

OPNIEUW IS EEN JAAR VOORBIJ...

een jaar vol ervaring, vol lief en leed, en opnieuw kunnen we U verslag uitbrengen hoe, tijdens dit jaar, het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ zijn beste krachten heeft ingespannen om Uw bedrijf gezond en renderend te maken en te houden.

De uitslag van dergelijke werking is niet op één jaar vast te stellen. Zeven jaar is het nu geleden dat we de strijd hebben ingezet - met steun en medewerking van de overgrote meerderheid van de reders die ons hun vertrouwen hebben geschonken.

In deze periode zal het wel mogelijk zijn na te gaan of het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ aan zijn doel en aan Uw verwachtingen heeft beantwoord. Dit kunt U best door de toestand van toen - 1948 - te vergelijken met de toestand : N U .

Denkt er slechts één ogenblik aan dat - moest het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ in al die jaren niet bestaan hebben - er bijgevolg niets zou gedaan geweest zijn en beeldt U dan één ogenblik in waar de visserij thans zou gestaan hebben... zonder VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ.

Onze taak is nog niet ten einde. Nog altijd komen nieuwe vraagstukken oprijzen, nog altijd komen reders ons hun moeilijkheden voorleggen, nog altijd moeten oplossingen gezocht, voorgesteld, besproken en zelfs afgedwongen worden. Nog altijd moet gewerkt om het belang van de leden in het bijzonder en dit der visserij in het algemeen te behartigen.

Daarom vragen wij U ook voor dit jaar en voor de toekomst Uw vertrouwen en Uw steun, Uw eendracht en Uw medewerking in Uw eigen voordeel.

Wij staan daarom te Uwen dienste !

I n M e m o r i a m . . .

In het jaar 1954 bleef onze visserij gelukkig gespaard van veel grote rampen.

Slechts één vaartuig ging verloren: de O.137 " Ste. Thérèse de Jésus ", welke op Dinsdag 5 Januari, vóór de Belgische kust ter hoogte van Middelkerke, verging, bij de terugkeer naar de thuishaven.

We brengen hier een diepgevoelde hulde aan de vier mannen die, tengevolge van deze ramp, het leven lieten als slachtoffers van hun zwaar beroep:

schipper:

Carolus HAELEWIJCK

motorist:

Oscar VAN SLEMBROUCK

matrozen:

Robert HAELEWIJCK

en Eriel HOUCKE

A A N V O E R o n P R I J Z E N .

=====

De totale aanvoer daalde bij het vorige jaar met 3.500 T., desondanks bekleedde de totale aanvoer van 1954 de derde plaats sinds 1948 en was 1954 het jaar met de hoogste totale opbrengst.

De gemiddelde prijs steeg tot 8,29 fr. per Kgr., prijs die enkel overtroffen wordt door die van het jaar 1951 (9,37 fr. per Kgr.) toen de aanvoer 10.000 T. minder bedroeg dan dit jaar.

Hogen we hieruit besluiten dat, dank zij de voortdurende inspanningen van reders en vissers op betere schepen in de vaart te brengen en betere kwaliteit vis aan te voeren, het visverbruik, gestegen is ?

Van de IJSLANDSE VISGRONDEN werd 1.100 T. min vis aangevoerd, wat een verhoging van de gemiddelde prijs voor gevolg had : 6,69 fr. per Kgr., de hoogste gemiddelde prijs sinds 1948.

1953 was het rekordjaar van de kabeljauwaanvoer uit IJsland, de aanvoer van deze vissoort in 1954 bleef er onmiddellijk onder, hoewel er 1.700 T. minder aangevoerd werd. De gemiddelde prijs : 7,92 fr. per Kgr., is de beste welke sinds 1948 behaald werd.

De gevolgen van de uitbreiding der IJslandse territoriale wateren zijn zeker niet vreemd aan deze verminderde aanvoer. De betere verzorging van de vangst door het inzetten van snelle en moderne vaartuigen heeft de kwaliteitsverbetering en de prijsverhoging in de hand gewerkt.

