

HUIDIGE TOESTAND EN PROBLEMEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

De zeevisserij maakt zowel wat de vloot als wat de organisatie van de vismarkt betreft, een periode van snelle hervormingen door. De inspanningen die sedert enkele jaren op dit gebied werden geleverd, verdienen onze aandacht, daar ze voor de Belgische economie van betekenis zijn. De modernisering van de vloot draagt bij tot de sanering van een bedrijvigheid die, voor de bevolking van West-Vlaanderen, een belangrijke inkomstenbron uitmaakt. De uitbreiding van de visverdelings- en de visverwerkingsbedrijven stelt een verruiming van de binnenlandse en buitenlandse handel in het vooruitzicht en schept nieuwe werkgelegenheid in een streek die met werkloosheid te kampen heeft. Er mag verhoopt worden dat, eens die evolutie voltrokken, deze industrie zich

zal aangepast hebben aan de nieuwe voorwaarden welke uit de Douane-unie met Nederland zijn voortgesproten.

1. De uitrusting van de Belgische zeevisserij.

De Belgische vissers zoeken bij voorkeur drie visgronden op waaruit zij een grote verscheidenheid vis betrekken. Langs de kust vangen zij hoofdzakelijk garnaal, sprot en ijle haring; in de Noordzee kabeljauw, schol, tong, wijting en volle haring. In de IJslandzee schelvis, koolvis en IJslandse kabeljauw.

Van de verscheidenheid der visgronden hangt de samenstelling af van de vloot, die in drie klassen kan ingedeeld worden : de garnaalvaartuigen en de

Tabel I.

Evolutie van de vissersvloot

Bron : Ministerie van Landbouw. Directie der Visserij. « Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot ».

Jaar	Garnaalvaartuigen		Kustvaartuigen		Middenslagtreilers		Hoogzeetreibers		Totaal	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage
1938	236	3.988	85	3.408	123	9.421	66	11.400	510	28.037
1949	187	3.046	81	2.629	115	8.146	78	16.207	461	30.028
1950	177	2.978	78	2.560	119	8.356	70	11.828	444	25.722
1951	164	2.798	72	2.363	122	8.577	69	12.247	427	25.985
1952	160	2.698	73	2.363	121	8.470	69	12.010	423	25.541
1953	152	2.561	73	2.332	116	8.103	69	12.674	410	25.670
1954	151	2.532	74	2.306	123	8.345	73	13.598	421	26.781
1955									430	26.350

kustvaartuigen, die zich bijna nooit van de kust verwijderen; de middenslagtreilers, die het Kanaal en de Noordzee bevaren; de hoogzeetreibers, die zich naar de visgronden rond IJsland en Groenland begeven.

Sedert de oorlog is de gezamenlijke tonnage slechts lichtjes ingekrompen; haar verdeling over de verschillende categorieën van vaartuigen heeft echter merkelijke wijzigingen ondergaan. Het aantal kleine eenheden, d.i. de garnaal- en de kustvaartuigen, is in vergelijking met 1938 merklijk afgenomen. Die vermindering houdt verband met de zeer hoge bedrijfskosten; het gaat hier inderdaad om oude vaartuigen die meestal tien tot dertig jaar in de vaart zijn. Ze hebben slechts een gering rendement; de vangsten zijn minder overvloedig sedert de visstand in de Noordzee door de intensieve vangst sterk gedaald is. Hun rendabiliteit neemt snel af, te meer daar de verkoopprijzen onder invloed van de concurrentie gedrukt worden. Hun eigenaars, meestal vissersgezinnen, kunnen ze echter noch vervangen, noch

moderniseren, omdat ze niet over de nodige middelen beschikken. De ene na de andere leggen zij dan ook hun vaartuigen op.

De hoogzeevloot daarentegen groeit in aantal en in tonnage aan. Zij is het eigendom van rederijen die over ruime financiële steun genieten en hun uit-

Tabel II.

