

HET ZEEVISSERIJBEDRIJF
EN DE
WERKVERRUIMING
IN
WEST-VLAANDEREN

door

Jozef KLAUSING

Uitgegeven door de Provincie West-Vlaanderen, naar aanleiding van de
door haar uitgeschreven wedstrijd 1951, voor economische monographieën.

Klausing

€ 3

HET ZEEVISSERIJBEDRIJF

EN DE

WERKVERRULLING IN WEST-VLAANDEREN.

door

JOZEF KLAUSING.

HET ZEEVISSERIJBEDRIJF

EN DE

WERKVERRUIMING IN WEST-VLAANDEREN.

"Al kost het moeheid, worstlen, wee;
Slechts wie van haar drift lijdt,
vat ook de zee."
(G. Verschaeve - Zeesymfonieën)

-O-

I N L E I D I N G

"O God! that bread should be so
And flesh and blood so cheap.^{daer,}"
(Th. Hood: The Song of the Shirt)

Het doel van de provinciale wedstrijden is: "het schrijven van verhandelingen die bijdragen tot de kennis en bij voorkeur tot het bevorderen van het bedrijfsleven in West-vlaanderen." Als onderwerp voor 1951 werd gesteld: "een vraagstuk in verband met de werkverruiming in West-vlaanderen."

Waarom brengen wij dit vraagstuk in onderhavige studie in verband met de ZEEVISSERIJ ?

-O-

In de brochure "l'Histoire de la F.A.O." schrijft de verslaggever:

" De visserij was de eerste bezigheid van de mens en nochtans is deze nijverheid in een groot aantal landen onvoldoende ontwikkeld.

" Drie vierden van de aardoppervlakte zijn overdekt met
 " water. Tot op heden echter wordt de visserij slechts
 " uitgeoefend in de zeeën met betrekkelijk geringe diep-
 " te, die de kusten der continenten bespoelen. Meer dan
 " 90 % van de totale visaanvoer over de gehele wereld,
 " wordt gevangen in de wateren van het Noordelijk half-
 " rond.

" Niemand kan de hoeveelheid voedsel schatten die de zee
 " bevat. Wij weten dat deze nodig is om het dagelijks
 " dieet van ondervoede personen aan te vullen met dier-
 " lijke eiwitstoffen welke de zeefauna ons kan leveren.
 " De teelt van een troep runderen duurt jaren, enorme
 " voorraden vis zijn echter onmiddellijk te onzer be-
 " schikking.

" De visserij is een rijke bron dierlijke eiwitten voor
 " de menselijke voeding. De bijproducten van de visse-
 " rij kunnen verwerkt worden tot veevoeder en meststof-
 " voor de landbouw, uit deze producten trekt men even-
 " eens vetstoffen en oliën voor de nijverheid en grond-
 " stoffen voor het vervaardigen van scheikundige pro-
 " ducten."

Deze natuurlijke voedselreserve ligt aan de deur van
 onze provincie. Ze niet uitputten ware onvergefelijk,
 vooral wanneer dit kan bijdragen tot de verbetering van
 de voedselvoorziening, de levensstandaard en de werkge-
 legenheid van de bevolking der provincie en van het
 land.

-0-

Daarom wordt in deze verhandeling voor de provinciale
 wedstrijd 1951 met opzet het zeevisserijbedrijf be-
 handeld.

Dit geeft gelegenheid om:

- I. bij te dragen tot de kennis van het bedrijfsleven
in West-Vlaanderen. Geen bedrijf in ons land is zo
 weinig gekend als de zeevisserij. Nochtans moeten

reders en vissers, meer dan gelijk welk industrieel of ambachtsman, over zeer uitgebreide kennis en beschikken. Het bedrijf wordt vooral uitgeoefend tussen het vertrek uit de haven en de terugkeer met de vangst, zodat weinig oningewijden de kans, of zelfs de moed hebben het werk en het leven van de visser van zeer nabij te volgen. Bovendien zijn de vismijnen aan de kust en onze vissershavens, spijtig genoeg, geen toeristische aantrekkingspunten voor onze kust.

Onbekend maakt onbemind. De maritieme gedachte is in ons land weinig verbreid en vooral niet in onze provincie, die nochtans het "uitkijkvenster van België op de gehele wereld is." De visserijpropaganda, welke rechtstreeks aansluit aan deze gedachte en de vis en de visserij moet leren kennen om de bevolking aan te sporen tot een groter verbruik van dit gezond en goedkoop voedsel, is te weinig uitgebreid en intens in ons land.

2. Het ligt voor de hand dat in dergelijke omstandigheden eerst nader kennis moet gemaakt worden met deze nijverheid, met haar noden en mogelijkheden, vooraleer het onderwerp: beyordering van het zeevisserijbedrijf in onze provincie aan te vatten. Uit de geschiedenis en de huidige moeilijkheden moeten wij de les trekken, die moet bijdragen, op de eerste plaats tot het in stand houden van dit nationaal patrimonium, vooraleer kan gedacht worden aan uitbreiding van deze nijverheid. Het oplossen van de tegenwoordige moeilijkheden zal het in stand houden van dit bedrijf verzekeren, zodat voor werkloosheidsuitbreiding in deze tak van de economie, geen gevaar bestaat.
3. Pas dan kan men in het zeevisserijbedrijf, dat met zijn talrijke aanverwante nijverheden een bijna uitsluitend West-Vlaams economisch geheel vormt, denken

op uitbreiding van de activiteit en aldus bijdragen tot de werkverruiming in West-Vlaanderen. Daartoe moeten de onbepaalde middelen welke de zee ons biedt, tot het uiterste benut worden, teneinde meer werk te verschaffen aan de bestaande industriën en het mogelijk te maken nieuwe industriën in het leven te roepen.

-0-

Daarom willen wij met deze studie, in de mate van het mogelijke, bijdragen tot de WERKVERRUIMING IN WEST-VLAANDEREN door mede te werken tot de KENNIS EN HET BEVORDEREN VAN HET ZEEVISSERIJBEDRIJF IN ONZE PROVINCIE.

H o o f d s t u k I

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN DE ZEEVISSERIJ IN ONS LAND

"The history of the world is the record
of a man in quest of his daily bread
and butter."
(H.W. Van Loon - The Story of Mankind)

HET BELANG VAN ONZE ZEEVISSERIJGESCHIEDENIS.

" L'homme et la société dépendent en une large mesure
" de leur passé. Sans doute, l'oeuvre qu'édifie chaque
" génération est en quelque sorte nouvelle et diffère
" de celle des précédentes. Mais d'un autre point de
" vue, cette oeuvre est en une mesure plus ou moins
" considérable, déterminée par l'évolution antérieure
" à laquelle elle se rattache et qu'elle continue,
" même si elle en modifie le cours. Il en est ainsi
" des aspects économiques de la civilisation comme
" des autres. C'est pourquoi l'histoire a sa place
" légitime dans le concert des sciences économiques.
" On pourra discuter de son intérêt pour la prévision
" de l'avenir; son utilité pour une saine compréhension
" du présent, par contre, est indiscutable."

Deze verantwoording voor zijn algemene economische geschiedenis: "Du Troc au Commerce mondial" van Prof. J.A. Van Houtte, kunnen we toepassen op de zeevisserij in ons land.

Dit bedrijf is wellicht de eerste bezigheid van onze kunstbewoners geweest. Sinds het ontstaan hiervan zijn talrijke gebruiken en tradities in voege gekomen, gesproten uit bepaalde toestanden, doch welke voortleven in onze moderne visserijwereld en als een heilig erfgoed bewaard en onderhouden worden.

Sommige gebruiken zijn thans economisch niet meer te verantwoorden, hun oorzaken zijn met de eeuwen voorbij-

gegaan. Andere hebben de tand des tijds weerstaan en zouden voor vele moderne bedrijven een uitstekende oplossing betekenen voor sommige problemen.

We denken hierbij aan de loonsvoorwaarden, waarbij de visser betaald wordt, niet met een vast loon, maar met een aandeel in de winst van het vaartuig. Dergelijke loonsvoorwaarden vormen een ware aanmoediging voor de visser tot groter productiviteit en tot zorgvuldige behandeling van het aan zijn zorgen toevertrouwde materiaal: schip en uitrusting, waarover de eigenaar, in de meeste gevallen, niet eens rechtstreekse controle heeft.

Al deze gebruiken vormen nog steeds de basis en het uithoudingsvermogen van onze reders- en vissersgeneratie.

-o-

We kunnen de visserijgeschiedenis niet gebruiken om voorspellingen te doen voor de toekomst. Welk visserijeconomist uit de XIXe eeuw heeft de snelle ontwikkeling van het moderne bedrijf ooit kunnen of durven vermoeden?

Zonder een geschiedkundig overzicht, kunnen we moeilijk tot een beter begrijpen komen van de tegenwoordige toestanden, terwijl de geschiedenis ons bovendien de doelmatigheid van bepaalde saneringsmiddelen aantoonst die ook heden toepasselijk zijn op deze nijverheid. De geschiedenis toont ons dat het steeds opnieuw dezelfde vraagstukken zijn die op de voorgrond treden.

We kunnen uit deze geschiedenis de mogelijkheden leren kennen die wellicht onze nijverheid in de toekomst nieuw bloed moeten geven. Aanpassing van oude bronnen van welvaart, bewijs van bedrevenheid onzer voorouders in hun vak, aan de moderne tijd, kunnen de werkgelegen-

heid verruimen. In Nederland is de huidige faam en het succes van de maatjesharing te danken aan de heropbeuring, onder het impuls van enkele mensen, van een aloud bedrijf, hierbij gesteund door de regering en met behulp van moderne techniek en propagandamiddelen.

Het haringbedrijf in de Middeleeuwen was voor Vlaanderen een bron van welvaart; het aandeel van onze voorouders in de walvisvangst was niet onbelangrijk; later was de visserij te zoute van grote betekenis voor onze kustbevolking. In het begin der XX^e eeuw kenden deze nijverheden een kortstondige heropleving. Hun teleurgang en de oorzaken hiervan kunnen ons goede richtlijnen geven wanneer wij de mogelijkheid onderzoeken deze bedrijvigheid opnieuw in gang te steken.

In zijn boek "Flämische Wirtschaftsgeschichte" schrijft Dr K. Engelbeen: "Landwirtschaft, FISCHEREI und Textilgewerbe bildeten schon damals die Existenzgrundlagen der Bevölkerung, die während der ganzen Geschichte erhalten blieben, wobei zu verschiedenen Perioden der eine und dann wieder der andere Erwerbszweig in den Vordergrund trat."

Daarom willen wij een dankbaar gebruik maken van de visserijgeschiedenis om tevens te wijzen op het belang van deze bedrijfstak in de economie van ons land.

INLEIDING TOT DE VISSERIJGESCHIEDENIS IN ONZE GEWESTEN.

We somden reeds de hoofdpunten op van de activiteit van onze visserijbevolking in de afgelopen eeuwen: haringvisserij, walvisvangst en zoute visserij. Het is niet gemakkelijk bij het volgen ener chronologische tabel deze drie activiteitssferen uit elkaar te houden.

Het doel dat wij beogen ligt niet in de nauwkeurige opsomming van feiten en data, het belang van de visserijgeschiedenis voor ons, ligt veeleer in de ontwikkeling van een bepaalde tak van dit bedrijf. Daarom willen wij in wat hierna volgt, naast elkaar, het haringbedrijf, de walvisvangst en de visserij te zoute bespreken. Vooraf dient een woord gezegd over het ontstaan der visserij, om te eindigen met de moderne tijden die, volgens ons, aanvangen vanaf het ogenblik dat de aanvoer van verse vis als hoofdbedrijvigheid onzer vloot kan vernoemd worden. Deze laatste periode valt samen met de opkomst, van nieuwe vangmethodes, het aanwenden van stoomkracht en ijs en geeft rechtstreeks aanleiding tot de eerste overbevissingsproblemen.

De geschiedenis delen wij, tot het begin der XX^e eeuw, als volgt in:

- de oudste tijden,
- het haringbedrijf in de Middeleeuwen,
- het aandeel onzer voorouders in de walvisjacht,
- de visserij te zoute,
- de opkomst der moderne visserij.

De groei van het moderne redersbedrijf, welke het meest op ons huidig bedrijf invloed heeft uitgeoefend, zullen wij daarna in een afzonderlijk hoofdstuk bespreken dat zal afgesloten worden met de tegenwoordige toestand van het zeevisserijbedrijf in ons land.

Deze indeling komt min of meer overeen met de vier fasen

Karl Bücher's theorie der Wirtschaftstufen (Die Entstehung der Volkswirtschaft) wordt op treffende wijze bevestigd in de ontwikkeling en de huidige stand van onze visserijnijverheid.

Oorspronkelijk was de productie voor eigen gebruik bestemd, later voor een bekende kring van afnemers (nu nog wordt de vangst van de Nieuwpoortse vissers hoofdzakelijk verkocht in de streek van het Veurne Ambachtse tot De Panne). De productie voor een grotere, nationale kring onbekende afnemers, de volgende trap, wordt thans uitgeoefend te Zeebrugge. De laatste trap: internationale markt, heeft Oostende als centrum.

Het ontwikkelingsschema der productievormen van dezelfde theoreticus is eveneens op de zeevisserij toepasselijk en kan in zijn verschillende stadia waargenomen worden, terwijl de ontwikkeling nog steeds verder gaat.

De familieuitbating was de eerste vorm van zeevisserijproductie, later werd de uitbating verzekerd met bekenden (ook nu nog het geval in de kustvisserij). De uitbreiding van het bedrijf bracht met zich mede dat maatschappijen gevormd werden voor het uitrusten van grotere vaartuigen en vissers, hoewel loontrekkers, betaald werden in aandelen. Toen eindelijk de grote industriële visvangst begon (onze tegenwoordige hoogzeevloot), kon deze enkel uitgebaat worden door grote maatschappijen die alleen bij machte waren de reusachtige kapitalen, hiertoe vereist, samen te brengen.

-o-

Aldus is de geschiedenis van dit bedrijf, hoe behoudend het ook moge zijn, een voortdurend herworden en kampen met gelijkaardige moeilijkheden geweest.

-o-

GESCHIEDENIS DER ZEEVISSERIJ IN ONS LAND.

A. VAN DE OUDSTE TIJDEN TOT DE MIDDELEEUEWEN.

Uit deze tijden zijn ons weinig concrete gegevens bekend. Hoe meer wij echter de Middeleeuwen naderen, hoe talrijker, in keuren en andere archiefstukken, het spoor van de zeevisserij duidelijk wordt.

Juvenalis (42-125 na X^e) de Romeinse hekeldichter, zinspeelt in een zijner werken op de "walvissen" uit de Britse zee (het Oostelijk Kanaal). Volgens Eric Dardel' (Les Pêches Maritimes) gold het hier minder eigenlijke walvissen, welke tamelijk zeldzaam waren op deze breedtegraad, dan wel bruinvissen (die men nog op onze kust aantreft), blazers, noordkapers en potvissen. De Basken, de oudste bekende walvisjagers, hebben door hun intense jacht op deze monsters, hierbij geholpen door Vlamingen en Nederlanders, deze dieren van onze kust verdreven.

Plinius Gaius, die een eeuw na Julius Cesar ons land bezocht, vertelt hoe de kustbewoners bij vloed op hoge duinen of paalwoningen schuilden. Bij ebbe gingen ze dan de vissen opzoeken die de golven op het strand hadden aangebracht.

Deze vissen werden tegengehouden door de natuurlijke hindernissen en waarschijnlijk moeten de eerste mensen door het aanbrengen van kunstmatige hindernissen gepoogd hebben, en met succes, de voorraad vis op het strand achtergelaten door de golven, te vergroten.

Volgens E. Bartholeyns (La côte belge) bouwden de Menapiërs, de eerste zeevaarders van het Noorden, sterke vaartuigen waarmee ze het Kanaal overvoeren tot de Britse kust, die vanaf het vasteland zichtbaar is. Met deze vaartuigen togen ze naderhand op visvangst uit; ze wonnen eveneens zout uit het zeewater om de vis te kunnen bewaren.

De inwijking van Friezen en Saksen aan onze kust, moet aan de oude bewoners inzake visserij veel bijgebracht hebben. Van hen leerden ze wellicht nieuwe vangmethodes uitoefenen.

Hierover schrijft Dr K. Engelbeen: "An der Küste hingegen erfolgte die Kolonisierung durch Friesen und Sachsen, die entlang der See einwanderten. Auch sie lebten als freie Bauern, fanden jedoch in FISCHFANG, Handel und der Weberei Arbeit und Brot. Sie sind stolzer und unabhängiger gesinnt und feudalen Gebräuchen weniger zugänglich." (De latere moeilijkheden tussen de vissers en de kloosters, voor het betalen der haringtienden, vooral te Nieuwpoort, vinden hier hun ethnologische verklaring).

Deze inwijking geschiedde echter bij het begin der Middeleeuwen.

-0-

Intussen hadden de kustbewoners nader kennis gemaakt met de visbevolking van de zuidelijke noordzee en met verbeterde vangmethodes.

Elke winter komen de ijle haringscholen tot dicht op onze kust gezwommen. Tijdens de bezettingsjaren (1940-44), toen de haringvisserij in de Noordzee niet zo druk uitgeoefend kon worden als in normale jaren, waren deze scholen zo dicht dat het mogelijk was de haring met emmers en manden uit zee te scheppen vanaf het strand. Hetzelfde verschijnsel moet zich eveneens voorgedaan hebben in de oudste tijden. Onze voorouders moeten dra middelen gevonden hebben, die naderhand verbeterd en aangepast werden, om niet alleen tijdens de Winter de haringscholen te verschalken, doch ze eveneens te volgen wanneer ze zich verwijderen van onze kust en ze

tegemoet te gaan enkele tijd reeds voor ze op de kust verwacht waren. Hierbij moeten ze tevens opgemerkt hebben dat, benevens haring, de zee bevolkt was met talrijke soorten andere eetbare dieren. (J.H. Klausning: Die Belgische Hochseefischerei und der Hafen von Oostende).

Onze dichtbevolkte streken met hun zandige bodem leverden niet genoeg producten op om in de voedselbehoeften te voorzien. Het aansnijden van de voorraden door de zee geleverd vormde niet alleen een afwisseling voor het dagelijks menu, doch was strenge noodzaak voor de bewoners der kust.

Dergelijke toestanden bleven in de Westhoek van onze provincie bewaard tot voor de eerste wereldoorlog. De "strandboeren", ook wel eens smalend "puizeschijters" genoemd, kenden nog de oervormen van het visserijbedrijf. Hun schuiten werden op het strand gelegd, terwijl de eigenaars hun armzalig lapje grond bewerkten in de brede duinen, om voor eigen gebruik aardappelen en rogge te winnen. Om hun karig voedsel aan te vullen waren ze verplicht op zee te zwalpen. Teneinde zoveel mogelijk meststof te verzamelen voor hun zandig tuintje, moest elkeen aan boord zijn gevoeg doen in een daartoe bestemde kuip: "puize", welke na terugkomst, zorgvuldig aan land werd gezet om in de arme duinengrond verwerkt te worden.

Diegenen welke een eigen schuit hadden, waren de gelukkigsten. De andere strandboeren waren verplicht, na het verdwijnen van de zoute visserij te Nieuwpoort, zich voor een arm loon te laten aanmonsteren aan boord van Franse Kolvaarders, die Duinkerke als thuishaven hadden.

Dit taaie ras ligt aan de basis van onze moderne redersbedrijf. De meeste familiebedrijven, de grootste vaartuigen, zijn in het bezit van families uit de Westhoek:

B. HET HARINGBEDRIJF IN DE MIDDELEEUWEN.

We zagen reeds hoe de haringvisserij wellicht het ontstaan betekende van de zeevisserijnijverheid in onze gewesten.

De naam HARING is de benaming oorspronkelijk door onze voorouders aan dit product gegeven en in de meeste landen overgenomen waarheen deze producten uitgevoerd werden. Haring (in het Middelnederlands HERINC) betekent immers vis afkomstig van een heer of grote menigte.

Het belang van onze haringvisserij en -uitvoer in die tijd wordt aangetoond door de landen die het woord hebben overgenomen:

LATIJN: haringus - Duitsland: hering - Engeland: herring
Frankrijk: hareng - Italië: aringa - Spanje en Portugal: arinque.

Alleen Boonen (het huidige Boulogne aan Zee), schrijft R. Degryse in zijn studie: Vlaanderens Haringbedrijf in de Middeleeuwen, kan zijn oorsprong tot de Romeinse tijd doen opklimmen. Al onze andere vissersplaatsen ontstonden eerst na het jaar 1000 toen met de opkomst van handel en nijverheid en het ontstaan van de steden, ook de zeevisserij een economische betekenis kreeg.

Na dus aanvankelijk voor eigen gebruik het bedrijf uitgeoefend te hebben, breidden de kustvissers hun bedrijf meer en meer uit naargelang de vraag en het afzetgebied vergrootte.

De kloosters hadden in die tijden veel vis, en vooral voorraden gezouten haring, nodig met het oog op de vasten, de Advent en de talrijke onthoudingsdagen in het jaar. Hun invloed op de ontwikkeling van de zeevisserij in onze gewesten is zonder twijfel van groot belang geweest.

Talrijke opdrachten en bestellingen kwamen uit van de

kloosters. Sommige kloosters rustten zelf een kleine vloot uit om de nodige voorraden vis voor eigen verbruik aan te brengen.

Toen het haringkaken, door een Vlaamse visser uitgevonden, toeliet de haring nog langer en beter te bewaren, breidde de afzetkring zich meer en meer uit en kende de Vlaamse kaakharing zelfs zijn weg, met medehulp van de Duitse Hanse, tot ver in Oost-Europa.

De gemeenten en gilden zagen het belang in van het leveren van kwaliteitsproducten. Strengere bepalingen werden uitgevaardigd over inpakkingswijze, hoeveelheid zout, grootte van de haring, merken der vaten, enz.. Zodanig steeg de faam van onze Vlaamse haring dat het fraaiste geschenk welke men in die tijd aan iemand kon aanbieden was een vaatje kaakharing voorzien van het merk van Damme.

-o-

Naarmate de afzet vorderde, moest de vloot uitgebreid worden en met deze uitbreiding steeg het welzijn van de kustbewoners en werd meer werkgelegenheid geschapen, niet alleen voor vissers, maar eveneens voor de vele nevenbedrijven.

Frans Bly schrijft in "Onze Zilvervloeden" dat de haringvisserij een goudmijn was voor Vlaanderen. In de XI^e en XII^e eeuw reeds werd de Free Fair te Yermouth (Yarmouth) tijdens de haringteelt door talrijke Vlaamse reders en vissers bezocht.

Guillaume Le Breton, de Franse geschiedschrijver, die in het begin der XIII^e eeuw ons land bezocht, schrijft dat, naast koopvaardij en landbouw de visvangst tot de voornaamste bestaansmiddelen van de Vlamingen behoorde.

Als typische anekdote kunnen we de brief aanhalen van Etienne, bisschop van Doornijk, waarin hij de deken van

Brugge vraagt zijn vissers aan te manen de haring minder sterk te zouten en er over te waken dat geen overdrijvingen zouden geschieden, daar de inwoners van zijn diocees door het vele zout gedreven werden om "buiten mate" te drinken.....

-0-

De bloei van de haringisserij begon in onze gewesten omstreeks de XII^e eeuw om haar hoogtepunt te bereiken tijdens de XV^e eeuw. In de XVI^e eeuw moest, tengevolge van de talrijke oorlogen, de visserij stopgezet worden.

In 1450 telde Oostende 24 haringbuysen, in 1475, waren er 64. Te Nieuwpoort voeren in 1474: 48 vaartuigen op zoute en 22 op verse haring, de aanvoer bedroeg dit jaar: 8.148 Tonnen. Te Oostende was de aanvoer in 1467: 18.000 Tonnen gezouten haring.

Uit verschillende bronnen haalden we cijfers over deze periode. Alle tonen ze het belang aan van de haringvisserij voor de bevolking. Blankenberghe telde in 1450 ongeveer 1000 inwoners. In 1520 waren er 62 vaartuigen, 15 werden door een orkaan verwoest. In 1571 waren er nog 21.

Wenduyne telde in 1378: 42 vaartuigen met 178 vissers. Er waren in totaal 307 huizen, waarvan 42 herbergen...

De bemanning van de haringbuysen schommelde, volgens R. Degryse, in de XIII^e eeuw reeds tussen 7 en 13 man. Voor de haringvangst in de Britse wateren werd zelfs 20 man en meer aan boord genomen.

-0-

Oude kronieken en keuren leren ons reeds de arbeidsvoorwaarden en sommige gebruiken kennen. Deze moeten reeds sinds lang in voege geweest zijn: immers, zoals dit eveneens in onze moderne tijden het geval is, leggen officiële stukken over 't algemeen slechts vast

wat sinds lang als gewoonte en gebruik aanzien wordt.

De uitreding van vaartuigen geschiedde aanvankelijk door middel van vennootschap: de stuurman die over het algemeen tezelfdertijd eigenaar was van de boot, deed voor levering van de talrijke haringnetten welke nodig waren, beroep op zijn gezellen of volgers. Ieder vennoot moest minstens twee netten meebrengen. In ruil voor gepresteerde arbeid, en in evenredigheid met het aantal geleverde netten, mocht hij dan ook op een gedeelte van de winst aanspraak maken.

Deze vorm van uittreding was tot voor de oorlog 1914/1918 nog gekend aan onze kust. Nu nog wordt de visser betaald, in ruil voor geleverde werk, onder vorm van een gedeelte van de opbrengst. Dit begrijpt tevens goede zorg voor het hem toevertrouwde materiaal, welke als zodanig als een gedeelte van zijn winstvermogen mag aanzien worden.

Het gebruik van haringtienden stamt ook uit de eerste eeuwen. Men kan het ontstaan van dit gebruik op vele wijzen uitleggen en waarschijnlijk hebben vele factoren hiertoe medegeholpen. De tienden welke aan de kerk betaald moesten worden, waren het logisch gevolg van de verplichting der bevolking in het onderhoud hunner priesters te voorzien. Hoe kan de visser hiertoe beter bijdragen dan door de kerk aandeelhouder in zijn bedrijf te maken? In ruil hiervoor werden talrijke godsdienstige plechtigheden gehouden voor de vissers: speciale missen gelezen, zeewijding, wijding van nieuwe vaartuigen, enz... Grafelijke tienden en tienden aan de kloosters waren veeleer tollën of rechten die moesten betaald worden in ruil voor privilegiën: om een bepaalde visserij te mogen uitoefenen, om de netten te mogen laten drogen op eigendommen van graven en kloosters; later misschien als afbetaling of eeuwigdurende rente op het gebruik van vaartuigen, eigendom van kloosters. Terecht mag gezegd worden dat Nieuwpoort opgebouwd werd door de opbrengst van haringtienden.

Dit gebruik om te betalen voor bewezen diensten in % op de opbrengst is nu nog in voege. Voor afslag (verkoop) van de vis, betalen de reders een % op de opbrengst van de verkoop, voor andere diensten: bijhouden der boekhouding, sociale wetten, enz., wordt op dezelfde manier gehandeld. En wanneer een reder iemand wil vergoeden voor een bijzondere dienst, stuurt of geeft hij hem een zootje van de beste vis door het vaartuig aangebracht.

-0-

De ontwikkeling van de haringvloot en van het bedrijf bracht met zich mede dat de kosten van aankoop en uitreding van dergelijke vaartuigen (buysen) niet meer door de gewone reders konden gedragen worden.

In de Middeleeuwen was de schipper eigenaar van het vaartuig en verkocht hij tevens de vangst. Zodra echter de schepen groter werden, werd deze vorm van uitbating moeilijker en drong een verdeling van het werk zich op. In de XV^e eeuw maakten de uitvinding van het kaken en het gebruik van het kompas (om steeds verder en meer haring te vangen) een groter scheepstype noodzakelijk: de BUYSE. De hulp van tussenpersonen werd ingeroepen die de nodige fondsen verzamelden voor het kopen van grotere schepen en die tevens het beheer van de onderneming waarnamen, waarvoor zij betaald werden (natuurlijk) met een gedeelte der opbrengst. Deze tussenpersonen noemde men de "weerd" of "beschrijver", die men nu nog terugvindt in de huidige "visafslagers". Het bedrijf van "uitsluitende" reder ter zeevisserij was hiermede ontstaan. (Leonce Verbrugghe: Die Belgische Seefischerei).

-0-

Het belang van de haringvisserij werd door alle gemeenten erkend. In de inventaris van de Brugse Keuren uit

de Middeleeuwen lezen wij dat: "geen enkele wet zal mogen gemaakt worden op hen die op haring varen...."

Doch met de opkomst van het haringbedrijf, deed zich de noodzaak voelen te zorgen dat de visstapel niet uitgemeord werd. In 1291 verbood Filips de Schone reeds te vissen met netten waarvan de mazen kleiner waren dan een groot zilveren munststuk uit die tijd. Evenals nu, moest dit verbod in 1326 door Karel IV herhaald worden.

Onder het bewind van Maria Theresia, na een stopzetten, veroorzaakt door de voortdurende oorlogen in onze gewesten, kende de haringnijverheid een nieuwe bloei.

Blankenberghe telde in 1674 opnieuw 65 vaartuigen en in 1779 zelfs 76. Oostende telde in 1781 10 vaartuigen en Nieuwpoort 27 welke de haringvisserij uitoefenden.

Teneinde het haringbedrijf te beschermen, verbood Maria Theresia alle invoer van haring in ons land.

Het Frans bewind deed alle pogingen tot heropbeuring te niet. Van 1840 tot 1853 schonken de hoge premiën door de Belgische regering toegekend, nieuw leven aan dit bedrijf. Echter voor korte tijd, want de zoute haringvangst, hoewel in 1907 hernomen te Nieuwpoort, verdween voorgoed uit onze geschiedenis.

Na Wereldoorlog I en vooral na Wereldoorlog II werd de haringvisserij, doch uitsluitend verse haring, zeer druk uitgeoefend. Van zoute vangst is geen sprake meer.

C. HET AANDEEL ONZER VOORoudERS IN DE WALVISJACHT.

Tot voor een goede eeuw kenden onze voorouders walvissen op onze kust. De geweldige jacht van Basken, Nederlanders en later Amerikanen en Noren hebben dit dier weliswaar stilaan van het Noordelijk halfrond verdreven. Aanvankelijk moeten deze dieren, zij het walvissen, potvissen, dolfijnen, bruinvissen, kapers of blazers, in tamelijk grote hoeveelheden tot aan het Engels Kanaal gezwommen hebben.

Herhaaldelijk wordt in de geschiedenis het aanspoelen van walvissen op onze kust gemeld. Op 12 November 1403 werden niet minder dan acht walvissen van 50 voet door de storm op het strand te Oostende geworpen. En in "Flandria Merchantius", (Plantijn 1596) lezen we dat het niet zeldzaam was wanneer grote walvissen op het strand te Oostende aanspoelden.

Onze voorouders, stoere en stoute vissers, moeten aangelokt door deze zwemmende vet- en vleesklompen, waarvan ze de waarde reeds kenden door de aangespoelde kringen, met veel ijver aan de jacht hebben deelgenomen. Ze hebben het immers van de IX^e tot de XX^e eeuw uitgehouden, langer dan gelijk welke natie.

Het wapen der "Vrije Visschersgilde" van Wenduyne (1425) stelt zelfs een walvis voor, getroffen door twee harpoenen en draagt volgende spreuk: MED TARPOEN SONDER PARDOEN.

De oude kloosterarchieven en keuren uit de IX^e tot de XII^e eeuwen, vermelden op talrijke plaatsen deze visserij, waaruit we kunnen besluiten dat deze visserij tamelijk druk uitgeoefend werd.

Walvisvlees werd getaxeerd per 100 porties te Atrecht (1024) en te Nieuwpoort (1230). Naast haringtienden moesten de vissers van Boulogne een stuk vlees uit de

staart van elke gevangen walvis afstaan aan de abdij van St Wulmar (1121).

In de XIV^e eeuw was het vangen van walvissen te Nieuwpoort afhankelijk van het bekomen van een grafelijk octrooi. Deze maatregel werd waarschijnlijk reeds in voege gebracht om de met uitroeiing bedreigde dieren te beschermen.

In die tijd was walvisvlees een zeer gezocht voedsel en tevens een lekkernij. Op de bruiloft van Karel de Stoute werd zelfs een klein walvisje op zijn geheel klaargemaakt en opgediend.

-0-

Na de oorlogsperiode van de XVI^e eeuw, krijgen we de periode der walvisexpedities. Talrijke expedities vertrokken uit Oostende, vanaf 1605, in onderlinge concurrentie met de Noordelijke Nederlanden.

Men kende walvisrederijen, niet alleen aan de kust, maar ook te Brugge, Antwerpen, Brussel en zelfs te Luik werden maatschappijen voor walvisvangst opgericht.

Het verval van die nijverheid komt op het einde der XVIII^e eeuw.

Na de onafhankelijkheidsverklaring van ons land werden nieuwe pogingen aangewend om dit bedrijf opnieuw in gang te brengen.

In 1839 bouwde de maatschappij J. Cockerill een vaartuig voor een Luikse rederij. In hetzelfde jaar wordt de driemaster: Bremen, uitgerust door een Belgische maatschappij, voor een tocht naar de Zuidpool. Een ander vaartuig, de Oceanic, vertrok in 1839 eveneens uit Antwerpen met bestemming: Zuidpool.

Deze expedities kenden een jammerlijke mislukking door gebrek aan geschoold personeel.

De jonge Belgische Staat moet in die jaren dit bedrijf willen aanmoedigen hebben. Het gelijktijdig ontstaan van drie walvismaatschappijen en het bouwen van drie vaartuigen welke uitgerust worden voor een Zuidpooltocht zijn anders moeilijk uit te leggen. De directeuren van deze maatschappijen waren ondernemend genoeg om dit kostelijk bedrijf te wagen zonder over geschoold personeel te beschikken...

Baron Adrien de Gerlache richtte op het einde der XIX^e eeuw eveneens zijn bedrijvigheid in op de walvisvangst. De twee door hem geplande expedities brachten echter geen bevredigende uitslag op.

In 1912 werd een poging ondernomen door twee Antwerpse reders met een moederschip, de Iniska en twee stoomwalvisjagers: Kustjeer en Velna. Over deze expeditie is niets bekend.

De laatste poging werd ondernomen in 1929. Twee stoomboten werden door een Belgische rederij uitgerust: Scheldestad (8500 T.) en Schelddedijk (9000 T.). De geweldige en onvoorziene daling van de prijs van walvisolie in dit jaar was oorzaak van het mislukken der onderneming.

En meteen werd voorgoed een streep gezet onder deze glansperiode van onze zeevisserijgeschiedenis.

-0-

Een vaandeldrager van deze aloude traditie, waarvan de naam ons spijtig genoeg niet bekend is, bleef over: het is een West-Vlaming, aangemonsterd op het Nederlandse expeditie-moederschip de Willem Barendsz. Hij maakte de verschillende reizen mede van dit bekende vaartuig.

Als dusdanig is hij wellicht het verbindingssteken tussen het verleden en de tochten die ons land in de toekomst zou kunnen ondernemen.

D. DE VISSERIJ TE ZOOTE.

De periode vóór de XVII^e eeuw kende de bloei van ons haringbedrijf. Na de verscheuring van de Zeventien Provinciën, hadden wij af te rekenen met de mededinging van Nederland, doch een nieuwe bedrijvigheid kwam in ons land tot bloei: de kolvaart en de visserij te zoute.

Dit wil niet zeggen dat vóór de XVII^e eeuw de visserij op andere vis dan op haring aan onze kust onbekend was. Anvankelijk kunnen we veronderstellen dat dit bedrijf gedurende de kalme perioden van het haringseizoen verricht werd door de haringbuysen, die aldus het jaar door konden ingezet worden.

De haringvisserij moet onze voorouders de andere vissoorten leren kennen hebben die de Noordzee bevolkten, hiervan was kabeljauw de voedzaamste en meest talrijke.

Juul Filliaert, de ijverige doorpluizer van de rijke Nieuwpoortse archieven (De Lautste Vlaamsche IJslandvaarders), aanziet de visserij te zoute als het hoofdzakelijk en aanzienlijkste bestanddeel van onze "Hoofdenring" van het land. Met de haringvangst, vormde de kabeljauwvisserij de twee takken van de visserij te zoute.

Wanneer wij het in onderhavige studie hebben over de visserij te zoute, bedoelen wij vooral de kabeljauwvangst.

Mede met de haringvangst, moet de kabeljauwvangst in zeer vroege eeuwen in zwang zijn geweest. Nieuwpoortse sloepen werden én op haring- en op kabeljauwvangst uitgestuurd. Kabeljauwbankjes werden steeds bij en rond de haringzwermen aangetroffen. De echte en volle kabeljauwvangst kwam slechts later tot stand (Juul Filliaert).

Het waren de Portugezen die met de uitgebreide kabeljauwvisserij begonnen waren. In 1452 werd door Diego de Teive de eerste reis naar de "Grote Banken" op de kust van New-Foundland en de straat der Drie Gebroeders (nu Davisstraat) gedaan. De reizen duurden heel lang en de vis moest aan boord gezouten en bewaard worden gedurende verscheidene maanden. De Fransen volgden spoedig en in 1487 was Harfleur de plaats "auquel tous les navires faisant la pesche des morues aux terres neufves arrivoient...."

Van die jaren af, en tot op heden kende de visvangst op de "Grote Banken" veel succes en talrijke rederijen ontstonden met dit doel. Onze Vlaamse vissers, die, we mogen het veronderstellen, alle zeeën en alle havens bezochten, waren met dit bedrijf bekend geraakt. Gezien onze havens gunstiger gelegen waren om de wateren rond IJsland en de Doggerbank af te vissen, werd de zoute vangst vanuit onze streken hoofdzakelijk op die plaatsen uitgeoefend.