De NOORDZEEVISSERIJ bracht 2.000 T. minder bodemvis op dan in 1953. De aanvoer in 1954 was zeker de laagste sinds 1938. De gemiddelde prijs : 12,30 fr. per Kgr., wordt enkel overtroffen door die van 1951 (15.44 fr. per Kgr.).

De hoeveelheid aangevoerde Noordzeekabeljauw steeg met 300 T. bij 1953. Deze aanvoer in 1954 was wel de hoogste sinds 1949. De gemiddelde prijs bleef eerder gematigd.

De TONGENAANVOER bleef achterwege. Sinds 1950, het jaar met de grootste aanvoer, is 1954 het jaar met de minste aanvoer. De gemiddelde prijs wordt enkel overtroffen door 1948, doch er dient rekening gehouden met het feit dat het aantal vangsten verhoogde dat er bijgevolg een grotere inspanning en meerdere kosten diende gedaan om een mindere aanvoer te verwezenlijken.

De aanvoer VOLLE HARING bleef eveneens aan de lage kant. Tengevolge van de mindere aanvoer en de grote vraag op de wereldmarkt, steeg de prijs tot 3,21 fr. per Kgr. gemiddeld.

Voor IJLE HARING was het afgelopen jaar - sedert 1948 - wel het rekordaanvoerjaar : 10.080 T.. De prijs was in verhouding laag : 2,15 fr. gemiddeld per Kgr.. In aanmerking genomen het groot aantal vaartuigen dat in het begin van 1954 aan deze visserij had deelgenomen, mag de uitslag eerder flauw genoemd worden.

De KUSTVISSERIJ kende een minder goed jaar. Wel werd de hoogste gemiddelde prijs voor garnaal genoteerd (27,33 fr. per Kgr.) en voor sprot : 5,91 fr. per Kgr., doch de aanvoer van beide producten bleef beneden die van de voorgaande jaren zodat het totaal bedrag welke aan de kustvisserij ten goede kwam bijna zo laag was als in 1948 - het crisisjaar.

De INVOER.

Nederland versterkte zijn positie op onze markt. Uit Denemarken kwam iets meer binnen dan in 1953. De invoer bedroeg hoofdzakelijk kabeljauw.

Nederland verdubbelde de hoeveelheid verse haring die in 1953 aan ons land geleverd werd. De invoer van verse haring uit Noorwegen daarentegen daalde aanzienlijk.

De UITVOER.

De uitvoer van verse bodemvis bleef ongeveer op hetzelfde peil : een lichte stijging voor Nederland, daling voor Frankrijk en Engeland. Duitsland komt thans op de vierde plaats en de uitvoer van fijne vissoorten naar Zwitserland wordt onbeduidend.

De uitvoer van verse haring kende evenwel een rekordcijfer. Duitsland nam het grootste gedeelte, dan volgt Nederland welke eveneens belangrijk meer haring afnam dan in 1953, een interessante partij haring vertrok naar Oost-Duitsland.

Hoofdzakelijk werd ijle haring uitgevoerd, waarvan de lage prijs dergelijke exportverrichting mogelijk maakte.

T O E S T A N D van de V L O O T .

=====

Slechts één vaartuig ging verloren : de O.137. Voor het overige werden vier kleine kustvissersvaartuigen (van 10 tot 35 P.K.) onttakeld.

Er werden betrekkelijk grote aanwinsten geboekt: 12 nieuwe moderne vaartuigen kwamen in de vaart en dan vooral te Zeebrugge waar de modernisatie en de uitbreiding van de vloot snel vordert.

Onder deze schepen waren :

- 1 grote stoomdiepzettrailer van 940 P.K.,
- 2 middenslagtreilers : één van 210 en één van 240 P.K.,
- 2 middenslagtreilers van 150 P.K.,
- 3 middenslagtreilers van 135 P.K.,
- 2 middenslagtreilers : één van 125 en één van 130 P.K.,
- 2 kustvissersvaartuigen : één van 80 en één van 90 P.K..

