

Onze export van ijle haring naar West-Duitsland

In voorwaarden die voor de visserij aannemelijk zijn?

De Belgisch-Duitse handelsbetrekkingen, welke plaats grepen te Frankfurt tussen 18 October en 16 November l. gaven aanleiding tot de opstelling van een protocol waarbij voor de periode gaande van 1 October 1949 tot 30 September 1950 een zeer grote mate van vrijheid wordt gegeven aan de goederenbeweging tussen ons land en de Bondsrepubliek. Gelijkwaardige akkoorden waren reeds vroeger door de Duitse federale regering afgesloten met Nederland, Zwitserland en enkele handelspartners. Wat België betreft blijven echter enkele producten - hoofdzakelijk landbouwproducten - gecontingenteerd. Dit is ook het geval voor de vis. Het protocol voorziet een Belgische exportpost «Vis en visserijproducten» (in de originele Engelse tekst «Fish and Fishery Products») voor een globaal bedrag van 425.000 Dollars. Alhoewel de formulering van bedoelde exportpost geen specificaties geeft mag worden aangenomen dat praktisch de totaliteit van dit contingent zal worden aangewend voor de traditionele export van ijle haring van het winterseizoen, gezien van Duitse zijde voor andere visserijproducten weinig of geen interesse blijkt te bestaan.

De kwestie was nu: hoe dient in de praktijk deze export van ijle haring te worden verwezenlijkt? Het is niet ongewenst, alvorens we op deze vraag antwoorden, het probleem nog eens principieel te stellen.

Wanneer onze officiële onderhandelars exportcontingenten bekomen is zulks in de allereerste plaats om afzetmogelijkheden te scheppen voor de takken van de Belgische productie waarvoor de binnenlandse markt te klein is, dus ten slotte om werkgelegenheid te scheppen of te handhaven. Slechts in de tweede plaats wordt gedacht aan de belangen van de handel en van de verdere tussenpersonen. Wanneer dus een exportcontingent vis en visserijproducten bekomen wordt is zulks om onze vloot aan het werk te houden en wel in behoorlijke voorwaarden van rentabiliteit.

Gezien echter - in tegenstelling met wat het geval is voor exportcontingenten fabriekswaren - onze visserij uit de aard van de zaak geen prijs kan vaststellen, d'ient vermeden te worden dat de exporterende tussenpersonen in hun onderlinge concurrentie elkaar het contingent trachten afhandig te maken door onderbieding op de buitenlandse markt op de rug van onze vissers en dient aan onze visserij op de een of andere wijze een rendabel minimum te worden gewaarborgd.

Dit is het principe, waarvoor het V.B.Z. steeds opgekomen is. Eerlijks-

halvé dient hieraan toegevoegd dat ook de Nationale Federatie zich steeds op dit standpunt heeft gesteld en wat de huidige export van ijle haring naar Duitsland betreft ook weer in die richting bij de betrokken autoriteiten heeft aangedrongen. Met veel genoegen hebben we kunnen vaststellen dat van overheidswege meer en meer steun en begrip gevonden wordt voor deze principiële stellingname waartegen trouwens ook geen enkel ernstig groothandelaar nog bezwaren zou willen aanvoeren. We twijfelen er niet aan dat deze evolutie ten goede, grotendeels te danken is aan het kranig optreden van dhr Segers, Minister van Verkeerswezen, welke ook thans weer heeft aangehouden dat hij hart heeft voor onze Vlaamse visserij en zijn daden in overeenstemming wenst met zijn woorden.

Nu echter van de principiële goedkeuring naar de praktische verwezenlijking. Hier stelden zich voor het betrokken Departement (Economische Zaken) lastige problemen. De eenvoudigste en commercieel gezien waarschijnlijk ook de gezondste oplossing ware geweest de handel totaal vrij te laten, maar voor de aflevering der betrokken exportvergunningen een minimumprijs af visser te eisen. Dit zou voldoende waarborg gegeven hebben aan onze visserij en tevens heel wat gelegenheidsexporteurs en dilettanten pijnloos en glorieus hebben uitgeschakeld ten gunste van de ernstige beroepsexporteurs met lange ondervinding en degelijke buitenlandse relaties.

Dergelijke oplossing bleek echter juridisch en ook economisch een ongewenst precedent voor andere sectoren - onmogelijk. Een tweede formule bestond er in, één enkele exportvergunning te verstrekken aan een globale groepering van exporteurs die wat betreft de minimumprijs af visser de gewenste waarborgen kon geven. Ook deze formule bleek onmogelijk, want in strijd met de liberale economische politiek van het land en met de algemene richtlijnen volgens dewelke de exportvergunningen worden verstrekt.