Het is typisch dat de havens bezuiden Kaap Gris Nez zich vooral toelegden op de visserij bij New-Foundland, terwijl de Noordelijke havens de vangst op de Doggerbank en IJsland uitoefenden. Dit is nu nog het geval.

-0-

De gezouten kabeljauw noemde men in onze gewesten **MOLUWE** (van het Frans: morue) en wijst dus op de Franse invloed op dit bedrijf. Andere namen zijn: Aberdaan (vergelijk met de Schotse vissershaven: Aberdeen), Laberdaan, Landorium; deze laatste naam waarschijnlijk een versmelting van Laberdaan en morue en het Portugees: Baccalhao.

De drie Vlaamse zustersteden van de zoute kabeljauwvisvangst waren; Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke, die elkaar tot aan de XX^e eeuw om beurt de kroon ont namen.

Reeds op het einde der XV^e eeuw vinden wij Oostendse kabeljauwvisserij op de Doggersbank en in Nieuwpoortse oorkonden van 1502 is er sprake van "dogreizen en doggevaert" (Edward Vlietinck: Het oude Oostende en zijn driejarige belegering).

De walvisvaart moet ook niet vreemd geweest zijn met de kabeljauwvisserij. Walvis werd hoofdzakelijk gevangen in de wateren rond IJsland waar meest kabeljauw gevangen wordt.

De opeenvolgende oorlogen in de XVII^e en XVIII^e eeuw deden nu eens de schaal in het voordeel van Duinkerke, dan weer in dit van Nieuwpoort of Oostende doorslaan. De onzekere tijden lieten echter niet toe dit bedrijf tot volledige ontplooiing te komen. De "Compagnie van Vischvaart" te Nieuwpoort was van 1727 tot 1737 een flinke poging om dit bedrijf in volle zwier te krijgen. Het mocht evenwel niet lukken. Een minder goed beheer en talrijke moeilijkheden en tegenslagen, betekenden het einde van dit initiatief (Juul Filliaert: De Compagnie van Vischvaart).

Om aan de kapingen te ontsnappen tijdens de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, waarbij Engeland en Frankrijk in de branding kwamen, verplaatsten vele reders uit Duinkerke hun bedrijf naar Nieuwpoort (1779-1782). De invloed hiervan is te merken op de jaarlijkse aanvoer te Nieuwpoort (J. Filliaert: De Laatste Vlaamsche IJslandvaarders):

1726:	1687	tonnen kabeljauw
1734:	500	
1768:	25	
1774:	147	
1777:	569	
1779:	7279	
1780:	5202	
1781:	9758	
1782:	12531	
1783:	2613	

Na 1782 dreigde de vaart uit Duinkerke opnieuw de hele Markt van het vasteland in te palmen. "vaststellend

welke jammerlijke gevolgen de vreemde mededinging bijbracht, voegde Jozef II bij het verbod van haringinvoer dit van de kabeljauw. De gevolgen van deze maatregel lieten niet op zich wachten: in 1785 oefenden de Belgen alle wijzen van visvangst uit" (K. Dezuttere: Enquête sur la Pêche Maritime Belge).

Het jaar nadien worden zelfs twee grote vaartuigen uitgerust om de visserij nabij New-Foundland te bedrijven en 't volgend jaar zijn er reeds vier Terre-Neuviens bij.

Oorlogen en beroerten waren opnieuw oorzaak van het verval. De jonge Belgische staat bracht echter nieuw leven in dit bedrijf. Op een "request" van de Oostendse Handelskamer (1836) antwoordde het middenbestuur door een beschermend tolstelsel te leggen op de invoer van vis, dat het gevraagde invoerverbod ruim waard was. Dank aan dit beschermingsstelsel kende de visserij tussen de jaren 1840 en 1858 een rijke voorspoed. (Brochure: Een Eeuw Zeevisserij te Oostende).

van 1843 tot 1860 werden te Oostende jaarlijks gemiddeld 13.000 tonnen aberdaan aangevoerd. Te Nieuwpoort ging het zo goed niet. In 1853 werd "De Nieuwpoortsche maatschappij voor de nationale visscherij" gesticht, die reeds in 1861 likwideerde.

Duinkerke bleef in volle bloei en trok het volk der Nieuwpoortse zoutevangers, zonder werk gevallen, aan. Nog verscheidenen oude IJslandvaarders zijn in leven die, vooral te Duinkerke, minder te Oostende, vaart genomen hadden.

Pasquini schrijft in zijn "Geschiedenis der Stad Oostende" (1842):

" De kabeljauw- en haringvangst wordt er op zeer grote
" schaal gevoerd. Het Staatsbestuur beschermt ze met
" zijn oorlogsbodems en moedigt ze aan door zijn toe-
" lagen. In enige jaren is de opbrengst verviervoudigd.

" In 1830 bezat de stad slechts een dertig tot vijfen-
 " dertigtal boten, heden bedraagt het aantal er van
 " honderd en zes van vijftig tot zestig ton, en de
 " werven zijn overdekt met nieuwe schepen in aanleg."

In Vlaanderens Economische Ontwikkeling geeft Lodewijk de Raet een paar belangrijke getallen over de toestand van de zeevisserij op onze kust:

1841: 185 vaartuigen totaal: 5265 ton 1108 vissers

1865: 269 vaartuigen totaal: 10158 ton 1646 vissers.

In 1865 werd het premiestelsel opgeheven. Hierover schrijft K. Engelbeen als volgt: "Während der ersten
 " Jahre des belgischen Regimes bis 1865 blieb das
 " Prämiensystem erhalten. Danach wurden die Prämien
 " unter dem Einfluss der Freihandelspolitik abgeschafft.
 " Die Folge war der vollständige Untergang unserer
 " Hochseefischerei. Es wurden nur noch kleine Schiffe
 " gebaut, die sich ausschliesslich der Küstenfischerei
 " widmeten."

De aanwending van de stoomkracht voor het aandrijven van vissersvaartuigen bracht een nieuwe omwenteling en de definitieve genadeslag voor de zoute vaart. In April 1884 vertrok het eerste stoomvissersvaartuig uit Oostende. De mogelijkheid voor snel vervoer op zee, gepaard met het aanwenden van ijs, luidde het bloeitijdperk in van de verse aanvoer.

Verschillende middelen werden aangewend om de ondergang der zoute visvangst te beletten. In 1897 werden door het gemeentebestuur van Oostende premiën uitgelooft voor degenen die het grootst aantal tonnen zoutevis zouden aanvoeren en voor degenen die het langst ter visserij zouden uitblijven. Niettegenstaande bleef deze visserij verkwijnen. In 1902 werden de premiën afgeschaft en de kolvaart zo goed als gestaakt. (Frans Bly: Onze Zeilvischsloepen).

De statistiek door Frans Bly in zijn werk aangehaald en welke we hieronder weergeven toont aan hoe, na Nieuwpoorts ondergang in 1861, de zoute visserij te Oostende een einde nam.

JAAR:	Aantal sloepen op zoute vangst:	Aantal tonnen zoute vis:	Gemiddeld aantal tonnen per schip:
-----	-----	-----	-----
1880	120	7.800	65
1881	105	6.000	57
1882	109	5.600	51
1883	101	5.460	54
1884	97	3.400	35
1885	49	1.700	35
1886	32	2.100	66
1887	60	1.900	32
1888	41	1.546	38
1889	18	1.188	66
1890	46	2.800	61
1891	62	3.100	50
1892	19	544	29
1893	27	1.000	37
1894	30	1.407	47
1895	45	2.181	48
1896	42	1.970	47
1897	46	1.440	31
1898	38	850	22
1899	22	602	27
1900	22	424	19
1901	9	239	27
1902	6	176	29
1903	1	35	35
1904	2	62	31
1905	1	31	31
1906	1	43	43
1907	2	16	8
1908	0	--	--

-0-

In 1911, onder het impuls van Pastor Pype werd de moluevangst opnieuw beproefd door de Oostendse vissers, ditmaal bij de Lofodden en aan de Doggerbank. De Oostendse moluwe kende opnieuw een zekere vermaardheid, zoals destijds in de XVIII^e eeuw, toen onze vissers "morutiers" werden genoemd.

Het was echter een zeer korte opflakking waaraan de oorlog 1914-1918 een definitief einde stelde.

-o-

En hiermede werd opnieuw een roemrijke bladzijde uit het boek der zeevisserijgeschiedenis omgedraaid.

-o-

E. OPKOMST DER MODERNE VISSERIJ.

=====

De visserij te zoute werd volledig verdrongen door het gebruik van ijs en de stoomboten namen de plaats in van de grote zeilschepen.

Te Oostende begon men pas omstreeks 1870 met ijs te werken om de vis tijdens de reis op zee in verse toestand te houden. Doch lang reeds vóór die datum werd de handel in verse vis aan onze kust bedreven en kende een internationale faam.

In 1759 kocht een "Sieur Durieux" grote hoeveelheden verse vis te Nieuwpoort en te Blankenberghe die hij leverde aan het Hof van de Koning van Frankrijk. Wekelijks kocht hij aldus te Blankenberghe "twee geheele voituren" verse vis, die met speciale paarden bespannen te vierkluwe in de richting van Parijs vertrokken, waar ze 24 u. nadien aankwamen.

De verse visvangst werd, ofwel langs het strand voor eigen en plaatselijk verbruik, ofwel met speciaal daartoe ingerichte zeilsloepen bedreven. Deze vaartuigen hadden aan boord een grote zwembak (beun) waarin de vis levend bewaard werd.

Tot zelfs voorbij Antwerpen op de Schelde kende men de "beunschuiten", die tot diep in de Noordzee voeren om hun vangst, nog levend, op de Antwerpse markt af te zetten.

Van ouds werd vis gevangen met hoeken (haken). Vanaf het strand ving men soms ook vis met staande netten. Haring werd gevangen met drijfnetten. Pas in 1822 werd door een Engels staatsburger: COWLEY, het sleepnet met korrestok bij onze vissers ingevoerd; niet zonder mogelijkheden werd deze nieuwe methode bij ons conservatief bedrijf aanvaard. Een hele verbetering betekende

in 1894 het gebruik van de viskor met panelen, dank zij de Heer Herder uit Aberdeen. Het is deze laatste methode welke thans nog uitsluitend in gebruik is.

Het aanwenden van ijs voor het bewaren van de vis was eveneens een merkbare voortuitgang. De beschikbare opslagruimte liet aldus toe veel meer vis te bewaren dan met de beun mogelijk was.

In mindere mate uitgeoefend door de Oostendse en Nieuwpoortse vissers, was de verse visserij het hoofdbedrijf van de Blankenbergse en Heistse vissersvaartuigen.

Blankenberge was toen de voornaamste haven der Oostkust. Ze telde achtereenvolgens:

in 1674:	65 vaartuigen,
in 1779:	76 vaartuigen,
in 1833:	52 vaartuigen,
in 1850:	54 vaartuigen,
in 1870:	47 vaartuigen,
in 1913:	70 vaartuigen, waarvan 6 met hulpmotor.

Het gebrek aan een schuilhaven hield de ontwikkeling van de Heistse visserijvloot tegen. Pas toen de haven van Zeebrugge opengesteld werd, kende de vloot een aanzienlijke uitbreiding, ten koste van Blankenberghe, welke thans (1951) aan 't verkwijnen is.

In 1800 telde Heist 4 sloepen, in 1815, waren er 6, in 1865: 40 en in 1914 reeds 80.

-o-

De loonsvoorwaarden voor de verse visserij waren iets anders dan voor de zoute vangst. Men kende de verkochte vis en de deelvis. De deelvis, zekere soorten, werden onder de bemanning verdeeld, welke de vrouwen, onmiddellijk na thuiskomst, in het dorp uitleurden. Ook nu nog is in de loonsvoorwaarden tussen Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge een verschil merkbaar dat voortkomt uit het feit dat aan de Westkust hoofdzakelijk de zoute

visserij, en aan de Oostkust de verse visserij uitgeoefend werd.

De toestanden in dit bedrijf, meest uitgebaat door de eigenaars zelf met hun familieleden of naaste bekenden, waren zeer slecht tot het einde der vorige eeuw. Een speciale wet werd zelfs gestemd (1870) om de verkoop van daelvis te steunen en te beletten dat zekere maatregelen getroffen werden tegen de vissersvrouwen welke de vangst van hun man van huis tot huis verkochten. Deze wet welke alle beperkingen op de leurhandel in vis verbiedt is nog steeds van kracht.

-0-

De verse visvangst welke tot rond 1900 slechts een bijkomende plaats in het zeevisserijbedrijf bekleedde, is thans de voornaamste en enige tak van dit bedrijf geworden, vooral dank zij nieuwe vangmethoden, stoomkracht, ijs, viskorren en de opkomst van het motorvaartuig.

De grote rederijen uit de tijd van haring en zoutevaart zijn verdwenen. De arbeidskracht, verscholen in de reder-schipper en de aloude familieuitbating, heeft het opnieuw gewonnen op het kapitaal.

Terecht zegt K. Dezuttere in zijn verslag op het II^o congres der zee te Luik (1939):

" La pêche artisanale en Belgique constitue un corps
" vigoureux, entreprenant, progressif, doué d'une ad-
"mirable force d'expansion et digne de la sympathie
" du Gouvernement et du pays entier."

Want, zoals in de vroege Middeleeuwen het familiebedrijf aan de basis lag van ons uitstekend haringbedrijf en zoute vaart en tevens van de walvisjacht op grote schaal, is dit familiebedrijf het verbindingsstaken geweest tussen de oude gloriejaren en het moderne redersbedrijf van onze dagen.

Het in voege brengen van nieuwe vangmethodes liet zich weldra gevoelen op de opbrengsten van de vangst. Er werd wel meer gevangen, doch de eerste verschijnselen van overbevissing deden zich voelen. Zijn de verminderde aanvoeren van de zoutevangers (die toen nog met de kollijn visten) hiervan geen gevolg?

Ook bij de kustvisserij lieten de gevolgen van het gebruik van de nieuwe netten zich dra voelen en nog vóór het einde der XIX^e eeuw moesten, tevens door de uitbreiding die de verse visvangst genomen had, beschermende maatregelen in het leven geroepen worden voor het in stand houden van de visstapel.

Een ministeriëel Besluit van 11 Juni 1892 stelde drie comités in, uitsluitend samengesteld uit vissers, welke als opdracht hadden lokale maatregelen voor te stellen die moesten getroffen worden voor het in stand houden en de ontwikkeling van de visserij in de Belgische territoriale wateren.

Een schuchtere poging welke na 1919 overgenomen werd door de Internationale Overbevissingsconferenties.

Volgende regelingen werden getroffen:

De lengte onder dewelke de gevangen vis opnieuw in zee moest geworpen worden werd vastgesteld als volgt:
0,25 m voor tarbot, griet, rog, heilbot, kabeljauw, schelvis en zeezalm;
0,18 m voor tong, schol, pladijs en wijting.

Teneinde de vernietiging en het verdwijnen van broed, voedsel en eieren te beletten, verbood een wet de visserij met dynamiet en ander explosief materiaal.

Tijdens de maanden April en Mei werd enkel volgend vistuig toegelaten in de kustwateren, met uitsluiting van alle andere: vislijnen, passieve netten, kruisnet en sleepnetten welke enkel gehanteerd werden door één man en niet vanuit een vaartuig voortgesleept werden.

Tot slot een paar woordjes over de garnaalvisserij, welke in de geschiedenis weinig vermeld is.

De Westhoek was het centrum van deze visserij. Te Coxyde en te Oostduinkerke kende men de "cavalerie" van de garnaalvissers: met paard en kruinet trokken deze er op uit. Deze visserij werd over gans de kust bedreven met de kleinste bootjes, bemand met twee tot drie man. De opbrengst moet vóór 1900 onbeduidend geweest zijn vermits er geen melding werd van gemaakt. Deze visserij werd enkel voor verbruik in beperkte kring uitgeoefend en werd niet verkocht in de openbare visveilingen, doch werd door de vrouwen van de vissers uitgeleurd, van huis tot huis, in herbergen en aan de toeristen op het strand.

De opkomst van het toerisme aan onze kust moet oorzaak geweest zijn van de toename der bedrijvigheid door vergroting van het afzetgebied, niet enkel meer aan de kust, maar eveneens in het binnenland en zelfs tot diep in Frankrijk.

Het zijn tenslotte onze uitgeweken garnaalvissers geweest welke tijdens de eerste wereldoorlog de Franse vissers geleerd hebben gekookte en bewerkte garnaal aan wal te brengen.

H O O F D S T U K II.

=====

DE GROEI VAN EEN MODERN VISSERIJBEDRIJF.

=====

" Hebt gij eenen man gezien, die vaardig in zijn werk is? hij zal voor het gezicht der Koningen gesteld worden, voor het aangezicht der ongeachte lieden zal hij niet gesteld worden".
(Spreuken XXII, 29)

Met de XX^e eeuw krijgt ons zeevisserijbedrijf een nieuw aspect. De verse vis viert hoogtij en we begroeten de groei en de bloei van een nieuwe haven: Zeebrugge, die weldra het oude Nieuwpoort voorbijstreeft en het bedrijf van Blankenberghe geleidelijk opslorpt.

Nieuwpoort krijgt een plaatselijk karakter, Blankenberghe verkwijnt, maar Oostende wordt de grootste vissershaven van Europa. Onze vloot wordt uitgebouwd tot de meest moderne van Europa en onze vissers worden als de meest bekwame en nijvere overal ter wereld geroemd.

Doch deze groei was niet zonder moeilijkheden. Daarom wensden wij hieraan een afzonderlijk hoofdstuk te besteden, want ze liggen aan de basis van de huidige crisis.

Hoe ons modern visserijbedrijf uitgegroeid is tot wat het nu is, zullen we achtereenvolgens beschouwen in:

1. De ontwikkeling van vloot en redersbedrijf;
2. De voornaamste vraagstukken uit de jongste halve eeuw;
3. Het economisch en sociaal belang van deze nijverheid;
4. De werkkraft van ons zeevisserijbedrijf.

I.- ONTWIKKELING VAN VLOOT EN REDERSBEDRIJF.

Tijdens de bloeiperiode van de zoute visserij, in het midden der XIX^e eeuw, waren de grote vaartuigen grotendeels eigendom van grote maatschappijen. Te Oostende waren 6 kantoren eigenaar van samen 100 vaartuigen, één "kantoor" rustte zelfs 59 sloepen voor eigen rekening uit. Te Blankenberghe telde men tot 21 sloepen per rederij, terwijl te Heyst elke reder minstens 2 vaartuigen bezat. Hetzelfde verschijnsel, hoewel in mindere mate, deed zich voor te Nieuwpoort (K. Dezuttere: L'armement du patron-pêcheur en Belgique) - II^o congres der Zee Luik 1939).

Het aloude familiebedrijf was verdrongen door de grote eisen die de zoute vangst stelde.

Het past hier hulde te brengen aan de Heer BORTIER, die de schippers aanmoedigde de sloepen die zij stuurden tot hun eigendom te maken. Deze gelukkige tussenkomst was oorzaak dat het bedrijf niet ten onder ging met het verdwijnen van de zoute vangst, doch in de verse visserij een nieuwe bloeiperiode vondt.

Reeds in 1905 waren op 426 vaartuigen aan de Belgische kust, er 229 die door de eigenaar gevoerd werden.

K. Dezuttere geeft over de ontwikkeling van deze uitbatingswijze een interessante statistiek in zijn rapport voor het II^o congres der zee te Luik 1939, welke we hierna weergeven.

REDERS-SCHIPPERS IN BELGIE.

(zeil- en motorboten.)

		: overdekte vaartuigen:		: open & halfgedekte boten:	
		: schipper : schipper		: schipper : schipper	
JAAR	: eigenaar	: geen eigenaar	: eigenaar	: geen eigenaar	
I9I2	: 224	:	I98	: I56	: 20
I9I3	: 204	:	2I2	: I57	: 20
I9I9	: II7	:	I25	: 220	: 55
I920	: I20	:	I59	: 207	: 4I
I92I	: I29	:	I80	: 2I4	: 43
I922	: I24	:	I45	: 203	: 39
I923	: I48	:	I52	: I96	: 35
I924	: I77	:	I63	: I88	: 22
I925	: I84	:	I52	: I42	: 48
I926	: 220	:	III6	: I24	: I7
I927	: 2I7	:	II6	: I44	: I6
I928	: 23I	:	III	: I2I	: 33
I929	: 239	:	I06	: II7	: 5
I930	: 274	:	II5	: 94	: 4
I93I	: 300	:	I30	: 50	: 6
I932	: 305	:	I43	: 87	: I7
I933	: 320	:	I32	: 5I	: 7
I934	: 242	:	I73	: 25	: 6
I935	: 24I	:	I87	: 39	: 4
I936	: 239	:	2I2	: 48	: 7
I937	: 266	:	209	: 36	: 4
I938	: 230	:	2I9	: 37	: I

In deze statistiek werd de stoomvisserijvloot buiten beschouwing gelaten. Deze visserij kon, wegens haar hoge kosten van aanbouw, uitbating en onderhoud, enkel bedreven worden door maatschappijen welke over een groot kapitaal beschikten.

Enkele merkwaardige data uit deze statistiek schetsen het verloop van de ontwikkeling van het moderne redersbedrijf en de factoren welke hieraan medegeholpen hebben.

Het aantal vaartuigen, door de eigenaar gevoerd nam af in I9I3, enerzijds door gebrek aan kredieten voor de kleine reders, anderzijds door de onrust welke toen reeds de eerste wereldoorlog aankondigde. Enkel in de kleine visserij bleef de verhouding gunstig.

Na 1919, kwam de grote vloot geteisterd uit de wereldbrand. De kleinste vaartuigen, welke in aantal toegenomen waren, behoorden vooral toe aan de schipper. Niettegenstaande een tiental rederijmaatschappijen over een groot aantal zeilvaartuigen beschikten, uitgerust met hulpmotor, steeg de verhouding reder-schipper tegenover schipper-niet eigenaar voortdurend tot 1933, waarna een plotse daling, veroorzaakt door de crisis. Het aantal niet meevarende reders evolueerde in omgekeerde verhouding.

Dank zij de werkkraft van de schipper-eigenaar, die voor zijn persoonlijk en familiebezit te kampen had, kon de heropbouw van de geteisterde vloot, spijs het achterwege blijven van schadevergoeding, in goed tempo vorderen.

Het vraagstuk van de oorlogsschade bleef nochtans een dreiging uitoefenen op ons bedrijf. De vaartuigen welke tijdens de oorlog 1914-1918 buiten België verbleven, konden voor oorlogsschade geen enkele vergoeding ontvangen. Door tussenkomst van de betreurde Heer H. BAELS, werd op 28/7/22 een wet gestemd welke de beschadigde of verloren gegane zeilboten recht op oorlogsschadevergoeding toekende. 112 geteisterde reders, het grootste gedeelte reder-stuurman, bekwamen het voordeel van deze wet.

Een tweede stap tot bevordering van de familie-uitbating was het oprichten van een Zeevisserijkredietmaatschappij. In 1923 opgericht, kwam deze vereniging tot einde 1938 tussen in de aanbouw, op Belgische werven, van 160 vissersvaartuigen. Een tweede maatschappij werd in 1927 opgericht die tot einde 1938 medehielp aan het bouwen van 78 nieuwe schepen voor onze vloot.

Beide maatschappijen hebben oneindig veel bijgedragen tot de modernisatie van ons zeevisserijbedrijf. Hun aandeel in het aanbrengen van motoren en het bouwen van motorvaartuigen was vooral van belang.

De vermindering van het aantal open en halfgedekte boten werd ruim vergoed door de aanbouw van grotere en moderne motorvaartuigen. De kleine reders welke, vooral in 1927/31 flink hun brood verdienden door de gunstige sprot- en haringseizoenen, verbeterden hun uitbatingsmateriaal door het vervangen van de verouderde vaartuigen door nieuwe en grotere schepen.

-o-

De opkomst van de motor was een nieuwe schrede voorwaarts voor de ontwikkeling van de verse visserij. Dank zij de voornoemde factoren: wet op de oorlogsschade, kredietmaatschappijen, konden de familieuitbatingen hun verouderde of verloren gegane vaartuigen vervangen door motorboten.

De grote Paster PYPE had reeds vroeg het belang van de motor voor onze vloot ingezien. In 1907 liet hij reeds de eerste motor inbouwen op een zeilsloep. De proef kende een mager succes. Het personeel, onvoldoende technisch geschoold, moest bij de minste stoornis aan de motor, beroep doen op de zeilen om de haven te kunnen binnenlopen.

Pas in 1923 kon de triomftocht van deze mechanische voortstuwingskracht worden ingezet. Toen was reeds een opleidingsschool voor motoristen in gang en kon men op hen rekenen bij het minste voorval op zee.

Een statistiek, gepubliceerd in de brochure: Een Eeuw Zeevisserij te Oostende, toont aan hoe de motor te Oostende het zeil veroverde:

Jaar:	zeilsloepen:	stoomvisboten:	motorboten:
-----	-----	-----	-----
1920	95	33	7
1921	124	39	7
1922	136	41	14
1923	136	43	30
1924	128	42	74
1925	83	49	112
1926	47	56	150
1927	38	56	168
1928	20	56	195
1929	7	50	218

En na het zeil overwonnen te hebben, zette de motor zijn zegetocht voort en vatte de strijd op tegen de stoom. Van 1929 tot 1935 werd het aantal stoomvisboten teruggebracht van 50 op 14. En nog duurt deze vooruitgang, heden ten dage zijn er rederijen welke hun stoomvaartuigen laten ombouwen tot motorvaartuigen.

-o-

Melden we hierbij nog dat de ijle haringvisserij, sinds 1928, dank zij het aanwenden van de motor, een merkwaardige uitbreiding genomen had op onze kusten.

-o-

voor de maand Oktober 1911	33.175,00 fr.
voor de maand Oktober 1912	34.231,25 fr.
voor de maand Januari 1913	34.215,00 fr.
voor de maand Oktober 1913	34.251,10 fr.

Wegens de sterke prijsdaling voor vis op ons land vooral, kwam de vis lange tijd buiten gebruik, vooral door de overmatige aanvoer van vis uit de Noordzee. De haringvisserij werd daarom in 1913 geheel gestaakt.

De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt.

Over deze haringvisserij wordt hierbij nog te melden. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt.

De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt. De haringvisserij werd in 1913 geheel gestaakt.

2.- MOEILIJKHEDEN IN DE JONGSTE HALVE EEUW.

Het liep niet altijd van een leien dakje, hoe-
 zeer het bedrijf ook is vooruitgegaan in de laatste
 halve eeuw. Deze vooruitgang is echter te danken aan de
 taaië werkkraft en het uithoudingsvermogen van onze
 zeelieden-vissers en reders.

De snelle opkomst van onze kustvissershavens,
 vooral Oostende, welke spoedig een internationale
 faam verwierf voor de verse vis, gaf aanleiding tot een
 eerste, ernstige dreiging: de steeds toenemende invoer.

Voor 1914-18 werd te Oostende alleen, jaarlijks
 voor ongeveer 6.000.000 fr. verse vis verkocht. 150
 tot 200 vaartuigen beoefenden er de verse vangst.

De waarde van de aanvoer bedroeg te Oostende,	
voor de maand October 1911:	533.185,80 fr.
voor de maand October 1912:	534.639,20 fr.
voor de maand Januari 1913:	334.915,08 fr.
voor de maand October 1913:	647.267,10 fr.

Aangelokt door de flinke prijzen voor vis in
 ons land betaald, kwam de vis langs alle kanten binnen-
 gestroomd, vooral door rechtstreekse landingen van
 vreemde vaartuigen welke hierbij bij voorkeur de ha-
 ven van Oostende verkozen.

Toen reeds kenden wij als afnemers in het buiten-
 land: Frankrijk, Elzas-Lotharingen, Italie, Duitsland,
 Zwitserland en zelfs Rusland.

Over deze toenemende invoer schrijft E.
 Bartholeyns in 1913: "Les pêcheurs français et anglais,
 " soit par intérêt, soit poussés par le vent, y (à
 " Ostende) apportent fréquemment le produit de leur
 " pêche; les hollandais y envoient souvent de fortes
 " cargaisons de poissons, surtout quand, chez eux, le
 " marché est encombré."

Het invoerprobleem was opnieuw geboren en geen
 Jozef II zorgde er voor, zoals destijds voor invoer

van zoute kabeljauw en haring, om dit probleem radikaal op te lossen door invoerverbod.

In de eerste 7 maanden van 1913 waren de cijfers als volgt: invoer: 2.940.255 kg, waarvan 1.422.552 K^o vis. De uitvoer naar Engeland bedroeg toen: 402.120 K^o verse vis.

Deze invoergetallen zijn wellicht gering, tegenover de latere invoercontingenten. Maar de jonge markt kon nog niet voldoende rekenen op een vast en uitgebreid afzetgebied om dergelijke hoeveelheden te verwerken.

De stijging in de Belgische productie was niet hoofdzakelijk te wijten aan de aanvoer van Belgische vaartuigen, want in de aanvoergetallen waren begrepen de vangsten van vreemde vaartuigen in onze havens gelost.

E. Bartholeyns schrijft verder:

" Il est plus que temps que l'on songe à améliorer la
" condition du pêcheur maritime. Il vit ici pour ainsi
" dire oublié par la nation: il est le grand abandonné
" qui subit son sort avec résignation; mais sa misère
" est grande. Rien d'étonnant donc que ses fils détournent le regard de la mer, que la pêche manque de bras
" et que cette industrie - qui pourrait être une source
" inépuisable de richesses, va à la dérive périlite.
" Ici, plus qu'ailleurs, monte un cri d'alarme: il faut
" prendre des mesures et non des demi-mesures, cette
" tare nationale; mais des mesures énergiques, promptes
" et efficaces."

De eerste wereldoorlog stelde een overwachte (en ongewenst) einde aan dit probleem, voorlopig althans want 20 jaar later flakkerde het opnieuw op, heviger dan ooit. Gelukkig kende ons bedrijf toen een H. Baels. Na Wereldoorlog II werd het vraagstuk opnieuw gesteld en laaide opnieuw een hevige strijd op waarbij de vraag zich stelde: nationale productie of vreemde productie.

Na 1914-18 stonden onze vroegere afzetgebieden onmiddellijk open en hernamen de zaken, die naderhand nog uitgebreid werden.

Oostende werd de belangrijkste tongenmarkt van Europa. De aanvoer bedroeg in 1929: 445.000 K^o tong en in 1933: 1.861.670 K^o tong. De totale aanvoer bedroeg voor Oostende alleen (sprot, haring en garnaal niet inbegrepen):

1931: 14.000.000 K^o voor 51.000.000 fr.

1935: 20.000.000 K^o voor 70.000.000 fr.

De aanvoer van ijle haring bedroeg: 1931: 18.000.000 K^o en 1935: 12.000.000 K^o.

De bloei van onze uitvoer duurde ongeveer tot de jaren 1930. De economische crisis noodzaakte talrijke landen tot het contingenteren van de visinvoer. Als voornaamste leverancier, werd ons land hiervan het eerste en grootste slachtoffer. De overige visproducerende landen, welke bij deze contingentering schade opliepen, vonden een compensatie in de afzet van hun vis in ons land.

Terwijl de uitvoer achterwege bleef, werd het vraagstuk van de invoer opnieuw acuut.

De invoer bedroeg in 1931 reeds:	14.460.843 K ^o
tegenover een eigen aanvoer :	18.335.300 K ^o
en een uitvoercijfer van :	7.620.800 K ^o
Aldus werd een verbruik bereikt van :	25.175.343 K ^o .

In 1932 en 1933 trof onze regering eveneens ernstige maatregelen tegen de onbeteugelde invoer, de gevolgen bleven niet uit. In 1938 waren de cijfers als volgt:

invoer :	6.592.900 K ^o
aanvoer :	33.505.300 K ^o
uitvoer :	3.566.700 K ^o
verbruik :	36.531.500 K ^o .

De invoer was tot op minder dan de helft gedaald, evenals de uitvoer, maar de aanvoer bleef stijgen door stijging van het binnenlands verbruik.

Dit was te danken aan de gevolgen van een flinke propaganda. In 1936, in gang gezet door de Heer Baels, toen gouverneur der provincie, vatte de propagandavereniging haar taak onmiddellijk aan met gevolgen waarvoor de statistieken zelf spreken.

-o-

Vooraleer deze periode af te sluiten willen wij het vraagstuk van de invoer van vis, vóór 1940 beschouwen.

Het gemiddeld invoercijfer, dat van 1925 tot 1930 jaarlijks 12.500.000 kg. vis bedroeg, steeg in de jaren 1930/32 tot 17.808.000 kg. gemiddeld per jaar, en dit op het ogenblik dat onze uitvoer sterk daalde en de vloot zeer uitgebreid was. Teneinde hiertegen in te gaan, werd door het Koninklijk Besluit van 27/6/32 de invoer van vis gecontingenteerd, na onderzoek van de toestand der rederijen.

Deze contingertering geschiedde op basis van de invoer tijdens de jaren 1930/31 en 32. De invoer van vis van minder dan 40 cm. lengte werd verboden, de toegestane contingenten voor kabeljauw werden teruggebracht op 75 % en deze voor rog en vleet op 50 % van de invoer gedurende de referentie jaren.

Dit Koninklijk Besluit gaf geen voldoening, eerst en vooral door het verzet van de naar België uitvoerende landen en ten tweede door het feit dat talrijke firma's de administratie bedrogen bij het opgeven van hun referentie cijfers.

Wel daalde de invoer tijdens de eerste 9 maanden van 1933 op 7.672 T., tegenover 13.138 T. gedurende dezelfde periode van 1930/31. De invoer uit Nederland was zeer laag in 1933 tegenover 1930/1, doch de vloot van IJmuiden lag gedurende gans deze periode stil. Het beoogde doel werd niet bereikt vermits door dit feit bewezen werd dat, niettegenstaande de contingerteringsmaatregelen, de invoer uit Noorwegen en Denemarken nog gestegen was.

De contingentering had wel de prijsinzinking tegengehouden doch de verwachte verbetering was niet ingetreden. De gemiddelde prijs in de vismijn te Oostende, welke in 1931: 3.66 fr was, bedroeg in 1932: 3.15 fr en in 1933: 3.17 fr per Kg.

Talrijke reders kenden onhoudbare toestanden en moesten hun heil zoeken in de ijle haringvisserij en dan nog in de verboden Franse territoriale wateren. De nieuwbouw van vaartuigen werd gestopt, de werven lagen leeg, verschillende vaartuigen voeren niet meer uit of werden verkocht; 't zij aan de vreemde, 't zij in het binnenland, aan prijzen sterk onder de waarde. Alle categorieën reders waren getroffen.

Op voorstel van de Hogere Raad voor de Zeevisserij, na het advies ingewonnen te hebben van de invoerdersverenigingen, besliste de Ministerraad op 22/I/34 een taks te leggen van 2 fr per Kg. op de ingevoerde fijne vis, en van 0,50 fr per Kg. op de ingevoerde gewone vis. In tegenstelling met het advies van de Hogere Raad voor Zeevisserij, welke voorgesteld had de opbrengst van deze vergunningstaks te storten op een speciaal fonds dat zou kunnen tussenkomen om de toestand van de zeevisserij te verbeteren, werd besloten de opbrengst van dit fonds volledig te storten in de Schatkist. Het Koninklijk Besluit van 8 September 1934 bracht deze beslissing van toepassing.

-0-

De reacties bleven niet uit van invoerderszijde en de reders moesten zich herhaaldelijk verweren tegen deze aanvallen.

Op het II^o congres der zee, gehouden te Luik in 1939, vormde deze aangelegenheid het voorwerp van een bespreking waarop reders en handelaars hun standpunt hardnekkig verdedigden.

De Heer J. Bauwens, Voorzitter van de Union des Armateurs, drukte de verwondering der reders uit over het

feit dat, pas na de contingentering van de visinvoer en het beperken van onze uitvoer, klachten werden geuit door de handel over de kwaliteit van de Belgische vis. En nochtans is onze vloot moderner dan ooit, de vismijnen zijn zodanig ingericht dat een snelle en hygiënische behandeling mogelijk is. Het ganse jaar door bevaart onze vloot alle zeeën om aan de vraag van het binnenland te voldoen. Licht de vervanging van een gedeelte van de invoer door nationale aanvoer niet aan de basis van deze klachten?

De Belgen bevissen dezelfde zeeën als de andere landen. Wanneer onze aanvoer gering is, is deze eveneens gering in andere landen. De taak van de invoer is het gebrek aan eigen aanvoer aan te vullen. De statistieken bewijzen dat, na de contingentering, het verbruik in ons land toegenomen is. Ons land kan niet leven zonder invoer. Voor de reders is het van belang dat de aanvoer van bepaalde soorten vis de vraag niet overtreft, om prijsinzinkingen te vermijden.

De Heer P. de Heusch, Voorzitter van de Federatie der Syndikale Kamers van de Handel in Voedingswaren, verdedigde het standpunt der handelaars.

De invoerders verwijten de reders geen voldoende vis, of in sommige gevallen de minst gevraagde soorten op de markt te brengen. De reders houden geen rekening met de behoeften van de handel. De productie wordt opgedreven door de grote rederijen, ten nadele van de kleine reders.

-0-

We kunnen hieruit enkele conclusies trekken, welke ook op heden nog geldig zijn.

De kopers zijn onvoldoende ingelicht over de nationale aanvoermogelijkheden, en de seizoenschommelingen. Ze kennen over 't algemeen slechts één soort vis. Er is gebrek aan voorlichting, ook en vooral vanwege de kleinhandel.

De invoer brengt de buitenlandse productie in rechtstreekse concurrentie met de nationale vloot op de binnenlandse markt. Hier stelt zich de vraag, vermits de buitenlandse productiemogelijkheden gelijklopend zijn met de onze: moet de voorkeur gegeven worden aan de Belgische of aan de vreemde nijverheid? De reders verdedigen het nationaal standpunt.