Gemiddelde visvangst per schip en per afwezigheidsdag

Bron : Nationaal Instituut voor de Statistiek.

Jaar	Hoeveelheid in kg	Waarde in Belgische franken
1938	426	1.343
1949	738	5.941
1950	651	5.171
1951	615	5.755
1952	766	5.350
1953	814	6.147
1954	837	6.939

rusting dan ook gemoderniseerd hebben. Meer dan 30 pct. der eenheden zijn van recente constructie en behoren tot de sterkste en de best uitgeruste van Europa. De gevoelige verbetering van de opbrengsten sedert 1938 is te danken aan het in bedrijf nemen dier vaartuigen.

Dank zij de toeneming van het aantal dagelijkse vangsten kunnen die vaartuigen de kostprijsverhoging dekken, welke inzonderheid door de aanmerkelijke stijging der lonen en der sociale lasten veroorzaakt werd.

Tabel III.

Aantal aangemonsterde manschappen

Bron : Verslag van de Directie der Visserij — Ministerie van Landbouw.

Jaar	Kust-vaartuigen	Middenslag-treilers	Hoogzee-treilers	Totaal
1938	—	—	—	1.981 ¹
1949	839	569	534	1.942
1950	775	600	465	1.840
1951	733	595	534	1.862
1952	696	593	490	1.779
1953	665	547	515	1.727
1954	681	572	580	1.833

¹ Er bestaat geen statistiek die voor 1938 de verdeling geeft per type van vaartuig.

De structuurwijzigingen van de vloot hebben geen gevoelige teruggang van de tewerkstelling teweeggebracht. De zeevisserij heeft integendeel te kampen met een tekort aan geschoold personeel.

Tabel V.

Indeling der vloot volgens de aanlegplaatsen

Jaar	Oostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage
		B. T.		B. T.		B. T.		B. T.
1938	263	21.385	146	4.685	23	650	78	1.371
1949	236	23.080	144	5.134	10	251	71	1.563
1950	227	19.016	153	5.530	11	308	66	1.487
1951	205	18.290	156	6.201	8	203	58	1.291
1952	196	17.512	159	6.402	9	212	59	1.415
1953	189	17.668	157	6.443	5	161	59	1.398
1954	193	18.384	168	6.959	4	121	57	1.317
1955	191	17.518	173	7.249	4	121	62	1.462

en een snelle verdeling onder de verbruikscentra kunnen verzekeren.

Deze uiterst bederfelijke waar vereist speciale kaden, hallen en magazijnen voor de lossing, de verkoop en de verzending van verse vis, evenals koelhuizen voor de bewaring ervan in geval van overvloedige aanvoer. Het geheel vormt wat doorgaans de mijn genoemd wordt.

De haven van Oostende beschikt over de meest uitgebreide installaties van het land. Haar mijn, een der belangrijkste van Europa, verzendt nagenoeg 85 pct. van de zeevisvangst.

De haven van Zeebrugge verhandelt slechts 10 pct.; zij is echter gespecialiseerd in de verzending van garnaal en verse vis van eerste kwaliteit. Haar

Anderzijds nam het bedrag der geïnvesteerde kapitalen tijdens de jongste jaren toe. Wegens de snelle verbetering der zeevisserijtechniek vereist de uitrusting der hoogzeetreibers inderdaad dure apparaten en een gestadige investeringsinspanning.

Tabel IV.

Verdeling der in de vloot geïnvesteerde kapitalen

(In miljoenen franken)

Bron : Verslag van de Directie der Visserij — Ministerie van Landbouw.