De formule welke tenslotte door de betrokken autoriteiten werd aanvaard is de volgende:

Gezien enerzijds een groot aantal exporteurs - na heel wat geharrewar, tot de laatste minuut, maar daar zullen we best maar niet meer over spreken - een onderling akkoord hebben bereikt om gezamenlijk uit te voeren en om de winsten van de verrichting volgens door hen bepaalde percentages te verdelen;

Gezien anderzijds de uitvoer van vis in ons handelsverdrag met de Bondsrepubliek het voorwerp uitmaakt van een contingent en dus een repartitiesysteem volgens referenties mogelijk en officieel gewettigd is;

Zal de «Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen» uitvoervergunningen verstrekken voor een

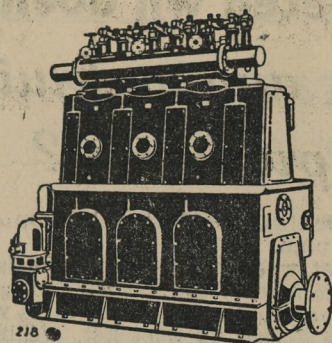
nóg te bepalen percentage (bijv. 90 t.n.) aan de firma's en groepen welke referenties kunnen voorleggen van hun uitvoer van ijle haring naar Duitsland vanaf 1945 en het resterende percentage voorbehouden aan de aanvragers welke geen referenties kunnen voorleggen.

In de praktijk komt dit hier op neer dat het overgrote deel van de uitvoer in handen zal komen van bovengenoemde verstandhouding, waarin zowel firma's zonder referenties als firma's met referenties zijn opgenomen en dat deze verstandhouding, waartoe ook het syndicaat behoort, waarschijnlijk een collectieve uitvoervergunning zal aanvragen.

Dinsdag werd op een vergadering ten zetel van het Bestuur van het Zee- wezen, waarop verschillende groepen welke tot verstandhouding kwamen aanwezig waren en waarop het V.B.Z. vertegenwoordigd was door dhr Pr Vandenberghe en de Federatie door dhr J. van Thillo in tegenwoordigheid van ambtenaars van Verkeerswezen, van Economische Zaken en van het Zee- wezen de laatste hand gelegd aan deze schikkingen en de laatste wrijvingspunten opgeruimd.

Nadat aldus de verstandhouding, welke reeds verschillende weken in de lucht hing werkelijk een verstandhouding geworden was en de nodige handtekenen waren geplaatst, wees de heer Vandenberghe er zeer terecht op dat in de ogen van de visserij deze regeling slechts dan waarde kan hebben als tussen export en visserij overeenkomst is bereikt over de prijs welke onze vissers voor de ijle haring dienen te ontvangen. Dhr Biron, directeur van de Dienst der Zeevisserij, welke deze soms woelige vergadering voortreffelijk wist te leiden, en de h. Gerbos, van Economische Zaken traden deze zienswijze onmiddellijk bij en verklaarden dat zonder bevredigende prijsvereenkomst heel de zaak eenvoudig in het water valt, gezien de grote moeite welke de betrokken departement genomen hadden om een aanvaardbare exportformule te vinden uitsluitend geleid was door de bekommernis aan de visserij een rentabele prijs te verzekeren. De ambtenaars der andere departementen spraken zonder uitzondering in dezelfde zin. Tenslotte werd op voorstel van de heer Vandenberghe aanvaard om een concreet prijsvoorstel in te dienen en dit in elk geval vóór het einde van de week, zoniet achtte hij zich namens de visserij niet gebonden aan deze overeenkomst.

Na de vergadering van verleden Dinsdag, waarop tussen het privaet initiatief en de administratie een gelukkig compromis werd bereikt, mag men de hoop uitspreken dat thans eindelijk een einde zal zijn gesteld aan de schandelijke praktijken waarvan onze vissers de laatste jaren op de Duitse markt het slachtoffer werden en die de nachts onontbeerlijke handelsrubriek op gevaarlijke wijze in discredit brachten.



CARELS
Diesel Motoren
R. Bauwens & Co

AGENTSCHAP
REDERIJKAAL, 35
OOSTENDE (8)

De O.205 "Montreal" naar Argentinië vertrokken

Als er een reder is, welke moeilijkheden heeft gehad om naar het land van belofte te vertrekken, dan is het wel reder Leon Hendryckx.