-0-

Glechts in de kustvaart, waar de concurrentie te gering blijft, en een uitzondering in de zwaar-
slagvaart, vaart de rede nog mee. In 1912 (1^{er} jan-
naber) telde de genote Belgische vloten 110
grootere reders op een totaal van 47 voornamen
steenvoerders met 110 voornamen.

De statistiek van het jaar 1912 met 110 voornamen
geeft een overzicht van de activiteit van het bedrijf.

3.- HET ZEEVISSERIJBEDRIJF OP HEDEN.

=====

Na de oorlog 1940/44 veranderde de structuur van de vloot: de categorie der open en halfgedekte boten valt weg, niet meer productief en totaal verouderd zijnde. De overbevissing noodzaakt de reders welke nieuwe vaartuigen bouwen, steeds groter schepen in de vaart te brengen, welke hen moet toelaten steeds verder afgelegen visgronden op te zoeken. Het ingewikkelde beheer van een moderne rederij, verplicht de meeste reders aan wal te blijven.

Slechts in de kustvisserij, waar de verdiensten te gering blijven, en per uitzondering in de midden-slagvisserij, vaart de reder nog mee. In 1950 (31 December) telde de gehele Belgische vissersvloot nog 136 meevarende reders op een totaal van 435 vaartuigen - stoomvissersvaartuigen niet medegerokend.

De statistieken van het Beheer van het Zeewezen geven een overzicht van de ontwikkeling van het bedrijf:

Soort onderneming	I 9 4 6			I 9 4 7			I 9 4 8			I 9 5 0		
	Totaal	%		Totaal	%		Totaal	%		Totaal	%	
Persoonlijke of familiale	318	77.94	:	326	72.10	:	326	72.97	:	317	82.99	:
Feitelijke vennootschappen	74	18.14	:	68	16.30	:	75	15.59	:	49	12.65	:
P.V.B.A.	6	1.47	:	5	2.30	:	5	1.46	:	5	1.31	:
N.V.	8	1.96	:	11	8.70	:	11	9.77	:	10	2.62	:
V.Z.W.D.	2	0.49	:	2	0.60	:	1	0.21	:	1	0.26	:
	408		:	412		:	407		:	382		:

Aantal rederijen met:	I 9 4 6			I 9 4 7			I 9 4 8			I 9 5 0		
	Totaal	%		Totaal	%		Totaal	%		Totaal	%	
één vaartuig	368	90.31	:	377	91.50	:	371	91.15	:	349	91.36	:
twee vaartuigen	29	7.01	:	23	5.58	:	24	5.90	:	21	5.50	:
drie vaartuigen	3	0.73	:	4	0.97	:	5	1.24	:	6	1.57	:
vier vaartuigen	5	1.22	:	4	0.97	:	3	0.75	:	3	0.78	:
vijf vaartuigen	---		:	1	0.24	:	1	0.24	:	---		:
zes vaartuigen	---		:	1	0.24	:	---		:	---		:
zeven vaartuigen	2	0.49	:	---		:	1	0.24	:	2	0.53	:
acht vaartuigen	---		:	---		:	---		:	---		:
negen vaartuigen	---		:	---		:	---		:	1	0.26	:
tien vaartuigen	1	0.24	:	1	0.24	:	1	0.24	:	---		:
dertien vaartuigen	---		:	1	0.24	:	1	0.24	:	---		:
	408		:	412		:	407		:	382		:

N.B.: de gegevens over het jaar 1949 ontbreken.

Soort onderneming	I 9 4 6		I 9 4 7		I 9 4 8		I 9 5 0	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
Persoonlijke of familiale feitelijke vennootschappen	318	77.94	326	72.10	326	72.97	317	82.99
P.V.B.A.	6	1.47	5	2.30	5	1.46	5	1.31
N.V.	8	1.96	11	8.70	11	9.77	10	2.62
V.Z.W.D.	2	0.49	2	0.60	1	0.21	1	0.26
	408		412		407		382	

Aantal rederijen met:	I 9 4 6		I 9 4 7		I 9 4 8		I 9 5 0	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
één vaartuig	368	90.31	377	91.50	371	91.15	349	91.36
twee vaartuigen	29	7.01	23	5.58	24	5.90	21	5.50
drie vaartuigen	3	0.73	4	0.97	5	1.24	6	1.57
vier vaartuigen	5	1.22	4	0.97	3	0.75	3	0.78
vijf vaartuigen	---		1	0.24	1	0.24	---	
zes vaartuigen	---		1	0.24	---		---	
zeven vaartuigen	2	0.49	---		1	0.24	2	0.53
acht vaartuigen	---		---		---		---	
negen vaartuigen	---		---		---		1	0.26
tien vaartuigen	1	0.24	1	0.24	1	0.24	---	
dertien vaartuigen	---		1	0.24	1	0.24	---	
	408		412		407		382	

N.B.: de gegevens over het jaar 1949 ontbreken.

De persoonlijke of familiale ondernemingen, samen met de feitelijke vennootschappen, vormen het tegenwoordige familiebedrijf. Zij bestrijken hoofdzakelijk de drie kleinste categorieën vaartuigen.

Hoewel het % der rederijen met één vaartuig ongeveer hetzelfde gebleven is, zijn de rederijen met meer dan één vaartuig in verhouding afgenomen. Hieruit blijkt ontegensprekelijk dat ondanks de crisis, het familiale bedrijf nog steeds even sterk blijft, waar de andere rederijen meest geleden hebben.

Vóór 1940 waren er 364 kleine rederijen, in 1946: 368, in 1947: 377, in 1948: 371, in 1950: 349. Deze vermindering is te wijten aan de voortdurende stijging der kosten voor nieuwbouw, de talrijke moeilijkheden voor individuele reders om nodige kredieten te bekomen en de vertraging van de liquidatie der oorlogsschade (V.O.Z. O.R.).

Ook het aantal gelegenheidsreders, welke tijdens de bezetting het hoogst was, daalde geleidelijk: 1946: 42 - 1947: 27 - 1948: 19 - 1949: 8 - 1950: 5.

Terecht schrijft de Heer L.P.H. De Crop, Voorzitter van de Nationale Federatie van het Visbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid in een artikel, verschenen in het speciaal nummer van "Les Beaux Arts" : Les Belges et la Mer (1948):

"Cette diminution des entreprises individuelles et familiales est regrettable. En effet, c'est surtout "parmi elles que se perpétuent les vertus traditionnelles de tenacité et d'individualisme farouche, qui sont "les secret de la haute productivité de notre industrie "de la pêche."

-o-

De Belgische zeevisserijvloot wordt ingedeeld als volgt:

Klasse I : GARNALSCHPEEPJES met motor tot 80 E.P.K.

Klasse II : KUSTVISSERSVAARTUIGEN met motor van 80 tot 119 E.P.K.

Beide klassen noemt men de k u s t v a a r t u i g e n .

Klasse III: middelslagschepen: motor van 120 tot 239 EPK.

Klasse IV : kleine diepzeetreilers, motor van 240 à 349 E.P.K.

Deze klassen vormen de middelslagvisserij.

Klasse V : middelslagdiepzeetreilers: motor van 350 à 500 E.P.K.

Klasse VI : grote diepzeetreilers: stoomschepen van meer dan 439 E.P.K.

Deze twee laatste klassen zijn de hoogzee- of diepzee-vloot.

Deze vaartuigen bevissen volgende vanggronden en voeren de volgende vissoorten aan:

Klasse I : vanaf het strand tot op 15 mijlen van de kust.

Garnaal, sprot, ijle haring, pladijs, schar bot, tong, rog, enz.

Klasse II : vanaf het strand tot op 25 à 30 mijl van de kust.

Sprot, ijle haring, pladijs, schar, bot, tong, rog, wijting, pieterman, enz.

Klasse III: Zuidelijk en centraal deel van de Noordzee, Engels Kanaal, Kanaal van Bristol.

Ijle en volle haring, pladijs, schar, tong, rog, pieterman, kabeljauw, schelvis, wijting kreeftjes.

Klasse IV : Gans de Noordzee, Bewesten Schotland, Zuidoostelijk Ierland, Engels Kanaal en Kanaal van Bristol.

Volle haring, makreel, kabeljauw, schelvis, koolvis, mooie meid, wijting, tong, rog, kreeftjes, enz.

Klasse V : Zelfde visgronden als klasse IV, en bovendien de IJslandse wateren.

voeren eveneens dezelfde soorten vis aan, be-
nevens: leng, dunne scharretong, enz.

Klasse VI: gans de Noordzee, IJsland, Bereneilanden,
Groenland,

zelfde soorten vis als klasse V.

Volgens het Beheer van het Zeewezen, was de Bel-
gische vloot op 31 December 1950 als volgt samengesteld:

Klas- se	Aantal	Drijfkracht	Bruto tonnemaat	Gemiddeld aantal opvarenden
-----	-----	-----	-----	-----
I	177	7 à 77 EPK	2 à 28	3,2
II	78	80 à 115 EPK	17 à 53	4
III	119	120 à 230 EPK	35 à 115	5,5
IV	53	240 à 336 EPK	82 à 154	7
V	8	400 à 450 EPK	182 à 241	10,1
VI	9	480 à 880 EPK	324 à 543	16,9

Uit dezelfde bron leren we de ontwikkeling van
de vloot sinds 1935 kennen, oorlogsjaren inbegrepen.

S C H E E P S K L A S S E N :										
JAAR	I	II	III	IV	V		VI		TOTAAL	
	-80	80/II9	I20/239	240/349	350/500	+ 500	+ 439			
	motor	motor	motor	motor	motor	motor	stoom			
I935	: 264	: 76	: II2	: 27	: --	: I	: I4	: 494	:	:
I936	: 285	: 78	: II4	: 37	: I	: I	: I7	: 533	:	:
I937	: 256	: 83	: I23	: 44	: I	: I	: I8	: 526	:	:
I938	: 236	: 85	: I23	: 43	: 2	: 5	: I6	: 510	:	:
I939	: 201	: 82	: I27	: 45	: 2	: 3	: I4	: 474	:	:
I940	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
I941	: 212	: 5	: ---	: --	: -	: -	: --	: 217	:	:
I942	: 271	: I9	: ---	: --	: -	: -	: --	: 290	:	:
I943	: 271	: 40	: I2	: --	: -	: -	: --	: 323	:	:
I944	: 247	: 45	: I6	: --	: -	: -	: --	: 308	:	:
I945	: 269	: 61	: 58	: I0	: -	: -	: --	: 399	:	:
I946	: 250	: 72	: I08	: 35	: I	: -	: I3	: 479	:	:
I947	: 226	: 78	: II2	: 43	: 7	: -	: I8	: 484	:	:
I948	: 210	: 79	: II3	: 51	: I0	: -	: I8	: 481	:	:
I949	: I87	: 81	: II5	: 51	: 8	: -	: I9	: 461	:	:
I950	: I77	: 78	: II9	: 53	: 8	: -	: 9	: 444	:	:

De naoorlogse crisis liet zich vooral voelen in de kustvisserstvloot (klasse I). De vermindering werd gestuit door de goede oorlogsjaren en het verbod grote vaartuigen aan te bouwen tijdens de bezetting, doch nam fataal toe na 1945. Klasse II en III bereikten het vooroorlogs peil. Het zijn deze categorieën, welke, na de garnaalvisserij, de moeilijkste tijden beleven. Klassen IV en V zijn toegenomen, deels door verschuiving van de reders van de lagere klasse naar een hogere (bij nieuwbouw) en tevens omdat ze verplicht zijn verder afgelegen visgronden op te zoeken om een lonend bedrijf uit te baten. De stoomvaartuigen zijn het felst gehavend uit de economische crisis gekomen, terwijl de klasse motoren van meer dan 500 P.K., als niet meer renderend, verdwenen is.

4. ECONOMISCH EN SOCIAAL BELANG VAN DE ZEEVISSERIJ.

=====

De zeevisserijnijverheid in ons land is een speciale nijverheid welke met haar talrijke nevenbedrijven en aanverwante nijverheden, hoofdzakelijk in de provincie West-Vlaanderen geconcentreerd is en in het bijzonder aan de kust.

Wanneer er sprake is van internationale overeenkomsten: Benelux, Europese Organisatie voor Economische Samenwerking (E.O.E.S.) en andere, wordt ons zeevisserijbedrijf gewoonlijk als ondergeschikt beschouwd aan de belangen van andere nijverheden. Niets is minder waar.

Wanneer we de inventaris opmaken van alles wat enigzins met de zeevisserij in verband staat en van de talrijke bedrijven die de zeevisserij, gedeeltelijk of totaal, in gang houdt, stellen we vast dat het belang van deze nijverheid zich veel verder uitstrekt dan het kustgebied en de 2.000 vissers welke onze vloot bevaren.

Het visserijbedrijf vormt niet alleen de kern van het bestaan van talrijke kustbewoners, (wanneer het niet goed gaat in de visserij voelen de handeldrijvende middenstanders hier onmiddellijk de gevolgen van door verminderde afzet) het is tevens een nationaal bezit, een bron van reservekrachten voor onze maritieme behoeften, een reserve in geval van internationale conflicten: niet enkel van vaartuigen die kunnen ingezet worden in een maritiem verdedigingsstelsel, maar tevens voor het aanbrengen van bevoorrading van het land in voedzame producten uit een onuitputtelijk reservaat: de Noordzee. Dit werd voldoende bewezen tijdens de jongste oorlogen. Hoeveel vissers werden niet opgeroepen in dienst der zeestrijdkrachten, hoeveel vaartuigen werden niet opgeëist door de geallieerden om deel te nemen aan de krijgsverrichtingen, hoeveel miljoenen Kgr. vis en haring werden tijdens de jongste bezetting niet aangevoerd door het kleinste gedeelte

der vloot en brachten aldus een welgekomen aanvulling op het schamele rantsoen der bevolking?

Wordt dit bedrijf de gelegenheid gegeven zich verder te ontwikkelen, dan zal de terugslag hiervan ondervonden worden in de talrijke nevenbedrijven en nieuwe nijverheden welke het zal aanwakkeren.

-o-

Uit de inventaris van de Belgische nijverheden kunnen we gemakkelijk deze aanstippen welke min of meer door onze visserij beïnvloed worden:

METAALNIJVERHEID: metallurgie, metallurgische transformatieindustrie, machinebouw, metaalconstructie, scheepsbouw, kabels, enz.

TEXTIELNIJVERHEID: fabricage van speciale weefsels (zeilgoed, arbeidskledij) en touwen (garen en touwen voor netten en tuigage).

VOEDINGSNIJVERHEID : conservenfabrieken, inleggerijen, rokerijen, garnalpellerijen, de visserij zelf, veevoeders (vismeelfabrieken), meststoffen voor de landbouw, diepvriezing.

HOUTBEWERKING : scheepsbouw, uitrustingsstukken en bovenbouw van vaartuigen, kisten, tonnen, enz.

PAPIERNIJVERHEID: speciaal pakpapier voor vis.

CHEMISCHE INDUSTRIE: scheepsverven, motorbrandstof, kolen, motor- en smeerolieën, rubber, pharmaceutische oliën (traan en olie uit visafval) ijsfabrieken,

HANDEL : de verschillende takken van de vishandel: groothandel, kleinhandel, uitvoerhandel, tussenpersonen, vooral ge-localiseerd in de provincie West-Vlaanderen (I)

VERKEER & VERVOER: vervoer van vis per spoor, langs de baan.

(I) in de provincie West-Vlaanderen alleen zijn 832

afzonderlijke kleinhandelaars (brochure La Flandre Occidentale artisanale et commercante - Nationaal Instituut voor de Statistiek).

Al deze takken zijn nauw verbonden met de visserij. Wordt de activiteit en het werkgebied van de zeevisserij uitgebreid, dan ondervinden alle deze nijverheden, in dezelfde verhouding, een verhoging.

Het grootste gedeelte van deze nijverheden zijn in West-Vlaanderen gelegen, zodat een verbetering van het visserijbedrijf onmiddellijke gevolgen zou uitoeven op het werklozencijfer in deze provincie.

A. KAPITALEN BELEGD IN HET VISBEDRIJF in 1951.

Voortgaande op officiële statistieken van het Beheer van het Zeewezen, kunnen we volgende berekening maken:

waarde der vissersvloot en uitrusting:

vaartuigen :	749.726.500 fr
vistuig :	62.352.783 fr

TOTAAL:	812.079.283,-
---------	---------------

waarde haveninstellingen, vismijnen, enz.

Oostende: vismijn, dokken, slipway	
sluizen, terreinen	500.000.000 fr
Zeebrugge: vismijn, haven:	125.000.000 fr
Nieuwpoort, vismijn, haven :	53.000.000 fr
Blankenberghe: vismijn, haven:	52.000.000 fr
signalisatie: vuurtorens, boeien,	
lichtschepen, radio,	
enz. 200.000.000 fr.	
gedeeltelijk voor de	
visserij:	100.000.000 fr

TOTAAL:	830.000.000,-
---------	---------------

scheepswerven en scheepsherstellers:

29 werven met materiaal, machines,	
gebouwen, voor een geschatte	
waarde:	150.000.000,-

IJsfabrieken

Drie grote en drie minder belangrijke instellingen: gebouwen, machines, koelkamers, diepvriesinstallaties, vervoer, enz. :

150.000.000,-

Vishandel, uitrusting der rederijen:

Ongeveer 600 groothandelaars en 400 rederijen zijn aan de kust gevestigd. Ze beschikken, buiten de vismijnen over gebouwen en opslagplaatsen, eigen vervoermiddelen, koelkasten, koelwagens voor vervoer van vis, de reders hebben een voorraad netten en uitrustingsstukken, verder weegtoestellen, bureel-inrichtingen:

250.000.000,-

speciale inrichting van de spoorweg maatschappij

los- en laadplaatsen in de vismijnen, wagens voor vervoer van zeevis, isothermenwagens :

20.000.000,-

visverwerkende nijverheden:

15 conservenfabrieken à	2.000.000 fr
72 rokerijen à	2.000.000 fr
123 inleggerijen à	1.000.000 fr

573.000.000,-

navigatietoestellen voor vaartuigen:

Deze worden verhuurd aan de rederijen door private maatschappijen:

213 vaartuigen met radio-telefonie à	90.000 fr
100 vaartuigen met dieptemeters à	100.000 fr
50 vaartuigen met gonio-meter à	40.000 fr
8 vaartuigen met radar à	400.000 fr

36.170.000,-

inrichtingen van vishandel (detail)

en leurders

enz., alles dooraan geschat op
200.000 fr per inrichting:

417.800.000,-

aanverwante bedrijven:

touwslagerijen, verffabrieken, netten-
breiers, mazout, en olieleveranciers,
scheepsbenodigdheden, scheepsvoorraad,
motorenfabrieken, enz. Van deze nij-
verheden werken sommige zelfs uitslui-
tend voor de visserij; hun aantal en
waarde kan moeilijk geschat worden:

100.000.000,-

losmachines en bennen in de vismijnen:

20 losmachines à 50.000 fr

10.000 bennen à 75 fr

1.750.000,-

administraties:

uitrusting en gebouwen van de officiële
diensten (Stad en Staat), visafslagers,
beroepsverenigingen, cooperatieven,
verzekeringsmaatschappijen :

10.000.000,-

visserijonderwijs:

Oostende en Heist bezitten elk twee
visserijsscholen, Nieuwpoort één,
bovendien is er het Koninklijk werk
van de Ibis. Waarde van gebouwen,
uitrusting en didactisch materiaal;

5.000.000,-

TOTALE WAARDE DER KAPITALEN BELEGD IN
HET VISBEDRIJF:

3.355.799.283,-

=====

B. GELDVERHANDELINGEN IN 1950.

Het totaal verkoopcijfer van vis en visserijpro-
ducten, in de vismijnen der kust, bedroeg voor 1950:
422.323.411,- fr voor een hoeveelheid van
53.179.718,- Kgr.

Dit bedrag kwam volledig ten goede aan de rede-
rijen en werd verdeeld over volgende uitbatingsposten:
(percentsberekening van het Beheer van het Zeewezen)

POST :

4 OFFICIELE

1944

afschrijvingen en interesten

kapitaal van schip en
verzekeringen: gewone:

9.30

28.120.124,- fr

oorlogrisico:

4.50

13.425.877,-

reparatie en onderhoud

1.50

2.000.145,-

netten, touwwerk, kabels,

9.30

28.120.124,-

vuistg:

11.00

28.120.124,-

brandstof en smeerolie:

11.10

28.120.124,-

zout en kolen:

2.00

28.120.124,-

lasten van visafslag:

7.00

28.120.124,-

lonen:

36.30

28.120.124,-

andere lasten, verzekering

6.00

28.120.124,-

manning:

1.50

28.120.124,-

voor radio, goniö, diepte-

meter, enz.

oplym: 502.218.168 f

62.214.000 Ko.

Bij de post reparatie en onderhoud van de vloot en motor, bedrag welke ten goede komt aan de scheepswerven en herstellende, dient toegevoegd te worden aan de uitgaven van de vloot in 1944: 20.261.000 fr. (12 vaartuigen) waarde: 20.261.000 fr. (1944: 27.000.000 fr.).

Voor de post netten, touwwerk, kabels, vuistg, dient eveneens bijgevoegd te worden aan de uitgaven van de twaalf nieuwe vaartuigen of: 2.000.000 fr.

De verkoopprijs van de ruwe leer (aan de kleinhandel of de verwerker) kunnen te ongeveer als volgt berekenen:

1. verpakkingskosten (papier en kisten) 1 fr/kg 53.179.718,-
2. ijs: 0,10fr/kg 5.317.972,-
3. verzendingskosten en vervoer: 0,20fr/kg 10.635.944,-
4. lonen en sociale lasten: 2 fr/kg 106.159.436,-
5. algemene onkosten: 0,50fr/kg 26.589.859,-
6. verlies door koppelen: 15 % 83.448.512,-
7. winst, bankkosten inbegrepen: 2 fr/kg 106.359.436,-

POST :	% OPBRENGST:	TOTAAL :
afschrijvingen en interesten op kapitaal van schip en motor:	9.50	40.120.724,- fr
verzekeringen: gewone:	4.60	19.426.877,-
oorlogsrisico:	1.90	8.024.145,-
reparatie en onderhoud vaartuig en motor:	9.10	38.431.430,-
netten, touwwerk, kabels, vistuig:	11.00	46.455.575,-
brandstof en smeerolie :	11.10	46.877.898,-
ijs, zout en kolen :	2.00	8.446.468,-
kosten van visafslag :	7.00	29.562.639,-
lonen :	36.50	154.148.045,-
sociale lasten, verzekering bemanning :	6.00	25.339.405,-
Huur radio, gonio, dieptemeter, enz.	1.50	6.334.851,-

Bij de post reparatie en onderhoud van vaartuig en motor, bedrag welke ten goede komt aan de scheepswerven en herstellers, dient gevoegd de aanwinsten van de vloot in 1950:

(12 vaartuigen) waarde: 20.263.000 fr (1948: 57.000.000 fr).

Voor de post netten, touwwerk, kabels, vistuig, dient eveneens bijgevoegd de waarde van de uitrusting van de twaalf nieuwe vaartuigen of: 2.500.000 fr.

De verkoopprijs van de aanvoer (aan de kleinhandel of de verwerker) kunnen we ongeveer als volgt berekenen:

1. verpakkingskosten (papier en kisten)	1 fr/kg	53.179.718,-
2. ijs:	0,10fr/kg	5.317.972,-
3. verzendingskosten en vervoer:	0,20fr/kg	10.635.944,-
4. lonen en sociale lasten:	2 fr/kg	106.359.436,-
5. algemene onkosten:	0,50fr/kg	26.589.859,-
6. verlies door koppen:	15 %	63.348.512,-
7. winst, bankkosten inbegrepen:	2 fr/kg	106.359.436,-

totaal der kosten :	371.790.877,-
aankoopprijs in vismijn:	422.323.411,-

verkoopprijs aan detaillant of verwerker:	794.014.288,-
	=====

Aan lonen in de voornaamste bedrijven werd uitgekeerd:

rederijen 154.148.045,-

scheepswerven: 2/3 van
38.431.430 + 20.263.000 : 39.129.486,-

groothandel :
106.359.430 - 25% (sociale
lasten) 85.087.549,-

netten, touwwerk, enz.:
2/3 van 46.455.575 +
2.500.000 32.637.050,-

Deze vier takken besteedden alleen in 1950: 311.002.130fr
als lonen voor de in dit bedrijf tewerkgestelde personen.

-0-

C. TEWERKGESTELDEN IN ZEEVISSERIJ EN NAVERWANTE BEDRIJVEN.

Over veel concrete gegevens beschikken we niet om hier een volledige tabel te geven. We geven enkel de voornaamste bedrijven, welke bijna uitsluitend voor de visserij werken, zonder rekening te houden met de bijkomende bedrijven zoals: leveranciers van scheepsbenodigdheden en scheepsvoorraad, kistenfabrieken, touwslagerijen, ijsfabrieken, zeilmakerijen, nettenbreiers, transport, mandenvlechters, mazout- en oliehandel, officiële diensten, personeel van rederijen, en andere administratieve diensten, garnalpellerijen, enz., alle nochtans hoofdzakelijk samengesteld uit west-Vlamingen.

382 rederijen	1.840 vissers
900 groothandelfirma's	2.700 werknemers
2.089 kleinhandelaars	1.000 werknemers
123 inleggerijen	6.000 werknemers

72 rokerijen	3.500 werknemers
15 conservenfabrieken	1.000 werknemers
29 scheepswerven	1.500 werknemers

3.610 bedrijven met	17.540 werknemers

-0-

D. LOONVOORWAARDEN IN HET ZEEVISSERIJBEDRIJF.

Voor de oorlog 1914/18, waren de loonvoorwaarden in het zeevisserijbedrijf als volgt (Frans Bly: Onze Zeilvischsloepen) :

WESTKUST: 15 tot 20 % van de netto-opbrengst werd verdeeld onder de bemanning, ofwel werd na aftrek van 20 % voor de reder, het overige, na de kosten betaald te hebben, verdeeld onder de bemanning. Werd een stoomspil gebruikt aan boord, dan werd hiervoor het aandeel van een vol man gerekend door de reder. Voor de haringvisserij werd de opbrengst in gelijke delen verdeeld zo elk visser zijn netten meebracht, was dit niet het geval, dan kreeg hij slechts een half aandeel.

Bij de sprotvisserij werd een manspart voorbehouden voor de eigenaar van het net, de rest van de opbrengst werd gelijkelijk verdeeld onder de bemanning. Elke week werd de "paaie" uitbetaald.

OOSTKUST: 12 % van de netto-opbrengst der vis werd verdeeld onder de bemanning zo zij niet bijdroeg in de kosten, was dit wel het geval, dan werd 18 % gegeven. De uitbetaling geschiedde om de 14 dagen.

Zekere producten werden afzonderlijk verkocht en eens in 't jaar, met de kermis, verdeeld onder reder en vissers. (deel-, over-, of kordeelgeld genaamd).

Ter man werd bovendien 1 fr afgehouden op de "paaie" en na afloop van het jaar, mits aftrek van de kosten voor gemeenschappelijke rekening gemaakt, terugbetaald (gemeene).

Soms werd ook 6 à 9 % van de opbrengst afgehouden voor aankoop van eetwaren, op het einde van het seizoen werd de overschot verdeeld (dobbels).

BLANKENBERGHE: De vaartuigen tot 15 Ton, met 4 man; de verdeling geschiedde als volgt: 58 % aan reder, 12 % aan patroon en 10 % aan elk der drie vissers.

Op de vaartuigen van 4 tot 15 ton geschiedde de verdeling op volgende wijze: 49 % aan de reder, 17 % aan de stuurman, 14 % aan elk der twee vissers en 6 % aan de jongen. Mijnrechten, kolen, ijs, enz., waren ten laste der bemanning. Op de garnaalboten werd 60 % der bruto-besomming verdeeld onder de twee opvarenden.

OOSTENDE: In de regel kreeg de bemanning der vissloepen een percent in de opbrengst der vangst, uitgezonderd voor de stoomsloepen waar de bemanning een maandloon ontving. De kapitein van de stoomsloop kreeg echter 4,5 à 6 % van de opbrengst, de stuurman en de machinist elk een maandloon, vermeerderd met 0,5 tot 1% van de opbrengst. Na 1918 kregen ook de matrozen en stokers, benevens hun maandgeld, 0,5 % van de bruto-opbrengst en vrije voeding.

Op de garnaalboten en zeilvissloepen werd $\frac{2}{3}$ der verkoopsom als loon verdeeld, op de zeilvissloepen werd nochtans een zeker bedrag afgehouden voor kosten, terwijl eveneens een manspart gerekend werd voor de stoomspil.

Voor verlies en onderhoud van het kortuig en schade aan de inventaris en vaartuig werd per reis 3 % afgehouden. Om het half jaar werd dan de korrekoning gemaakt. Was er een boni, dan werd dit aan de vissers uitbetaald, tekorten werden door de reder gedragen. De stuurman kreeg, bovendien 5 % van de brutoopbrengst (2 % onmiddellijk en 3 % op het einde van het seizoen) met een zesmaandelijks loon voor toezicht op het vaartuig. Deelvis en kordeelgeld werden uitbetaald; bedroeg het kordeelgeld meer dan 50 fr, dan kreeg de reder hiervan $\frac{1}{3}$.

Op de kolvaart was $\frac{2}{3}$ van de opbrengst voor de vissers, maar elk visser moest zijn eigen vistuig en bovendien zijn voedsel meebrengen. Hij mocht echter op zee van de gevangen vis eten. Al de vis door hem op zee gedroogd (voor een waarde van maximum 60 fr), benevens de gevangen koolvis, ontving hij als kordeelgeld.

Na 1918 werd van de besomming van de vissloepen afgehouden door de reder: 5 % voor kordeelgeld en 10 % voor netten, korgaren, kolen en ijs. Van de netto-besomming werd betaald: 15 % aan de stuurman, 10 % aan elk der matrozen en 5 % aan de jongen. Was geen jongen aangemonsterd, dan werd zijn aandeel onder de andere opvarenden verdeeld, hetzelfde gebeurde wanneer het vaartuig met minder bemanning dan gewoonlijk voer.

Aan boord der motorboten ontving de motorist 12% der brutopbrengst.

Op de scheepjes kregen de 2 volwassenen elk 20% en de jongen 10 % van de verkoopsom. Op de garnaalboten geschiedde de verdeling als volgt: $\frac{2}{3}$ der opbrengst voor de stuurman-reder. Was de stuurman geen eigenaar, dan kreeg elk der 2 opvarenden $\frac{1}{3}$ en de reder eveneens $\frac{1}{3}$ der opbrengst.

Deze uiteenzetting was noodzakelijk om de huidige loonsvoorwaarden, zoals hierna uiteengezet, gemakkelijker te begrijpen.

-0-

De loonsvoorwaarden sinds de bevrijding zijn als volgt

(Gegevens van de Zeevisserijdienst te Oostende): 1948

- motorvaartuigen: aandeel in de opbrengst,
- stoomvaartuigen: vast loon + aandeel in de opbrengst.

VOORDELEN IN NATURA :

- deelvis : op alle schepen wordt aan de bemanning een kleine hoeveelheid vis, voor eigen gebruik gegeven;

- kordeelgeld : is een overblijfsel van een oud gebruik: de kleine visjes worden geschonken aan de bemanning. Op de grote schepen is dit vervangen door een klein percent op de besomming.
- traangelde : de opbrengst van de traan uit vislevers bereid is voor de bemanning. Op sommige vaartuigen waar de reders een instelling voor het koken van traan hebben aangebracht, wordt een gedeelte van het traangelde afgehouden voor de reder.
- kosteloze voeding : voor de schepen die op IJsland varen.

SOCIALE VOORDELEN :

- vaste : 200 fr per betaalde wettelijke feestdag; betaald verlof; compensatievergoeding van 4 fr per zeedag.
- toevallige : gezinsvergoedingen, werklozensteun (meest in de klassen I & II).

OPMERKINGEN :

aan boord van sommige schepen komt de bemanning tussen in bepaalde kosten, 't is te zeggen, de reder verdeelt de bruto-opbrengst, na vooraf zekere kosten, vermeld in de monsterrol, afgehouden te hebben. Deze kosten zijn zeer uiteenlopend en worden, vooral in de kustvisserij, bepaald volgens sommige omstandigheden aan boord (verouderd vaartuig, motor, kosten voor bereiden van garnaal, enz.). We geven hier een niet volledige reeks van verschillende kosten die aldus in aanmerking komen : Huur radio, gonio en dieptemeter; dok- en sluisrechten, gasoil, smeerolie, kolen; zout, ijs, vet, mijnrechten, visafslag, bennen, lossen, losmachine, voorafname van bepaalde % op de bruto-opbrengst, enz. Sommige voorafname van kosten wordt aldus gerechtvaardigd: radio, gonio, dieptemeter; deze toestellen dienen om de opbrengst te verhogen, wanneer de reder zich dergelijke kosten oplegt, heeft de bemanning hierdoor eveneens voordeel. Voor het lossen: het lossen van de vangst

is eigenlijk het werk van de bemanning, wordt dit werk niet door hen gedaan, dan is het logisch dat ze de kosten helpen dragen.

In geval een lid van de bemanning niet medevaart, wordt zijn aandeel verdeeld onder de andere leden der bemanning, omdat het overblijvende personeel in werkelijkheid hierdoor meer bezigheid heeft aan boord.

Tenslotte een paar woordjes over het belang van het personeel aan boord. De schipper is de ziel van het schip, aan zijn kennis en verantwoordelijkheid is niet alleen het leven en welzijn van de bemanning toevertrouwd, maar eveneens het kapitaal van de reder en van zijn wetenschap hangt de goede vangst af. Hij wordt bijgevolg het best betaald. Na hem komt de motorist of machinist, die het hart van het schip is. Van zijn toewijding hangt immers af of de reis zal kunnen gedaan worden. De stuurman heeft de zorg over de bewaring van de vangst.

TABEL MET DE VERSCHILLENDE LOONSVOORWAARDEN IN DE ZEEVISSERIJ PER KLASSE EN PER HAVEN (opgemaakt volgens gegevens v/d Zeevisserijdienst te Oostende).

H A V E N	Aantal vaartuigen:	Aantal verschil- lende betalings- wijzen:	Aantal verschil- lende wijzen van afhoudingen;	Aantal vaartuigen die geen afhou- ding doen:	Gemiddeld aandeel in de netto-opbrengst van :									
					Schipper	Stuurman	1 ^o Motorist	2 ^o Motorist	Smeerder	Matroos	Kok	Lichtmatroos	Scheepsjongen	
KLASSE: I														
Oostende	58	54	22	2	20	--	18	--	--	18	--	--	13	
Zeebrugge	61	57	3	--	14	--	11	--	--	11	--	--	8	5
Nieuwpoort	41	41	14	7	18	--	15	--	--	14	--	--	11	5
Blankenberge	4	4	4	--	22	--	22	--	--	45	--	--	--	--
KLASSE II														
Oostende	18	18	10	5	12	--	11	--	--	10	--	--	4	3
Zeebrugge	38	37	8	3	11	--	9	--	--	8	--	--	6	3
Nieuwpoort	19	16	5	6	19	--	9	--	--	8	--	--	8	2
Blankenberge	3	3	1	3	10	--	8	--	--	8	--	--	--	--
KLASSE III														
Oostende	69	64	22	18	7	5	6	5	--	5	--	--	2	1
Zeebrugge	33	33	9	8	9	5	7	--	--	6	--	--	5	2
Nieuwpoort	7	7	7	1	9	--	7	--	--	6	--	--	--	2
KLASSE IV														
Oostende	39	37	22	5	6	4	4	3	3	3	2	2	1	
Zeebrugge	3	1	1	3	7	4	6	--	--	5	--	--	--	

KLASSE : Stoomvaartuigen

Oostende : II vaartuigen, geen enkele afhouding.

kapitein: 5.40 % + 3.500 fr per maand

stuurman: 2.40 % + 3.500 fr per maand

1^o machinist: 3.36 % + 3.400 fr per maand

2^o machinist: 1.20 % + 3.000 fr per maand

bootzman : 0.94 % + 3.000 fr per maand

marconist: 0.35 % + 2.000 fr per maand

1^o stoker : 0.75 % + 2.985 fr per maand

smeerder : 0.70 % + 2.625 fr per maand

matroos : 0.66 % + 2.500 fr per maand

kok : 0.67 % + 2.500 fr per maand

2^o stoker : 0.68 % + 2.533 fr per maand

trimmer : 0.60 % + 2.500 fr per maand

lichtmatroos: 0.44 % + 2.000 fr per maand

jongen : 0.22 % + 1.500 fr per maand

De last der lonen bedroeg tegenover de bruto opbrengst:

	<u>Oostende</u>	<u>Zeebrugge</u>	<u>Nieuwpoort</u>	<u>Blankenberge</u>
Klasse I	44.6%	39.8%	43.3%	45.1%
Klasse 2	36.0%	35.7%	33.7%	32.4%
Klasse 3	28.2%	30.6%	29.1%	
Klasse 4	26.2%	28.8%	27.0%	
Klasse 6	27.0%			

5. WERKKRACHT IN HET BELGISCH ZEEVISSERIJBEDRIJF.

=====

De arbeidskracht van onze vissers wordt best weergegeven wanneer we die vergelijken met andere landen.

We beschikken, spijtig genoeg, slechts over verouderde tabellen. De tabel van de F.A.O. die we hier na geven, geeft ons een beeld van wat het was onmiddellijk vóór de oorlog. Deze kracht is niet verminderd na de oorlog, verre zij van daar. De moderne uitrusting van onze schepen heeft ons toegelaten de productiviteit per visser nog op te drijven.

Een ander beeld geeft de vergelijkende statistiek opgemaakt tussen Belgische en Engelse vaartuigen, welke tijdens de oorlog, van uit dezelfde Engelse vissershavens, gedurende dezelfde tijdstippen, dezelfde visgronden bezochten.