Jaar	Kust-vaartuigen	Middenslag-treilers	Hoogzee-treilers	Totaal
1949	165	226,9	558,3	950,2
1950	153	230,8	428,2	812,0
1951	139,1	232,3	437,6	809,0
1952	135	229,4	434	798,4
1953	128,8	219,9	467,1	815,8
1954	130,4	229,1	498,8	858,3

De belangrijkste aanlegplaatsen van de vloot zijn Oostende en Zeebrugge, die alleen bij machte zijn te voorzien in het onderhoud der grote eenheden. Die havens voldoen aan twee essentiële behoeften van de zeevisserij. Zij concentreren al de bedrijfstakken welke voor de uitrusting en de bevoorrading der vaartuigen noodzakelijk zijn : de herstellingswerken, de ketelmakerijen, de touwslagerijen en de ijsfabrieken. Hun belangrijkste functie is echter van commerciële aard : zij bieden aan de vissers de inrichtingen die tegelijkertijd grote hoeveelheden vis kunnen bergen

zeer moderne inrichtingen nemen sedert 1920 voortdurend uitbreiding en verschillende ontwerpen voorzien de verruiming van de vissershavens, waarin het voor de bedrijvigheid van de mijn noodzakelijke aantal vaartuigen niet meer kan gemeerd worden.

De havens van Blankenberge en van Nieuwpoort verzekeren hoofdzakelijk de bevoorrading der plaatselijke markten.

2. Bedrijvigheid van de zeevisserij.

De snellere en meer nauwkeurige lokalisatie der visscholen en de technische verbeteringen van de visvangst hebben een gevoelige verruiming der vangsten met zich gebracht.

Tabel VI.

Gezamenlijke zeevisvangst

(In duizenden tonnen)

Jaar	Diepzeevis			Zeevis ¹	Schanlen weekdieren	Totaal	Waarde van de visvangst (in miljoenen Belgische franken)
	Totaal	waarvan uit de					
		Noordzee	IJslandzee				
1938	28,4	23,7	4,7	7,5	3,1	39,1	39,5
1949	39,7	21,2	11,7	19,5	2,1	61,3	464,7
1950	37,6	22,2	9,8	13,5	2,1	53,2	422,3
1951	38,3	20,4	12,7	10,6	2,1	51,5	482,7
1952	43,5	20,6	17,5	15,9	3,2	62,2	502,3
1953	43,5	26,4	17,4	18,9	2,7	65,1	491,2
1954	40,5	21,1	16,5	18,7	2,2	61,5	509,4
1955	45,3			21,3	2,8	69,4	562,1

¹ De zeevis is trokvis die slechts op bepaalde tijdstippen van het jaar gevangen is. De haring en de sprot zijn de belangrijkste door de Belgische visserij gevangen soorten.

De aanvoer, incl. die van zeevis, uit de visgronden van de Noordzee gaf de jongste zes jaar praktisch geen verbetering te zien. Dit moet toegeschreven worden aan de verarming van de Noordzee, die voorheen een der meest visrijke gebieden van de wereld was. De intensieve aldaar toegepaste visvangst schaadt de bevredigende wederaangroei der scholen en meer in het bijzonder van de haring. Ten einde dit te verhelpen, hebben de betrokken regeringen de Conventie van Londen van 1946 ondertekend, die slechts sedert 1 april 1954 van kracht geworden is en waarbij beperkingen worden opgelegd. Over haar doeltreffendheid kan nog geen oordeel geveld worden; de biologen voorzien het herstel van de visstand van 1957 af.

De aanvoer uit de IJslandzee stijgt ten gevolge van de uitbreiding der hoogzeevloot. Die toeneming komt tegemoet aan de merkelijke vergroting van de vraag.

In België wordt in vergelijking met de andere Noordzeelanden vrij weinig zeevis verbruikt. De ver-

De toeneming der leveringen houdt echter hoofdzakelijk verband met een hervorming in de organisatie van de distributie. Verschillende nieuwe handelsmaatschappijen hebben getracht hun afzet in de ver van de kust verwijderde centra en in grote agglomeraties, meer in het bijzonder in Wallonië, te ver-

Tabel VIII.