8 van deze vaartuigen (met een motorsterkte van 90 tot 120 P.K.) waren bestemd voor Zeebrugge - 3 voor Oostende (motorsterkte: 150 240 en 940 P.K.) - en één vaartuig (van 80 P.K.) ging over naar Nieuwpoort.

Verscheidene nieuwe vaartuigen zijn voorzien voor 1955. Dit stelt nieuwe problemen in verband met de aanwerving van personeel. De

vraag stelt zich of het in de eerste plaats niet wenselijk is over te gaan tot de vervanging van de oude, bestaande vaartuigen en een aanpassing en modernisatie van de kustvisserstvaartuigen.

Het verbruik van vis in ons land stijgt, doch zeer langzaam, de overbevissing laat zich in alle categorieën voelen, de toenemende invoer aan lage prijzen - vooral tengevolge van de spijtige en onverantwoorde Benelux-unie - dreigt dagelijks op onze markt.

In het belang van de visserij is het derhalve niet alleen wenselijk, maar vooral nodig om een logische nieuwbouwpolitiek door te voeren.

G E B R E K a a n P E R S O N E E L .

Mede in verband met de aanbouw van nieuwe vissersvaartuigen, staat de kwestie van het gebrek aan personeel. De vloot breidt zich uit, de Zeemacht en de Staatsdiensten werven regelmatig de beste elementen van onze vloot aan. In de visserij, mede tengevolge van de modernisatie, stijgt voortdurend de vraag naar geschoold en bekwaam personeel.

Om deze redenen werden door het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ voorstellen gedaan aan de betrokken Overheden :

- aan de vissers een hoger pensioen te geven en dit van hun 55^o jaar af om hen vooral te vergoeden voor het zware werk en de opofferingen en tevens het varende personeel gelijkaardige voordelen te schenken als het personeel van Staat en Zeemacht ;
- mogelijkheid om jongens uit het binnenland, die wenselijk is om te worden of hun weg te maken in de visserij, op te leiden en aan te monstren aan boord van vissersvaartuigen.

Als voorlopige maatregel werd door het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ een "pool" ingericht waar de reders bemanningen kunnen vinden. Talrijke leden konden aldus in het afgelopen jaar bijna onmiddellijk geholpen worden.

K U S T V I S S E R I J .

Bijzondere inspanningen werden gedaan voor de kustvisserij die moeilijke dagen kent :

- nieuw uitstel van de vrijmaking van de garnaalinvoer in Beneluxverband kon bekomen worden, terwijl maatregelen werden overwogen om de nationale nijverheid te beschermen wanneer de vrije invoer er toch zou moeten komen ;
- voorstellen werden gedaan tot vernieuwing en modernisering van de vloot en het bekomen van gemakkelijk en goedkoper kredieten ;
- een bevredigende regeling kon getroffen worden voor het "werken aan boord" ;
- voor de garnaalvisserij werd de mogelijkheid opengesteld om van Nederlandse havens uit (Scheveningen of IJmuiden), in de onmid-

dellijke nabijheid van de rijke visgronden, hun bedrijf uit te oefenen ;

speciale schikkingen werden getroffen in verband met het sprotseizoen, schikkingen die een gunstige invloed op de prijs hadden :

- onderlinge regeling voor de aanvang van deze visserij,
- regelmatige mededelingen in de dagbladen van het land,
- evenals vorig jaar werd aan Z. M. de Koning, evenals aan de bijzonderste personaliteiten van het land een mandje gerookte eerste sprot aangeboden.

R A D I O V E R B I N D I N G E N met de V A A R T U I G E N .

=====

Op vraag van verscheidene leden werden - in samenwerking met Radio-Oostende - proeven gedaan en nieuwe schikkingen getroffen om de radiotelefonische verbindingen met de vissersvaartuigen op zee te verbeteren.

