijn. En moest VOZOR verstandig geweest zijn, dan zou ze zich herverzekerd hebben, zoals men het in alle landen doet en ook de visserij het doet voor gewoon risico waaraan veel meer risico's verbonden zijn.

En tenslotte : Wat heeft de visserij met dit alles te maken ? Waarom zou deze moeten opdraaien voor de schaden aan baggerschepen en de koopvaardij . Waarom zou onze visserij premies moeten betalen voor de gevaren in het Midden Oosten ? De dwaze argumenten dat in de laatste vijf jaar door de 0.100 en 0.807 nog een mijn werd opgevist, zijn geen reden om het bestaan van VOZOR te wettigen voor de visserij. Nu nog ontdekt men mijnen te lande of te water van de oorlog 1914-18. En vermits we melden, dat alle reders ter visserij zonder verhoging van premie of betaling van bijpremie zich kunnen verzekeren en herverzekeren bij een gewone verzekeringsmaatschappij waarom dan tientallen miljoenen in de banken laten berusten, die het geld van de reders-vissers is en niet van de Staat. Waarom elk jaar 3 à 4 miljoen fr. besteden aan beheerspanningen en lonen voor een maatschappij die haar

bestaan alleen nog verrechtvaardigd voelt voor het heffen van premies en de betaling van een nutteloos geworden personeel ?

### GEEN VERPLICHTING

Tenandere in de Belgische wetgeving is uitdrukkelijk bepaald dat niemand verplicht is in gemeenschap te blijven werken. Als de koopvaardij dus verder bij VOZOR wil blijven, mag zulks nochtans geen beletsel zijn om de visserij uit deze opgedrongen onverdeeldheid te laten treden. Er moet derhalve een sleutel gevonden worden om de huidige reserves te kunnen verdelen, die toch de hunne zijn.

## WELK AANDEEL HEEFT DE VISSERIJ IN DE RESERVES ?

Wetende dat er meer dan 600 milj. frank in de pot zit, tracht iedereen deze pot te verdelen naargelang de eigen persoonlijke honger en we zien dat doodeenvoudige cijfers meer dan één mogelijkheid tot delen bieden :

1. Er is een berekening van sommige ambtenaren die zegt, dat de visserij sinds 1945 voor ruim 30 miljoen in de kas gestort heeft maar er tevens meer dan 27 miljoen heeft uitgehaald, zodat er voor de visserij slechts een goeie drie miljoen zou overblijven.

Men zegt niet voor welke periode die 27 miljoen zijn geweest. Geef ons hierover de volledige detail. Dit zijn oorlogsgevallen van '40-'45 !

2. Een andere klok en DAT IS DE WERKELIJKE, wijst er de verdelers op, dat de VOZOR bestaat vanaf 30 dec. 1939 en dat de koopvaardij van 1939 tot heden RELATIEF veel méér heeft ontvangen dan de visserij, en dat de belg. staat voor de periode 1940-45 alle tekorten heeft bijgelegd waardoor de koopvaardij dus reeds enorme insputingen heeft gekregen. Volgens dit stelsel zou de visserij dan ook van de bestaande 600 milj. frank het grootste deel moeten krijgen en dus geen drie miljoen maar meer dan 300 miljoen opgebracht hebben.

Om deze bewering zo mogelijk te weerleggen zou de Minister van Verkeerswezen best onmiddellijk aan de betrokken partijen mededelen wat er in die 35 jaar VOZOR per jaar werd betaald én ontvangen door koopvaardij en baggerboten afzonderlijk en door de visserij, wat daarenboven door de Staat per jaar werd bijgepast, en voor welke periode, wat personeel en beheer elk jaar hebben gekost en op welke wijze de reserves zijn ontstaan jaar na jaar, vanaf 1939 tot nu.

Telkens als er cijfers worden vrijgegeven, ZIJN DIE ONVOLLEDIG, ofwel begint men te tellen vanaf 1945 of men legt ons een rekening voor vanaf 1963. Waarom ? Wat valt er te verbergen ?

3. Maar vertrekende van het antwoord van de minister zelf, zou het de visserij reeds voldoening geven te mogen verdelen wat in het ministerieel antwoord wordt toegegeven ; er is 628 miljoen beschikbaar en de visserij heeft t.o.v. de koopvaardij een bijdrage geleverd die gelijk staat aan 7 %. Aldus is het aandeel van de visserij 7 % op 628 miljoen fr. ruim 44 miljoen.

Deze 44 miljoen is zekerlijk een minimum ! Want percentsgewijze heeft de koopvaardij en de baggerboten altijd méér ontvangen op haar bijdrage dan de visserij en zijn de beheerskosten ook zo te verdelen.

Maar als onmiddellijke steun aan de visserij, met welke onderlinge verdeelsleutel ook, zou het kleinste vaartuig nog altijd 60.000 fr. kunnen krijgen en zouden onze grootste eenheden kunnen geholpen worden met een toelage van 4 à 500.000 fr.

Met deze miljoenen als basiskapitaal, zou zelfs de distributie van de door ons aangevoerde vis door het bedrijf zelf kunnen uitgewerkt worden. Maar onbegrijpelijk genoeg schijnen er in Brussel mensen aan de touwtjes te trekken opdat alles zou blijven zoals het was, mensen die er genoeg mee nemen dat die 628 miljoen ooit aangroeien tot 1 miljard ; mensen die er op wachten tot dat een paar tankers van de rijke oliemaatschappijen in het Suezkanaal gekelderd worden en aan VOZOR een paar miljard schadevergoeding zullen kosten, waardoor de VISSERIJRESERVES zullen opgegeten zijn en onze reders een tiendubbele bijdrage zullen moeten betalen om het deficit te helpen dekken.

Zal dit land en haar overheid dan ten eeuwigen dage schijnheilig blijven ?

## Mijnheer de Minister,

Wij doen beroep op Uw gezond verstand om te willen begrijpen dat, wat we hier uiteenzetten, geen fantasie maar werkelijkheid is, hoe onaangenaam dit ook in Uw oren en dat van Uw administratie, die U de waarheid verbergt, moge klinken.

Roep ons bijeen op Uw kabinet. Schaf de VOZOR af, welke in geen enkel land van de EEG nog bestaat en plaats ons geld, WANT HET IS HET ONZE EN NIET DAT VAN DE STAAT, in deze moeilijke ogenblikken niet in banken, maar geef het terug aan die mensen die er dag en nacht moeten voor wroeten op zee. Ze zijn geen rijke baggermagnaten. Ze zijn geen redersmaatschappijen ter koopvaardij. Ze zijn slechts arme reders-vissers die meer dan ooit in nood verkeren en des te meer hier niet met het geld van de Staat maar met hun eigen geld kunnen geholpen worden.  
Voorzitter Verbond Kust en Middenslagreders,  
Directeur van Hulp in Nood  
P. VANDENBERGHE