Blijkbaar verbruik van zeevis en vlees in België

(In duizenden tonnen)

Jaar	Diepzeevis	Haring	Totaal	Vlees
1936-1938 ...	30,1	27,1	57,2	338,1
1949	37,6	24,5	62,1	331,8
1950	37,4	27,1	64,5	338,8
1951	38,3	26,4	64,7	344,3
1952	42,7	29,4	72,1	365,7
1953	43,4	28,6	72,0	375,3
1954	41,2	23,0	64,2	385,6

Noot : Deze statistiek werd opgesteld op grond van de aanvoer in de mijnen en van de cijfers van de buitenlandse handel. Zij omvat de gezouten en gerookte vis, met uitsluiting van de verwerkte visserijproducten. Zij wijst de tendentie aan.

Tabel VII.

Verbruik van zeevis, per inwoner, gedurende de jaren 1953 en 1954

Bron : Economisch-Statistische Berichten, 5 oktober 1955, blz. 859.

Groot-Brittannië	23,0 kg
Denemarken	13,7 kg
Duitse Bondsrepubliek	12,3 kg
Frankrijk	9,7 kg
Nederland	9,2 kg
België	9,2 kg

hoging van het visverbruik loopt echter vooruit bij die van de vleesconsumptie, welke van 39,8 kg per inwoner in 1936-1938 tot 43 kg in 1953 en 1954 opliep.

De uiteenlopende evolutie van de afzet van diepzeevis en van haring is wellicht toe te schrijven aan de verhoging van de levensstandaard, die het publiek ertoe aanzet zijn voorkeur te geven aan kwaliteitsproducten.

ruimen. Met dat doel hebben ze tussen de mijn en de kleinhandelaars een « koelketting » aangelegd, waarlangs de verdeling van de visserijproducten in betere voorwaarden geschiedt; ze hebben eveneens hun verzendingen bij wege van « koelwagens » geïntensiveerd. Deze bedrijvigheid heeft de nieuwe diepvriesindustrie in het leven geroepen, die erin bestaat de verse vis bloot te stellen aan een ultrasnelle bevrozing waarbij het vlees niet wordt beschadigd en de versheid zoveel mogelijk wordt gevrijwaard. In 1949 werd te Oostende de eerste fabriek gebouwd, twee andere werden respectievelijk in 1950 en in 1953 opgericht. De afzet van bevroren vis, waarmee in september 1950 een aanvang werd genomen, heeft in België, in Belgisch-Kongo en in het buitenland steeds verder uitbreiding gekend.

Het ontstaan van die bedrijven oefent eveneens invloed uit op de visverwerkingsindustrie. Het stelt deze laatste in staat, in geval van overvloedige aanvoer, een grote hoeveelheid verse vis op te slaan en deze gedurende het dode visserijseizoen te verwerken.

3. De visverwerkingsbedrijven.

De visverwerkingsbedrijven omvatten conserven-fabrieken, rokerijen en drie drogerijen.

Een tiental fabrieken houdt zich bezig met het inblikken van vis. Hun jaarproductie bedraagt 3.000 ton en bestrijkt een vrij grote verscheidenheid van vissoorten. Enkele maatschappijen hebben onlangs hun bedrijvigheid uitgebreid tot de fabricatie van tonijnconserven. Die industrie spijsst vooral het binnenlands verbruik, daar de voorheen aanzienlijke uitvoer inkrimpt onder invloed van de buitenlandse concurrentie en van de protectie in de meeste Europese landen.

Ongeveer 150 over het Vlaamse land verspreide bedrijven vormen samen de rokerij-industrie. Hun belangrijkste bedrijvigheid bestaat in het roken van haring, sprout en makreel en, de jongste tijd ook, van zalm. De jaarproductie wordt op 8.000 ton geraamd en wordt hoofdzakelijk op de binnenlandse markt afgezet. Ze vertoont een opwaartse tendentie, daar de Belgische firma's succesvol het hoofd bieden aan de Nederlandse en Engelse concurrenten die vóór de oorlog de voorkeur der Belgische cliënteles genoten.