S O C I A L E M O E I L I J K H E D E N .

=====

Een bevredigende oplossing kon bereikt worden voor wat betreft de compensatievergoeding van 4 fr. per dag, die niet meer moet betaald worden buiten de monstervoorwaarden om.

Voor talrijke andere sociale moeilijkheden van de leden kon met goed gevolg worden tussengekomen.

H U U R P R I J S der B E N N E N in de M I J N te O O S T E N D E .

=====

Tengevolge van het optreden van het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVIS-SERIJ heeft de concessionaris beloofd de huurprijs van de bennen met 1 fr. per stuk te verminderen.

Het Oostends Stadsbestuur bestudeert thans de mogelijkheid deze prijs nog lager te brengen.

P R O P A G A N D A voor meer V I S V E R B R U I K .

=====

Op ruime schaal werd medegewerkt voor de propaganda voor visverbruik :

- door toelagen aan de propagandavereniging bij het inrichten van allerhande manifestaties ;
- door het schenken van vis voor de bereiding ;
- een grote kaart van de visgronden werd gemaakt die reeds op verschillende plaatsen werd tentoongesteld en een groot succes kent (Brussel, Koksijde, Handelsfoor te Leipzig, enz..)
- aan studenten die een studie maken over de visserij werd hulp verstrekt onder vorm van documentatie en allerhande inlichtingen. Het aantal studenten die een thesis maken in verband met de zeevisserij neemt regelmatig toe, dit wel tengevolge van de actie van het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ, zodat de verschillende moeilijkheden van het bedrijf regelmatig worden bekend gemaakt.

VRAAGSTUKKEN EN MOEILIJKHEDEN VAN HET AFGELOPEN JAAR.

B. E. N. E. L. U. X.

Het spijtig en ongelukkig akkoord dat door de toenmalige regering in 1950 ondertekend werd schrikt nog altijd de visserij terecht af. De Ministers van Landbouw die naderhand de visserij hebben beheerd, hebben in de mate van het mogelijke en op aandringen van het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ, wel een zekere verzachting kunnen brengen, van OPZEG was evenwel geen sprake mogelijk.

Voor de vrije invoer van vis van minder dan 40 cm. kon een uitsstel bekomen worden van 2 jaar, in afwachting worden driemaandelijke contingenten gegeven en wordt angstvallig het marktverloop nagegaan om - bij de minste storing - maatregelen te kunnen treffen ter beveiliging van de Belgische visserijbelangen.

De vrije garnaalimport werd uitgesteld - weer op aandringen van het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ - tot 1 Januari 1956 en er worden schikkingen getroffen om de Belgische kustvisserij hierdoor geen nadelen te laten ondervinden.

Om tot deze uitslag te komen is het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ herhaalde malen moeten tussenkomen bij de Bevoegde Overheid die beloofd heeft alles te doen wat enigszins mogelijk is om onze nijverheid te beschermen tegen een Nederlandse invasie van vis en visserijproducten.

TERRITORIALE GRENS van IJSLAND.

Verscheidene Belgische schepen werden vorig jaar opgeleid om in de "nieuwe" ijslandse wateren te hebben gevist. Door de speciale schikkingen getroffen door het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ, kon telkens voor de leden tussengekomen worden om de verloren tijd op een minimum te brengen.

Bij de Belgische regering werd tussengekomen om voor het vraagstuk een oplossing te zoeken. Deze kwestie werd aanhangig gemaakt bij de Raad van Europa en de Verenigde Naties.

Tevens werd vorig jaar te Oostende een internationale conferentie belegd waar - op uitnodiging van het VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ - reders uit Engeland, Nederland, Frankrijk en Duitsland de gemeenschappelijke belangen kwamen bespreken om tot een vergelijk te komen met IJsland.

VLOOTBOUWPOLITIEK.