Zij die weten wat men dergelijk mens in de weg heeft gelegd, zijn niet te spreken omtrent zekere praktijken en handelingen van mensen, welke alles beproefd hebben om dit onmogelijk te maken.

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal de O.205 de Oostendse haven hebben verlaten, zijnde het 6e vaartuig dat naar het verre Amerika is afgereld. Inderdaad reeds vertrokken de O.748, O.314, O.325, O.241 de N.739 en thans de O.205.

De O.205 vaart ook langs dezelfde weg naar Buenos Aires (Argentinië) en heeft een kontrakt om gedurende drie jaar de visserij aldaar te bedrijven.

Voor het vertrek werd het verzekerd bij de onderlinge verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood». We zullen onze lezers regelmatig op de hoogte houden van de reis en het wedervaren in het nieuwe vaderland.

DE BEMANNING

Hierna volgt de lijst der bemanningsleden:

1. DE BOECK Evarist, kapitein, Eigenloo, 14, St Niklaas.
2. VANDENBERGHE Firmin, 1e stuurman, Voorhavenlaan, 44, Oostende.
3. HAVERMAET August, 2e stuurman, Voorhavenlaan, 143, Oostende.
4. BURKE Gerard, 1e motorist, Gerststraat, 34, Oostende.
5. HINDRYCKX Alfons, 2e motorist, Voorhavenlaan 44, Oostende.
6. DELANGHE Emiel, matroos, Langestraat, 99 Oostende.
7. HINDRYCKX René, matroos, Voorhavenlaan, 44, Oostende.
8. BRACKX Robert, matroos, Ooststraat, 58, Oostende.
9. VLAMYNCK Maurice, Lichtmatroos, Polderstraat, 221, Breedene.
10. VANDENBERGHE François, 3e stuurman, Voorhavenlaan 104, Oostende.
11. VAN INGELGEM Jos., kok, Maestraat, 23, Elsene.
12. BAERT Jacques, lichtmatroos, rue Grand Rigard, 146, Berchem-St Agathe.

EN DE PASSAGIERS ?

Deze zijn:

1. Leon HINDRYCKX, reder, 60 jaar, Voorhavenlaan, 44, Oostende.
2. Delphine VANHOUTTE, 60 jaar, (echtgenote Leon Hindryckx).
3. Echtgenote Alfons HINDRYCKX geb., Bertha VANSLEMBROUCK, 37 jr, Voorhavenlaan 44, Oostende.
4. Christina HINDRYCKX, 17 jaar.
5. Rachel HINDRYCKX, 15 jr, (haar kinderen).
6. Echtgenote Firmin VANDENBERGHE, geb. Rachel HINDRYCKX, 38 jaar, Voorhavenlaan 104, Oostende.
- Haar kinderen:
 7. Helene VANDENBERGHE, 15 jaar.
 8. Rose-Marie VANDENBERGHE, 13 jr.
 9. Rene VANDENBERGHE, 9 jaar.
 10. Roland VANDENBERGHE, 2 1/2 jr.
 11. Echtgenote Rene HINDRYCKX, geboren Jenny LEENAERT, Voorhavenlaan 44, Oostende.
 - Haar kinderen:
 12. Rita HINDRYCKX 1 1/2 jaar.
 13. Sonia HINDRYCKX, 1 maand.
 14. Echtgenote Gerard BURKE, geboren Rosalie VILAIN, 33 jaar, Gerststraat, Oostende.

15. Gerard BURKE, 12 jaar.
16. Marie-Jeanne BURKE, 7 jaar.
17. Gerard VAN DE VOORDE, electro-mekaniker, 37 jaar, Coupure, Gent.

18. Clara KOPP, 38 jaar (echtgenote Gerard Van de Voorde).

Hun kinderen:
19. Hugo VAN DE VOORDE, 12 jaar.
20. Rita VAN DE VOORDE, 10 jaar.

21. Martha VAN DE VOORDE, 8 jaar.
22. Karel ENGELBEEN, doctor in handelswetenschappen, 40 jaar, 38, Kardinaal Mercierlaan, Berchem, Antwerpen.

Zijn zoon:
23. Johan ENGELBEEN, 14 jaar.

24. Geodes BERGER, handelaar, 31 jr., Soldatenstraat 8, Berchem, St Agatha.

25. Simonne VAN MARSENILLE, 46 jr., Villa «Triboufike», Steenweg op Tremeloo, 39, Keerbergen.

Haar zoon:
26. Freddie VAN MARSENILLE, 7 jr.
27. Echtgenote Evarist DE BOECK, geboren Augusta VAN HULLE, 39 jaar Eigenloo 14, St Niklaas-Waas.

