


jaarverslag 1980

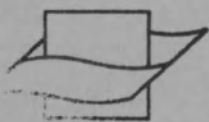
van de
coöperatieve
voor
vissersvaartuigen

s.c.a.p.

zetel : hendrik baelskaai 27, Oostende

 (059) 32.29.51 — 32 09 31 B.T.W. nr. 405.304.008

Werkhuizen : 32 39 79 — 32 08 20



Vlaams Instituut voor de Zee
Flemish Marine Institute

Op het ogenblik dat dit jaarverslag verschijnt, is S.C.A.P. sedert april zijn 33e jaar ingetreden en geven we met huidig overzicht, de werking weer van onze 32e jaargang, wat voor ons een gelegenheid is om na te gaan in hoeverre aan de huidige zware lasten en economische crisis welke op alle bedrijven wegen, kan verholpen worden en waaraan vooral aandacht dient verleend, willen we de toestand meester blijven en de aanvoer van misschien nog het enig gezond voedsel door eigen vloot en op eigen bodem blijven zien verzekeren, om geen beroep te moeten doen op vreemde deviezen en miljarden invoer meer, aldus een nieuw aandeel van ons gezond economisch bestaan te moeten prijsgeven.

Vooraleer enkele overwegingen ten beste te geven, menen we het gepast en noodzakelijk de werking van onze Middenstandscöoperatieve in 1980 te overlopen, en na te gaan, waar deze verzwakte, wat er de oorzaak van is, en welke middelen kunnen of moeten aangewend worden om een maatschappij, waaraan vooral de vele kleine reders vissers het te danken hebben, dat ze hun exploitatiekosten hebben kunnen drukken, rendabel te houden.

Vele kleinen onder U weten maar al te goed dat, waar ristournes voor de groten, door multi-nationals en leveranciers, weggelegd zijn, zij er in S.C.A.P. even goed van genieten, waar vele jaren geleden en nu nog bij anderen zij de speelbal blijven van vertegenwoordigers en verkopers die hen de volle pot doen betalen, terwijl aan hun grote broers belangrijke kortingen worden toegestaan.

Vele van die grote broers bekommeren zich daar niet om en sommigen van de kleinen beseffen het maar al te wel, eens ze het verschil zien tussen de prijzen betaald in S.C.A.P. of bij anderen, tenware ze niet anders kunnen omdat ze in geldverlegenheid zitten en verplicht zijn buiten de coöperatieve aankopen te doen.

HET LEDENTAL

Dit gezegd zijnde, is het een feit, dat er in 1980 wel een 8-tal nieuwe schepen de vloot kwamen verrijken, maar dit praktisch alleen voor de vloot met als thuishaven Zeebrugge was, waar onze zustermaatschappij Hand in Hand gelukkig op een voordelige wijze kon van genieten en in voordelige zin evolueren.

In 1980 legden 9 leden van Oostende er het bijtje bij neer door verkoop van hun schip, en het stoppen van het bedrijf. Voor Nieuwpoort waren dat zes, en van Zeebrugge één lid. Aan hen werden buiten hun ristournes van het jaar 1979, nog voor 1.672.150 fr. aandelen uitbetaald en wel als volgt :

O.66 Rederij Lambiek	18.400 fr.
O.186 Rederij Shamrock	274.500 fr.
O.22 Eerebout Edg.	76.200 fr.
Z.509 Rederij De Wielingen	348.950 fr.
O.260 Mussche François	7.700 fr.
O.37 Rederij Bailju	128.600 fr.
O.805 Bogaert A.	36.200 fr.
O.198 Rederij Juhel	183.750 fr.
N.762 / 763 / 765 Vercoutter R.	137.000 fr.
O.192 Peere L.	6.400 fr.
N.715 Depotter M.	4.700 fr.
N.719 Vercoutter M.	44.300 fr.
N.762 / 763 / 765 Vercoutter M.	137.000 fr.
N.45 Vercoutter M.	16.450 fr.
N.705 Rederij Lumar	247.500 fr.
O.236 Laplasse	4.500 fr.

Ons kapitaal dat slechts 11.874.671 fr. bedroeg, slonk aldus tot 10.202.521 fr., waarmee in de hoofdzetel nochtans voor 131.349.654 fr. zaken werden gedaan en 84.779.575 fr. in het werkhuis.

Dat dit tekort aan bedrijfskapitaal ons soms voor moeilijke problemen stelt, valt vooral in de huidige economische toestand, waar elkeen comptant wil betaald worden, te begrijpen, maar wordt niet altijd goed begrepen door sommige leden zelf, die vergeten, dat in een coöperatieve het kapitaal van de maatschappij, dit is van de leden zelf en waar ook, zij comptant hoeven te betalen, zoals dat in alle coöperatieven het geval is.