Deze kwestie is van zeer ernstige aard. Talrijke reders en nieuwe reders willen nieuwe schepen bouwen, beroep wordt gedaan op de tussenkomst van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid. Het is echter van belang dat schepen gebouwd worden die aan de behoeften voldoen en die het belegde kapitaal op redelijke wijze vergoeden. Dat er in dergelijke gevallen door onverantwoorde personen getracht wordt zaken te doen en dat velen zich laten vangen aan beloften en voorspiegelingen is spijtig en zal in het nadeel van de betrokkenen en van de nijverheid zelf uitvallen.

In tientallen gevallen heeft het **VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSE-RIJ** kosteloos raad gegeven en aanvragen ingediend voor de belanghebbenden, zonder enige vergoeding of verbintenis.

Het blijkt echter maar al te zeer dat een redelijke vlootbouwpolitiek noodzakelijk is. Daarom werden door het **VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSE-RIJ** voorstellen ingediend.

In de eerste plaats moeten de reders die over verouderde schepen beschikken in de mogelijkheid gesteld worden hun vaartuigen te vervangen door nieuwe en moderne. Dat is vooral van belang in verband met de Benelux-unie.

Voorgesteld werd hogere kredieten toe te staan aan de reders die hun schip willen vervangen, hen een afbraakpremie toe te kennen, standaardschepen te ontwerpen die voldoen aan de eisen per categorie, lagere interesten en een grotere afbetalingstermijn.

Is dit van levensbelang voor de kustvisserij, ook de middenslagvisserij dient noodzakelijk vernieuwd en gemoderniseerd.

B E S L U I T .

~~~~~  
Dit zijn de voornaamste punten welke in de loop van 1954 behandeld worden. Talrijke vergaderingen en besprekingen met de verschillende instanties worden hieraan gewijd. Zo er nog geen beslissingen getroffen werden, dan is dit omdat de Overheid deze punten thans bestudeert en binnenkort met voorstellen zal komen.

Buiten deze vraagstukken werd bijna dagelijks tussengekomen voor de persoonlijke belangen van de reders die ons om raad en hulp vroegen. Dagelijks wordt de toestand van de markt en van het bedrijf gevolgd om te kunnen ingrijpen waar het nodig is.

Een speciale dienst voor de aanvoerverwachtingen werd in het leven geroepen : wekelijks worden deze medegedeeld in de dagbladen en dagelijks te 22 uur in de radio. Het is in het belang van de reders zelf hieraan mede te werken door hun verwachtingen zo getrouw en zo spoedig mogelijk op te geven.

Waakzaamheid en vertegenwoordiging van het bedrijf is nog altijd even nodig. Dit kunt U niet alleen, het ene jaar kan gelukkiger zijn dan het andere, maar er kunnen zich altijd feiten voordoen.. die onmiddellijk ingrijpen vragen. Men moet dan in het binnenland weten dat er een visserijbedrijf bestaat, dat dit bedrijf sterk is en vooral verenigd is, dat men bijgevolg de belangen van deze nijverheid moet oerbiedigen.

Met velen afzonderlijk werken is bouwen zonder plan en zonder doel. Maar als allen het ééns zijn en één blijven dan wordt een schoon en stevig gebouw opgericht dat allen onderkomen en veiligheid geeft. Dit gebouw wordt wat GIJ er zelf wilt van maken, dit gebouw is Uw welzijn en Uw toekomst.

De overgrote meerderheid der reders weten wat het **VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSE-RIJ** voor hun bedrijf betekent, de weinigen moet U kunnen overtuigen mee te werken omdat het dan des te beter gaat. Dat hebben de zeven jaar dat onze vereniging bestaat ons geleerd, dat zal de harde les zijn moest deze schone eenheid ooit verbroken worden. Maar dat hangt alleen van U af en daarom rekenen wij op ALLEN en IEDEREEN.

namens de Beheerraad van het  
**VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSE-RIJ**

de Secretaris  
J. H. Klausling

de Voorzitter  
R. Bauwens