Haar kinderen:
28. Karel DE BOECK, 10 jaar.
29. Godelieve DE BOECK, 7 jaar.
30. Jan DE BOECK, 6 jaar.
31. Albert DE SAEDELEER, aardrijkskundige, 27 jaar, Grote Plaats, 14, Aalst.

Of al deze mensen, waarvan het grootste gedeelte op goed valle het uit, ons land verlaat, naar het lullekerland gaan, is een kwestie waarover we liever niet zullen uitweiden.

Hopen we voor hen allen, dat ze een behouden vaart en een goede gezondheid mogen bewaren.

Mochten ze in hun nieuw vaderland gelukkig wezen, veel geld verdienen en zoveel geen tegenslagen en moeilijkheden kennen, is de wens van al wie het goed meent met onze landgenoten.

O.205 vertrok Donderdagnamiddag te 4.15 uur na een kort reisje om het kompas te zetten. P. Pincket en de mannen van de veiligheid werden vervolgens aan wal gezet. Aangrijpende tonelen deden zich voor toen de familieleden van de opvarende afscheid namen. Het afscheid duurde lang en onder geschrei en handgejuif vertrok het mooie vaartuig naar verre landen omdat hier voor onze vissers meestal de beloning voor hun slavenarbeid uitblijft.
O.205: Behouden vaart.!

N.V. «LE LIS»
Baantje, 10 Hamme O. VI.
Tel. 6 en 169.

Fabrikanten van:
MANILA- en SISALTOUW
MANILA- TRAWTINE
STAALDRAADTOUW
MIXTETOUW

Overleden op zee

Wij vernemen met spijt het overlijden op zee van Johannes Labeke stuurman aan boord van het vissersvaartuig O.102 «Mathilde Simonne».

De afgestorvene werd geboren te Oostende de 9 Februari 1899. Op 18 November verliet de O.102 de haven van Oostende voor de visserij op de Witte Bank. Op Maandag 28 November 's morgens voelde stuurman Labeke zich onpasselijk. Toen rond 10 uur het niet beterde vroeg hij om overgezet te worden op een vaartuig die naar Oostende terugkeerde. De schipper besloot echter zelf met de zieke naar Oostende terug te varen en vroeg radiotelefonisch geneeskundig advies. Zij waren als dan op 200 mijl van Oostende. Op volle toeren werd de terugreis aangevat. Op 29 November gekomen aan de ingang van de haven gaf stuurman Labeke echter de geest.

Op Vrijdag 25 November overleed aan boord van de mailboot «Prince Boudouin» tijdens de overvaart Dover-Oostende de heer Verpyck Rudolf Aubert Marie geboren te Bergen op Zoom (Nederland) op 18-7-1867 en wonende te Brussel.

De afgestorvene die een oud Consulair agent van Frankrijk was te Samarang had te Dover een 1ste klas hut gehuurd aan boord van de mailboot. Tijdens de overvaart voelde hij zich plotseling onwel en legde zich neer op een rustbank. Enige ogenblikken nadien overleed hij.

Door de kommandant werd een overlijdensakte opgemaakt en werd het stoffelijk overgeschot, bij aankomst te Oostende overgebracht naar het stedelijk dodenhuis.

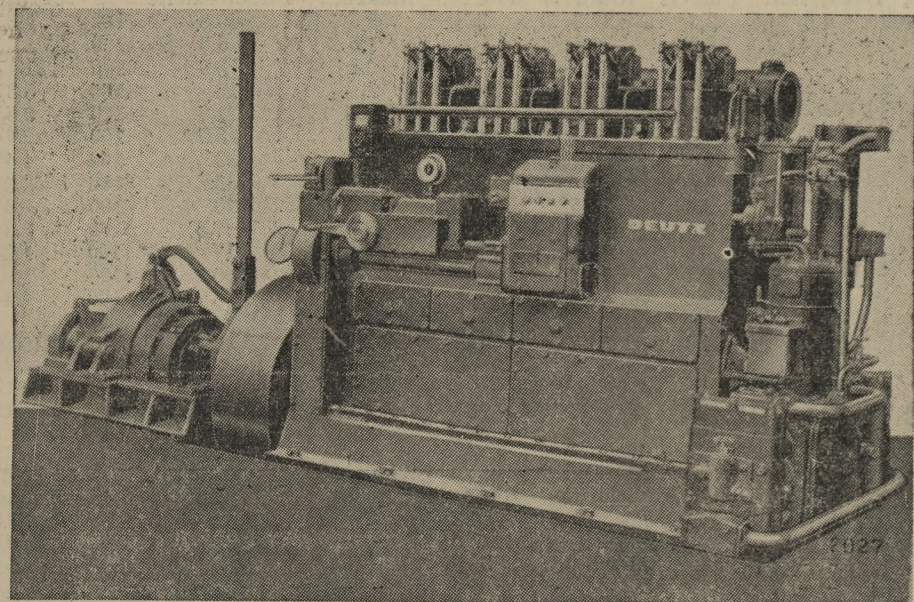
DEUTZ

Diesel- motoren

Valcke
Geb. N.V.