Daarenboven dient opgemerkt, dat in verhouding tot andere landen, onze vloot minder sterk bemand is.

De ligging van de visgronden tegenover onze havens, betekent nochtans een handicap voor onze vissersrij. Wij moeten grotere afstanden over zee afleggen. Nochtans werd deze afstand overbrugd door het bouwen van snelle vaartuigen die over de best uitgeruste koelruimten beschikken om de vis, zo vers en zo vlug mogelijk van de vanggronden naar de vismijnen te brengen. Deze vaartuigen zijn uitgerust met de modernste toestellen die een behouden vaart en flinke vangst moeten verzekeren: scheepsradio en telefonie, dieptemeters, richtingszoekers, en zelfs met radar.

Dank zij het uitmuntend zeevisserijonderwijs in ons land zijn onze vissers thans de beste ter wereld en staan als uitstekende zeevaarders bekend.

71

VERGELIJKENDE TABEL OVER DE PRODUCTIVITEIT PER VISSER,
(1938).

LAND	a a n t a l :		gemiddelde opbrengst per visser / jaar in Lbs.
	visser	vaartuigen	
IJsland	5.003	708	148.000
Duitsland	30.000	20.000	53.000
BELGIE	1.784	445	48.000
Engeland	55.000	11.503	42.500
V. S. A.	124.795	71.810	32.000
Italie	108.000	42.051	28.000
Nieuw Zeeland	2.218	1.279	23.000
Nederland	17.570	3.443	20.000
Faroer eil.	2.930	1.850	19.000
Canada	63.745	37.748	19.000
Noorwegen	115.000	74.580	17.700
Polen	1.822	953	16.000
New Foundland	34.458	---	13.000
Zweden	23.114	20.378	12.700
Chili	5.617	2.410	12.000
Frankrijk	73.989	23.201	10.600
Japan	1102.502	366.267	7.400
Portugal	36.837	13.630	7.000
Denemarken	40.000	15.350	6.000
Spanje	195.000	40.000	5.000
Peru	6.568	2.404	4.000
Ierland	8.865	3.137	3.400
Egypte	52.800	10.022	1.100

N.B.: Deze tabel werd opgemaakt volgens gegevens beschikbaar gesteld door F.A.O. in "Commercial Fisheries News" USA.

C.F. Hickling - M.A. in zijn werk: The recovery of a deep sea Fishery, heeft belangrijke statistische gegevens verzameld over de vangkracht van Engelse en Belgische vaartuigen.

Tijdens de oorlog waren alle deze vaartuigen in de Engelse haven Milford en waren ze verplicht, door oorlogsomstandigheden, gezamenlijk uit te varen en dezelfde visgronden te bezoeken. Hij geeft hierover volgende tabel; de grafische tafel op volgende bladzijde illustreert op een duidelijke wijze de superioriteit van onze vloot en haar bemanning. Daar de Engelse vaartuigen stoomboten zijn en de onze uitgerust met motor, kan de vergelijking enkel gemaakt worden volgens de Bruto-tonnematen:

Naam vaartuig:	Land:	Bruto ton:	P.K. :	dagen afwezig	Gemiddelde vangst per dag
-----	----	-----	-----	-----	-----
LADY LUCK	E.	92	34IPK	120	584 kg
CYCLAMEN	E.	94	35	127	664
JACKLYN	E.	96	42	133	630
OCEAN'S SHIELD	E.	112	45	121	674
DILIMER	E.	139	36	140	645
ERMINE	E.	181	46	112	924
ELLESMERE	E.	183	48	129	939
ST VINCENT	E.	186	50	98	1.386
ST LUCIA	E.	186	50	96	1.259
CAPETOWN	E.	188	50	86	965
DERESKE	E.	200	52	95	1.229
THOMAS ANSELL	E.	210	57	108	1.172
DANDARA	E.	213	45	121	1.152
P. & Y.	E.	214	70	59	1.823
SLEBECH	E.	222	68	65	2.397
CALIPH	E.	226	55	96	1.544
CLEOPATRA 2nd.	E.	240	68	95	1.295
ARACADI	E.	245	76	100	1.686
SOLAN	E.	249	51	116	1.182
MIKASA	E.	274	87	142	1.610
WILLIAM BUNCE	E.	275	61	118	1.508
THOMAS BOOTH	E.	277	61	118	1.680
ANNIE	B.	75	150EPK	29	1.051
DIANA LUCIE	B.	78	180	22	635
IXEOUS	B.	79	180	76	970

GABRIELLE-DENISE B.	93	200	37	I.162
MONTE CARLO B.	96	200	22	812
HEILIGE FAMILIE B.	114	250	21	967
GABRIELLE MARIA B.	121	200	25	838
GABY B.	131	240	56	954
VAN EYCK B.	132	240	58	I.468
VAN DER WEYDEN B.	132	240	60	I.432
MARIE-JOSE- ROSETTE B.	139	240	66	888
HELENE B.	146	350	72	929
ANDRE MONIQUE B.	152	300	15	I.295
JOHN B.	197	500	34	I.828
GEORGES EDOUARD B.	217	600	31	I.996

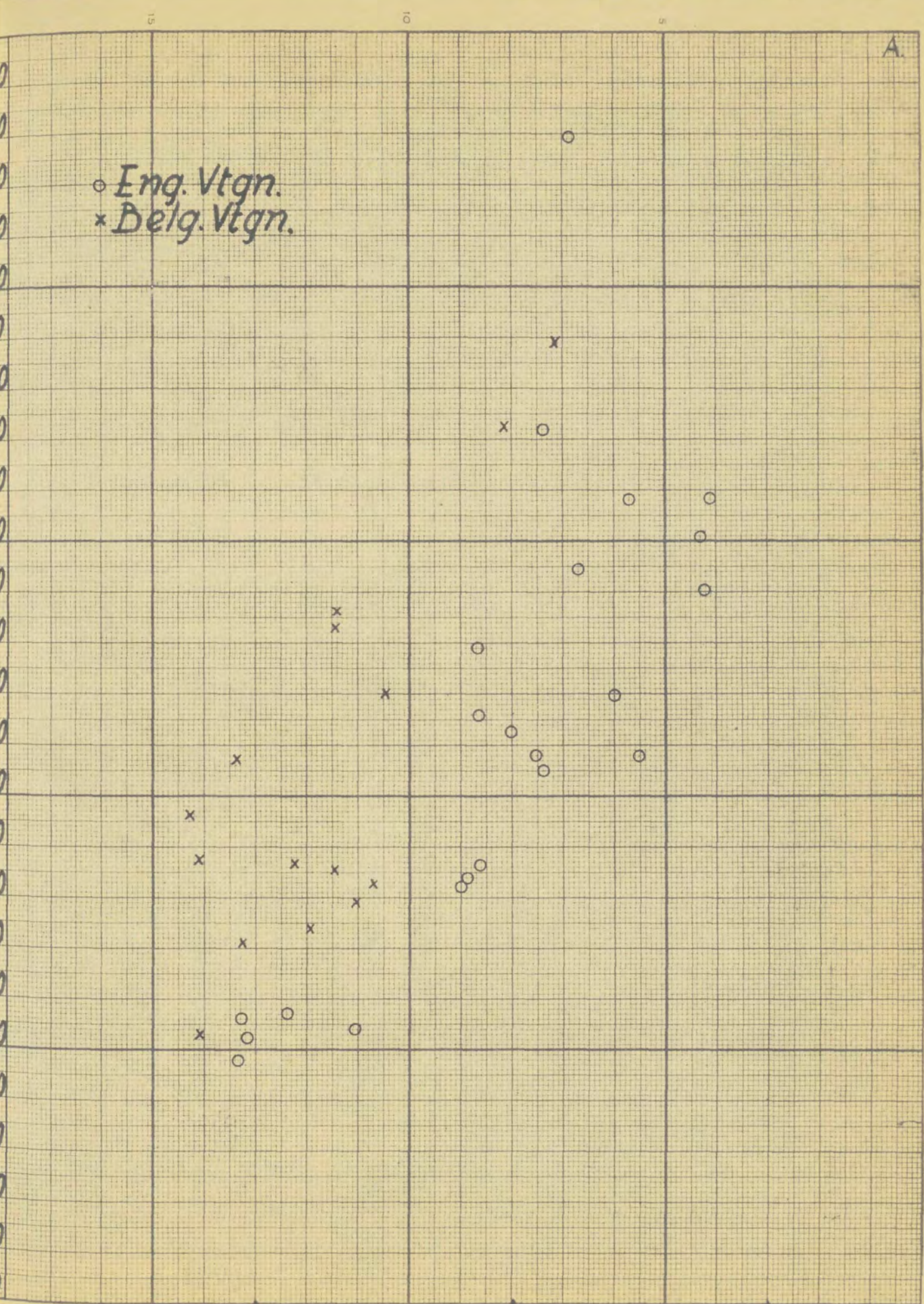
◊ Eng. Vtgn.
* Belg. Vtgn.

KOSTPRIJS VAN DE VOORNAAMSTE VISSERIJBENODIGDHEDEN.

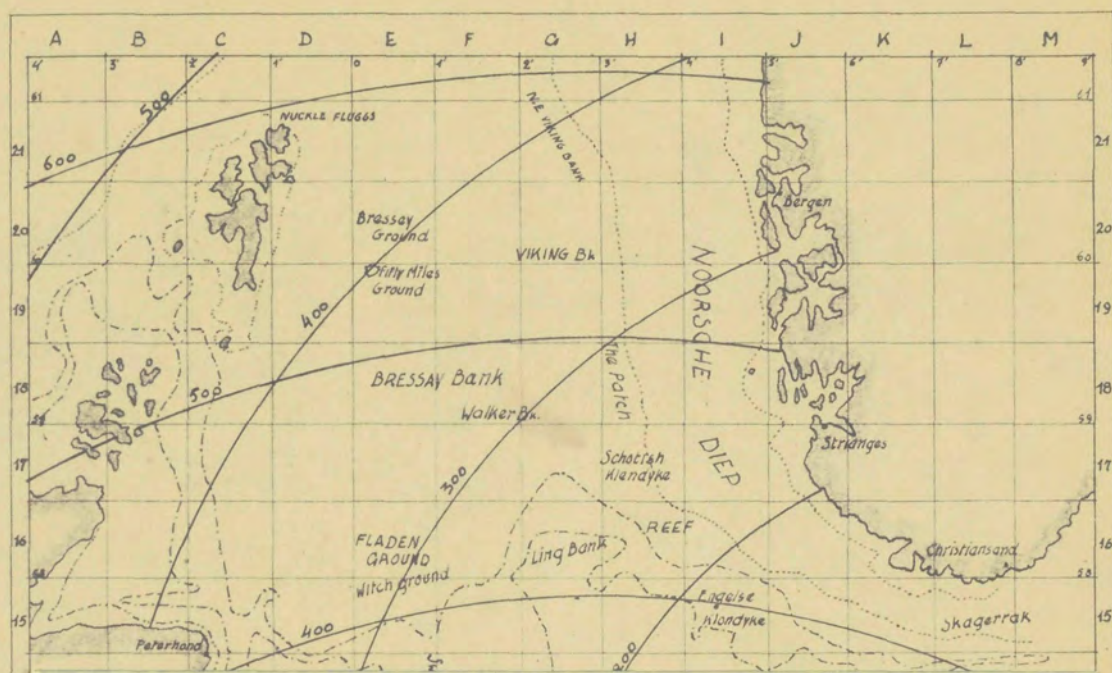
Jaar.	GASOIL (per l.)	IJS (ton)	KORREGAREN (kg) (Manilla extra 250)	KORRETouw(kg) (Staalsdr. 6x19)	LOODZEILWIRE(kg) (18mm 6x19)	MIXTE TOUW(kg) 20 mm	TOUWWERK MANILLA (per kg)
1947	1,37 F	220	42.50	17.00	22.00	41,50	38.00
1948	1,85	220	36.00	16.50	19.00	38.00	38.00
1949	1,83	220	36.50	18.00	22.00	42.00	38.00
1950	1,60	220	38.50	14.50	17.00	31.00	30.00
1951	1,75	245	50.50	18.50	21.00	40.50	42.00
1952	2.00	275	54.00	25.00	26.00	45.50	46.00
1953	2.00	300	45.50	22.50	24.00	40.00	35.00
1954	1,85	300	45.50	20,25	20.50	36.00	35.00
1955	1,95	300	40.00	18.50	19.00	34.00	37.00
1956	1,90	300	40.00	20.50	22.50	36.00	36.00
1957	2.30	340	44.50	22.50	24.00	39.00	41.00

A.

○ Eng. Vtgn.
* Belg. Vtgn.



Kaartje met de voornaamste Visgronden van de Noordzee.
De afstand van Oostende en Esbjerg is aangeduid door middel
van cirkels met 100, 200, 300, 400, 500 en 600 zeemijl straal.



DE WEEKBODE - DE ZEEWACHT

Abonnementenservice
Meiboomlaan 33 - 8800 ROESELARE
Tel. 051/22 11 10

N^o 1929

Ontvangen van M. _____
(naam en adres)

voor een abonnement de som van

voor _____ maanden, van _____

tot _____

WEEKBODE

- 1 Roeselare
- 2 Izegem
- 3 Tielt
- 4 West
- 5 De Leie
- 6 Torhout

ZEEWACHT

- 1 Middenkust
- 2 Westkust

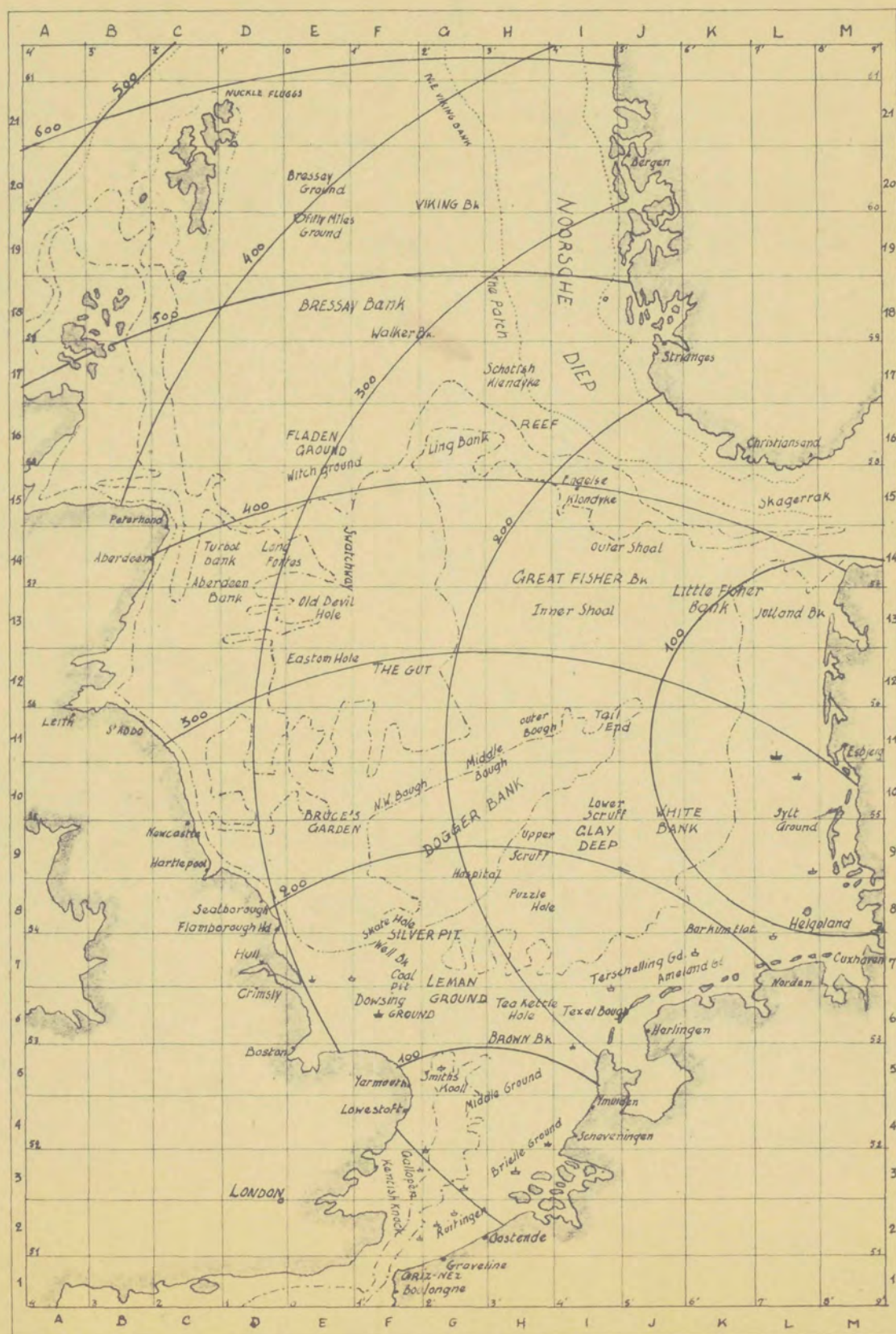
(onderlijnen wat verlangd wordt)

(naam - adres verkoper
en handtekening)



(kaartje: Zeewetenschapp. Instituut Oostende)

Kaartje met de voornaamste Visgronden van de Noordzee.
De afstand van Oostende en Esbjerg is aangeduid door middel van cirkels met 100, 200, 300, 400, 500 en 600 zeemijl straal.



(kaartje: Zeewetenschapp. Instituut Oostende)

Verwante
Bedrijven.

motoren

scheepsbouw

herstellers

garen & touw

nettenbreiers

verzekeringen

scheepsuitrust.

scheepsvoorraad

oliën & vetten

mazout & kolen

instrumenten

kabels

ijsfabrieken

manden

kisten

inpakpapier

vervoer

administratie

scheepsverwen

andere nijverh.

Garnaal

sprot

kus

gar
v

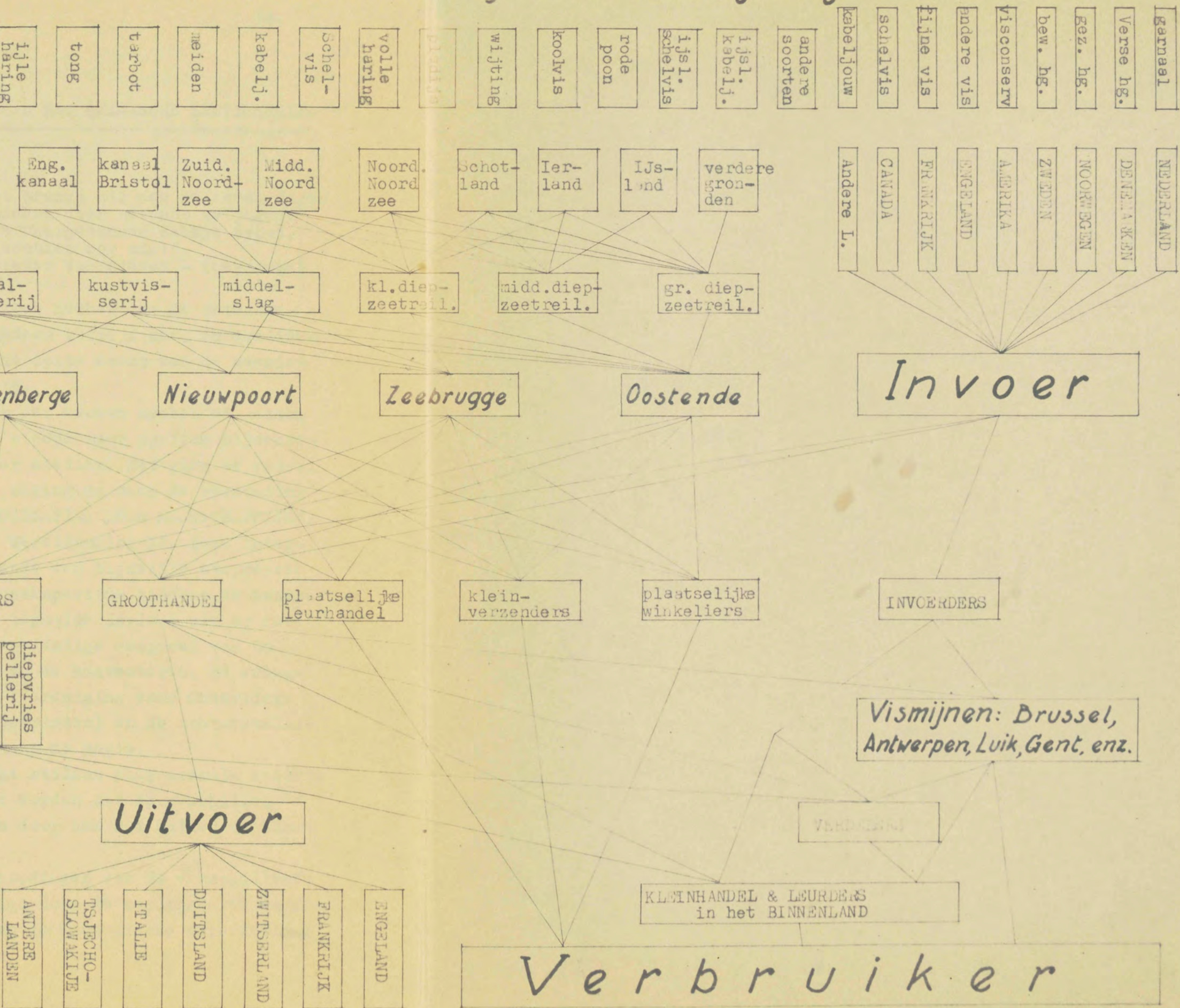
Bla

BEWER

vismee
conserve
n

LANDBOUW

Statistisch Overzicht van het Belgisch Zeevisserijbedrijf.



H o o f d s t u k I I I

DE HUIDIGE MOEILIKHEDEN VAN HET BELGISCHE ZEEVISSERIJ- BEDRIJF.

"Wat brengt hij mee na zeven dagen
onzeker door het sop te jagen?
Een zuurgewonnen stukje brood,
misschien nog min!"
(Pieter Van Cleven - Zeegalmen)

De vorige hoofdstukken hebben ons de ontwikke-
ling aangetoond van een modern bedrijf dat, in arbeids-
kracht en uitrusting aan de spits staat van de zeevis-
serij over de gehele wereld.

Tijdens het verloop der eeuwen hebben we gezien
hoe dezelfde vraagstukken steeds maar opnieuw bijwente-
len en zich steeds scherper stellen. Het ging er vooral
over de INVOER van vis en haring en over de verhouding
tussen FAMILIEBEDRIJF EN UITBATING DOOR MAATSCHAPPIJEN.

Aldus bereikten we Wereldoorlog II. Deze inter-
nationale beroering betekende een tijdelijk stopzetten
van de moeilijkheden. De tussenperiode tijdens de bezet-
ting, oefende evenwel een bepaalde invloed uit op het
huidige gebeuren: de onevenwichtige aangroei van de
kustvloot, overbevissing in de kustwateren, de vraag-
stukken van de V.O.Z.O.R. (Vereniging voor Onderlinge
Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico) en de achterstalli-
ge schulden van de reders aan de Regie.

De kustvloot bereikt stilaan haar normale sterkte
en binnenkort mag verwacht worden dat de geschillen
inzake V.O.Z.O.R. en Regie door een wet zullen opgelost
worden.

De economische verhoudingen van de verschillende
landen zijn echter gewijzigd door de oorlogsjaren en de-
ze beïnvloeden op hun beurt de economische ontwikkeling
van het zeevisserijbedrijf.

Het zijn evenwel dezelfde moeilijkheden gebleven die we nu opnieuw ontmoeten, moeilijkheden die zich door de economische conjunctuur veel scherper stellen dan vroeger het geval was.

Vooraleer de eigenlijke moeilijkheden van het bedrijf te beschouwen dienen we derhalve, om een klarer inzicht te hebben, de invloed van deze economische omwenteling op ons bedrijf na te gaan. Vervolgens zullen we de typische aspecten van het bedrijf onder de loupe nemen. Deze aspecten zijn het immers die oorzaak zijn dat bepaalde vraagstukken zo acuut gesteld werden, zoals ze in geen enkele andere nijverheid zich voordeden.

I. DE ECONOMISCHE CONJUNCTUUR IN HET ZEEVISSERIJBEDRIJF.

A. DE VLOOT.

De eerste naoorlogse jaren waren een boomperiode voor onze zeevisserij.

Vanaf 1946 kende onze vissersvloot haar hoogste potentiëel. Nieuwe vaartuigen werden gebouwd; de kustvisserij overleefde het oorlogsgebeuren, sterker dan ooit uitgerust; de vaartuigen, tijdens de oorlog door de geallieerden opgeëist, werden vrijgegeven door de Admiraliteit; schepen welke verloren gingen werden door nieuwe en sterkere eenheden vervangen.

Dra vangt echter de aftakeling van het verouderde gedeelte der kustvissersvloot aan, deze vaartuigen worden door grotere vervangen: een verschuiving naar hogere scheepsklassen doet zich voor.

De oorlogsschadevergoeding, de V.O.Z.O.R., vooral de besluitwet van 27.2.47, belemmerde de herbouw van de geteisterde vaartuigen welke het eigendom zijn van familiebedrijven. Een hoge achterstallige premie moet, ingevolge deze Besluitwet, aan de V.O.Z.O.R. betaald worden. De reders welke vergoedingen moesten ontvangen voor geteisterde vaartuigen, bekomen slechts de vooroorlogse waarde van hun vaartuig x 3, verminderd van de afschrijvingswaarde. In werkelijkheid bedragen de kosten voor nieuwbouw van een gelijkaardig vaartuig veel meer dan driemaal de vooroorlogse waarde. Bovendien worden de "uitzonderlijke premies" (B.W. 27.2.47) van deze vergoeding afgehouden.

Het waren enkel de reders welke hun vaartuig behouden hadden en de grote rederijen welke gemakkelijk beroep kunnen doen op kapitaal en spoedig konden herbouwen, die van deze boomperiode genoten.

B. DE UITVOER.

Europa had gebrek aan voedsel. De Belgische vloot, dank zij de vlugge aangroei en uitbreiding, kon

aan deze vraag voldoen. Frankrijk, Italië, Zwitserland, Engeland, en Duitsland werden door onze vloot rijkelijk voorzien van vis en haring. Frankrijk en Italië kochten zelfs bij ons die vissoorten die ze normaal van hun eigen productie betrekken. Onze hoogzeevloot breidde zich uit om aan deze "onnatuurlijke" vraag te voldoen. Men hield geen rekening met de toekomst die voor de soorten vis, door deze categorie vaartuigen aangevoerd, ontegensprekelijk een kleiner afzetgebied zou brengen.

De visproducerende landen hadden intussen hun vloot herbouwd en meldden zich eveneens op de buitenlandse markten. De gevolgen van deze mededinging, hoewel verwacht, waren rampzalig. Frankrijk met zijn herbouwde hoogzeevloot had geen industriële vis meer nodig. Duitsland volgde. Denemarken, Noorwegen, Nederland en IJsland boden op de wereldmarkt dezelfde vissoorten aan die zij uit dezelfde visgronden haalden als onze vissers...doch aan prijzen die veel lager waren.

Onze visafnemers, landen met zwakke munt, kochten bij voorkeur vis aan die landen welke de laagste prijs vroegen. Wij bleven op de internationale markt met enkele hoeveelheden kwaliteitsvis, beperkt door deviezen en contingenteringen.

C. DE INVOER.

Ons land had een rijke naoorlogse periode doorgemaakt, lonen en sociale lasten waren gestegen. Onze munt werd op hetzelfde peil behandeld als de dollar. De kostprijzen van allerlei producten stegen voortdurend. De gevolgen van de intense naoorlijkse bevissing van alle visgronden deed zich voelen: steeds noordelijker moest de vis gezocht worden. Dit betekende voor ons: steeds verder afgelegen van onze havens en stijging van de uitbatingskosten.

Deze toestand stootte niet alleen onze vroegere afnemers af, maar oefende een sterke aantrekkingskracht

uit op de visproducerende landen met zwakke munt en lage productiekosten.

Toen ons uitvoercontingent zijn hoogste peil bereikte (1946/7) werden handelsaccorden afgesloten met de Noorderlanden. Deze landen waren gretige afnemers van onze staalproductie doch konden enkel betalen met vis. Tijdens deze periode werd de last van de invoer bijna niet gevoeld. Doch met het verdwijnen van onze uitvoer, werden eveneens talrijke voedingsmiddelen "van de bon" geschraapt in ons land: eieren, chocolade, kaas, vlees, enz..

De uitvoer bleef weg, het binnenlands verbruik daalde en de invoer bleef aanhouden, terwijl de productie op volle toeren draaide.

D. DE INEENSTORTING.

De crisis van een overbezet productieapparaat zette in: vaartuigen bleven noodgedwongen in de haven liggen, faillissementen werden uitgesproken, vaartuigen werden verkocht aan de vreemde. Het schoonste gedeelte van onze vloot ging aldus verloren en de schulden der reders hoopten zich op.

In April 1948 kwam de reactie van rederszijde: het Verbond der Belgische Zeevisserij werd opgericht, waar alle reders, ééndrachtig verenigd, de strijd inzetten tegen de invoer en tegen de ondergang van het bedrijf.

De verdienste van het V.B.Z. was toen, de aandacht van de regering gevestigd te hebben op een bedrijf, dat vóór die tijd te Brussel onbekend was.

Na een lock-out van zes weken werd een oplossing gegeven aan het vraagstuk van de invoer, een tijdelijke oplossing, die toch de goede gevolgen had de invoercontingenten merkkelijk te verminderen.

Ondanks de belangstelling van de regering blijven de moeilijkheden steeds duren. Tijdelijke verbeteringen worden wel waargenomen, naast grote

inzinkingen. Het gebrek aan "planning" doet zich voelen en zolang hierin niet voorzien wordt, zullen de moeilijkheden blijven duren en een afsterven van dit bedrijf veroorzaken.

EVOLUTIE VAN AANVOER, UITVOER, INVOER EN VERBRUIK VAN VIS EN HARING IN ONS LAND.

I. BODEMVIS	1938	1947	1948	1949	1950
aanvoer: ijsland	: 4.725.975:	9.785.834:	8.095.645:	9.757.109:	9.822.005:
noordzee	: 24.416.078:	30.504.185:	29.994.051:	29.932.779:	27.812.330:
invoer:	: 6.592.900:	12.744.600:	8.896.000:	3.302.000:	2.786.960:

aanvoer + invoer	: 35.734.953:	53.043.619:	46.985.696:	42.991.888:	40.421.295:
uitvoer	: 3.566.700:	12.908.700:	5.118.000:	5.349.000:	3.028.504:

THEORETISCH VERBRUIK:	32.168.253:	40.125.919:	41.867.696:	37.642.888:	37.392.791:

II. HARING.

aanvoer: volle)	:	5.883.382:	15.239.044:	14.500.951:	9.227.221:	7.765.487:
ijle)	:		17.194.258:	7.880.475:	7.595.039:	2.661.846:
invoer: verse	: 6.560.300:	4.612.900:	3.086.000:	3.888.000:	5.782.047:	
gezouten	: 18.073.400:	9.001.400:	10.045.000:	8.851.000:	11.436.355:	
gerookte	: 2.646.100:	---	253.000:	428.000:	841.070:	

aanvoer + invoer	: 33.163.182:	46.047.602:	35.352.426:	30.402.260:	28.486.805:	
uitvoer: verse	: 1.631.900:	5.036.300:	1.259.000:	4.991.000:	1.065.820:	
gezouten	: 396.300:	2.763.900:	1.182.000:	541.000:	296.388:	

THEORETISCH VERBRUIK:	31.134.982:	38.247.402:	32.911.426:	24.870.260:	27.124.597:	

2. TYPISCHE ASPECTEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF.

A. PRIJSVORMING & AANVOER.

In tegenstelling met de andere nijverheden, verhandelt de reder niet zelf zijn vangst. Van het ogenblik dat de vangst gelost is, beschouwt hij zijn taak als beëindigd in de "viscyclus". Het zou hem trouwens uiterst moeilijk zijn zelf de afzet van zijn vangst te verzekeren. Wil men een regelmatigte afname, zowel in binnen- als buitenland, dan moet men zorgen de aanvoer regelmatig te verzorgen. Dit is niet mogelijk, want ofwel zijn de aangevoerde hoeveelheden en sortering van één vaartuig onvoldoende, ofwel zijn de perioden tussen twee verkoopdagen in te lang.

De nijveraar welke zelf zijn producten verkoopt aan de binnenlandse klienteel of aan het buitenland, heeft hierdoor een ruim marktoverzicht. Hij kent de behoeften en kan zijn eigen productie hierop regelen en zijn gebeurlijke tekorten dekken door invoer, want hij is in veel gevallen ook invoerder. Dit is niet het geval bij de reder.

Zodra de vangst gelost is, treedt de VISAFSLAGER op in naam van de reder en verkoopt de vangst bij OPENBARE A F S L A G aan de eerstbiedende.

Alle reders komen op één en dezelfde markt terecht en verkopen hun waar naast elkaar. Op dezelfde plaats ontmoeten alle kopers elkaar eveneens. De concurrentiestrijd wordt hierdoor des te scherper.

Men heeft echter een onmiddellijk overzicht van wat de markt biedt, men kan de prijzen gemakkelijker aanpassen aan de vraag. Maar voor de reder is het niet zo licht de behoeften van de markt te voldoen. Hij weet immers niet welke collega's met hem zullen verkopen, hij weet niet wat ze meehebben vooral ook op de markt staan. En wie zal twee of drie weken vooruit voorspellen welke vangst hij juist zal meebrengen, waar met zoveel factoren moet rekening gehouden worden op de vis-

De marktprijzen staan bijgevolg bloot aan talrijke invloeden en kunnen sterk schommelen. Is de aanvoer zeer groot, wat gemakkelijk gebeurt wanneer de vloot een groter capaciteit heeft dan de behoeften (verbruik - invoer + uitvoer), dan ontstaat een algemene depressie, niet enkel op de vissoort die in te grote hoeveelheid is aangebracht, doch eveneens over de andere soorten. Overproductie van IJslandronde vis zal de prijs van Noordzeeronde vis eveneens beïnvloeden.

Bij overproductie richt de prijs die door de kopers betaald wordt zich steeds naar de prijs welke zal betaald worden voor de overtollige hoeveelheden (wet der grenswaarde). Deze laatste prijs wordt bepaald door de vismeelfabrieken en, in uitzonderlijke gevallen, door uitvoer naar bepaalde landen.

Vis is bederfelijk, kan niet opgeslagen worden, deze waar moet van de hand tegen ELK aanbod. De reder moet zich tevreden stellen met de prijs die hij ontvangt op de vrije markt van vraag en aanbod.

-o-

B. DE UITBATINGSKOSTEN.

Onder dergelijke omstandigheden is het de reder onmogelijk te zorgen dat zijn uitbatingskosten minstens vergoed worden door de opbrengst van de reis.

Stijgende uitbatingskosten betekenen voor hem geen stijgende prijzen. De prijzen voor visserijbenodigdheden bereikten begin 1951 coëfficiënten van 4 tot 10, vergeleken bij 1938. De verhogingscoëfficiënten voor de visprijzen bereiken amper 3.

De tabel onderaan bladzijde 68 toon aan welke de verhouding is van de lonen tegenover de bruto-opbrengst. De schommelingen der visprijzen hebben bijgevolg eveneens een sociaal aspect.

Zijn de opbrengsten, en bijgevolg ook de lonen, in de ene categorie beter dan in de andere, dan ontstaat een verschuiving van de werkaanbiedingen ten na-

dele van de minst opbrengende klasse vaartuigen. In de kustvisserij is het thans moeilijk een bemanning aan te monsteren, de middenslag- en hoogzeeverij daarentegen, heeft een overaanbod van werkkrachten.

De reder van een kustvisserstvaartuig kan bezwaarlijk zijn eigen bezit in de steek laten om een beter loon te verdienen. Hij is verplicht zijn bedrijf tot het uiterste, in de moeilijkste omstandigheden, voort te zetten.

-0-

C. AFZET EN VERBRUIK.

Verhoging van de productie betekent geen verbetering van de besomming. Meer produceren om goedkoper te kunnen produceren is geen oplossing voor de visserij zolang verbruik en uitvoer niet toenemen en de invoer in evenredigheid daalt.

Daalt de aanvoer, dan stijgen de prijzen en omgekeerd: stijgt de aanvoer, dan dalen de prijzen. Het stijgingscoëfficiënt is echter niet evenredig tot het dalingscoëfficiënt. Het product van hoge prijzen met geringe aanvoer, kan even onvoldoende zijn om de uitbatingskosten te dekken als de besomming van een zeer grote aanvoer aan gedaalde prijzen.

Andere nijverheden kunnen wel kopers aanlokken door hun producten goedkoper aan te bieden. Dit kan de zeevisserij niet. Ondanks sterk schommelende prijzen houden de detailprijzen in het binnenland hetzelfde peil. Er zijn te veel tussenpersonen en de winstmarges van zekere handelaars zijn overdreven.

Men moet eveneens rekening houden met de psychologie van de koper die afgeschrikt wordt wanneer hem vis te koop geboden wordt aan lage prijzen. Hij weet niet dat door verhoogde aanvoer tijdens een bepaald seizoen sommige prijzen kunnen dalen en denkt dat de handelaar deze vis zo vlug mogelijk wil van de hand doen.

Wil de kleinhandel meer verkopen, dan moet ze lagere prijzen vragen, doch dan is de afzet en bijgevolg het werk gedurende de paar dagen dat er verkocht wordt groter en moet beroep gedaan worden op betaalde hulp. Het risico vermeerdert eveneens met de afzet. Tenslotte betekent dit voor de kleinhandelaar: groter kosten en gelijke winst.

TABEL.