De bereiding van haring omvat ongeveer 150 ambachtsbedrijven. Haar productie bereikt nochtans 7.000 ton per jaar en wordt hoofdzakelijk op de binnenlandse markt afgezet. De uitvoer krimpt in om dezelfde redenen als voor de conservenfabrieken.

De visdrogerij, die in de buurlanden een sterke uitbreiding nam, bestond vóór de oorlog niet in België. Ze werd in ons land ingevoerd door de oprichting van drie drogerijen. Hun productie is vooral gericht naar de bevrediging van de behoeften der Kongolese markt, belangrijke afnemer van gedroogde vis.

De oprichting van nieuwe industrieën en de groeiende activiteit der oudere bedrijven oefenen een gunstige invloed uit op de prijsvorming. Ze dragen bij tot de vergroting van de vraag naar verse vis en tot de vastere houding van de prijzen. Ze verstevigen de stabiliteit van een markt die, wegens de onregelmatige aanvoer, bijzonder wisselvallig is.

4. Evolutie van de prijzen van zeevis.

De markt van de zeevis wordt door sterke koersschommelingen gekenmerkt; daar de binnenlandse productie en het verbruik nagenoeg even groot zijn, veroorzaakt een kleine stijging van het aanbod of van de vraag een belangrijke prijsdaling of -stijging. Uit een onderzoek van de evolutie sedert de oorlog blijkt dat de vis minder uitgesproken in prijs gestegen is dan de gezamenlijke voedingsproducten. Dit moet op rekening gesteld worden van de merkelijke toeneming van de capaciteit der hoogzeetreibers. De aanvoer in de mijnen dreigt dan ook de behoeften te overschrijden hoewel de vraag in het land voortdurend uitbreiding neemt. De toenemende aanvoer uit de IJslandzee betekent bovendien een nieuwe

factor van concurrentie op de markt. De IJslandse vis is inderdaad minder duur dan de andere.

In de kleinhandel blijkt de prijsstijging der visserijproducten eveneens ten achter te zijn gebleven

Tabel IX.

Gemiddelde visprijzen in de mijn te Oostende

Bron : Ministerie van Economische Zaken en Middenstand.

Jaar	Diepzeevis (in franken per kg)	Haring	Prijndexcijfer	
			Diepzeevis	Binnenlandse landbouwproducten
1936/1938 ...	3,70	0,85	100	100
1949	9,41	2,25	254,3	383,8
1950	8,90	3,13	240,6	376,0
1951	10,09	3,70	272,7	405,7
1952	9,15	2,95	247,3	406,7
1953	8,70	2,65	235,1	387,6
1954	10,00	2,58	270,0	364,1
1955	9,41	3,32	254,3	361,8

op de gemiddelde prijsverhoging der voedingsproducten. Die omstandigheid werkt stimulerend op het verbruik in ons land.

Het huidige prijzenpeil stelt voor de visserij een ernstig rendabiliteitsprobleem, waaraan men een oplossing tracht te geven door een snelle opvoering van de produktiviteit der vloot. De toestand zou in merkelijke mate opgeklaard worden indien die industrie haar uitvoer kon verhogen.

5. De buitenlandse vishandel.

Talrijke kwantitatieve beperkingen en protectionistische maatregelen belemmeren het internationale visverkeer, dat vóór de wereldcrisis van 1930 een hoog peil had bereikt. België heeft niettemin zijn buitenlandse handel kunnen handhaven.

Behalve haring betreft ons land bijna geen verse vis uit het buitenland. Haring wordt ingevoerd uit Nederland en Noorwegen, die gedurende het dode seizoen in de Belgische zeevisserij onze visverwerkingsbedrijven en conservenfabrieken bevoorraden. De overige invoer omvat hoofdzakelijk verwerkte haring herkomstig uit Nederland en conserven herkomstig uit Canada, Portugal en Japan.