OOSTENDE

(1)



Maandelijkse aanvoer van Haring

Hieronderstaande tabel geeft ons een helder overzicht van de aanvoer van ijle en volle haring sedert 1938, de oorlogsjaren niet inbegrepen. Voor 1949 ontbreken de laatste twee maanden van het jaar.

Het staat ontegensprekelijk vast, dat het gewicht van vorig jaar niet zal bereikt worden, zoals we vrezen dat dit het geval zal zijn voor het komende ijle haringseizoen, waarop alle hoop gevestigd schijnt voor de uitvoer naar Duitsland.

Ondertussen zullen de hierna weergegeven cijfers aan duidelijkheid niet ontbreken en aantonen dat de prijzen van ijle haring na de oorlog niet beantwoorden aan wat normaal drie maal deze van vóór de oorlog hadden dienen te bereiken.

IJLE HARING

| 1938 | | | 1947 | | | 1948 | | | 1949 | | | |
|---------|---------|------------|---------------------|------------|---------------|---------------------|-----------|--------------|---------------------|-----------|---------------|---------------------|
| | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. |
| Jan. 2) | 767.907 | 734.504,75 | 0,95 | 11.880.145 | 20.789.908,75 | 1,75 | 4.316.418 | 7.116.511,-- | 1,65 | 6.126.012 | 10.464.915,-- | 1,70 |
| Feb. 2) | 788 | 1.287,-- | 1,63 | 3.898.742 | 7.148.539,-- | 1,83 | 1.026.925 | 3.147.012,50 | 3,06 | 995.293 | 2.012.410,-- | 2,02 |
| Mrt 2) | 2.450 | 4.200,-- | 1,71 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Apr. 2) | 100 | 135,-- | 1,35 | 1.277 | 8.310,-- | 6,51 | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mai 2) | 238 | 315,-- | 1,32 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

VOLLE HARING

| | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. | Kgr. | Fr. | Gem. prijs per kgr. |
|----------|-----------|--------------|---------------------|-----------|---------------|---------------------|-----------|---------------|---------------------|-----------|--------------|---------------------|
| Juni 1) | 1.175 | 3.290,-- | 2,80 | 1.150 | 6.260,-- | 5,44 | 300 | 2.370,-- | 7,90 | --- | --- | --- |
| Juli 1) | 157.350 | 164.204,-- | 1,04 | 789.669 | 1.421.637,-- | 1,80 | 404.827 | 2.040.036,-- | 5,03 | 677.465 | 1.782.517,-- | 2,63 |
| Aug. 1) | 1.003.750 | 796.751,-- | 0,79 | 1.834.062 | 5.069.890,-- | 2,76 | 2.596.499 | 10.888.762,-- | 4,19 | 3.135.036 | 7.498.271,-- | 2,39 |
| Sept. 1) | 2.079.694 | 1.604.540,-- | 0,77 | 5.125.420 | 19.855.520,-- | 3,87 | 6.079.251 | 17.142.059,-- | 2,82 | 3.062.166 | 5.929.558,-- | 1,93 |
| Okt. 1) | 895.497 | 874.775,20 | 0,97 | 4.840.197 | 19.644.492,-- | 4,04 | 3.078.651 | 10.354.756,-- | 3,36 | 1.803.015 | 6.556.607,-- | 3,64 |
| Nov. 1) | 258.813 | 245.543,80 | 0,94 | 1.795.734 | 10.032.963,-- | 5,58 | 2.283.084 | 6.904.539,-- | 3,02 | --- | --- | --- |
| Dec. 1) | 715.620 | 383.532,-- | 0,53 | 852.812 | 5.436.723,-- | 6,37 | 80.425 | 482.828,-- | 6,00 | --- | --- | --- |
| 2) | --- | --- | --- | 1.365.026 | 3.438.368,-- | 2,52 | 2.463.666 | 4.850.775,-- | 2,10 | --- | --- | --- |

1) Volle haring; 2) IJle haring.