KOSTPRIJS VAN DE VOORNAAMSTE VISSERIJBENODIGDHEDEN (begin van elk jaar)

	Mei 1951	1951	1950	1949	1948	1947	1938
KOLEN (briketten) aan boord gedaan per ton:	1030	1000	840	905	1030	1000	190
GASOIL de liter :	1.90	1.75	1.60	1.83	1.85	1.37	0.50
IJS per ton :	275	245	220	220	220	220	100
KORREGAREN (Manilla extra 250) per kg :	55.--	50.50	38.50	36.50	36.--	42.50	5.50
KORRETouw (staaldraad 6 x 19) per kg:	21.--	18.50	14.50	18.--	16.50	17.00	5.--
LOODZEILWIRE (18 m/m 6 x 24) per kg:	26.50	21.--	17.--	22.--	19.--	22.--	5.--
MIXTE TOUW (20 m/m.) per kg:	43.--	40.50	31.--	42.--	38.--	41.50	7.50
TOUWWERK MANILLA per kg:	44.--	42.--	30.--	38.--	38.--	38.--	5.50

N.B.: bovendien wordt op volgende producten: Korregaren, Korretouw, Loodzeilwire, Mixtetouw en manilla touwwerk, 9 % taks geheven.

D. SCHULDEN VAN DE REDERS.

Uit een onderzoek van het Verbond der Belgische Zeevisserij, begin 1950, bleek dat bij 20 leveranciers van allerhande visserijmaterialen, volgende schulden van reders geboekt stonden:

	<u>einde 1946:</u>	<u>einde 1949</u>	verhogings- coëffici- cient:
kust- en garnaal:	5.050.737.20	16.544.005.45	3.27
middenslag:	3.990.637.15	39.671.545.99	9.94
hoogzeeverij:	16.938.361.20	36.393.815.50	2.16
	<u>-----</u>	<u>-----</u>	
	25.979.745.55	92.609.366.94	3.72

Deze opsomming was beperkt. De schulden van de reders konden toen (1950) reeds geschat worden op 200 à 250.000.000 fr.

De toename sinds 1946 wijst op de crisis. Er moet bovendien rekening gehouden worden met de reders die hun schulden hebben ingekort met geld dat ze ontleend hebben aan openbare instellingen of dat ze verworven hebben door verkoop van hun eigendom. Voor deze laatste deed zich enkel een schuldverschuiving voor.

Verscheidene reders der kustvisserij hebben hun vaartuigen verkocht om met de opbrengst van de verkoop een gedeelte van hun schuld af te lossen. Deze vaartuigen zijn in ons land gebleven, zodat deze transacties niet kunnen vastgesteld worden door de statistieken.

De kleine reders ter kustvisserij vooral, kunnen de verzekeringspremies voor hun vaartuigen niet meer betalen en blijven varen "op hoop van zegen". Gebeurt een ongeval, dan is alles verloren: het bezit van één of zelfs meer vissersgezinnen, waarmee het dagelijks brood moet verdiend worden en waarvoor in de laatste tientallen jaren hard gewerkt werd.

Ze kunnen zelfs de meest noodzakelijke herstel-
lingswerken niet meer uitvoeren waardoor een nieuwe waardevermindering gebeurt. Dit is oorzaak van het betrekkelijk gering verhogingscoëfficiënt voor de schulden der kust- en garnaalreders.

De reders zijn bovendien verplicht hun bedrijf verder uit te baten en hun schip in zee te zenden. De betaling van de meeste kosten gebeurt pas nadat de reis geëindigd is, en wordt afgehouden van de opbrengst van de vangst. Grote bedragen worden over verschillende reizen afgekort. Wie zijn vaartuig stillegt, moet, benevens de hoge onderhoudskosten, de achterstallige schulden onmiddellijk betalen, want in dergelijk geval wordt hem alle ^{verder} krediet ontzegd. Kan hij dit niet, dan wordt overgegaan tot de verkoop van zijn vaartuig, welke gezien de omstandigheden, steeds ver beneden de werkelijke waarde van de hand wordt gedaan.

-o-

E. AANVOER- & VERBRUIKSEIZOENEN.

Het verbruikseizoen zet in, onmiddellijk na de zomermaanden, wanneer de warme dagen voorbij zijn, de kostscholen heropend en de bevolking van de grote centra, na het jaarlijks verlof, opnieuw voltallig is.

Het verbruik neemt toe en kent zijn eerste hoogtepunt gedurende de eerste Vastenweek, om hoog te blijven tijdens de Vasten met een schitterend eindpunt in de Goede Week. Na Pasen wordt minder vis verbruikt. De daling neemt toe door verschillende oorzaken: kostscholen sluiten, de bevolking verlaat de steden voor het jaarlijks verlof en de huisvrouwen stellen minder vertrouwen in vis naarmate de temperatuur stijgt.

De toeristische bedrijvigheid aan de kust bevordert de afname van zekere soorten: garnaal, tong. Ook de hotelbedrijven in het binnenland nemen deze producten tijdens het toeristisch seizoen op. Merkwaardig onder andere is het feit dat met het seizoen der tomaten de vraag naar garnaal stijgt (tomates aux crevettes) en dat de prijs der eieren anderzijds invloed heeft op het visverbruik, vooral gedurende de Vasten.

Hoewel tijdens de bezetting ons nationaal voedsel, wordt de haring (volle of ijle) door onze vaartuigen aan-

gevoerd, betrekkelijk weinig geconsumeerd.

In de visserij kennen we verschillende aanvoerseizoenen naargelang de visgronden en de vissoort.

De IJslandvisserij, welke vooral ronde vis aanvoert, kent zijn hoogtepunt in de maanden Maart, April en Mei. Tijdens de Zomermaanden, wanneer de visvangst op IJsland weinig lonend is, legt de hoogzeevloot zich toe op de vangst van volle haring. Een minder goed haringseizoen noopt deze vaartuigen dikwijls de activiteit op IJsland vroeger in te zetten dan gewoonlijk. Dit benadeelt de middenslagvisserij, welke van het haringseizoen gebruik maakt om de goede vanggronden van de Noordzee uit te baten en flinke prijzen te behalen. In de nazomer neemt de middenslagvisserij deel aan de haringvangst, de kleinste vaartuigen blijven dit bedrijf uitoefenen tot het ijle haringseizoen inbegrepen. De beste periode voor de aanvoer van Noordzeevis is echter de maanden Februari, Maart, waarna de aanvoer daalt.

Na Pasen, tijdens de kalme periode vóór het volle haringseizoen, maken de grote vaartuigen "schoon schip". In deze "opligperiode" worden de vaartuigen grondig nagezien, hersteld en klaargemaakt voor een nieuw werkjaar.

De kleine middenslagvloot welke vooral fijne vis aanvoert, oefent dit bedrijf het ganse jaar door uit. Op het einde van het jaar is de aanvoer van de "Witte Bank" zeer hoog en loopt samen met de vermeerderde vraag naar tongen rond Kerstmis en Nieuwjaar.

De kustvissersvloot met haar beperkte actieradius, stelt zich tevreden met wat in de onmiddellijke wateren te vinden is: sprot; van October tot Maart; ijle haring: van December tot Maart; garnaal: gans het jaar door, maar vooral tijdens de warme voorzomermaanden.

3. DE GROTE VRAAGSTUKKEN VAN DE VISSERIJ.

A. HET KUSTVISSERIJBEDRIJF.

De kustvisserij kent thans de grootste moeilijkheden. Deze categorie, waarvan het vanggebied beperkt is tot de onmiddellijke kustwateren is het eerste slachtoffer van de gevolgen der overbevissing.

De aanvoer van de voornaamste producten door deze klasse aangevoerd vermindert jaarlijks. Normaal moeten de prijzen dan stijgen, doch deze stijging is niet voldoende om de verminderde opbrengst te compenseren. De prijzen zouden in vele gevallen zeer hoog moeten liggen om aan de kustvisserij een evenredige opbrengst te verzekeren zoals in de jaren van normale aanvoer. Dergelijke hoge prijzen kan de verbruiker niet geven.

	ijle haring	sprot:	garnaal
I938:	4 à 5.000.000 kg	I.I60.000 kg	2.349.915 kg
I947:	I7.I94.258	606.326	2.317.339
I948:	7.880.475	2.317.339	I.65I.32I
I949:	7.595.039	2.II8.573	I.796.I33
I950:	I.96I.846	2.282.589	I.548.269

De daling van de ~~GARNAAL~~AANVOER is te wijten aan verschillende oorzaken: het vernietigen van garnaal- en garnaalbroed door het intens "korren" op ijle haring, vooral tijdens de bezetting. Een tweede oorzaak is de visserij op puf en garnaalnest in Nederland. De broed- en ontwikkelingsplaatsen van garnaal en andere platte vissoorten liggen aan de Nederlandse kust. Dagelijks worden duizenden kg kleine visjes en garnaallarven door Nederlandse vissers aangevoerd. Hierin worden zij aangemoedigd door de Nederlandse regering welke de vismeelfabrieken subsidieert die deze puf en garnalennest tot veevoeder verwerken.

De IJLE HARINGVISSERIJ werd vooral tijdens en na de oorlog uitgeoefend door de kustvissersvaartuigen.

Uitvoermogelijkheden en de hoop door een flink haringseizoen de verliezen van het boekjaar te compenseren, stimuleerden deze visserij. De ijle haringscholen, na eerst als "volle haring" de Noordzee te hebben doorkruist, komen in de Wintermaanden op onze kust terecht, waar zij dan een prooi worden van de kleine vaartuigen waarvan de actieradius beperkt is. De intense zomervisserij op volle haring, waar alle landen aan deelnemen en die drukker dan ooit uitgeoefend wordt, dunt de haringscholen uit, zodat er jaarlijks minder haringen overblijven om zich in de netten der kustvisseren te laten verschalken.

Waar bovendien tot voor enkele jaren deze visserij enkel bedreven werd door Belgische en Noord-Franse vissers, stellen we vast dat de Duitse hoogzeevloot, tijdens de jongste wintermaanden, actief aan deze visserij heeft deelgenomen in het Engels Kanaal. Hierdoor is de Duitse belangstelling voor Belgisch gevangen ijle haring afgenomen. Deze vermindering van onze uitvoerkansen voor dit product is zeer spijtig. Duitsland was vóór de oorlog de grootste afnemer van dit product in ons land. Uitvoer van ijle haring is bovendien noodzakelijk om een goed renderende prijs voor de kustvisserij te behouden.

De SPROTAANVOER daarentegen is een zeer wisselvallige bezigheid van de kustvisserij. Voor de oorlog konden jaarlijks 5 tot 8.000.000 kg sprout aangevoerd worden, hoeveelheden welke vooral door de conservenfabrieken en rokerijen verwerkt werden en waarvan een gedeelte eveneens voor uitvoer bestemd was. De vermindering van de aanvoer, en tevens de sterke schommelingen van de opbrengst zijn niet enkel aan klimatologische factoren te wijten.

Voor de oorlog werd deze visserij hoofdzakelijk met het "stroopnet", een passief vistuig, uitgeoefend. Thans wordt de sprout gejaagd met de trawl met het gevolg dat de dichte sprotscholen uiteengedreven worden

en de vangstmogelijkheden, na een eerste "korren" in de sprotschool, sterk verminderen.

De sociale wetgeving oefent ook sterke invloeden uit op de totale aanvoer. De sprotscholen moeten opgezocht worden en het gebeurt niet zelden dat de vaartuigen verscheidene vruchteloze reizen doen, vooraleer rijke sprotbanken te ontdekken. Het zoeken der sprotscholen wordt in grote mate belemmerd door de toepassing der maatschappelijke zekerheid, zoals we verder zullen zien, waardoor de aanvoeren eveneens dalen.

Deze vermindering van de aanvoer van sprot en ijle haring is oorzaak van de daling van de werkgelegenheid, niet enkel in de uitvoerhandel welke vroeger in deze producten gespecialiseerd was, maar eveneens in de talrijke conservenfabrieken en rokerijen verspreid over de provincie en het land.

De hoge uitbatingskosten in de kustvisserij dienen nog vermeld. De verouderde vaartuigen vergen veel onderhoud, oude motoren hebben een groot verbruik. Talrijke wrakken liggen nog in het kustgebied, ze worden niet opgeruimd omdat ze buiten de grote scheepsvaart-routes liggen, maar zijn oorzaak van schade en zelfs verlies van kostbare netten en vistuigen.

Van ouds af werd in het loon der "deelvisserij" begrepen het goede onderhoud van vaartuig en vistuig. Het werklozensteunfonds heeft het helpen aan boord voor onderhoud en herstelling verboden aan de bemanning. De reders van kustvisserstvaartuigen, gezien de lage opbrengsten, kunnen zich de weelde niet veroorloven betaalde arbeidskrachten voor deze werken aan te werven. De noodzakelijke herstellingen worden niet meer uitgevoerd. Vervanging van motor en kleine stukken gebeurt niet meer. De waarde van het familiebezit daalt. Talrijke kustvaartuigen, afschoon nog vermeld in de officiële statistieken blijven in de haven liggen. Verzekeringspremies kunnen niet meer betaald worden: schade en verlies van vaartuigen worden niet meer hersteld:

het kustvisserijbedrijf is in deze omstandigheden tot verdwijnen gedoemd.

Nochtans is het de basis van het zeevisserijbedrijf geweest in het verleden en vormt het de reserve voor de duistere toekomst. Het is bovendien de opleidingsschool voor bekwame vissers.

Deze toestanden zijn tevens oorzaak van verminderde werkgelegenheid voor vele vissers en van een vlucht van het kustvisserijbedrijf naar de grotere categoriën of naar werkgelegenheid aan land.

-o-

B. MIDDENSLAG- EN HOOGZEEVISSERIJ.

De kleine middenslagvaartuigen, vooral diegenen welke zich eveneens toeleggen op de ijle haringvisserij en welke tijdens de andere maanden de vangst op tongen in het Kanaal en op de Witte Bank bedrijven, kennen eveneens moeilijke tijden.

Hun actieradius is beperkt en ook bij hen zijn de gevolgen van de overbevissing, het grootst. Daarbij dient gevoegd dat, hoewel voor de fijne vissoorten door deze klasse aangevoerd, talrijke uitvoermogelijkheden bestaan: Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en Engeland, deze uitvoermogelijkheden in feite weinig benut kunnen worden daar de concurrentie van de Noorderlanden op deze buitenlandse markten de prijzen sterk doet dalen. Uitvoer kan enkel geschieden aan betrekkelijk lage prijzen, die tenslotte op de besommingen van deze categorie vaartuigen drukken.

De minste storing bij de uitvoer, welke hoofdzakelijk naar Frankrijk en Engeland gebeurt, is oorzaak van prijsinzinkingen.

De overbevissing verplicht de grotere vaartuigen steeds verder afgelegen visgronden op te zoeken. Talrijke grote middenslagvaartuigen, bedrijven thans de visserij op IJsland, terrein welke ze voor enkele jaren nooit bezochten. Deze verdere reizen verplichten hen

groter kosten te maken. De opbrengst blijft nochtans op hetzelfde peil als vroeger terwijl door de langere duur der reis het gevaar tot kwaliteitsvermindering van de vangst groter wordt. De IJslandse vissoorten door deze categorie aangebracht zijn over het algemeen zeer flink verzorgd en kunnen vergeleken worden met de beste sorteringen Noordzeevis en met de ingevoerde vis.

Reders welke tot de vervanging van hun vaartuig moeten overgaan, bouwen vaartuigen van een grotere klasse dan het vorige. Dit brengt het gevaar mee dat de grootste klasse een overbezetting zal kennen die wellicht nadelige gevolgen op onze markt zal uitoefenen.

Grotere vaartuigen en langere reizen moeten grotere hoeveelheden vis aanvoeren om een voldoende opbrengst te hebben. Hoewel de kwaliteit van de ijslandse vissoorten zeer goed is, worden deze producten minder gevraagd op de markt en veroorzaken prijsinzinkingen met terugslagen op de prijzen betaald voor de noordzee-vissoorten welke van de beste kwaliteit zijn.

De aanvoer van IJslandse vis brengt licht het gevaar van overproductie bij. De reizen duren tot drie weken, de marktbehoeften en de aanvoerverwachtingen zijn minder gekend naarmate de verkoopdatum verwijderd is, een regeling is bijgevolg zeer moeilijk.

Deze uitbreiding van de vloot zou nochtans gunstige gevolgen kunnen hebben op de werkgelegenheid in de scheepsbouw en andere aanverwante nijverheden, moest de regering de aanbouw in eigen land bevorderen en aanmoedigen. De schepen aangebouwd door Belgische werven kunnen de vergelijking best doorstaan op de beste buitenlandse scheepswerven. De hoge lonen in ons land en bijgevolg de hoge prijzen voor nieuwbouw doen onze reders hun toevlucht nemen tot Engelse en Nederlandse werven, niet alleen voor nieuwbouw, maar eveneens voor herstelling.

Deze vaartuigen zijn de grootste verbruikers van bijproducten: mazout, ^{kolen}/netten, touwwerk, enz. Op hen drukken de herhaalde prijsstijgingen voor deze producten het zwaarst.

De maatregelen genomen tegen de overbevissing, het vergroten der netmazen zal de kleine middenslagvisserij, hoewel in de toekomst verbetering mag verwacht worden, tijdelijke moeilijkheden bezorgen. De overgangsperiode, tussen het in voege brengen der nieuwe netmazen en de aangroei van de visstapel (hoofdzakelijk tongen) zal gekenmerkt zijn door een vermindering van de vangsten, waarbij de prijzenstijging voor deze soorten niet in staat zal zijn de besomming op hetzelfde peil te houden. Deze toestand verdient onze aandacht omdat deze klasse thans lastige tijden doormaakt en het een vraagstuk blijft welke van deze familiebedrijven deze overgangsperiode zullen kunnen doorstaan.

Het VOLLE HARINGSEIZOEN is voor de grootste klassen vaartuigen van groot belang. De grootste vaartuigen leggen tijdens dit seizoen (Juli tot November) de visserij op IJsland stil om zich te wijden aan dit bedrijf. De kleinere vaartuigen blijven gedurende deze periode de visvangst voort uitoefenen en kennen, ondanks het verminderde binnenlandse verbruik en de verbeterde Noordzeevangsten, tamelijk goede prijzen.

Wanneer om verschillende redenen: gebrek aan voldoende vangsten, overtollige invoer, overproductie, uitblijven van uitvoermogelijkheden, enz., het haringseizoen een minder goede uitslag geeft, verplaatsen deze vaartuigen hun activiteit terug op IJsland. Het gevaar van overproductie is dan des te . . . groter en de kansen op degelijke prijzen verminderen in verhouding tot de uitslag van het haringseizoen.

Deze reders zijn verplicht door de overbevissing en de verplichting grote vangsten aan te brengen om hun uitbatingskosten te vergoeden, zich in verboden waten te wagen; Morray Firth (het Engels visreservaat)

en de Noorse en IJslandse kust. Dit stelt hen bloot aan zware sancties bij vaststelling der overtreding.

-0-

C. DE INVOER VAN VIS.

Dit vraagstuk werd op bladzijde 78 reeds besproken in het kader der conjunctuur. De lock-out der reders in April 1948 vestigde de aandacht der regering opnieuw op dit vraagstuk. Als gevolg hiervan werden voorlopige maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen van de onbeteugelde invoer te verminderen.

De zendingen vreemde vis in consignatie naar onze binnenlandse vismijnen werden voortaan verboden: alle vis, afkomstig uit vreemde landen, moet aan vaste prijzen worden ingevoerd. Om de middenslagvisserij te beschermen werd de invoer van vis beneden 40 cm opnieuw niet meer toegelaten. Teneinde de controle op de invoer te vergemakkelijken werd nog één grenspost opengelaten voor de invoer van vis. Tevens werden maatregelen getroffen om de garnaalinvoer te regelen. De regering gaf bovendien de verzekering dat strenge sancties zouden getroffen worden tegenover diegenen welke voorgaande schikkingen zouden overtreden.

Einde 1948 werd, in overleg tussen de reders en de invoerders, overgegaan tot het oprichten van een invoercomiteit. Dit comiteit, samengesteld uit reders en invoerders, stelde maandelijks naargelang de voorszene aanvoer en de marktbehoeften, aan de overheid een kwantum voor invoer van vis voor. In April 1950 richtte Minister Segers dit invoercomité opnieuw in. De vertegenwoordigers van de administratie zetelden voortaan in dit comité, welke de maandelijkse invoercontingenten van vis vaststelde.

De gunstige gevolgen van deze maatregelen bleven niet uit: het invoercijfer van vis daalde jaarlijks:

1947: 12.745 T.
 1948: 8.896 T.
 1949: 3.302 T.
 1950: 2.787 T.

De totale invoer van de jaren 1949 en 1950 was merkkelijk lager dan de totale invoer in 1938 (6.593 T.). Rekening dient echter gehouden met de WERKELIJKE BEHOEF-TEN van het land, de aangroei van onze aanvoer en het wegvallen van onze uitvoermogelijkheden. Aan de hand van de tabel op bladzijde 80 kunnen we vaststellen dat deze vermindering van de ~~a~~anvoer normaal is.

De gemiddelde prijs van de vis werd niet beïnvloed door deze daling. Inderdaad, voor de vermelde jaren be-droegen aanvoer, totaal verkoopprijs en gemiddelde prijs van de aanvoer bodemvis in onze vismijnen als volgt:

	aanvoer:	opbrengst:	gemiddelde prijs:
1938	28.448.912 kg	101.691.805 fr	3.57 fr/kg
1948	36.605.000	340.293.000	9.29
1949	39.689.888	373.872.934	9.42
1950	37.634.335	335.049.893	8.90

De gevolgen van de invoer moeten vooral nagegaan worden op de prijzen aan de bron van dezelfde soorten vis als deze welke ingevoerd worden. Daarbij dient reke-ning gehouden met de zendingen vis van het buitenland die hoofdzakelijk bestaan uit uitgezochte vis (de aan-voer grote sortering bedraagt gemiddeld 30 à 45 % van de totale aanvoer van een bepaalde soort vis). De in-gevoerde vis is ongekoopt (bij het koppen van kabeljauw ondergaat men een gewichtsverlies van 35 %, dit verlies bedraagt voor schelvis: 25 %). De ingevoerde vis is te-vens in kisten verpakt, geijsd en wordt franco thuis-besteld.

Om onze vis onder dezelfde voorwaarden te kunnen vergelijken met de ingevoerde vis moeten we boven de aankoopprijs aan de kust volgende kosten bijrekenen:

- 3.30 fr per kg VASTE KOSTEN voor lonen, sociale wetten, ijs, kisten en transport:

- 40 tot 50 % op de aankoopprijs PERCENTSGEWIJZE KOSTEN, waarin begrepen zijn: verlies van ontkoppen, forfaitaire aankooptaks aan de bron (6.75 %) en winst van de groothandel.

Daar de ingevoerde vis vooral bestaat uit Kabeljauw geven we hieronder de schommelingen weer van de maandelijkse prijsgemiddelden voor IJsland- en Noordzeekabeljauw van de grote sortering:

	NOORDZEEKABELJAUW	IJSLANDKABELJAUW
I938:	van 3.383 tot 6.25	van 2.13 tot 5.05
I948:	van 6.40 tot 18.70	van 2.26 tot 19.43
I949:	van 8.22 tot 18.95	van 5.95 tot 19.15
I950:	van 8.52 tot 21.--	van 4.40 tot 15.94

Deze sterke schommelingen in de naoorlogse jaren, maakten van het redersbedrijf een onzeker kansspel. De prijzen van de ingevoerde vis waren hieraan niet vreemd. Het verschil tussen de prijzen aan de bron in ons land en in Nederland en Denemarken (onze voornaamste leveranciers) toont aan in welke mate de ingevoerde vis onze prijzen kan beïnvloeden.

Tegenover de cijfers van het Centraal Bureau voor Statistiek (Nederland) stellen we de Belgische statistische gegevens:

gemiddelde prijs voor ronde vis:

	Nederland (I)	België
I948:	5.--	7.69
I949:	5.92	7.53
I950:	5.39	6.98

Uit de Deense statistiek (Fiskerie Beretning I949) leren we de gemiddelde prijzen kennen voor Denemarken en vergelijken ze eveneens met de Belgische: (I949)

	Denemarken (I)	België
ijslandkabeljauw:	3.77	7.03
noordzeekabeljauw:	4.64	9.92
alle soorten dooreen:	3.33	8.68

(I) de statistiek werd berekend in Nederlandse guldens en Deense kronen, wij hebben deze omgezet, volgens de toen geldende officiële koers, in Belgische franken.

De talrijke pogingen welke door de invoerfirma's aangewend werden om Deense en Nederlandse vis op frauduleuze wijze in ons land in te brengen, bewijzen voldoende welke winsten er te verwezenlijken zijn bij aankoop van vis in Denemarken en Nederland.

De ingevoerde vis wordt reeds de Vrijdag door onze invoerders besteld en is de Maandagmorgen ten laatste reeds in ons land. Hoe kan het anders dan dat de prijzen voor deze vis betaald, de marktprijs voor onze nationale aanvoer moeten beïnvloeden; de ingevoerde vis is reeds verkocht en geleverd vooraleer de aanvoer van onze eigen schepen gelost is.

80 % van de invoervergunningen zijn bovendien in handen van enkele invoerende firma's. Deze hebben er alle belang bij hun contingent uit te putten, onafgezien van de aanvoer aan de kust.

De vijf grootste invoerfirma's voerden aldus:

in 1948 (vanaf Juli): 38.25 %

in 1949 : 48.47 %

en in 1950 : 45.43 % van de

totale invoer voor eigen rekening in. (Officiële gegevens van het Ministerie van Economische Zaken ingevolge parlementaire vraag van de Heer J. Piers).

De invoer van vis is op sommige ogenblikken, wanneer de eigen aanvoer niet voldoende is, niet enkel gewenst, maar zelfs noodzakelijk om het verbruik op peil te houden en de verkoopprijzen niet nutteloos op te drijven.

We voeren echter hoofdzakelijk vis in uit die landen welke dezelfde visgronden bevissen als onze vaartuigen. Is onze aanvoer onvoldoende, dan is de vangst in die landen eveneens gering en invoer van vis bijna onmogelijk. Maken onze vaartuigen goede vangsten, dan mag men een stijging van de invoer verwachten, die samen met de overproductie aan de kust, de prijzen nog meer drukt.

De invoer van verse haring, aan dezelfde verschijnselen onderhevig, kan aldus een volledig haringseizoen doen mislukken.

De invoer van gezouten haring, welke sinds de laatste jaren opnieuw toegenomen is, heeft de genadeslag gegeven aan onze eigen haringzouterijen.

Ook de invoer van gerookte haring steeg ten nadele van onze eigen rokerijen. De kostprijzen van haring en de bewerkingskosten zijn veel lager in Nederland dan in ons land. Verscheidene rokerijen verkozen aankopen te doen in Nederland van gerookte waar, verpakt met hun eigen Belgische firmamerken, teneinde aan de groter wordende concurrentie van Nederlandse producten op onze eigen markt het hoofd te kunnen bieden. Deze vermindering van de activiteit van onze rokerijen had natuurlijk haar terugslag, vooral in west-Vlaanderen op het werklozencijfer.

-0-

D. DE UITVOERMOGELIJKHEDEN.

In 1947 werd ongeveer 13.000 T. vis uitgevoerd, in 1950: 3.028 T. of nog minder dan in 1938: (3.567 T). Hoewel het aanvoercijfers en de jaarlijkse invoer gedaald zijn, vraagt het uitvoervraagstuk toch nog altijd onze aandacht. De uitvoer is niet alleen een regelaar van de markt (stabiliseren van de prijs, opslorpen van overtollige hoeveelheden), ze betekent tevens een kans om de uitbreiding van de zeevisserij mogelijk te maken.

De uitvoer van haring bleef in verhouding tot de aanvoer van dit product. (zie tabel bladzijde 80). De geringe aanvoer in 1950 was amper voldoende om onze eigen haringverwerkende nijverheid te bevoorraden.

In 1949 heeft de uitvoer van volle haring naar Tsjecho-Slowakije het haringseizoen gered. Niet alleen werd de aanvoermarkt op bepaalde ogenblikken merkkelijk ontlast, maar de prijzen voor deze haring betaald konden de reders een redelijke uitbating verzekeren.

In 1950 kon geen nieuw accoord afgesloten worden met dit land omdat andere landen, Nederland, Denemarken, Duitsland, haring te koop boden aan lagere prijzen dan die door onze uitvoerders gevraagd. De kwaliteit van onze zendingen in 1949 was buitengewoon goed en is er oorzaak van dat thans, in 1951, ondanks lagere aanbiedingen van concurrerende landen, een nieuw contract verwezenlijkt werd met dit land.

Voor sprot, waarvan de aanvoer zeer onregelmatig is, zijn uitvoermogelijkheden, als veiligheidsklep bij grote aanvoer, noodzakelijk. De enige ernstige klant is Nederland welke nochtans, als Benelux-partner en hoewel de vraag in eigen land groot is, niet de minste aandacht wil schenken aan onze sprot.

Ook de uitvoer van ijle haring is op sommige ogenblikken noodzakelijk om marktoverrompeling te vermijden. Tot dusver konden met Duitsland contracten afgesloten worden. De vermindering van de aanvoer heeft nochtans belet deze contracten uit te putten. Duitsland poogt thans met eigen vloot ijle haring te vissen buiten onze kustwateren wat voor de toekomst wellicht het verlies van onze belangrijkste afnemer zou kunnen betekenen.

De uitvoer van vis wordt vooral belemmerd door onze hoge prijzen, onze kostbare deviezen en de lage aanbiedingen van andere visproducerende landen. De handelsaccorden met Duitsland, Italië en Oostenrijk, welke nochtans grote contingenten voorzien, worden amper aangeroerd.

Zwitserland en Duitsland, welke onze fijne vissoorten naar waarde weten te schatten, schrikken af van onze prijzen en bestellen liever bij de landen welke goedkoper prijsaanbiedingen doen.

Met Engeland en Frankrijk is de toestand iets beter. Het toegestane contingent voor Frankrijk is echter gering in verhouding tot de grote vraag naar goed verzorgde Belgische fijne vis. Gepoogd werd dit contingent te verhogen door een compensatieregeling te treffen

met dit land waarbij de invoer van Franse vis in ons land kan betaald worden met Belgische vis.

De visuitvoer naar Frankrijk wordt ernstig belemmerd door de taks van 35 % op de factuurwaarde waarmee dit land alle ingevoerde vis belast. De landen welke goedkoper produceren kunnen deze last gemakkelijker dragen dan onze uitvoerders. Het verkoopstelsel in onze kustvismijnen wentelt tenslotte deze last af op de rug van onze reders.

De uitvoer naar Engeland is vrijwel onbeperkt. Deze gebeurt op twee manieren: door rechtstreekse landingen van onze vaartuigen in Engelse havens (direct landings) en door commerciële zendingen (boxed fish).

De rechtstreekse landingen kunnen in bepaalde gevallen onze markt merkkelijk ontlasten. Ze geschieden enkel wanneer de prijzen in Engeland hoger liggen dan in ons land. Dit laatste is niet altijd het geval, gezien ook Engeland met een visserijcrisis geplaagd zit.

De commerciële zendingen geschieden eveneens enkel wanneer de zendingen uit andere landen ontbreken of wanneer de prijzen, in verhouding tot onze prijzen, hoog zijn. Deze toestanden beperken bijgevolg eveneens onze uitvoer. De Belgische vis, afkomstig van rechtstreekse landingen of van commerciële zendingen, wordt in Engeland zeer gegeerd vooral om haar uitnemende kwaliteit.

De wet van vraag en aanbod die ook in Engeland de prijzen regeert, belemmert, onder de invloed van de vreemde concurrentie, onze uitvoer naar dit land en drukt de prijzen betaald voor de vis rechtstreeks geland door onze vaartuigen.

-0-

E. DE UITBATINGSKOSTEN.

De stijging van de aankoopprijs van de voornaamste visserijbenodigdheden wordt in de tabel op bladzijde

85, aangetoond. De coëfficiënten van deze prijzenstijging tegenover 1938, schommelen van 2.75 (ijs) tot 10 (korregaren).

De overbevissing welke de vaartuigen verplicht grotere reizen te doen, legt hen eveneens in verhouding zwaardere kosten op. De wrakken in de kustwateren veroorzaken grote beschadigingen en verlies van vistuig voor de kustvisserij. De stijgende sociale lasten sinds de bevrijding leggen eveneens aan de reders bijkomende lasten op.

Waar, in andere nijverheden, deze kosten kunnen teruggewonnen worden door een verhoogde verkoopprijs, is dit niet het geval in de zeevisserij, tengevolge van het verkoopstelsel.

Na de sociale lasten (lonen 36.5 %, Maatschappelijke Zekerheid en verzekering tegen arbeidsongevallen 6 %), zijn de posten brandstof en smeerolie (11,10 %) en netten, touwwerk en kabels en vistuig (11 %) zeker het zwaartst.

De prijs voor motorbrandstof aan de kust is 30 à 40 % hoger dan de prijzen gevraagd in Nederland en in Antwerpen aan de Koopvaardij schepen. De kosten voor transport van Antwerpen naar Oostende en de kust en voor het stockeren van mazout mogen wel in de prijs aan de kust begrepen zijn, doch 40 % is hiervoor veel te hoog.

De verschillende mazoutleveranciers hebben in onderling accord besloten geen mazout aan de kust te verkopen of te laten verkopen beneden de prijs door hen vastgesteld in onderling overleg. Onze reders ter zeevisserij kunnen zich slechts langs de Belgische kust in mazout bevoorraden. Antwerpen is te ver afgelegen en de onderhandelingen om contracten af te sluiten met Nederland werden vorig jaar op onbegrijpelijke wijze afgebroken.

Aldus moet de zeevisserij zich willens, nillens schikken naar deze bijzonder kustprijzen en tussenkomen in de moeilijkheden der mazoutfirma's om de wereldprijs

voor mazout, te Antwerpen aan de koopvaardij geleverd, te kunnen houden.

Voor garen, touwwerk en kabels zijn de prijzen eveneens vastgesteld door de fabrikanten onderling. Wie dergelijke producten aan de zeevisserij wil verkopen is gehouden de prijzen opgelegd door de "Fidubel" te eerbiedigen. Bovendien wordt op deze producten, welke fiscaal als "textiel" worden aanzien, een taks geheven van 9 %, deze laatste volledig ten laste van de reders.

De herstellingskosten van het vaartuig en de onderhoudskosten aan de motor bedragen 9.10 % gemiddeld van de totale opbrengst. De hoge lonen in deze aanverwante nijverheidstak zijn oorzaak van deze zware last.

Over de sociale lasten, welke een afzonderlijk vraagstuk vormen, zullen wij het in de volgende indeling hebben. Terloops zij opgemerkt dat zij, voor alle categoriën vaartuigen ondereen, 5 % van de bruto-opbrengst opslorpen.

Door samenwerking in coöperatieve vorm, werd, met goede uitslag, gepoogd de kosten van visafslag op een minimum te brengen. De berekening van bladzijde 60, waarop wij ons steunen voor de vergelijking der uitbatingskosten, werd gemaakt voor het jaar 1948. Sinds 1 October 1950 is de coöperatieve visafslag: Onderlinge Visafslag (O.V.A.) in werking, welke veel bijdraagt tot het dalen van deze uitbatingspost.

Andere kosten welke de reders moeten maken: huren van bennen, huren van losmachines, losten en sorteren van de vis, schilderen en kuisen van de schepen, enz., zijn wel van minder belang. Hun vermindering nochtans kan helpen tot het renderend maken van de uitbating van het redersbedrijf.

F. DE SOCIALE WETGEVING.

De sociale lasten kunnen in twee posten verdeeld worden:

- kosten veroorzaakt door de wetgeving op de Maatschappelijke Zekerheid;
- kosten veroorzaakt door de wetgeving op de verzekering tegen arbeidsongevallen.

a. Verzekering tegen arbeidsongevallen.

Bij Koninklijk Besluit van 20 Mei 1930 werd de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij opgericht welke voor de reders de wetgeving op de verzekering tegen arbeidsongevallen regelt. Alle reders ter zeevisserij zijn verplicht hun bijdrage te storten voor deze kas (1 % op de bruto-besomming).

Wanneer we deze bijdrage vergelijken tegenover de uitbetaalde lonen, bekomen we een % dat loopt van 2.24 voor de kustvisserij, tot 3.80 voor de diepzeevisserij. Vergelijken we echter de bijdrage met de door de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij uitbetaalde lonen in geval van arbeidsongeval, dan komen we tot een percent dat veel hoger ligt en wanneer de nieuwe wetgeving zal in voege komen zou deze zelfs 8.25 % van de gemiddelde lonen bedragen.

Dergelijke verzekeringspremie kan geen enkele nijverheid dragen. De verzekeringspremies voor gevaarlijke beroepen, bij de gewone verzekeringsmaatschappijen bedragen hoogstens:

schoorsteenvegers:	van 4.25 tot 4.75 % op de lonen (I)
schalieldekken:	van 4.50 tot 6.-- % (I)
binnenscheepvaart:	van 3.60 tot 4.50 % (I)
scheepstrekkers:	van 3.60 tot 4.-- % (I)
boomvellers:	van 7.00 tot 9.00 % (I) (2)
afbraakbedrijf:	van 4.50 tot 6.-- % (I) (2)
loodgieter op daken:	van 4.-- tot 4.75 % (I) (2)

(I) op de werkelijke betaalde lonen tot het wettelijk maximum.

(2) in 1949 werd een terugbetaling v. 21.30% en in 1950 van 29.60 % bekomen op de betaalde premie.

Hoewel de regering deze kas steunt door haar tussenkomst in geval van tekort, is het betrekkelijk klein aantal aangeslotenen (382 rederijen met een personeel van 1.840 vissers) te gering om lage premien toe te laten.

Een andere moeilijkheid is het schadeloosstellen van de werknemers in geval van arbeidsongevallen door het uitbetalen van een gemiddeld loon.