België voert hoofdzakelijk kwaliteitsvis uit naar de naburige landen, het Verenigd-Koninkrijk, Frankrijk en, in de jongste jaren, eveneens naar Nederland. De belangrijkste afnemers van verse of gezouten haring zijn Duitsland en de landen van Oost-Europa die de traditionele afzetgebieden vormen. De conserven worden hoofdzakelijk naar Belgisch-Kongo verzonden.

Het uitvoervolume blijft zich op een weinig hoog niveau bewegen. De pogingen om de afzet in het buitenland uit te breiden, stuiten inderdaad meestal op kwantitatieve beperkingen of op prohibitieve invoerrechten. Er wordt nochtans een wijziging vastgesteld in de douanepolitiek van verschillende landen

die, onder impuls van de E.O.E.S., de vrijmaking van het verkeer van zeevis hebben aangevat. Die evolutie kan niet anders dan een gunstige invloed uitoefenen, daar zij het wellicht zal mogelijk maken een overproduktiecrisis in België te vermijden. Het treedt inderdaad steeds duidelijker aan het licht dat

de produktie, ten gevolge van de modernisering van de vloot, een tendentie zal vertonen om het binnenlandse verbruik te overschrijden en dat dringend buitenlandse afzetgebieden dienen gevonden ten einde een regelmatige en lonende afzet van de vangsten te organiseren.

Tabel X.

Buitenlandse vishandel

(in tonnen)

Jaar	Invoer					Uitvoer				
	Diepzeevis	Haring		Conserven	Totaal	Diepzeevis	Haring		Conserven	Totaal
		verse	gezouten				verse	gezouten		
1938	6.594	6.560	18.074	10.109	41.337	3.566	1.632	396	1.881	6.975
1949	3.302	3.888	8.851	11.985	28.026	5.349	4.991	541	774	11.655
1950	2.758	5.782	11.437	15.408	35.385	3.029	1.066	298	1.399	5.792
1951	3.454	5.641	13.657	8.875	31.627	3.397	1.471	326	932	6.126
1952	4.221	4.939	12.088	10.831	32.079	4.515	2.341	110	550	7.516
1953	4.117	5.074	12.390	12.311	33.892	4.280	5.073	1.739	419	11.511
1954	4.881	4.496	11.903	13.611	34.891	3.875	8.928	1.091	556	14.450

Dezelfde bezorgdheid om de rendabiliteit van deze industrie te waarborgen, zette de regering ertoe aan de binnenlandse markt bij wege van de invoercontrole aan de Belgische visserij voor te behouden. In 1948 heeft een vrij belangrijke stijging van de buitenlandse aanvoer in de Belgische mijnen volstaan om een ineensstorting der koersen teweeg te brengen die de vissers ertoe gebracht heeft elke bedrijvigheid stop te zetten.

Gelet op die toestand verbood de regering de aanvoer van buitenlandse vis met een afmeting beneden 40 cm. Die maatregel betreft vooral schol, tong en tarbot, belangrijkste inkomstenbronnen van de Belgische vissers. Voor de andere soorten werden, in akkoord met de reders en de invoerders, contingenten vastgesteld.

6. De zeevisserij en de Douane-unie met Nederland.

De handelspolitiek van België op gebied van invoer van de zeevisserijprodukten doet natuurlijk ten aanzien van de totstandbrenging van de Douane-unie met Nederland een probleem rijzen. Beide partnerlanden hebben dan ook in zoverre de geleidelijke vrijmaking van het verkeer voorzien dat de verschillen in de bedrijfskosten van de zeevisserij tussen beide landen opgeslorpt worden.

De Nederlandse zeevisserijvloot werkt inderdaad in betere voorwaarden dan de Belgische vloot. De lonen, die ongeveer 30 à 60 pct., naargelang de belangrijkheid van de treiler, in de kostprijs tussenbeide komen, liggen in Nederland merklijk minder hoog. Aangezien echter het algemeen niveau der bezoldigingen in dat land gevoelig verhoogd is, mag een verzachting van de dispariteiten in het vooruitzicht gesteld worden, waardoor het concurrentievermogen van de Belgische visserij zal verbeteren.