Deze gemiddelde lonen, per categorie vaartuigen berekend, bedroegen in 1950: (voordelen in natura inbegrepen)

voor de garnaalvisserij:	19679 fr (schipper en motorist)
	18224 fr (matroos)
voor de kustvisserij:	44694 fr (schipper)
	40655 fr (motorist)
	38164 fr (matroos)
	27584 fr (lichtmatroos)
	17014 fr (scheepsjongen).

Voor de andere klassen waren deze lonen veel hoger.

middenslagtreilers :	van 33.452 fr (scheepsjongen) tot
	120.835 fr (schipper)

middenslagdiepzeetreilers:	42.199 fr (scheepsjongen) tot
	246.741 fr (schipper)

grote diepzeetreilers:	70.247 fr (scheepsjongen)
	140.000 fr (gemiddeld scheepsvolk)
	279.199 fr (stuurman en 1 ^o motorist)
	507.939 fr (schipper).

De kleinste categorie vaartuigen zou aldus benadeeld zijn bij arbeidsongeval. De wetgeving op de arbeidsongevallen zou tevens een verdere aansporing zijn tot vlucht van deze klasse vaartuigen.

b. De Maatschappelijke Zekerheid.

Deze bedraagt gemiddeld 5 % op de bruto-besomming en 14 % op de uitbetaalde lonen, voor alle klassen van vaartuigen dooreen.

De lasten voor maatschappelijke zekerheid welke de reders dragen zijn ingedeeld als volgt:

- per vaartdag met maximum 25 vaartdagen per maand:
 - I4.50 % op een forfaitair loon van 200 fr per visser
 - I4.50 % op een forfaitair loon van 75 fr per scheepsjongen.
- voor betaald verlof: per vaartdag zonder maximum:
 - 5.--% op een forfaitair loon van 200 fr per visser
 - 5.--% op een forfaitair loon van 75 fr per scheepsjongen.
- betaalde feestdagen: 10 per jaar aan: 200 fr per feestdag en per vissers en 75 fr per feestdag en per scheepsjongen.
- compensatievergoeding van 4 fr per vaartdag.

De moeilijkheden door de Maatschappelijke Zekerheid aan de reders veroorzaakt zijn tweërlei:

- I. deze lasten kunnen niet begrepen worden in de verkoopprijs,
2. ze zijn niet aangepast aan de visserij en hinderen vooral de normale uitoefening van de kustvisserij.

Het verkoopstelsel in de vismijnen laat niet toe aan de reders om de sociale lasten in hun verkoopprijs op te nemen. Ze zijn bijgevolg verplicht deze lasten afzonderlijk te dragen, wat niet het geval is in de andere nijverheden. Aldus betalen de reders, in de facturen van hun leveranciers, de sociale lasten van deze laatste.

Anderzijds laat het verkoopstelsel toe aan de kopers rekening te houden met hun eigen sociale lasten vooraleer de prijs te bepalen die ze aan de reders zullen geven.

De reders dragen bijgevolg een driedubbele sociale last: die van hun eigen uitbating, die van hun leveranciers en die van hun klienteel.

Het stelsel van de Maatschappelijke Zekerheid is bovendien niet aangepast aan de behoeften van de zeevisserij. Vooral de kustvisserij ondervindt hierdoor de meeste moeilijkheden.

De verplichting, onafgezien van de ware verdienste, een bijdrage te betalen berekend op een FORFAITAIR LOON, drukt én op de reders én op de bemanning van kustvisserstvaartuigen.

Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werd dienaangaande een onderzoek ingesteld over de eerste zes maanden van 1950. Voor 59 vaartuigen werd in totaal 1.718.006 fr aan loon uitbetaald. Het forfaitair loon voor deze vaartuigen bedroeg echter 1.956.500 fr of 13 % meer, wat betekent dat deze categorie vaartuigen 13 % te veel aan bijdragen voor maatschappelijke zekerheid betaalde.

12 vaartuigen hadden een hoger werkelijk loon dan forfaitair.

25 vaartuigen (40 %) hadden een werkelijk loon dat 25% lager lag dan het forfaitair loon,

19 vaartuigen (35%) hadden een werkelijk loon dat 50% lager lag dan het forfaitaire loon, en bij

3 vaartuigen (5 %) bedroeg het werkelijke loon minder dan 50 % van het forfaitaire loon.

De bemanningen van 34 vaartuigen van minder dan 80 P.K. betaalden gemiddeld 9.15 % van hun loon als bijdrage voor maatschappelijke zekerheid, de reders betaalden 7.26 % van de bruto-opbrengst als tussenkomst voor maatschappelijke zekerheid.

Slechts op 7 vaartuigen (20 %) betaalde de bemanning een bijdrage die normaal was.

Oorzaak hiervan is het forfaitair loon van 200 fr per dag. Wanneer minstens gedurende vier uren uitgevaren wordt, moet een bijdrage betaald worden op het forfaitaire loon, onafgezien van de werkelijke verdienste.

Wanneer bijvoorbeeld tijdens het ijle haring- of sprotseizoen de verspreide scholen moeten opgezocht worden, komen deze kosten al te zwaar liggen én op reder én op bemanning. Men verkiest binnen te blijven en af te wachten. Intussen kan de bemanning werklozensteun ontvangen.

Doch deze werklozensteun verhindert eveneens het zoeken naar scholen en het regelmatig uitoefenen van het bedrijf. De bemanning moet minstens twee dagen gestempeld hebben vooraleer steungeld te kunnen ontvangen. Wanneer goede vangsten gesignaleerd worden, verkiest de bemanning, liever dan een dag geringe verdienste op zee, aan wal te blijven om de werkloosheidsvergoeding voor twee dagen zeker te kunnen opstrijken.

Tenslotte een woordje over het helpen aan boord. Hoewel het een aloude gewoonte is, vooral in de kustvisserij, dat de bemanning bij thuiskomst in de haven medehelpt om het vaartuig terug zeewaardig te maken en de talrijke gescheurde netten te herstellen, wordt dit verboden door de bestaande wetgeving.

Ofschoon de meevarende kustvisseren dit werk onvergoed verrichten en er alle belang bij hebben hun vaartuig in goede staat te houden, mogen ze dit niet doen, willen ze werklozen steun genieten.

De reder is bijgevolg verplicht, om zijn vaartuig in orde te houden, beroep te doen op betaalde hulp. Gezien de uitbating niet altijd renderend is, kan dit in de meeste gevallen niet gedaan worden. Deze wet is bijgevolg mede oorzaak van het verouderen en verdwijnen van de kustvisserij.

Het belang van de kustvisserij in de Belgische visserijvloot is niet te onderschatten; op een totale vlootsterkte van 461 eenheden in 1950, waren hiervan 187 of 41 % kustvisserstvaartuigen waarop in totaal 27 % der algehele vissersbemanning aangemonsterd was.

We menen dat een grove vergissing gemaakt werd door eerst een sociale wetgeving te maken, aangepast aan de landelijke bedrijven, en deze daarna aan die nijverheden op te leggen.

Door zijn aard en samenstelling vormt het zeevisserijbedrijf een totale uitzondering op de andere nijverheden.

Niet de Zeevisserij moet zich aanpassen aan de Maatschappelijke Zekerheid, de sociale wetgeving moet aangepast worden aan het Zeevisserijbedrijf. Dit zal talrijke moeilijkheden uit de weg ruimen.

-0-

G. DISTRIBUTIE, VERBRUIK EN PROPAGANDA.

We gaven reeds een kort overzicht over de toestand van de kleinhandel en de psychologie van de koper (bladzijde 83).

Dergelijke toestanden laten echter het gemis aan voldoende voorlichting van de koper en het gebrek aan opleiding en verantwoordelijkheidsgevoel bij zekere handelaars uitschijnen.

Een recent onderzoek van de Propagandacommissie voor meer visverbruik toont aan dat nog talrijke gewesten in ons land vruchtbaar kunnen bewerkt worden en bevoorraad in vis.

De inrichtingen van sommige kleinhandelaars en leurders laten in vele gevallen te wensen over en deze tonen zich weinig efficient waar het er op aankomt vis en meer vis te verkopen. Over het algemeen worden er slechts weinig variëteiten vis te koop aangeboden.

Wanneer de koper slechts één of twee soorten vis kent, is dit gedeeltelijk de schuld van de nalatigheid van de Propagandacommissie en gedeeltelijk de schuld van de detaillant.

Andere handelaars scheppen een kunstmatig visetekort in de streek waar zij het monopolium bezitten, teneinde de winstmarge onredelijk te kunnen opdrijven.

Er zijn handelaars die noch hun klanten, noch hun vis verzorgen. Verzendders van vispakketten in de vismijnen aan de kust, schamen zich niet hun afnemers te bedriegen en noch de beloofde soort, noch de vereiste kwaliteit te geven.

Verdiens de vishandel te gemakkelijk geld en is dit de oorzaak van het gebrek aan initiatief?

De grootverbruikers (leger, kostscholen, gevangenen, enz.) klagen eveneens over de zendingen vis die zij van de kust ontvangen. Deze zijn weinig verzorgd, de beloofde soorten komen zelden voor en de kwaliteit is over het algemeen minderwaardig. Nochtans zijn deze instellingen de leerschool voor de visverbruiker van de toekomst.

De Propagandacommissie voor Visverbruik geniet het vertrouwen niet van de belanghebbenden, waardoor alle geldelijke steun achterwege blijft. Voor de oorlog nochtans heeft deze vereniging prachtige uitslagen geboekt.

Het is bedroevend hiermede te vergelijken met wat in andere landen gedaan wordt, in samenwerking met de reders en handelaars. Door de propaganda heeft de maatjesharing in Nederland zijn huidige faam in enkele jaren tijd verworven. In Frankrijk en in Duitsland worden de verbruikers op talrijke manieren aangespoord kennis te maken met de talrijke visserijproducten. Pers, radio, alle mogelijke moderne hulpmiddelen worden in de drie bovengenoemde landen aangewend om de idee "VIS" bij de verbruiker in te hameren.

En nochtans bestaat in ons land belangstelling voor de vis en de visserij: dit bewijzen de uitslagen van private initiatieven: voordrachten, geleide bezoeken, enz..

Gebrek aan planning en gemis aan vertrouwen remmen alle werk op dit terrein.

-0-

H. INTERNATIONALE VRAAGSTUKKEN.

Is het niet gewaagd dit terrein te betreden waar de Hogere Overheid reeds lang haar eigen mening heeft over gevormd en waar ze zich reeds min of meer verbonden heeft.

We zijn de mening toegedaan dat het nodig is dat de Administratie op de hoogte is van de gevolgen welke deze vraagstukken voor de visserij zullen meebrengen en welke de houding van het zeevisserijbedrijf is hier-
tegenover.

a. De Economische Unie met Nederland.

De Benelux-unie betekent een werkelijk gevaar voor ons zeevisserijbedrijf.

- Nederland produceert vis aan kosten welke 40 % lager liggen dan de Belgische uitbatingskosten (lonen, sociale lasten, visserijbenodigdheden, enz.)
- Het verschil in deviezen tussen Nederland en ons land bestaat nog altijd en vormt, niet alleen voor de zeevisserij, maar voor de meeste nijverheden een werkelijk gevaar.
- Nederland is geografisch gunstiger gelegen tegenover de belangrijkste visgronden dan onze havens (zie kaartje op blz. 7Ib). IJmuiden is ongeveer 100 mijl minder afgelegen van de vangplaatsen in de Noordzee dan Oostende. Dit betekent voor onze vaartuigen een grotere reis: 200 Mijl, heen en terug of 25 uren varen. Deze afstand wordt over land gemakkelijk en economischer afgelegd per kamion.
- Het Nederlandse visserijbedrijf is goed georganiseerd van reder tot gebruiker en is aaneengebonden door een stevige propaganda. Bovendien verbiedt de Nederlandse vestigingswet aan onze nijverheden, bij Benelux-unie, zich in Nederland te vestigen en aldus van de talrijke Nederlandse faciliteiten te genieten. Het zal bijgevolg voor onze visnijverheid uiterst moeilijk, zometeen onmogelijk, zijn met onze producten op de Nederlandse verbruiksmarkt door te slijpen.
- In België kennen we noch organisatie, noch propaganda, noch beschermende vestigingswet. Het gevaar voor overrompeling vanuit Nederland in ons land is zoveel te groter, te meer daar Nederland op gebied van zeevisserij eveneens met een overproductie geplaagd zit.

Gedurende het Voor-Unieacckoord, heeft Nederland nog meer het wantrouwen gewekt van het Belgische zeevisbedrijf.

Bij de maandelijksse verdeling der invoercontingenten, gaf ons land steeds de voorkeur aan invoer van Nederlandse vis. Nederland geeft echter niet de minste aandacht aan de Belgische vis en voert bij voorkeur vis in afkomstig uit derde landen. Herhaalde malen werden onregelmatigheden vastgesteld bij invoer van vis uit Nederland, onregelmatigheden die min of meer officieel gesteund werden.

Zo werden bijvoorbeeld in 1950 officiële Nederlandse herkomstbewijzen uitgegeven voor vis die kennelijk afkomstig was uit Zweden (Kabeljauw uit de Oostzee welke korter en geelgevekt is dan Noordzeekabeljauw en die niet door Nederlandse vaartuigen gevangen wordt).

Op de Officiële Nederlandse Statistiek voor 1950, staat ons land op de allerlaatste plaats voor levering van vis en haring aan Nederland: 0 % voor haring en 4 % van de totale Nederlandse invoer voor vis. Deze laatste hoeveelheid was dan nog visafval bestemd voor Nederlandse vismeelfabrieken, om nadien terug naar België uitgevoerd te worden.

Voor invoer uit Nederland, bekleden wij op dezelfde statistiek volgende plaatsen:

- verse haring: 1^o plaats (47 % van totale Nederlandse verse haringuitvoer)
- verse vis: 3^o plaats (14 % van totale Nederlandse verse visuitvoer)
- gezouten haring: 1^o plaats (34 % van totale Nederlandse gezouten haringuitvoer).

Niettegenstaande de daling van onze invoer, neemt de invoer uit Nederland toe. Nederland schenkt ons in ruil belachelijk kleine contingenten, dan nog grotendeels bestemd voor reëxpeditie (In 1950 werd door Nederland 308 T. ijle haring gekocht ins ons land die uitgevoerd werden naar Duitsland. Hoewel Nederland geen ijle haringvisserij uitoefent, wist het toch een contract

met Duitsland af te sluiten voor levering van ijle haring).

Volgende tabel, samengesteld uit officiële cijfers toont duidelijk aan dat België, ook inzake visserij, het voor-unie-accord heeft geëerbiedigd:

JAARLIJKSE INVOER IN BELGIE : (in Ton)

Bodemvis:

	<u>Totale invoer</u>	<u>invoer Nederland</u>	<u>% Nederland</u>
I938:	6.593	2.250	35
I948:	8.896	609	7
I949:	3.302	697	21
I950:	2.787	1.019	36

Verse haring:

	<u>Totale invoer</u>	<u>invoer Nederland</u>	<u>% Nederland</u>
I938:	6.560	2.690	41
I948:	3.086	876	28
I949:	3.888	1.437	37
I950:	5.782	2.919	50

Gezouten haring:

I938:	18.073	16.351	90
I948:	10.045	9.637	96
I949:	8.851	8.544	96
I950:	11.436	11.189	98

De eerste kolom van elke indeling (bodemvis, verse haring en gezouten haring), geeft de totale invoer weer van ons land. De tweede kolom: de totale invoer uit Nederland en de derde de verhouding van de invoer uit Nederland tegenover de totale invoer van vis in ons land.

Zijn de vooroorlogse contingenten niet bereikt, Nederland mag niet eisen dat onze afname van zijn producten tot dit peil opgedreven wordt, gezien de huidige toestand van onze markt. De verhoogde percenten bewijzen nochtans dat wij aan onze Benelux verplichting ruim voldaan hebben en dat Nederland zijn vooroorlogse plaats op onze invoermarkt niet alleen veroverd, maar overtroffen heeft.

b. De Europese Organisatie voor Economische samenwerking.

Wanneer we nu, ondanks contingenten en invoer-reglementering, de nadelen van de invoer op ons bedrijf ondervinden, hoeveel te meer zullen wij niet te lijden hebben onder deze invoer bij het volledig uitwerken van de E.O.E.S. plannen.

Werkt Nederland met uitbatingskosten welke 40 % lager liggen dan de onze, in Denemarken liggen deze uitbatingskosten 60 % lager dan de Belgische.

Het deviezenverschil geldt eveneens voor de visproducerende landen, welke hoofdzakelijk afhankelijk zijn van het Sterlingblok.

En inzake geografische ligging zullen wij op de minst goede plaats liggen tegenover de visgronden vergeleken met de rechtstreekse "vrije" concurrenten op de E.O.E.S. - markt: Noorwegen, Denemarken, IJsland.

De vrije uitvoer van onze vis en visserijproducten zal de te verwachten verhoogde invoer niet compenseren. Het is zelfs zeer te betwijfelen of onze werkelijke uitvoer zal verhogen. We zullen immers op de buitenlandse markten steeds dezelfde concurrenten ontmoeten. Wat meer is, door deze vrije wisselwerking mag men verwachten dat bepaalde visproducerende landen zullen wegvallen ten voordele van andere visproducerende landen die hierdoor hun bedrijvigheid nog meer zullen kunnen uitbreiden en hun kostprijzen verlagen.

-0-

Hoe ideaal de gedachte ook moge zijn, we menen dat ze niet onmiddellijk mag verwezenlijkt worden en dat in het kader der Europese economische structuur met verschillende factoren moet rekening gehouden worden, willen we niet dat de E.O.E.S. tot een economische en sociale catastrofe uitgroeien.

De E.O.E.S. gedachte is gesteund op de structuur der Verenigde Staten van Amerika. Wanneer we de verge-

lijking trekken met Euroga valt onmiddellijk het vershil op.

VERENIGDE STATEN:

1. deze economische unie groeide nog vooraleer de economische vooruitgang haar aanloop begon;
2. na de economische unie, tijdens de periode van economische ontwikkeling, hebben de verschillende nijverheden en industriën in de Verenigde Staten zich gevestigd waar hun ontwikkeling in de meest voordelige voorwaarden kon geschieden;
3. de éénmaking der Verenigde Staten duurde van 1783 tot 1848, dus gedurende 65 jaren werd hieraan gewerkt;
4. deze unificatie voltrok zich in buitengewoon gunstige omstandigheden: geen buitenlandse concurrentie was te duchten, stijgende productie welke niet kon voldoen aan de vraag, stabiele regering;
5. de bevolking was samengesteld uit kolonisten, er was geen spraak van nationaliteiten, men was Amerikaan;
6. de 48 verschillende staten kenden een muntstelsel welke slechts weinig onderlinge verschillen kende.

Hoe is de toestand van Europa daartegenover?

1. De economische toestanden en verhoudingen der verschillende landen van Europa zijn gegroeid, nog vooraleer de grote uitvindingen de eeuw der economische vooruitgang hebben ingeluid. Ze zijn bijgevolg hoofdzakelijk aangepast aan de aardrijkskundige ligging en geschiedkundige feiten: tolgrenzen, oorlogen, natuurlijke beoeften per land.
2. Het economisch nationalisme heeft zich sinds de XIX^e eeuw meer en meer uitgebreid: contingenteringen, tolmuren, deviezenbeperkingen.
3. Onder dergelijke omstandigheden is het onmogelijk een economische eenheid in korte tijd te verwezenlijken.
4. Alle Europese landen hebben hun productie tot het maximum opgedreven, ze voldoen niet enkel meer aan de binnenlandse behoeften, maar trachten zich op alle

buitenlandse markten in te werken en voeren hiertoe een geduchte concurrentiestrijd. Bovendien ondervindt onze nijverheid een rechtstreekse mededinging van Amerika op alle Europese markten. Noch de politieke toestand, noch de regeringsstelsels van om 't even welk Europees land kan vergeleken worden met het andere.

5. De bevolking is zeer verscheiden en bestaat uit verschillende "nationaliteiten", bovendien is Europa verdeeld door de vroegere oorlogen en de politiek.
6. Het groot deviezenverschil tussen de verschillende Europese landen is vooral te wijten aan natuurlijke, economische en anthropologische factoren.

-o-

Dit in aanmerking genomen menen wij dat, bij de verwezenlijking van de E.O.E.S. niet overhaast mag te werk gegaan. We mogen ons niet blind staren op de verwezenlijkingen in de Verenigde Staten. De E.O.E.S. biedt talrijke mogelijkheden, maar in haar schoot moet rekening gehouden worden met verschillende factoren die eigen zijn aan ons Werelddeel.

Vooraf mogen de kleine nijverheden niet opgeofferd worden aan de belangen van zogezegde overwegende industriën.

De geschiedenis van de zeevisserij bewijst ons dat de bijkomstige nijverheden wel een economisch belang hebben en dat hun economisch belang onverwachte afmetingen kan aannemen naargelang de omstandigheden.

En door het verdedigen van de algemene belangen van de "bijkomende nijverheden" in E.O.E.S. verband, menen wij de Belgische Zeevisserijnijverheid op de beste manier te dienen.

-o-

HOOFDSTUK IV.

 HET BEHOUD VAN DE ARBEIDSMOGELIJKHEDEN IN DE
 ZEEVISSERIJ.

" We demand that big business give
 poople a square deal. "
 (Th. Roosevelt)

Het vraagstuk der werkverruiming in het zeevisserijbedrijf is niet enkel een kwestie van meer te produceren om meer werklieden aan het werk te kunnen stellen, het is vooral een kwestie om dit bedrijf in stand te houden en te vermijden dat groter werkloosheid geschapen wordt in het kustgebied en de provincie.

Vooraleer we dus zullen onderzoeken hoe we het tegenwoordige bedrijf nog kunnen uitbreiden, zullen we nagaan hoe we dit bedrijf in staat moeten stellen het hoofd te bieden aan de huidige moeilijkheden. Met deze moeilijkheden hebben we kennis gemaakt in de vorige hoofdstukken, vooral in Hoofdstuk III.

De redding van het zeevisserijbedrijf ligt in de eerste plaats aan de bron. Wanneer de productie gezond is, zal het overige gedeelte van het bedrijf hierdoor beïnvloed worden.

Daarom zullen wij de vraagstukken welke hierna behandeld worden, hoofdzakelijk bezien van uit het gezond standpunt van de productie.

-0-

I.- DE OVERBEVISSING VAN DE NOORDZEE.
 =====

A. BODEMVIS.

Niettegenstaande de overbevissingsconventie van Londen 1947 door alle landen aanvaard werd, wordt ze enkel toegepast in Engeland en gedeeltelijk in ons land.

Voor de visvangst op de visgronden welke in de onmiddellijke nabijheid liggen, wordt met de bepalingen

van Londen praktisch geen rekening gehouden, zodat de uitmoording van de visstapel onverantwoord doorgaat.

Begin van dit jaar besloot de Minister van Verkeerswezen ook in ons land de overeenkomst van Londen te laten naleven. Het gaat echter niet op dat enkel ons land hieraan gevolg geeft, terwijl de andere landen voort de visstapel uitroeien.

Daarom moeten eerst en vooral alle landen welke de Noordzee bevissen, gezamenlijk overgaan tot het nemen van deze maatregel. Onmiddellijk daarna moet nagegaan worden in hoeverre de nieuwe netmazen nog beantwoorden aan de eis de overbevissing te keer te gaan, en indien nodig, opnieuw door een internationale overeenkomst aangepast en in alle landen verplichtend gemaakt.

Deze maatregel is nodig om de toekomst van onze visserij te verzekeren.

Aanvankelijk zullen de vissers wel mindere vangsten verwezenlijken, vooral onze middenslagvisserij die de tongenvisserij uitoefent. Wanneer na enkele maanden de visstapel zal aangegroeid zijn, zal dit verlies gecompenseerd worden door grotere aanvoer.

Intussen mogen we verwachten dat de middenslagvisserij moeilijke maanden zal doormaken door het verminderen van de vangcapaciteit tengevolge van het in voege brengen van grotere netmazen. Daarom is het gewenst dat een tegemoetkoming van de Hogere Overheid voorzien wordt om deze periode te overbruggen.

Het aanpassen van de netmazen zal zeker wel gunstige gevolgen hebben op de instandhouding van de visstapel. Alle landen welke de Noordzee bevissen, oefenen sinds de bevrijding, drukker dan ooit te voren dit bedrijf uit. We vrezen dat een voortdurende vergroting van de netmazen zal moeten overwogen worden om de uitmoording van onze visreserve te vermijden.

Engeland heeft een andere maatregel voorzien. De Morray Firth, welke bekend is als broedplaats voor bepaalde vissoorten, is verboden als vanggebied voor de engelse vissers. De andere vissers welke zich in dit gebied

wagen, worden door de Engelsen gestraft met strenge sancties: verbod gedurende bepaalde tijd hun vis te verkopen in Engelse havens.

Het ware ten zeerste wenselijk dat, met het oog op het beschermen der visbroedplaatsen, bepaalde visgronden zouden verboden worden voor vissers van alle naties. Deze visgronden dienen vastgesteld door een wetenschappelijke commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle landen.

Het aanleggen van dergelijke natuurlijke reservaten zal veel meer bijdragen tot het behoud van onze noordzeevisstapel dan alle andere maatregelen, die niet kunnen beletten dat de vangcapaciteit van de vaartuigen steeds meer uitgebreid, en de vernielkracht bijgevolg steeds groter wordt.

-o-

B. HARING.

Het verloop van de haringseizoenen tijdens de naoorlogse jaren heeft aangetoond dat ook voor deze vissoort overbevissingsmaatregelen nodig zijn.

De jacht op haring wordt door alle landen welke aan de Noordzee palen steeds drukker uitgeoefend. Er wordt meer haring aangevoerd dan nodig is of dan kan verwerkt worden voor menselijke voeding.

Grote hoeveelheden haring worden jaarlijks, in alle landen, nutteloos verwerkt tot vismeel. Op bepaalde ogenblikken kunnen de vismeelfabrieken de overproductie van haring zelfs niet meer verwerken. Als gevolg hiervan werden deze zomer in Denemarken, onder andere, grote hoeveelheden haring terug in zee geworpen.

Aan Bismarck wordt volgend gezegde toegeschreven:
 "Der Hering abe nur den e i n e n Fehler, zu billig
 "zu sein. Koste er pro Stück einen Taler, dann werde er
 "mit Recht als Delikatesse gewertet."

De overvloed van haring heeft alle Noordzeelanden "haringzat" gemaakt. De waarde van haring wordt niet

voldoende geschat. Daarom wordt deze vernietiging nog steeds toegelaten en heeft men zelfs bij de laatste Overbevissingsconferentie een uitzondering gemaakt voor de visserij op haring. De haring is "vogelvrij" en het gevaar bestaat werkelijk dat deze vissoort binnenkort uit onze wateren zal verdwijnen.

Het is daarom dringend noodzakelijk dat een wetenschappelijk onderzoek ingesteld wordt naar de oorzaken van de vermindering van de jaarlijkse aanvoer en naar de maatregelen welke moeten getroffen worden om uitroeijing te vermijden.

Kan de oplossing niet gevonden worden in het vaststellen van een hoeveelheid haring welke jaarlijks door elk land mag aangevoerd worden? Deze oplossing heeft de uitmoording van de walvissen aan de Zuidpool verhinderd. Kan het aanpassen van de haringaanvoer aan de werkelijke behoeften van elk land voor deze vissoort geen redding betekenen?

-0-

C. GARNAAL.

Het verdwijnen van de garnaalstapel aan de kust is een ander probleem. De vangst hangt nauw samen met de weergesteldenis doch de jaarlijkse vermindering van het totaal aanvoercijfer is oorzaak van de slechte toestand van de kustvisserij.

Sinds het gebruik van de treilnetten in de kustwateren is de jaarlijkse aanvoer van garnaal afgenomen. Voor enkele jaren was de bodem van onze kustzee dichtbegroeid met zeewier. De trawlnetten hebben dit wier vernietigd. Volgens sommige vissers, welke een zekere ervaring bezitten, zou het verdwijnen van dit wier en zeegrassoorten mede oorzaak zijn van het verminderen der garnaalstapel in onze kustwateren.

Garnalen voeden zich met dierlijk plankton, garnalenlarven met vegetatief plankton. Dit plankton komt

vooral voor op die plaatsen waar de zeebodem met wieren en zeegrassen begroeid is. Wetenschappelijk zou kunnen vastgesteld worden welke invloed de aangroei van zeewier heeft op het behoud van de garnaalstapel.

Zo deze stelling juist bevonden wordt, zou een gedeeltelijke oplossing voor onze kustvisserij hierin bestaan dat langs onze kust bepaalde stroken worden afgebakend waarin de uitoefening van alle visserij verboden is en waarin de aanplanting van zeewier en grassen zou kunnen geschieden. Deze reservaten zouden de aangroei van de garnaalstapel kunnen bevorderen.

Anderzijds, door de verminderde aanvoer, zijn de kustvisserij gedwongen garnaal van alle mogelijke grootte, ook de kleinste aan te voeren. De aanvoer van klein garnaal zou dienen geweerd en het vissen met grotere netmazen onderzocht, aangemoedigd en internationaal verplicht indien nodig.

Een derde, en zeker niet minder voorname oorzaak van de uitroeijing van de garnaalstapel is de puf- en garnalennestvisserij in Nederland. Deze toestand werd reeds op bladzijde 89 uiteengezet.

Nederland, moet, niet alleen in het belang van onze kustvisserij, maar eveneens voor de Franse en zelfs de Nederlandse vissers, radikaal overgaan tot het verbieden van dergelijke praktijken. Desnoods zou internationaal hiertegen moeten opgetreden worden.

De Nederlandse pufvissers welke aldus hun brood zouden ontnomen zijn, zullen naderhand door het bevisen van de toegenomen garnaalstapel, ruimschoots hiervoor vergoed worden.

-o-

D. SPROT.

Het verminderen van de sprotaanvoer, nochtans een belangrijke seizoenbedrijvigheid voor onze kustvissers en de verwerkende nijverheid, moet eveneens kunnen opgelost worden.

Op bladzijde 90 werd uiteengezet hoe de sprotvangst met de "Kor" de scholen uiteenjaagt en verspreidt. Kustvisseren welke vorig seizoen opnieuw de sprotvangst met het stroopnet uitgeoefend hebben, boekten bevredigende uitslagen.

Het aanmoedigen van de sprotvangst met stroopnetten en zelfs met verbieden, gedurende de sprotmaanden: November en October, van de visserij ^{met treilnet} in de kustwateren, zou niet alleen de aangevoerde hoeveelheden sprot doen aangroeien, doch bovendien de kwaliteit doen verbeteren.

Sprot is een zeer gevoelige vissoort. Wanneer deze gevangen wordt met een treil, wordt de vangst gedurende een paar uur in de kuil samengeperst en over de zeebodem gesleept. "Stropen" is het specifieke vistuig voor sprot dat de vangst in goede staat houdt tot ze aan boord wordt gebracht.

Op bladzijde 107 deelden we eveneens mede hoe de toepassing van de maatschappelijke zekerheid de kustvisserij hindert bij het uitoefenen van haar bedrijf, vooral de sprot- en ijle haringvisserij. Door de zware sociale lasten, wordt het zoeken naar de scholen opgegeven door de reder, terwijl de bemanning, welke eveneens lasten moet betalen bij niet-opbrengst, verkiest beroep te doen op het steunfonds voor werklozen.

Een bijzonder maatschappelijk stelsel voor de kustvisserij welke, evenals in de andere nijverheden, de bijdragen doet betalen op de WERKELIJKE VERDIENSTE TOT EEN ZEKER PLAFOND, in plaats van op een FORFAITAIR LOON, zou hieraan reeds verhelpen.

Anderzijds zou, eveneens voor de kustvisserij mogelijkheid moeten bestaan NA EEN DAG WERKLOOSHEID, de voorziene vergoeding te kunnen trekken.

2. DE UITBATINGSKOSTEN.

=====

Het is niet wenselijk de verkoopprijs van de vis aan de kust op te drijven, zolang het enigzins mogelijk is de uitbatingskosten te verminderen.

Waar het mogelijk is moeten de uitbatingskosten zo laag mogelijk gehouden worden. Wanneer de vrije concurrentie dit niet doet, moeten de reders zelf hiertoe overgaan. Rederscoöperatieven, als grootverbruikers, zullen dit alleen kunnen verwezenlijken.

Het zijn alleen deze grootverbruikers welke de vastgestelde prijzen der trusts (mazout, garen en touwwerk) zullen kunnen breken.

Daarom moet het oprichten en uitbreiden van coöperatieven aangemoedigd en gesteund worden door de hogere Overheid. Tevens is het van belang een coöperatieve geest aan te kweken bij de belanghebbenden zelf. Het mag verwacht worden dat de trusts alles zullen inzetten wat in hun vermogen is om deze coöperatieven te breken.

Maar hiermede is niet het ganse vraagstuk opgelost der uitbatingskosten. We hebben gezien hoe deze, door het stelsel van verkopen in de vismijnen, niet kunnen inbegrepen worden in de verkoopprijs.

Is het wenselijk een gedeelte van deze uitbatingskosten, de sociale lasten, af te wentelen op de kopers? We menen van niet, immers de kopers aan de kust voeren zelf een geduchte onderlinge concurrentie in het binnenland. Aldus is hun winstmarge tot op een minimum beperkt. Elke verhoging van de lasten door de kopers te dragen zal bijgevolg op de aankoopprijs in de vismijnen teruggewonnen worden. Tenslotte zullen de reders opnieuw, ditmaal onder een andere vorm, hun eigen lasten te dragen hebben.

De enige oplossing hiervoor is het vaststellen van minimumprijzen, die kunnen aangepast worden aan de stijging of de daling van sommige kostprijzen.

Een andere taak van de rederscoöperatieven is de verbetering van de technische uitrusting der vaartuigen mogelijk maken. Inderdaad schrikken sommige reders af hoge bijkomende kosten te doen voor het aankopen van instrumenten of het aanbrengen van verbeteringen aan hun vaartuig. Gezamenlijke aankoop stelt hen niet enkel in staat goedkoper aan te kopen, maar tevens gemakkelijker kredieten te bekomen.

De fiskale verdediging van de reders laat in vele gevallen te wensen over. Ook hier dienen aanmoedigingen voorzien aan de organismen die zich hiermede gelasten en de boekhouding van de reders wettelijk verzorgen zodat ook op fiscaal gebied hun belangen verdedigd zijn.

Tenslotte een woordje over de kustvisserij. Het steunfonds voor werklozen dient in te zien dat voor wat betreft het helpen aan boord, bijzondere maatregelen dienen getroffen. Dit zal de kustvisserij in staat stellen hun vaartuig en materiaal met geringe kosten in goede toestand te houden.

3.- PRODUCTIE EN VERBRUIK.

=====

Sommige vraagstukken van productie hangen nauw samen met het visverbruik.

Het belang van een nationale afzetmarkt voor onze visserij is zeer groot. De nationale markt betekent voor onze vloot een vast afzetgebied; waarvan de behoeften regelmatig gekend zijn. Dit afzetgebied is niet, zoals het buitenland, afhankelijk van economische noch politieke beperkingsmaatregelen, noch van de invloeden van andere buitenlandse markten, wanneer de eigen invoer tenminste behoorlijk geregeld is.

Daarom moet op de eerste plaats gezocht dit afzetgebied zo uitgebreid mogelijk te maken en moeten wij aan de eisen van de verbruiker voldoen.

De verbruiker moet kunnen de vis betalen, hij moet in de mogelijkheid gesteld worden vis te kopen wanneer hij het wil. Hij moet zeker zijn steeds vis van de allerbeste kwaliteit aan de voordeligste prijs te kunnen kopen. Daartoe moet hij leren de vis van het seizoen eten, en dit is het werk van de propaganda.

A. VERZORGING VAN DE KWALITEIT.

Door korte reizen te maken kunnen de vaartuigen altijd vis aanbrengen van allereerste hoedanigheid. In de vismijnen der kust wordt de vis van tweede kwaliteit met een speciaal briefje getekend. De kopers geven voor deze soort vis wel een mindere prijs, doch brengen deze naderhand als vis van eerste kwaliteit in de handel. De invloed op de prijzen voor de andere soorten van goede kwaliteit is duidelijk.

Een strenge en eerlijke keuring van de aangebrachte vangst en een kordaat verwijderen van alle vis welke niet van de beste soort is, zal niet alleen de prijzen aan de reders verbeteren, maar tevens de kopers de zekerheid geven steeds vis van de beste soort op tafel te hebben.

Het behandelen van de vangst in de vismijnen beantwoordt bovendien weinig aan het behoud van de kwaliteit van de vis zoals deze uit het vaartuig komt. Uit de rammen wordt de vis in manden aan wal gehesen, daarna op grote tafels gesorteerd en van ijs ontdaan. Deze bewerking geschiedt gewoonlijk zeer vroeg in de morgen. Naderhand wordt de vis opnieuw in "bennen" gedaan. Deze bennen zijn niet altijd zeer hygienisch en beantwoorden niet altijd aan de grootte van de vis. Grote vissoorten moeten geplooid worden om in de bennen te kunnen gedaan worden, wat de vis schendt en hun handelswaarde vermindert.

Na deze bewerkingen wordt de vis in de vismijn uitgesteld, somtijds uren naeen in een warme atmosfeer tot de partij verkocht is.

Om hiertegen te keer te gaan, moet eerst en vooral de grote en fijne vis verkocht worden op de vloer van de vismijn, dus niet verpakt in bennen. De verkoop zou tevens vlugger kunnen geschieden: grote partijen ineens, zoals in andere landen. De vismijnen zijn de aankoopplaatsen van groothandelaars die grote partijen vis moeten kunnen aankopen en verwerken. Terwijl de aankoop van kleinhandelaars de verkoop vertraagt en de schommelingen van de prijzen op één dag nog groter maakt.