De Nederlandse vissers genieten bovendien van natuurlijke voordelen. Hun aanlegplaatsen liggen in

de nabijheid van de visgronden in de Noordzee en de territoriale wateren zijn in Nederland meer visrijk dan in België. De Nederlandse visserij heeft dan ook minder hoge vervoerkosten te dragen; de vangsten bestrijken daarentegen een minder grote verscheidenheid dan die der Belgische vloot: zij omvatten in hoofdzaak haring. De diepzeevissen maken inderdaad de vier vijfden uit van de aanvoer in België, tegen slechts één derde in Nederland.

De concurrentie in de schoot van de Douane-unie blijft dan ook tot nog toe beperkt tot de produkten van de middenslag- en kustvisserij. Zij treft echter een in België sterk gedrukte sector, nl. die der ambachtelijke visserij, welke het grootste aantal vissersgezinnen te werk stelt. Deze is, in geval van volledige vrijmaking van het verkeer, niet in staat het hoofd te bieden aan de Nederlandse concurrentie, die over een ruim uitvoerbaar overschot beschikt. De verdwijning van die sector zou het land echter vóór een ernstig sociaal probleem stellen, welk de regeringen getracht hebben te vermijden door het invoeren van een tijdelijke protectie. Krachtens het protocol van Oostende, ondertekend in juli 1950, gingen de Beneluxpartners de verbintenis aan het ruilverkeer tegen 1 januari 1952 vrij te maken.

Bij het verstrijken van die overeenkomst vertoonden de bedrijfsvoorwaarden tussen beide landen nog te scherpe verschillen, die de regeringen ertoe brachten een protectie te handhaven. De partnerlanden ondertekenden dan ook, in februari 1952, het protocol van Ulvenhout. Dit voorzag de vrijmaking, van 1 mei 1952 af, van het verkeer van vis met een grotere afmeting dan 40 cm. Het betreft in feite de kabeljauw, de schelvis en de koolvis uit de IJslandzee. Op dit gebied heerste er bijna geen concurrentie. De Belgische en Nederlandse visserijen vullen elkaar eerder aan en België was erin geslaagd de afzet van die soorten in Nederland op te drijven.

De vrije invoer van tong, schol en van enkele andere vissen met een afmeting beneden 40 cm zou

daarentegen een ernstige prijsdaling veroorzaakt hebben, waardoor de rendabiliteit van de middenslag- en kustvisserij aanzienlijk ware verlaagd geworden. De regeringen besloten derhalve een tijdelijke doch degressieve protectie in te voeren. Ze kwamen overeen driemaandelijke contingenteringen op te leggen, die geleidelijk zouden verruimd worden tot bij de algehele vrijmaking van het ruilverkeer. Deze was aanvankelijk vastgesteld op 1 maart 1954, doch werd bij een « modus vivendi », ondertekend op 27 maart 1954, tot 1 maart 1956 verdaagd. Op 1 januari moest de invoer van garnaal vrijgemaakt worden, doch de huidige voorwaarden laten zulks nog niet toe.

*
**

Het jaar 1956 zal derhalve beslissend zijn voor de Belgische zeevisserij. Het ware wenselijk dat de vooruitgang inzake produktiviteit, verruiming der afzetgebieden en gelijkschakeling van de exploitatievoorwaarden tussen de Nederlandse en de Belgische vloten de economische toestand van die nijverheid voldoende verbeterde ten einde ze in staat te stellen beter aan de concurrentie van Nederland het hoofd te bieden.

De belangrijkste moeilijkheid ligt nochtans in de ver gevorderde veroudering van de kustvloot. Haar modernisering doet een financieel probleem rijzen dat de aandacht van de overheid dient te weerhouden.