Voor bepaalde massaproducten, zoals haring, ijslandkabeljauw, enz., zou de verkoop op staal kunnen geschieden wat mogelijk maakt de aanvoer rechtstreeks te lossen bij de koper en veel nutteloze tussenbewerkingen en uitstallen te vermijden.

-0-

B. VAN REDER TOT VERBRUIKER.

De weg die de vis aflegt van reder tot verbruiker gaat over de handel. Het is echter de kleinhandelaar welke het nauwst in betrekking staat met de verbruiker; deze tussenpersoon is zeker wel de gewichtigste schakel in de consumptieketen.

Over de kleinhandel hebben wij gesproken op bladzijde 109. Wanneer wij in andere landen nagaan hoe de kleinhandel ingericht is: Nederland, Duitsland, Frankrijk, Engeland, enz. stellen wij vast dat, behoudens enkele uitzonderingen, onze kleinhandel niet behoorlijk ingericht is en in veel gevallen niet voldoet aan zekere vereisten van de hygiëne.

Bij de leurhandel, waar nochtans meer eisen dienen gesteld dan in de winkels, is de toestand zelfs erbarmelijk.

Gelukkig komt een kentering in deze toestand. Verscheidene isothermische koelwagens doorkruisen thans het land in alle richtingen en verkopen vis, van goede kwaliteit, in uitmuntende voorwaarden, aan goedkope prijzen.

Deze vorm van handel dient aangemoedigd, terwijl voor de kleinhandel evenals voor de leurhandel nochtans een minimum moet voorzien worden.

Vakkennis: kleinhandelaar en leurder moeten in de gelegenheid gesteld worden een minimum vakkennis, welke niet alleen loopt over kennis van de vis, verwerking, enz., op te doen. De kleinhandelaar en de leurder moeten tevens notities hebben van boekhouding, hygiëne, publiciteit, visserij.

Zindelijkheid moet in de eerste plaats de vereiste zijn van deze tak.

In Nederland is het bekomen van een vergunning voor klein- of leurhandel onderworpen aan strenge bepalingen: diploma van vakkennis, minimum inrichting, handelskennis en kredietwaardigheid.

Waarom wordt ins ons land geen dergelijke verplichting opgelegd? De gezondheid van de bevolking vereist in de eerste plaats toch dat vis van eerste kwaliteit verkocht wordt?

De kleinhandelaar moet tevens een zekere verantwoordelijkheid bezitten tegenover het eigen visserijbedrijf. Hij moet de eerste stimulant zijn tot meer

visverbruik door de vis zo goedkoop mogelijk te verkopen. En waar dit niet het geval is, moet kunnen opgetreden worden, 't zij met leurcamions, 't zij met goedkope winkels, eigendom van rederscoöperatieven om de bevolking aan een goed verzorgd en goedkoop voedsel te helpen.

In ruil voor haar medewerking op dit gebied moeten de kleinhandel, de leurhandel en de groothandel beschermd worden.

Het komt maar al te vaak voor dat personen een vishandel beginnen met het eene doel zo vlug mogelijk geld te verdienen. Hiertoe gebruiken zij allerlei praktijken welke de gezonde handel en het normaal verbruik schaden. Hiertegen dient de eerlijke handelaar beschermd en door deze bescherming wordt tevens vermeden dat het visbedrijf in ons land: Handel en Productie ernstige schade oploopt.

-0-

C. DE PROPAGANDA EN DE UITBREIDING VAN HET VISVERBRUIK.

Tenslotte moet de verbruiker leren vis eten, leren vis bereiden, leren vis kopen. Nieuwe klanten moeten aangeworven worden voor kleinhandel, groothandel en visserij. Dit is het werk van de propaganda welke met vereende krachten moet gevoerd worden.

Ook in ons land is de propaganda minderwaardig tegenover wat in andere landen gepresteerd wordt.

De bestaande propagandavereniging moet opnieuw het vertrouwen winnen van haar opdrachtgevers. Hiertoe moet een werkprogramma samen met een financieel plan ineengestoken worden.

We geven hier enkele gedachten voor dergelijk werkprogramma.

- a. MENINGONDERZOEK en MARKTSTUDIE moeten aan de basis liggen van een welgevoerde propaganda en de mogelijkheden aanduiden van verkoop en afzet.

- b. DE VERBRUIKER VOORAL DE VIS VAN HET SEIZOEN LEREN KENNEN. Langs pers, radio, film, moet regelmatig de verbruiker op de hoogte gebracht worden van de vis welke tijdens een bepaalde periode op zijn best en goedkoopst is. Dit om onze gevarieerde aanvoer zoveel mogelijk afzet te bezorgen.
- c. Inrichten van VISWEKEN. Een stelselmatig gevoerde campagne welke per centrum over het gehele land gevoerd wordt en welke bestaat uit reizende tentoonstelling, film- en voordrachtavonden, demonstraties over visbereiding, proeven, enz. Deze visweken dienen op de voet gevolgd door een regelmatig ingerichte visverkoop waar het nodig is.
- d. VISWEKEN AAN DE KUST EENS PER JAAR. Tijdens het zomerseizoen, wanneer talrijke toeristen aan de kust verblijven, kan gemakkelijk hun belangstelling opgewekt worden voor de vis door dergelijke manifestaties.
- e. Het CONTACT MET DE VERBRUIKER HOUDEN. Langs pers en radio en met moderne publiciteitsmiddelen moet de VISgedachte in de verbruiker gehouden worden. Grote firma's verkopen enkel en hoofdzakelijk door de omvang hunner reklame. Hetzelfde geldt voor de vis, waar de concurrentie van gelijkaardige producten zo sterk is.

4. DE INVOER VAN VIS.

=====

De invoer van vis en haring volledig uitschakelen, ware werk verschaffen aan ruim 4.800 mensen uit de visserij en aanverwante bedrijven.

De visinvoer bedroeg in 1950 ongeveer 2.800 T., hierbij 35 % gerekend voor verlies van ontkoppen, komen we aan ongeveer 4.000 T. Haring werd in totaal voor $\pm$ 17.000 T. ingevoerd. Samen dus een 21.000 T. vis en haring. Dit vertegenwoordigt de vangcapaciteit van een dertigtal grote vissersvaartuigen (14 reizen per jaar aan $\pm$ 50 T. per reis) met elk een twintigkoppige bemanning. Algemeen wordt aanvaard dat één visser op zee werk geeft aan zeven man aan wal.

De visinvoer volledig uitschakelen is evenwel praktisch onmogelijk. Deze heeft in onze huidige samenleving zeker een bepaalde rol te spelen.

De invoer moet nochtans op een minimum gebracht, deels door de grotere werkgelegenheid welke hierdoor geschapen wordt, deels om te vermijden dat grote kapitalen aan het buitenland zouden betaald worden, die onze nationale industrie hoognodig heeft.

In 1949 was de nationale aanvoer (alle soorten inbegrepen): 61.000 Ton voor een waarde van 465 miljoen fr, of gemiddeld 7,62 fr per kg. Er werd 53.000 ton vis en visserijproducten ingevoerd voor 743.000.000 fr. Aan de gemiddelde prijs van onze vis berekend, had de invoer slechts een productiewaarde van 404.000.000 fr. De 339.000.000 fr welke meer werden betaald voor ingevoerde vis waren hoofdzakelijk omdat BEWERKTE VIS ingevoerd werd: gekopte vis, gezouten haring, visconserven, enz.

Deze bedragen zouden, bij een goed geplande invoer voor het grootste gedeelte aan onze eigen nijverheid ten goede zijn gekomen.

Het belang van de nationale visnijverheid, met haar duizenden arbeiders is bovendien veel groter dan dit van enkele invoerders die met een minimum personeel de tot aan hun deur gebracht vreemde vis aan hun klienteel moeten verdelen.

Zeker is invoer op zekere ogenblikken nodig, en zelfs gewenst, om de tekorten van de eigen aanvoer te dekken en aan de vraag te voldoen. Wanneer onze vloot geen voldoende vangsten verwezenlijkt op dezelfde visgronden als onze buitenlandse leveranciers, moeten we geen schrik hebben te veel vreemde vis op onze binnenlandse markt te ontmoeten. Het tegendeel is echter ook waar: Wanneer onze eigen vangsten overvloedig zijn en de markt met overproductie bedreigd is, zullen de aanbiedingen uit het buitenland eveneens het grootst zijn. Daarom moet de kraan van de visinvoer met omzichtigheid gehanteerd worden om onze reeds gevoelige producerende nijverheid geen harde slagen toe te brengen.

Het verleden en het heden bewijzen welke gevaarlijke gevolgen de invoer aan onze producerende nijverheid kan teweegbrengen. De invoer van gezouten haring is ver boven onze normale behoeften uitgegroeid en heeft de haringzouterijen van onze kust doen verdwijnen.

De invoer van gerookte haring steeg eveneens jaarlijks (zie bladzijde 99 en bladzijde 80). Gelukkig werd dit jaar hieraan intijds een einde gesteld, zodat onze eigen rokerijen normaal kunnen blijven werken en werkgelegenheid verschaffen.

Deze invoer van bewerkte haring betekent niet alleen een vermindering van de bedrijvigheid onzer verwerkende nijverheden. Ze betekent eveneens een verminderde afzet van onze eigen productie waarvan de verwerkende nijverheden de voornaamste klanten zijn.

De haringinvoer wordt dan pas het sterkst, wanneer onze eigen vloot de haringvangst uitoefent. Hetzelfde geldt voor andere seizoenbedrijvigheden: sprot, garnaal en bepaalde vissoorten.

Het opstellen van een INVOERKALENDER, naargelang de eigen aanvoer en de behoeften der binnenlandse markt is een eerste vereiste om de nutteloze invoer af te dammen. Voor elke soort vis moet een maandelijks contingent vastgesteld worden. Dit kan in grote lijnen gebeuren door de bevoegde overheid, na raadpleging van de betrokken

middens. Het bestaande invoercomité stelt dan maandelijks meer nauwkeurig de werkelijke toegestane contingenten vast per soort.

Deze invoerkalender moet gedurende bepaalde tijdstippen zelfs volledig invoerverbod voor bepaalde vissoorten voorzien. De primeurprijs voor een bepaald product (sprot, haring, enz.) moet aan onze nijverheid voorbehouden worden. Dit invoerverbod zal tevens beletten dat door een grote invoer, gepaard met eigen aanvoer, de verdere prijs van het seizoen bedorven wordt.

De Structuur van onze vloot is sinds 1938 gewijzigd en heeft zich aangepast aan de nieuwe toestanden op zeevisserijgebied en de moderne vooruitgang. Ook de invoer moet aan deze toestand aangepast worden.

Wanneer alle handelaars, vooral diegenen welke vis kopen aan de nationale vloot, mogelijkheid krijgen vis in te voeren, zal het gevaar minder groot zijn dat de invoer de behoeften van het land overtreft. Wanneer de invoer voor 80 % in handen is van uitsluitende invoerfirma's, doet dit de invoer nutteloos stijgen. De handelaars van de kust, welke hun behoeften dekken door aankopen in de kustvismijnen, zullen er over waken, zo zij zelf over de invoer beschikken, dat de prijzen die zij betaald hebben, door deze invoer niet beïnvloed worden.

Tenslotte moet, om alle verdere speculatie te vermijden, het verschil tussen de prijzen der eigen aanvoer en deze van de vreemde productie, gedekt worden door een invoerrecht. Bij de berekening hiervan moet rekening gehouden worden met de bijkomende kostprijzen van onze vis en met het deviezenverschil.

Tenslotte moet de vis bij voorkeur ingevoerd worden uit die landen (Frankrijk en Engeland) welke zelf onze vis afnemen en waarvan de visserij dezelfde moeilijkheden en hoge kostprijzen kent als ons bedrijf.

5. DE UITVOER.

=====

Het belang voor onze productie over vaste afzetgebieden te beschikken, werd reeds aangetoond. Het is niet altijd mogelijk in het buitenland een standvastige klienteel te veroveren. De uitvoer heeft nochtans een zeker belang, vooral voor die producten welke in grote hoeveelheden kunnen aangevoerd worden, als stabilisator van de markt. Tijdelijke contracten met het buitenland kunnen aldus tijdens zekere seizoenen prijsregelend optreden. We mogen ons echter niet meer laten verblinden, doch moeten de werkelijkheid inzien en het belang der toekomst niet vergeten.

Is de ligging van ons land tegenover bepaalde visgronden een handicap voor onze productie, over land blijven we de natuurlijke bevoorraders in vis van West-Duitsland, Zwitserland en Elzas-Lotharingen.

Vlug en degelijk vervoer van onze goed verzorgde vis naar het buitenland moet onze beste reclame zijn bij onze afnemers. De uitvoercontracten met Tsjecho-slowakije hebben dit bewezen.

Waar het niet mogelijk is door onze kostprijzen vis te verkopen aan even lage prijzen als de buitenlandse concurrentie, moeten wij het winnen in kwaliteit. Het overaanbod van vis op de Europese markt zal tenslotte de koper drijven naar de beste waar.

We moeten voldoen aan de vraag en de eisen der buitenlandse klanten. We moeten er tevens over waken de belangen der productie van die landen niet te schaden. Zoveel mogelijk samenwerking moet gezocht tussen die landen welke elkander weinig schade kunnen aanbrengen. Bij voorkeur vis kopen bij die landen welke onze vis afnemen zal een gezonde en geregelde samenwerking uitlokken die goede vruchten kan opleveren.

Wanneer handelsaccorden afgesloten worden moet hiermede rekening gehouden worden. Door flinke publiciteit in het buitenland, door het leveren van goede kwaliteit eerst en vooral, moeten wij geleidelijk maar

zeker vaste afzetgebieden HERoveren. Dit zal onze visserij ten goede komen en haar tevens in staat stellen haar activiteit uit te breiden.

De taak van de regering in dit verband is drie-voudig:

- zorgen voor snel, hygiënisch en goedkoop vervoer: per spoor met speciale koelwagens en over de baan met isothermische kamions;
- de verzorging der kwaliteit aan boord der vaartuigen aanmoedigen en er tevens voor zorgen dat door een minimum behandeling in de vismijnen, steeds waar van de beste hoedanigheid naar het buitenland gezonden wordt;
- bij het afsluiten van handelsaccorden de visserij-producten niet vergeten en er voor zorgen dat de voorziene contingenten regelmatig uitgeput kunnen worden.

-0-

6. DE VERKOOPPRIJZEN VAN DE VIS.

=====

Het stelsel van verkopen in de vismijnen geeft weinig voldoening aan de reders: de markt is uiterst gevoelig, de reders kunnen niet altijd hun uitgaven dekken door de opbrengst van de verkoop van hun vangst. Talrijke factoren werken dit in de hand: overtollige aanvoer op bepaalde ogenblikken, minderwaardige kwaliteit van zekere gedeelten der vangst, zelfs het te vroeg aanvangen van een bepaald seizoen kan de prijs gedurende het verloop van dit seizoen nadelig beïnvloeden.

De reders vragen geen hoge prijzen voor hun vis, welke de verkoopprijs aan de verbruiker zouden doen stijgen en de consumptie doen dalen. Ze wensen evenmin lage, niet-renderende prijzen. Sterk schommelende prijzen betekent voor hen een onzeker bestaan, een regelmatig spelen met het lot dat hen nu eens een flinke winst kan opleveren, die naderhand bij minder goede prijzen, samen met een gedeelte van hun eigen kapitaal volledig opgeslorpt wordt.

Een OPVANGREGELING kan zeer rijke vruchten afwerpen bij het gezond maken van de markt en van het redersbedrijf.

In Nederland werd een dergelijk stelsel jaren geleden in het leven geroepen en wordt elk jaar opnieuw toegepast voor de haringvangst. In Noorwegen zijn de visserscentrales overbekend die zelf de vangst verkopen aan industrie, handel en buitenland en de winst onder hun leden verdelen, evenredig met de aangebrachte vangst.

Het zou ons te ver leiden uit te zoeken waarom deze methodes niet bij ons kunnen overgenomen worden. We moeten rekening houden met de toestanden en vooral met de zeden en gebruiken van het bedrijf.

Een opvangregeling heeft als eerste doel: de reders een minimumprijs verzekeren voor hun vangst, tevens werkt ze marktregelend door het uit de markt nemen van de overtollige aanvoer. Het is deze overtollige

aanvoer, de "on-economische" vis welke de prijzen drukt. Onder on-economische vis verstaan we vis van minderwaardige kwaliteit, grootte en zelfs bepaalde vissoorten.

De prijzen in de vismijnen worden beïnvloed door de prijs welke zal betaald worden voor de vis welke niet door de handel afgenomen wordt. Deze vis wordt gewoonlijk door de vismeelfabrieken aan uiterst lage prijzen

TABEL.

KOSTPRIJS VAN DE VOORNAAMSTE VISSERIJBENODIGDHEDEN (begin van elk jaar)

	<u>1/12/55</u>	<u>1955</u>	<u>1954</u>	<u>1953</u>	<u>1952</u>
KOLEN (briketten)	Geen	kolenbranders	meer	in de	vaart.
GASOIL : de liter :	2.00	1.95	1.85	2.00	2.00
IJS : per ton :	300	300	300	300	2.75
KORREGAREN (Manilla extra 250) per Kg :	40.00	40.00	45.50	45.50	54.00
KORRETOUW (Staaldraad 6 x 19) 20 m/m per Kg :	18.50	18.50	20.25	22.50	25.1
LOODZEILWIRE (6 x 19 18 m/m) per Kg :	19.00	19.00	20.50	24.00	26.00
MIJNE TOUW (20 m/m) per Kg :	34.00	34.00	36.00	40.00	45.50
TOUWWERK MANILLA : per Kg :	37.00	37.00	35.00	35.00	46.00

N.B. : Sinds begin 1952 zijn alle taksen op leveringen voor vissersvaartuigen afgeschaft.

aanvoer, de "on-economische" vis welke de prijzen drukt. Onder on-economische vis verstaan we vis van minderwaardige kwaliteit, grootte en zelfs bepaalde vissoorten.

De prijzen in de vismijnen worden beïnvloed door de prijs welke zal betaald worden voor de vis welke niet door de handel afgenomen wordt. Deze vis wordt gewoonlijk door de vismeelfabrieken aan uiterst lage prijzen opgekocht. Wordt deze prijs opgedreven, dan zal de gemiddelde prijs vanzelf stijgen. Het is voor de vismeelfabrieken evenwel onmogelijk een hogere prijs te betalen. Daarom moeten de reders, in onderling overleg overgaan tot het vaststellen van een prijs beneden dewelke ze hun vis niet zullen verkopen.

Deze prijs zal hen moeten in staat stellen voor de normaal verkochte vis een gemiddelde prijs te bekomen die hen, bij normale vangst, een normale besomming verzekert, waarin bijgevolg alle kostprijzen begrepen zijn. Het spreekt vanzelf dat voor elke soort vis, en tevens per seizoen een gemiddelde prijs moet vastgesteld worden.

Aldus zal een eerste selectie op de verkochte waar geschieden door de kopers zelf: minderwaardige vis, te kleine vis, enz., zal niet verkocht worden bij grote aanvoer. De overige vissoorten zullen evenwel een voldoende gemiddelde prijs bekomen.

Het spreekt vanzelf dat de "opgevangen vis" niet meer mag verkocht worden voor verbruik. Deze vis, waarover de reders aan de minimumprijzen beschikken, zou immers in rechtstreekse concurrentie komen met de vis door de regelmatige handel gekocht. De vraag van de kopers zou hierdoor beïnvloed worden. Eventueel zou de opgevangen vis van goede kwaliteit kunnen gebruikt worden voor uitvoer, maar dan eveneens zonder de belangen van onze visuitvoerders te schaden.

De minimumprijs zal hoger liggen dan de prijs welke voor de opgevangen vis kan betaald worden door de vernietigers: de vismeelfabrieken. De reders welke hun

vangst hebben zien opvangen, zouden aldus benadeeld worden tegenover hun collega's die rechtstreeks van de opvangregeling genieten.

Op de eerste plaats moet hierin een selectie gemaakt worden tussen de opgevangen "economische vis" en de opgevangen "oneconomische vis". Het spreekt vanzelf dat de on-economische vis, zo mogelijk, eerst uit de markt moet verwijderd en niet van de opvangregeling kan genieten. Dit zal de reders aanzetten kortere reizen te maken, hun vis beter te verzorgen en aldus mede te werken om de kwaliteit van onze aanvoer te verbeteren. Bij grote aanvoer kunnen sommige vissoorten (bijvoorbeeld koolvis tijdens het kabeljauwseizoen) aanzien worden als on-economische vis; eveneens bij grote aanvoer van bepaalde soorten, kunnen de kleinste als "on-economisch" beschouwd worden.

Voor de opgevangen "economische vis" moet echter een compensatiestelsel in het leven geroepen om de reder welke, door zijn inspanning en zijn solidariteit, medehelpt om de opvangregeling in stand te houden, een vergoeding voor zijn inspanning te geven. Hiertoe wordt van alle reders welke vis verkocht hebben boven de opvangprijs een zeker percent afgehouden dat terecht komt in een compensatiekas. Deze gelden, vermeerderd met de opbrengst van de verkoop der opgevangen economische vis, worden dan verdeeld onder de reders welke hun goede vis hebben moeten afstaan aan de opvangregeling.

De percenten moeten zodanig berekend worden dat zoveel mogelijk de opvangprijs kan worden uitgekeerd.

Bij stijging van de kostprijzen van bepaalde producten, nodig voor het uitbaten van de visserij, kunnen de minimumprijzen voor de overeenstemmende vissoorten verhoogd worden.

Vanzelfsprekend moet het organisme dat dergelijke regeling verwezenlijkt over zekere autoriteit en vooral over kredieten beschikken. Autoriteit is nodig, niet alleen om een eerlijke selectie te doen tussen economische

en niet economische vis, maar eveneens om, in geval van overproductie welke de opvangregeling in gevaar zou brengen, maatregelen te treffen om deze te vermijden.

Kredieten en vooral STAATSGARANTIES zijn vereist om de leefbaarheid van de opvangregeling te verzekeren.

Een regeringstussenkomst zou gemakkelijk teruggewonnen worden door de Schatkist onder vorm van: hogere opbrengsten der belastingen en overdrachttaksen, door hogere lonen en verkoopprijzen aan de bron en door minder uitgekeerde werkloosheidssubsidies.

Staatssubsidies welke de goede werking van dergelijke regeling verzekeren zouden alle reders aanzetten eensgezind mede te werken aan deze sanering van het bedrijf. Aldus zou alle gevaar van mislukking, door afzijdigheid, vermeden worden.

Deze subsidies zouden veel meer symbolisch en als morele steun gelden, want in de schoot der opvangregeling zouden kunnen schikkingen voorzien om het bedrag der regeringstussenkomst tot een minimum te brengen.

Voor alle categoriën vaartuigen zouden een dergelijke opvangregeling kunnen in gang gestoken: voor garnaal, sprot, ijle haring, volle haring en de voornaamste vissoorten.

De reders zouden hierin het middel vinden om zich te verdedigen tegen de gevaren van de invoer, tegen de sterk schommelende marktprijzen en vooral tegen de steeds stijgende uitbatingskosten.

7. INTERNATIONALE VRAAGSTUKKEN.

=====

A. BENELUX.

Gezien de gevaren welke de Benelux-unie voor de zeevisserijnijverheid betekent, mag in elk geval niet overgegaan worden tot de eenmaking vooraleer de belangen van dit bedrijf op voldoende wijze verzekerd zijn.

De economische unie mag in elk geval niet verwezenlijkt worden vooraleer de sociale en economische toestanden van het Belgische en Nederlandse zeevisserijbedrijf gelijk zijn.

Het visserijbedrijf in België moet sterk georganiseerd zijn, privaatrechtelijk en publiekrechtelijk. De propaganda voor meer visverbruik moet intens ingericht zijn om eerst en vooral de afzet van de nationale productie aan te moedigen.

Er kan geen spraak zijn van economische unie zolang tussen België en Nederland geen gelijke munt geschapen wordt.

Bovendien moet gezorgd worden dat de invoer uit derde landen beperkt wordt tot het hoogstnodige om de verwachte stroom van Nederlandse vis niet nutteloos aan te vullen.

Er moet gewaakt worden dat de handelsaccorden tussen België en derde landen, waarin uitvoer van Belgische vis voorzien werd, en de specifieke afnemers van Belgische vis, behouden blijven voor onze nationale productie.

Tijdens het voor-unieaccord moet bekomen worden dat Nederland bij voorkeur zijn behoeften aan vis dekt in ons land.

Buiten deze zijn nog andere punten te bespreken met de Nederlandse reders, zonder dat van Benelux-unie spraak moet zijn:

- het vissen in de gemeenschappelijke territoriale wateren. Onze kustvisserij zou kunnen garnaal vissen in de Nederlandse kustwateren, terwijl de Nederlanders

ijle haring zouden komen vangen op onze kust. Een gelijkaardig accoord bestaat sedert jaren (voor sprout en ijle haring) met Frankrijk.

- mogelijkheid voorzien voor vaartuigen van Belgische en Nederlandse oorsprong landingen van hun vangst uit te voeren in de respectievelijke havens. De vangsten moeten in transit naar de kustvismijnen van het land van oorsprong kunnen gestuurd worden.
- gezamenlijke besprekingen inzake overbevissing, besprekingen welke kunnen uitgebreid worden tot andere landen. Hierbij moet op de eerste plaats besproken worden: de pufvisserij, het eventueel vergroten der mazen voor de garnaalvisserij, het aanleggen van gemeenschappelijke reservaten.

Het punt over het in voege brengen van gemeenschappelijke minimumprijzen, 't zij aan de bron, 't zij bij invoer, betekent een gevaar voor onze nationale nijverheid.

Gemeenschappelijke minimumprijzen aan de bron zullen immers toelaten aan de Nederlandse reders steeds 40 % winst te maken, terwijl onze reders nauwelijks hun uitbatingskosten zouden terugwinnen. Gemeenschappelijke uitbatingskosten en sociale lasten is de enige oplossing.

Minimumprijzen bij invoer, evenals bij de tuinbouwproducten betekenen eveneens een gevaar. Dit stelsel is als volgt opgevat: in beide landen worden voor bepaalde producten minimumprijzen opgesteld die bij wederzijdse uitvoer door beide partners moeten geëerbiedigd worden. Wanneer bijgevolg een product door het ene land goedkoper kan geproduceerd worden dan door het invoerende land, moet het uitvoerende land op deze producten een belasting heffen die het verschil dekt. Deze belasting komt ofwel volledig ten goede aan de nijverheid van het uitvoerende land, ofwel wordt de opbrengst gedeeld over de beide producerende nijverheden.

Ook deze methode betekent reeds een nieuw bevoordelen van de productie welke reeds aan de laagste prijzen werkt en brengt slechts een gedeeltelijke oplossing, die in het nadeel van onze nijverheid zou uitvallen.

Een oplossing welke de reders zouden kunnen aanvaarden ware de volgende. Een saneringsprogramma wordt opgesteld voor ons bedrijf waarbij het eerste doel is: de basis van het Nederlandse bedrijf bereiken. Slechts wanneer deze basis bereikt is zou kunnen overgegaan worden tot het verwezenlijken der Benelux-unie. Intussen moet echter gezocht worden de munten van beide landen gelijk te schakelen om alle voordelen op gebied van deviezen te vermijden.

Niet alleen de rederijen, maar tevens het ganse Belgische visbedrijf zou dergelijke methode kunnen aanvaarden. Het is de taak der regering, welke de Benelux-overeenkomsten afgesloten heeft, niet alleen het programma op te stellen, maar het tevens uit te werken met medewerking van het bedrijf zelf.

-0-

B. DE E.O.E.S.

Het is ongezonder de besprekingen aangaande een algemene Europese economische unie te voeren op basis van een bedrijf dat met talrijke moeilijkheden te kampen heeft. Dit is onder andere het geval met onze zeevisserij.

Eerst en vooral moet gezorgd deze nijverheid op zijn maximum bedrijvigheid te voeren, vooraleer het kan vergeleken worden met de zeevisserij in andere landen en vooraleer de economische belangrijkheid tegenover de andere landelijke nijverheden mag gemeten worden.

Dit moet de eerste taak zijn van de regering die bereid is haar nijverheden op een internationaal economisch plan te schakelen.

Hoewel onze zeevisserij economisch gezien wellicht van minder belang is dan andere nijverheden, mag toch niet uit het oog verloren dat het opofferen van dit bedrijf voor andere economische voordelen, in feite een verlies aan arbeidsmogelijkheden betekent voor de kustprovincie. De zeevisserij is een nationaal bezit en een nationale reserve.

Evenals voor de Benelux-unie moet met omzichtigheid te werk gegaan bij het openstellen van onze binnenlandse markt.

Slechts wanneer onze nijverheid in staat is aan dezelfde voorwaarden te werken als de nijverheden van andere landen, kan zonder gevaar op een brede Europese basis gewerkt worden.

De geschiedenis heeft ons de waarde van het visbedrijf leren kennen in verhouding tot de nationale economie door de eeuwen heen. De inspanningen van onze vissers, onze familiebedrijven, onze visverwerkende nijverheden mogen niet vernietigd worden om een ander bedrijf, tijdelijk door de omstandigheden bevoordeeld en op het voorplan gesteld, op te drijven.

De verhoudingen moeten geëerbiedigd blijven willen we niet straffeloos de bestaande nationale economie omverwerpen. In deze economie, welke gegroeid is uit een twintig eeuwen oude strijd, heeft elk individu zijn rol te vervullen, heeft elke kapitaalbelegging, elke uitbating, hoe klein ook, zijn belang in het raderwerk van de nationale nijverheid.

Elk deeltje, hoe gering ook, werkt mede om het andere in gang te houden. Zoals hierboven aangetoond (bladzijden 56 en 73c) geeft ons visserijbedrijf werk aan talrijke nevenbedrijven. Eén visser laat minstens zeven man aan land hun bedrijf uitoefenen. Het wegvallen van onze visserijnijverheid zal eengedeelte der bevolking werkloos maken en deze werkloosheid zal niet kunnen opgeslorpt worden door de problematische uitbreiding van andere bedrijven. Deze zullen er in de eerste

plaats naar zoeken door nieuwe procédés, hiertoe verplicht door de wereldmarkt voor gelijkaardige producten, de productiviteit per arbeider op te drijven, meer te produceren om goedkoper te kunnen leveren.

Tegenover de verlangde uitbreiding van de nijverheid der Waalse provincies, waar de werkloosheid het kleinst is, moet met alle middelen gestreefd worden naar het behoud van deze en andere nijverheden uit onze Vlaamse kustprovincie met zijn zeer hoog werklozencijfer.

-0-

Willen wij een gezonde Europese economische unie opbouwen voor de visnijverheid, dan moet uitgegaan worden van die landen welke dezelfde moeilijkheden hebben, dezelfde kosten en bijgevolg de onderlinge markten niet zullen benadelen. Tussen die landen moet eerst en vooral de wederzijdse uitwisseling van vis: invoer en uitvoer, aangemoedigd worden. Visinvoer is nodig, visuitvoer eveneens. We moeten ons vooral in die landen bevoorraden waar we het minst schade moeten vrezen, bij die landen welke eveneens onze overtollige aanvoer opnemen.

-0-

8. PLANMATIGE SANERING VAN HET BEDRIJF.

=====

Uit wat voorafgaat blijkt dat de gezondmaking van het visserijbedrijf een zeer complex vraagstuk is. Inderdaad, én reders, én handelaars én visindustriëlen hebben individueel dit bedrijf opgevoerd tot het meest technisch uitgeruste van de wereld. Spijts de talrijke moeilijkheden wordt de strijd voor het behoud van deze nijverheid dagelijks voortgezet.

De moeilijkheden zijn evenwel boven het hoofd van de enkeling gegroeid. Men denkt niet meer nationaal, maar moet de oplossing op ruimer gebied dan het individuele en zelfs boven het nationale plan zoeken.

Twee krachten dienen vooral in deze strijd ingezet: de samengebundelde krachten van de individuen, gegroepeerd per bedrijfstak en door één overkoepelend organisme beheerst. De andere kracht is de staat. We hebben gezien in hoeveel gevallen tussenkomst van de staat hoogstnodig is, ook voor het organiseren van het bedrijf; publiek- en privaatrechtelijk, moet de staat zijn medewerking verlenen.

Op publiekrechtelijk gebied verstaan wij eerst en vooral de oprichting van een afzonderlijke bedrijfsraad voor de zeevisserij, ingedeeld in secties die elke tak van het bedrijf omvatten.

Het specifieke visserijbedrijf moet in een afzonderlijke bedrijfsraad autonoom kunnen optreden. Zijn economische en sociale structuur verschilt zodanig met die van andere nijverheden dat een eigen organisme vereist is om de specifieke vraagstukken van dit bedrijf te behandelen.

De werknemersvertegenwoordiging in de bedrijfsraad zal haar positie nog versterken. De lonen hangen immers af van de besomming der vaartuigen. Het is dan ook van belang voor de werknemers, samen met de werkgevers, te zorgen dat vaste prijzen bekomen worden, en dat door een gezonde uitbating de werkgelegenheid behouden en zelfs uitgebreid wordt.

Op privaatrechtelijk domein bestaan, buiten de organisatie van de reders en die van de invoerders, weinig of geen representatieve groeperingen. De staat moet de oprichting van dergelijke beroepsverenigingen aanmoedigen en zelfs steunen door ze officieel te erkennen als de spreekbuizen van die gedeelten der nijverheid welke ze vertegenwoordigen.

Pas dan kan gedacht worden aan een planmatige behandeling van alle vraagstukken en een gezondmaking van het bedrijf op alle gebied.

Samen met de vertegenwoordigers van alle bedrijfstakken moet een saneringsprogramma opgemaakt worden dat de goedkeuring van alle betrokkenen wegdraagt.

Onlangs werd door het Ministerie van het Verkeer een saneringsplan voor de Zeevisserij afgekondigd, het plan: "Malderez". Nadat dit voorstel met alle bedrijfsmiddelen besproken was, zou een definitief programma ter uitwerking voorgelegd worden. Bijna twee jaar na het afkondigen van dit plan is niets nog in huis gekomen van een gezondmaking.

Het is hoog tijd dat dit plan uit de farden en dossiers van de betrokken administraties uitgediept wordt en uitgewerkt wordt.

Naar onze mening dient een commissie samengesteld, benoemd door de Minister, welke opdracht heeft dit plan binnen een zeker tijdsbestek volledig uit te voeren en regelmatig verslag uit te brengen over de tot stand gebrachte verwezenlijkingen.

Een organisme samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken bedrijfsmiddelen houdt toezicht over de commissie die belast is met de uitwerking van dit plan.

Deze commissie moet over de nodige bevoegdheid beschikken om de voorziene maatregelen ten uitvoer te brengen.

In Engeland werd de "White Fish Authority" belast met een dergelijke opdracht. Nevens deze commissie, samengesteld uit ambtenaars en personen welke geen

rechtstreekse belangen hebben in het visserijbedrijf, werd een adviserende raad opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijf.

De White Fish Authority beschikt over zeer uitgebreide bevoegdheden, haar door een bijzondere wet toegekend. Zij kan opzoeken en proefnemingen doen, zij heeft het recht de samenwerking in de nijverheid aan te moedigen, bevorderen van uitvoer, kan voorzien in de behoeften aan visverwerkende nijverheden, kan bijstand verlenen voor de uitrusting van vissersvaartuigen en visverwerkende nijverheden. Deze hulpverlening kan geschieden door het kopen van aandelen. De W.F.A. mag zelfs reglementeringen uitvaardigen in verband met de behandeling van vis, waaronder zelfs het uitreiken van toelatingen voor het bedrijven van bepaalde visserijen.

Ze beschikt bovendien over uitgebreide financiële hulpmiddelen: toelagen tot 1.000.000 £, mag leningen uitschrijven tot een bedrag van 15.000.000 £, beschikt over een uitgebreid Staatskrediet en heeft het recht heffingen te doen op de verhandelingen van vis teneinde een inkomen te kunnen verwezenlijken.

Aan een dergelijk organisme hebben we grote behoefte willen wij ons bedrijf eerst en vooral uit de huidige economische crisis redden en willen wij het in de toekomst nog meer uitbreiding geven.

Staatstussenkost, subsidies en staatsteun mogen niet uitgroeien tot dirigisme. Daarover heeft het bedrijf zelf te waken en kan dit door de voorziene bedrijfsraad en adviserende commissie.

We hebben behoefte aan een geplande economie. De staat moet het bedrijf helpen in zijn grote nood tot wanneer het in staat is zichzelf te behelpen. Het behoort aldus aan de staat, onder andere, de propaganda voor visverbruik in gang te zetten, de invoer te reglementeren, de uitvoer te bevorderen, de beroepsvereniging en de coöperatieve samenwerking aan te moedigen, te zorgen voor goedkope kredieten, enz.

Wanneer een regering bereid is daadwerkelijk deze nijverheid te helpen, zal de nijverheid bereid zijn haar helpende hand uit te steken en zichzelf te behelpen in het kader van het voorziene programma.

Niet alleen verdient het visserijbedrijf deze aandacht, maar de vis is een gezond en goedkoop volksvoedsel. Uitbreiding van het visverbruik is medehelpen om de arbeidersklasse van onze provincie en van ons land een lage levensstandaard te bezorgen.

De prijzen van de vis zijn niet zo sterk gestegen als die van andere voedingsproducten. Het indexcijfer voor vis bereikt nauwelijks 3. Een lichte verhoging van de verkoopcijfer voor vis in de kustvismijnen is voldoende om de reders een gezonde uitbating te verzekeren.

Een stijging van het visverbruik in ons land van amper 1 kg per hoofd is reeds voldoende om onze vloot, in haar huidige toestand, tot haar maximumproductiepeil op te drijven.

H o o f d s t u k V.

N I E U W E H O R I Z O N E N

"Things do not change, we change"
(Thoreau: Walden)

Pas dan wanneer het bedrijf gezond is, wanneer geen gevaar meer bestaat voor uitbreiding van de werkloosheid in deze sector van de economie, kunnen we er aan denken, gesteund op een gezonde basis, deze nijverheid uit te breiden.

Welke toekomstmogelijkheden er bestaan, zullen we in dit hoofdstuk uitzoeken.

1. HEROPIEVING VAN HET HARINGBEDRIJF.

In de geschiedenis van ons land is de haringvisserij steeds van grote betekenis geweest. Hoewel door de opkomst van andere bedrijfstakken en de toenemende industrialisatie de visserij een meer bescheiden plaats in onze nationale economie is gaan innemen blijft het feit bestaan dat de haring geruime tijd een van onze belangrijkste exportproducten is geweest.

Deze tekst werd overgenomen uit de Nederlandse uitgaven: AANVOER EN AFZET, van het Bedrijfschap voor visserijproducten.

Is deze passage niet toepasselijk op ons bedrijf ?

Na door de omstandigheden gedwongen geweest te zijn het haringbedrijf op te geven, heeft ons bedrijf zich langzaam opnieuw op deze visserij ingesteld. De trawlvisserij heeft deze mogelijkheid aangemoedigd.

Tussen Wereldoorlog I en II werd vooral de ijle haringvangst bedreven, na Wereldoorlog II is het de zomerharingvisserij welke voor onze visserij van uitzonderlijke betekenis werd. Het ijle haringbedrijf verminderde door omstandigheden die buiten de wil van onze kustvisseren lagen.

Het belang van de haringsvisserij, ijle en volle, werd reeds voldoende aangetoond. Alle categorieën vaartuigen hebben hier, rechtstreeks of onrechtstreeks, voordeel bij.

Daarom moet de eerste uitbreiding voor de toekomst gezocht worden in de haringvisserij.

Het beschermen van de haringstapel laten we hier buiten beschouwing. Op de eerste plaats moet gezorgd worden voor verbetering van de aangevoerde kwaliteit: korte reizen, minder aangebrachte hoeveelheden (daarom beter en vaster prijzen) en vooral het aanwenden van nieuwe vangmethodes.

Een degelijke opvangregeling voor de haring zal bijdragen voor verbetering van kwaliteit en prijzen. Het aanwenden van nieuwe vangmethodes is een ander vraagstuk.

Haring wordt gevangen met passieve (drijfnetten) en actieve vistuigen (treil). De kwaliteit van de haring met drijfnetten gevangen is veel beter dan de haring welke in een treil gevangen, gedurende enkele uren over de bodem van de zee gesleept wordt.

De visserij met drijfnetten vraagt echter een groter bemanning en de aangevoerde hoeveelheid is minder. Nu nog wordt te Nieuwpoort, tijdens de volle maanperiode van December, haring gevangen met drijfnetten; panharing genaamd. Deze haring behaalt goede prijzen. Deze visserij is echter beperkt tot enkele vaartuigen en de vangst wordt in het gewest verbruikt.

De aanmoediging van deze visserij zou wellicht een nieuwe bloeiperiode kunnen inluiden voor ons bedrijf. Jaarlijks worden immers grote hoeveelheden drijfnetharing uit Engeland en Nederland bij ons ingevoerd. Deze zeegezouten haring is in Nederland het welgekende product: de maatjes welke ook in ons land gretig afgenomen wordt. Kunnen wij zelf niet produceren wat we in andere landen moeten kopen?

Naast deze nieuwe vangmethodes kan een nieuwe bron voor activiteit van onze vloot gezocht worden in nieuwe vanggebieden.

Jaarlijks van December tot einde Maart, worden langs de Noordse Westkust en in het Skager Rak aanzienlijke hoeveelheden "winterharing" (sloe-herring) gevangen. "Commercial Fisheries Review (Vol. 10 - N° 11 en Vol 12 N° 4 & 5) geven volgende hoeveelheden op:

1938:	533.800 Ton
1946:	382.200 Ton
1947:	531.500 Ton
1948:	880.900 Ton
1949:	567.500 Ton
1950:	758.300 Ton

Deze visserij vangt aan in de streek van Bergen en eindigt in het Skager Rak. In het gebied der fjorden is deze haring niet vangbaar voor vaartuigen van andere nationaliteiten. Zuidelijker Stavanger en in de Zeeëngte van het Skager Rak komt de haring buiten het kustgebied van Noorwegen en wordt aan de jacht deelgenomen door Deense en Zweedse vaartuigen.

De vangst wordt hoofdzakelijk uitgeoefend met sennenetten (47 %) en drijfnetten (52 %) In de jongste jaren werd echter gebruik gemaakt van de vlottende trawl, het "Larsennet". De Deese vaartuigen hebben met dit stelsel reusachtige vangsten kunnen boeken.

Deze haring is van uitstekende kwaliteit: minder vet dan de zomerharing en malser dan onze ijle haring en uitstekend geschikt om verwerkt te worden. Ook onze verwerkers geven de voorkeur aan deze haring en voeren jaarlijks, grote hoeveelheden Noordse sloeharing in. In 1948: 1.740.000 Kgr. aan de gemiddelde prijs van 5.96 fr./Kgr. en in 1949: 1.886.000 Kgr. aan gemiddeld 6.29/Kgr.

Onze vaartuigen bedrijven deze visserij niet omdat deze haring gevangen wordt in diepe wateren met rotsachtige bodem. Het gewone bordentreilnet kan voor deze visserij niet gebruikt worden.

Enkel senne-, drijvende en zwemmende netten zijn hiertoe geschikt.

Een bekend Belgisch visserijtechnicus, welke reeds verscheidene patenten op zijn naam heeft, meent een stelsel gevonden te hebben welke zou toelaten, mits kleine wijzigingen aan de bestaande netten, het borden-treil te gebruiken als zwevend net. Hierdoor zou het mogelijk zijn aan onze vissers deel te nemen aan de visserij op Winterharing aan de Noorse kust.

Dit zou een nieuwe werkgebied betekenen voor de middenslagvisserij, en de aanvoer van een product door de eigen vloot, waarvan de afname door de verwerkende nijverheid aan goede prijzen zou verzekerd zijn.

2. DE ZOUTE VANGST

Ook dit bedrijf is volledig uitgestorven in ons land. Er bestaat nochtans een zekere vraag naar gezouten vis bij onze bevolking. Ook de buitenlandse markt slurpt grote hoeveelheden gezouten vis op: Spanje, Portugal, Italië, Zuid-Amerika.

Wij beschikken over zeer grote treilers met een onbeperkte actieradius. Deze treilers moeten het jaar door in bedrijf blijven om het belegde kapitaal een renderende opbrengst te verzekeren.

Op bepaalde ogenblikken is de aanvoer van deze vaartuigen niet gewenst op onze markt; zij zijn meestal oorzaak van overproductie.

Proeven werden een paar jaar geleden gedaan om de visserij nabij Groenland en de Bereneilanden met deze vaartuigen uit te oefenen. Wel was de vangst overvloedig, doch deze leent zich niet bijzonder voor vers gebruik. Het lange transport over water heeft eveneens een zekere invloed op het behoud van de kwaliteit.

Deze proeven hebben bewezen dat de grote vanggebieden van kabeljauw in het bereik liggen van deze vaartuigen.

Een onderzoek van de binnen- en buitenlandse markt zou uitwijzen of gezouten vis van eigen productie een voldoende afzetgebied zou vinden. Zo dit mogelijk is, ware de oplossing van de overproductie, door deze trawlers gedurende bepaalde maanden veroorzaakt, het zenden van de grootste schepen voor één of twee reizen gedurende enkele weken op de zoute vangst.

De grotere reizen zouden gecompenseerd worden door een groter aanvoer van een nieuw product. De vangst op de bedoelde visgronden: New Foundland, Davisstraat, Groenland en zelfs de Witte Zee en de Barendsz-eilanden is zeer vruchtbaar. De lange afstand naar de thuishaven vormt geen hindernis voor het behoud van de kwaliteit, vermits de kabeljauw zeegezouten wordt.

Wellicht is hierin een toekomstmogelijkheid voor de grootste klasse vaartuigen te vinden.

De uitvoer van deze gezouten vis zou kunnen gezocht worden in ruil voor de grote hoeveelheden sardienen welke we uit Portugal betrekken, die onze eigen visverwerkende nijverheid benadelen, en waarvoor tot nu toe geen enkele Kgr. vis kon gezonden worden.

3. NIEUWE BEDRIJFVIGHEDEN VOOR DE KUSTVISSERIJ.

Tijdens de slappe perioden van het kustvisserij-bedrijf kunnen twee soorten vangsten uitgeoefend worden; welke nog niet bekend zijn bij onze kleine reders: de visserij op steurkrab (roze garnaal - bouquet rose) en ansjovis.

Deze vangst geschiedt vooral aan de Zuidkust van Engeland en dichtbij de Theemsmonding.

Onze visverwerkende nijverheid voert ansjovis en steurkrab in uit het buitenland waarvoor betrekkelijk hoge prijzen betaald worden. Er bestaat eveneens goede vraag voor vers gebruik voor steurkrab..

Onze kleinste vaartuigen zouden deze visserij met goed gevolg kunnen uitoefenen zo ze hierin aangemoedigd werden.

Hiertoe moeten ze zich echter buiten hun gewoon actieterrein begeven. Deze moeilijkheid kan evenwel omzeild worden.

Ofwel wordt een landingsplaats gekozen aan de Engelse zuidkust, waar de vangst in transiet overgeladen wordt met bestemming België, waar ze dan verkocht wordt in de vismijnen.

Ofwel vertrekken de vaartuigen in kleine groepjes. Het grootste en snelste vaartuig van elke groep neemt de vangst over van zijn collega's en brengt ze in de thuishavens voor verkoop.

De reis duurt minimum twee dagen. Wensen de vaartuigen zelf terug te keren naar de thuishaven, dan kunnen de geïnteresseerde handel en nijverheid bij het uitvaren verwittigd worden dat na twee of drie dagen een aanvoer van dergelijke producten mag verwacht worden.

Ook op dit gebied zijn proeven te doen welke zeer gunstige uitslagen kunnen opleveren voor het kustvisserijbedrijf.

4. DE DIEPVRIESNIJVERHEID.

Wanneer we deze jonge nijverheid onder de toekomstmogelijkheden rangschikken is dit omdat dit bedrijf nog niet op volle kracht werkt en weinig ingang schijnt te vinden.

Het diepvriezen is in het zeevisserijbedrijf het voorwerp van argwaan en redetwisten. Het is een nijverheid welke we vooral gezien onze huidige economische structuur, met omzichtigheid moeten behandelen.

De prijzen aan de reders betaald voor vis welke bestemd is voor de diepvriesinstellingen zijn uiteraard zeer laag. Hoewel het product zeer geschikt is om de moderne huisvrouw aan te lokken: vis zonder afval, steeds het juiste gewicht; is het voornaamste lokmiddel tot kopen de vaste maar bovenal de LAGE prijs.

De hoge lonen welke moeten betaald worden in deze nijverheid, het verlies (50 %) op de aangekochte vis en de amortisseminten en winsten op de zeer kostelijke installaties, moeten bijgevolg teruggewonnen worden door een zeer lage aankoopprijs aan de bron.

Hierdoor is deze nijverheid pas in staat op de vismarkt te kopen, wanneer de markt overzadigd is en de prijzen dreigen ineen te storten. Daar deze nijverheid hogere prijzen kan betalen dan de vismeelfabrieken, kan zij gemakkelijk haar behoeften voldoen op een oververzadigde aanvoermarkt.

Het gevaar van de diepvriesnijverheid bestaat hier vooral in dat, waar de overproductie vroeger vernietigd werd door de vismeelfabrieken, dezelfde overproductie nu onder een andere vorm op onze binnenlandse markt wordt afgezet en aldus rechtstreekse concurrentie doet aan onze verse vis.

Het vlug en degelijk vervoer in ons land laat toe elke stad en elke gemeente, de volgende morgen reeds te bevoorraden met die vis welke vandaag in de vismijn verkocht werd. Bijgevolg is bevroren vis niet nodig om alle punten van ons land te bereiken.

Waar bevroren vis kan ingezet worden op die plaatsen waar geen vers verbruik bestaat, of NIEUWE verbruikers kan winnen, daar kan dit product zijn rol vervullen. Het gevaar blijft echter bestaan dat door zijn lage prijs het bevroren product de prijs van de verse vissoorten beïnvloedt en aldus de prijs aan de reder betaald dubbel gedrukt wordt.

Ook in het buitenland bestaat weinig toekomst voor onze bevroren vis. De landen welke dicht bij de visgronden gelegen zijn, doch integendeel ver verwijderd zijn van de afzetmarkt, overbruggen deze laatste hinderenis door het zenden van diegevroren vis welke ze, gezien de ligging ten opzichte van de visgronden, zeer goedkoop kunnen bekomen. Bovendien zijn de lonen in deze landen veel lager dan de lonen in België.

Het is voor onze diepvriesnijverheid onmogelijk mede te dingen op de internationale markt.

De diepvriesnijverheid kan nochtans een zekere rol spelen in ons visbedrijf. Als overbrugging tussen de visseizoenen kan diepgevroren vis onze verwerkende nijverheid in staat stellen voorraden op te slaan en het jaar door te werken. Dit is bijvoorbeeld het geval voor haring, sprot, garnaal en weinige soorten vis.

Voor de gewone vissoorten hebben we deze nijverheid niet nodig vermits bijna het jaar door onze markt overzadigd is voor bepaalde soorten en de gebeurlijke tekorten door invoer gedekt worden.

Bevroren vis verwekt nog altijd bij de verbruiker een minderwaardig idee dan verse vis. Dit is bijvoorbeeld ook het geval voor bevroren vlees, hoewel dit product sinds jaren in ons land bekend is.

We menen dat de diepvriesnijverheid voor het verbruik niet alleen geringe toekomstmogelijkheden heeft, doch voor de producerende nijverheid een werkelijk gevaar betekent.

De mogelijkheid de kalme perioden tussen twee seizoenen in te overbruggen geeft aan deze nijverheid een reden van bestaan. Nochtans moet deze tak met de nodige voorzichtigheid behandeld worden.

5. STIMULANTEN VOOR GROTER VISVERBRUIK.

Het is niet altijd mogelijk bij ieder "kandidaat-verbruiker" het verbruik van verse vis op te drijven of zelfs aan te sporen. Men moet rekening houden met de wensen van de kopers.

Verse vis schrikt vele huisvrouwen af om het vuil en de afval. Een uitgebreide propagandecampagne, op de voet gevolgd door detailverkoop, voor "graatloze" of "afvalloze" vis kan talrijke gezinnen winnen voor het eten van verse vis.

Het Product: verse visfilets is tot nu toe weinig bekend in ons land. Talrijke grootverbruikers, benevens talrijke huisvrouwen zouden dit product voorzeker in grote hoeveelheden afnemen moest het door onze handel ingevoerd worden. Een groter verbruik van verse vis zou hiervan het gevolg zijn.

Eveneens in ons land is het gebruik van "vissandwiches" minder gekend. Een taak van de propagandevereniging bestaat onder andere in het propageren van vissandwiches in alle middens.

Een verdere mogelijkheid voor groter verkoop zijn de gerookte haringfilets. Deze worden door onze rokerijen, netjes verpakt en fijn toe bereid, op de markt gebracht. De verbruiker weet niet hoe lekker dit "product" zonder afval" is. Hoe smakelijk het is bij de boterham en

hoe eenvoudig om het in allerlei voorgerechten en toasten te verwerken.

Dit product dat rechtstreeks voortkomt van onze haringaenvoer zou moeten, evenals de Hollandes maatjes, het voorwerp zijn van een intense publiciteit, niet alleen in ons land, maar ook in het buitenland. Dit zou de afzet van onze haringvloot verbeteren en onze visverwerkende nijverheid meer werk geven.

In Duitsland wordt haring onder tientallen verschillende vormen verwerkt die alle grote afzet vinden bij het gewone publiek. Deze producten zijn vooral als toespijs zeer geschikt. In de nijverheid noemt men ze "tischfertige" producten. Gemarineerde haring, gerookte haring, rollmops, enz.. Dit verbruik kan ook bij ons aangewakkerd worden door flinke propagandastoten.

In Engeland zijn de "Fish and Chips" bedrijven zeer bekend. Voor de Engelse visserij zijn deze bedrijven de voornaamste afnemers. Zij nemen bij voorkeur de goedkopere vissoorten af die anders weinig afzet vinden en de marktprijzen helpen bederven.

In Nederland heeft men het belang van dergelijke bedrijven ingezien en is men sinds enkele maanden overgegaan tot de inrichting van enkele "Fish & Chips-winkels" die een ongehoord succes kennen en vooral een belangrijke hoeveelheid vis verwerken.

Belgie, het land van de "patat-frites" met zijn talrijke gebakkrampjes kent dit product niet. Kan niet onder een of andere vorm, zoals in Nederland, een aanmoediging gevonden worden om ook bij ons volk, naast de fritten, gebakken vishompjes ingang te doen vinden ?

6. DEELNAME AAN DE WALVISVANGST.

Onze voorbouders hebben gedurende tien eeuwen deelgenomen aan de jacht op walvissen. Deze nijverheid is in ons land onbekend. En nochtans is er nog plaats aan de Zuidpool. Waarom wordt dit domein door onze pioniers niet betreden ?

Een nieuwe walvisvloot betekent werk voor onze scheepswerven: niet alleen aanbouw van moederschip en jagers, maar ook jaarlijks nazicht en herstel.

Het betekent werkgelegenheid voor een bemanning van ongeveer 500 koppen. Het betekent nog veel meer werk voor nieuwe aanverwante nijverheden: olieraffinaderijen, afgewerkte producten.

De inzet van dergelijk bedrijf zou aan onze kust een nieuwe werkgelegenheid verschaffen. De haven van Zeebrugge, best geschikt voor basis van de walvisvloot, zou nieuw leven krijgen gedurende zekere tijdstippen. Op de nabijgelegen terreinen zouden de fabrieken voor verwerking der producten kunnen opgericht worden. Vooral zouden talrijke werklozen hierdoor opgeslorpt worden.

De producten van de walvisvangst kunnen door Belgische nijverheden: margarinefabrieken, zeepziederijen, enz. verbruikt worden.

De grootste moeilijkheid bestaat in het aanwerven van van geschoold personeel. De mislukkingen van de laatste Belgische expedities moeten ons een les zijn. Noorwegen verbiedt zijn landgenoten aan te monsteren op vaartuigen van naties welke niet, tussen de twee wereldoorlogen in, aan de walvisjacht hebben deelgenomen. Onze laatste expeditie dateert van 1929 !

Wat Nederland in de moeilijke naoorlogse jaren kon doen, kan ons land ook. De Willem Barendsz was een expeditie van nationale betekenis. Het nodige kapitaal werd grotendeels bekomen door de regeringstoelating een gedeelte van de geblokkeerde gelden hiervoor te besteden.

In België zijn nog 40 % van de bij de muntsanering binnengeroepen kapitalen geblokkeerd.

En zou geen Vlaamse financiële instelling kunnen gevonden worden die dit specifieke Vlaamse bedrijf zou financieren ?

De betreurde H. Baels, de bekende weldoener der Vlaamse zeevisserij, schreef enkele maanden vóór zijn afsterven over de walvisvaart: "Wie weet kan in dit bedrijf in de nabije toekomst geen bron van volkssvlijt en welvaart gevonden worden".

De eerste Belgische walvisvaarder moet de naam dragen: Henri Baels, als herinnering aan deze vooruitziende weldoener van onze zeevisserij.

7. DE VERWERKING VAN AFVALPRODUCTEN.

De mogelijkheid om uit afvalproducten van vis talrijke bijproducten te vervaardigen is zeer groot. In Duitsland maakt men glansproducten voor auto's uit haring-schubben. In Denemarken bereidt men handschoenleder uit vishuiden.

Doch benevens deze bekende zaken, trekt men talrijke grondstoffen voor de chemische en de pharmaceutische nijverheid uit vis. Wat overblijft wordt verwerkt tot veevoeder en tot meststof voor de landbouw.

Een betere uitrusting van onze vismeelfabrieken zal hen in staat stellen meer producten te vervaardigen uit vis en bijgevolg hogere prijzen te geven, niet alleen voor de visafval, maar tevens voor de overproductie, die in een opvangregeling weggewerkt wordt als on-economische vis.

De rol van de vismeelfabriek kan bijgevolg als prijzenregelaar eveneens zeer belangrijk zijn.

Het is niet onze bedoeling door betere technische uitrusting der vismeelfabrieken de visserij voor dergelijke industriële doeleinden aan te moedigen. Daartoe is vis een te kostelijk voedsel en is het behoud van de visstapel een te waardevol bezit voor ons land en voor Europa.

De vismeelfabrieken zullen wel over voldoende grondstoffen beschikken: opgevangen vis van de minimum-prijzenregeling, afval van de visverwerkende nijverheden, afval van de handel in verse visfilets.

Door een betere technische uitrusting zal een hogere prijs kunnen betaald worden voor de afvalproducten. Dit zou tevens kunnen beletten dat de prijs voor verse visfilets niet te hoog opgedreven moeten worden.

Anderzijds zal een beter ingerichte vismeelnijverheid eveneens meer werkgelegenheid scheppen: de bijproducten moeten beter afgewerkt worden, en de mogelijkheid is niet uitgesloten dat nieuwe nijverheden,

naast deze fabrieken ontstaan.

Kan geen regeringssteun bekomen worden rechtstreeks voor het productieapparaat, bijvoorbeeld voor de opvangregeling, dan zou regeringssteun voor het oprichten van betere vismeelfabrieken onrechtstreeks medewerken én aan de verbetering der visprijzen aan de bron, én aan de werkverruiming, én aan de technische uitrusting van onze Vlaamse nijverheid.

-0-

8. WETENSCHAP EN ZEEVISSERIJ.

In de vorige hoofdstukken werd reeds terloops het belang van wetenschappelijke opzoekingen in verband met de zeevisserij aangetoond.

De wetenschap leidt de visserij bij het vermijden van overbevissing. Ze kan deze nijverheid nieuwe vangmethodes aanleren en nieuwe visgronden aanwijzen.

Daarom moeten de wetenschappelijk^e opzoekingen op elk gebied van de zeevisserij in ons land aangemoedigd worden.

Het is bovendien noodzakelijk de reders en vissers op de hoogte te brengen van de uitslagen van deze opzoekingen en van de verwezenlijkingen in andere landen.

Hieraan kan medegewerkt worden door het inrichten van voordrachten filmavonden, demonstraties, proefvaarten, uitgave van wetenschappelijke werken en degelijke vakbladen.

Het terrein van de zeevisserij in ons land is beperkt. De belangstelling is beperkt, niet door het gebrek aan weetgierigheid bij reders en vissers, maar door de kleine belangstellingskring. Subsidies en aanmoedigingspremies van overheidswege zijn hierbij gewenst.

Ook het visserijonderwijs vraagt onze aandacht. Het belang van dit onderwijs is gebleken bij de eerste proeven voor het aanwenden van motoren in de zeevisserij. De opleiding van bekwame motoristen is in werkelijkheid de deur geweest die onze nijverheid naar de tegenwoordige moderne vloot heeft gevoerd.

Onze vissers zijn zeer conservatief. Dit bleek eveneens toen, in het begin der XIXe eeuw, nieuwe vangmethodes in ons land gedemonstreerd werden.

Talrijke moderne hulpmiddelen staan nu onze vissers ter beschikking: radar, echo-sounders, radio, direction-finder, enz... Een doelmatig gebruik van deze instrumenten moet op school en in de praktijk aangeleerd worden om van onze bekwame zeelieden moderne, dit is

wetenschappelijke vissers te maken. Ook dit kan medehel-
pen om de uitbatingskosten te verminderen.

Daartoe moet het visserij onderwijs steeds op
het hoogst mogelijke peil gehouden in ons land.

-0-

9. VISSERIJ EN TOERISME.

Hoewel sinds de laatste jaren de visserijfolk-
lore door onze kustbadplaatsen gebruikt werd om toeris-
ten aan te lokken, menen we dat de visserij, als toeris-
tische aantrekkingskracht, nog niet voldoende uitgebaat
werd.

Talrijke toeristen welke de kust bezoeken weten
niet dat op kleine afstand van hun verblijf een zeer
merkwaardige nijverheid leeft. Deze nijverheid is hen
weinig of niet bekend.

De toeristen komen naar de kust om van zon en
zee te genieten. Hoeveel toeristen komen naar de kust om
de zeevisserij dichtbij te leren kennen ?

Waarom doen de scholen uit het binnenland geen
reizen naar de kust om er het leven in de vismijnen te
zien, het gewemel in de vissershavens en vooral de vis
leren kennen die ze later op hun eigen tafel zullen krij-
gen .

Ierseke in Nederland, nochtans een weinig belang-
rijke plaats, lokt jaarlijks duizenden bezoekers om de
oester- en mosselbroedplaatsen te bezoeken, er deze pro-
ducten te proeven en er vooral hun geld te verteren.

De bekende vlaggetjesdagen in Nederland, wanneer
de vloot op haring uitvaart, lokken jaarlijks tiendu-
zenden Nederlanders naar IJmuiden, Vlaardingen en
Scheveningen.

De rijke, onuitputtelijke bron van onze visserij-
folklore moet ook in ons land meer aangewend, eerst en
vooral om toeristen aan te trekken en ten tweede om de
vis te leren kennen en naar waarde schatten.

Waarom voor scholen, studiekringen, verenigingen uit het binnenland, enz., geen visweek-ends inrichten. Deze uitstap zou bevatten: geleid bezoek aan de vismijn (gedurende de verkoop), vissershaven, instellingen voor visverwerking, ijsfabriek, scheepswerf, misschien een korte zeetocht en een visdiner in een typisch kader.

Te Parijs worden dagelijks geleide autocarbezoeken ingericht. Kunnen dergelijke bezoeken aan onze visserij eveneens niet ingericht worden, met behulp van de propagandacommissie en een initiatiefrijke autocar-uitbater?

Het succes van het jongste Maritieme Salon te Oostende, bewijst dat onze bevolking toch nog aangetrokken wordt door het geheimzinnige van de zee en het leven dat in haar schuilt.

Aan de bevoegde instellingen, samen met het privaats initiatief, ook deze mogelijkheden uit te baten.

BESLUITEN

=====

"Wha'll buy my caller herrin' ?

They 're no brought here without brave darin'...

O you may ca' them vulgar farin'

Wives and mithers, maist despairin'

Ca' them lives o' men. "

(Lady Caroline Nairne: CALLER HERRIN').

I. EERBIED VOOR HET WERK VAN DE VISSER.

Het visserijbedrijf is zeker het schoonste bedrijf van ons land. Tussen water en lucht waagt de visser, gedurende twee weken en meer, zijn leven om door het aanbrengen van voedsel voor de bevolking het brood voor de zijnen te verdienen.

Het is een hard en zwaar labeur, maar uit ieder vissersgeslacht treden jaarlijks, niettegenstaande de zware tijden, tientallen vissers aan. Zij komen de plaats innemen van hen die gevallen zijn op hun arbeidsveld en van hen die een welverdiende rust genieten.

Sinds vele eeuwen strijden de vissers op de voorposten van ons land. Al is ons land klein, zij dragen onze nationale vlag op alle zeeën, zij voeren hun vaartuig tussen de vele vaartuigen van de talrijke landen die de Noordzee bevissen.

Pioniers van de zee, blijven zij onze nationale roem op zeevisserijgebied hoog houden.

Daarom verdienen zij onze eerbied en waardering voor hun werk.

Stug en zwijgzaam, vragen zij geen almoes. Zij verkiezen de zee met haar gevaren boven een gemakkelijk leven aan land. De producten die zij aanbrengen hebben waarde, niet enkel als voedingsmiddel, ook op economisch gebied.

Het is bijgevolg onze plicht dit nationaal bezit in stand te houden, door de opbrengst van hun arbeid in ons dagelijks leven te brengen. Hun dank zal zijn een lekker en gezond voedsel.

Dit nationaal bezit moet tevens in stand gehouden worden door voldoende aandacht en bescherming van de overheid. De regering moet haar steun verlenen om dit bedrijf uit te breiden en dit deel der bevolking en zijn kinderen werk, brood en een schone toekomst te bezorgen. In ruil zal het visserijbedrijf medehelpen om het landleger der werklozen te doen verdwijnen.

-0-

2. DE LES DER GESCHIEDENIS.

De geschiedenis leert ons dat de familieuitbating de basis is geweest en het weerstandsvermogen van onze nijverheid. Steeds verdrongen door de toenemende industrialisatie, was het steeds de bron van nieuwe levenskracht.

Ook nu dreigt de industrialisatie het familiebedrijf uit te roeien. De toestand is ernstiger dan ooit.

Aan deze familienijverheid moeten verweermiddelen gegeven worden op het hoofd boven water te houden en, wellicht het uitgangspunt te vormen van nieuwe bedrijvigheden en bloei.

De familiebedrijven moeten zich vooral verenigen om in onderlingen samenwerking de wapens te smeden voor hun behoud en hiermede voor het behoud van de nijverheid.

Maatschappijen kunnen in falen gaan en verdwijnen. De ziel van de visserij moet blijven bestaan.

Coöperatieve samenwerking, eensgezinde marktregering, beroepsvereniging, dit alles moet aangemoedigd en van overheidswege ondersteund.

Kredieten moeten ter beschikking gesteld worden. Het mag niet waar zijn dat grote maatschappijen, die nochtans gemakkelijk beroep kunnen doen op kapitaal van derden, over ruime staatskredieten kunnen beschikken. Ook de kleine reders moeten in deze bron de mogelijkheid tot vernieuwing en aanpassing van hun bedrijfsuitrusting kunnen vinden.

Nieuwe wegen moeten geopend om dit bedrijf verdere mogelijkheden te bieden en hierbij moet het privaat initiatief ondersteund worden.

Welke schoner rol kan aan een regering gegeven worden dan datgene te bevestigen wat de geschiedenis geschreven heeft. Deze les is: onze zeevisserijnijverheid

heeft zich in een voortdurende revolutie ontwikkeld tot het meest moderne bedrijf dank zij het taaie volhardingsvermogen van ons vissersras en de primitieve vorm van familieuitbatingen.

8 October 1951.

B I B L I O G R A F H I E

=====

INLEIDING:

Brochure 1951: "l'Histoire de la F.A.O."

HOOFDSTUK I:

Prof. J.A. Van Houtte: "Du Troc au Commerce mondial"

Dr. K. Engelbeen: "Flämische Wirtschaftsgeschichte"

Eric Dardel: "Les pêches Maritimes"

Karl. Bücher: "Die Entstehung der Volkswirtschaft"

E. Bartholeyns: "La côte belge"

J.H. Klausning: "Die Belgische Hochseefischerei und der
Hafen von Ostende"

Frans Bly: "Onze zeilvischsloepen"

Leonce Verbrugghe: "Die Belgische Seefischerei"

R. Degryse: "Vlaanderens Haringbedrijf in de Middeleeuwen"

J. Filliaert: "De laatste Vlaamse Ijslandvaarders"

J. Filliaert: "De Compagnie van Vischvaart te Nieuport"

Edward Vlietinck: "Het oude Oostende en zijn driejarige
belegering"

K. Dezuttere: "Enquête sur la Pêche Maritime Belge"

Brochure: "Een Eeuw Zeevissscherij te Oostende"

Pasquini: "Geschiedenis der Stad Oostende"

Lodewijk de Raet: "Vlaanderens Economische Ontwikkeling"

Verslagen en wensen van het II^o Congres der Zee - LUIK 1939

HOOFDSTUK II:

Verslagen en wensen van het II^o Congres der Zee - LUIK 1939

K. Dezuttere: L'armement du patron-pêcher en
Belgique

J. Bauwens: Le rôle des armements dans l'indus-
trie de la pêche maritime.

Fern. de Heusch: La situation du commerce de
gros et du commerce de detail
du poisson

E. Bartholeyns: "La côte Belge"

Archief van de Zeevisserijdienst, Beheer van het Zeewezen.

Statistiek van het Beheer van het Zeewezen: toestand van
de vloot op 31 December 1950

L.P.H. Decrop: "Les Belges et la Mer" (Les Beaux Arts)

Brochure: "La Flandre Occidentale artisanale et Commercan-
te".

V.B.Z.: "Sociaal en economisch belang van de zeevisserij"

Beheer van het Zeewezen: Loonvoorwaarden in de Zeevisserij

Frans Bly: "Onze Zeilvischsloepen"

Nummers van "Commercial Fisheries Review"

C.F. Hickling: "The recovery of a deep sea Fishery"

Kaartje met de visgronden van het Zeewetenschappelijk
Instituut.

HOOFDSTUK III: - IV en V:

V.B.Z. Jaarverslagen 1948, 1949 en 1950

Statistieken van Beheer van het Zeewezen en de Nationale
Federatie van de Visnijverheid, de Visserij en de Vishan-
del.

Ministerie van Verkeerswezen: "Rapport over de Zeevisse-
rijindustrie"

Verbond der Belgische Zeevisserij: "beschouwingen in ver-
band met het rapport over de zeevisserijindustrie".

Verbond der Belgische Zeevisserijnota's en verslagen over
de zeevisserij en aanverwante vraagstukken

Jaarverslagen der Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevis-
serij, allerlei buitenlandse Visserijtijdschrif-
ten.

jaargangen "Het Nieuw Visserijblad"

ALGEMEEN PLAN EN INHOUDSTAFEL.

INLEIDING :	I
HOOFDSTUK I:	
GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN DE ZEEVISSERIJ	5
1. Het belang van onze zeevisserijgeschiedenis	5
2. Inleiding tot de visserijgeschiedenis	8
3. Geschiedenis der zeevisserij	II
A. van de oudste tijden tot de middeleeuwen	II
B. Het haringbedrijf in de Middeleeuwen	15
C. Aandeel onzer voorouders in de walvisjacht	21
D. De visserij te zoute	24
E. Opkomst der Moderne Visserij	31
HOOFDSTUK II:	
DE GROEI VAN EEN MODERN VISSERIJBEDRIJF	36
1. Ontwikkeling van Vloot en Reddersbedrijf	37
2. Moeilijkheden in de jongste halve eeuw	42
3. Het zeevisserijbedrijf op heden	49
4. Economisch en sociaal belang	56
A. Kapitalen belegd in het visbedrijf	58
B. Geldverhandelingen in 1950	60
C. Tewerkgestelden in zeevisserij en aanverwante nijverheden	62
D. Loonsvoorwaarden in de zeevisserij:	63
a. vóór 1914	63
b. sinds de bevrijding	65
TABEL met de verschillende loonsvoorwaarden in zeevisserij per klasse en per haven	68
5. Werkkracht in het Belgisch Zeevisserijbedrijf	70
TABEL: vergelijking van de productiviteit per visser en per land:	71
GRAFIEK: vergelijking tussen vangst van Engelse en Belgische vaartuigen	73a
KAART met de voornaamste visgronden van de Noordzee	73b
SCHEMATISCH OVERZICHT van het zeevisserijbedrijf	73c

HOOFDSTUK III:

HUIDIGE MOEILIJKHEDEN VAN HET ZEEVISSERIJBE-
DRIJF

	74
I. De economische conjunctuur	76
A. De Vloot	76
B. De uitvoer	76
C. De invoer	77
D. De Ineenstorting	78
TABEL: jaarlijkse evolutie van aanvoer, invoer, uitvoer en verbruik van vis en haring	80
2. Typische aspecten van het visserij- bedrijf	81
A. Prijsvorming en aanvoer	81
B. Uitbatingskosten	82
C. Afzet en verbruik	83
TABEL; met de stijging van de kostprijzen der voornaamste visserijbenodigdheden	85
D. Schulden van de reders	86
E. Aanvoer- en verbruikseizoenen	87
3. De grote vraagstukken van het zeevis- serijbedrijf	89
A. Het kustvisserijbedrijf	89
B. Hoogzee- en Middenslagvisserij	92
C. Invoer van vis	95
D. Uitvoermogelijkheden	99
E. Uitbatingskosten	101
F. De Sociale Wetgeving	104
a. verzekering tegen arbeids- ongevallen	104
b. de maatschappelijke zekerheid	105
G. Distributie, Verbruik en Propa- ganda	109
H. Internationale Vraagstukken	110
a. de Economische Unie met Nederland	111
b. Europese Organisatie voor Economische Samenwerking	114

HOOFDSTUK IV:

HET BEHOUD VAN DE ARBEIDSMOGELIJKHEDEN

I. De overbevissing van de Noordzee	117
A. Bodemvis	117
B. Haring	119
C. Garnaal	120
D. Sprot	121
2. De Uitbatingskosten	123

3. Productie en Verbruik	I25
A. Verzorging van de kwaliteit	I25
B. Van Reder tot Verbruiker	I26
C. Propaganda en uitbreiding van visverbruik	I28
4. De Invoer van Vis	I30
5. De Uitvoer	I33
6. De Verkoopprijzen van de vis	I35
7. Internationale Vraagstukken	I39
A. Benelux	I39
B. E.O.E.S.	I41
8. Planmatige sanering van het bedrijf	I44
HOOFDSTUK V:	
NIEUWE HORIZONTEN	I48
1. Heropleving van het haringbedrijf	I48
2. De zoute vangst	I52
3. Nieuwe bedrijvigheden voor de Kust- visserij	I53
4. De Diepvriesnijverheid	I54
5. Stimulanten voor groter visverbruik	I56
6. Deelname aan de Walvisvangst	I58
7. Verwerking van afvalproducten	I60
8. Wetenschap en zeevisserij	I62
9. Visserij en toerisme	I63
BESLUITEN:	
1. Eerbied voor het werk van de visser	I65
2. De les der Geschiedenis	I67
BIBLIOGRAPHIE:	I69
ALGEMEEN PLAN EN INHOUDSTAFEL	I71