Het is een feit, dat elk lid vooraleer als een volwaardig lid te kunnen aangezien worden, in de loop van zijn lidmaatschap zich aandelen dient aan te schaffen volgens de bruto tonnage van zijn schip, en wel zo, dat zulks 3.000 fr. per bruto ton betekent. Deze kan hij vormen, 't zij door een onmiddellijke storting bij zijn intrede, 't zij door afhouding op het einde van het jaar van zijn winstaandeel op zijn aankopen. Dit brengt hem dit jaar buiten de uitbetaling van de winst, 8 % interest op, welke telkens uitbetaald wordt.

De rest van de ristournes wordt omgezet in aandelen voor wie ze per bruto ton niet volstort heeft, en uitgekeerd in de vorm van bons, of mag men gebruiken om zijn facturen van aankopen te betalen, voor wie zijn aandelen volledig volstort heeft. Aldus werd het kapitaal van 10.202.521 fr. van 2.141.200 fr. verhoogd, zodat op één januari het kapitaalsaandeel 12.351.721 fr. beliep, waaraan dient toegevoegd 11.676.750 fr. als eigen reserve welke in totaal 24.028.471 fr. betekent om in 1980 een zakencijfer van 216.129.229 fr. verwezenlijkt te hebben. Dat dit geen kleine moeilijkheden bijbracht, hoeft niet gezegd.

Daarom is het, dat we in deze moeilijke tijden moeten blijven aandringen op comptante betalingen en dat er op de facturen een onmiddellijke ristourne gegeven wordt, voor zover deze facturen binnen de acht dagen na ontvangst er van, betaald worden.

Het totale zakencijfer bedroeg in 1980 de som van 216.129.229 fr. tegenover 178.007.066 fr. in 1979, waarvan in 1979 daarvan 58.557.458 fr. in het werkhuis tegenover 84.779.575 fr. in 1980, gefactureerd werd aan herstellingen en nieuwbouw.

DE GASOLIE

Dat de grilligheid der aankoop- en verkoopprijzen van gasolie in 1980, bij het aankopen per miljoen of twee miljoen liter, ons tot grote voorzichtigheid diende aan te sporen, is een feit. De tabellen van de officieel vastgestelde verkoopprijzen, welke praktisch elke week veranderden in min of meer, bewijst eens te meer hoe gevaarlijk de toestand was, en hoe bij de minste vergissing, grote verliezen konden geleden worden.

De steeds stijgende prijzen hadden anderzijds voor gevolg, dat niet alleen elkeen aan besparingen deed, maar we onze verkoopprijzen zo dienden aan te passen, dat in de plaats van op het einde van het jaar een ristourne te geven van 0,50 fr. à 0,70 fr. per liter, het als voordelig geoordeeld werd bij elke levering en mits betaling van de factuur de volgende reis, een onmiddellijke ristourne te geven, naar gelang de marktomstandigheden het ons toelieten.

In stad leverden wij bij partikulieren voor 1.284.848 liter gasolie tegen 1.694.437 liter in 1979. Dit is een vermindering van 409.589 liter omdat, toen we in 1979 een crisis kenden, we toen veel mensen geholpen hebben, die er van hun leverancier geen kregen, maar het een feit is, dat men achteraf dit spoedig vergeten is, en anderzijds multi-nationals er onmiddellijk bij zijn geweest om achteraf jaarkontrakten met zogezegde bestendige vullingen aan te bieden, waardoor men meende opnieuw gerust te mogen zijn.

Aan voortverkopers verkochten wij in 1980, 666.563 liter tegen 1.195.679 liter in 1979. Dit betekent een vermindering van ongeveer de helft voor dezelfde reden hiervoor aangehaald.

De verkoop van lichte fuel beliep in 1980, 1.048.803 liter tegen 497.391 liter in 1979. Hier werd de verkoop verdubbeld, omdat we per geluk een aanbesteding konden verwerven, die ons toch de gewenste winst opleverde.

De verkoop van benzine aan de pomp daalde van 163.245 liter in 1979 naar 148.099 liter in 1980. Ook hier wordt sedert enkele maanden voor diesel en super benzine een rechtstreekse ristourne van één frank uitbetaald.

De verkoop van diesel verhoogde van 279.180 liter in 1979 naar 284.033 liter in 1980.

Aan smeeroliën werden in 1980, 51.174 liter verkocht tegen 59.603 liter in 1979. Dit staat gelijk met de vermindering van de vloot.

In 1980 hebben wij 9.322.840 liter gasolie geleverd aan vissersvaartuigen en koopvaardij schepen, tegen 10.875.882 liter in 1979, wat een vermindering betekent van 1.553.042 liter.

Uit deze cijfers zal blijken, dat vooral leveringen van gasolie aan koopvaardij verminderden. De redenen hiervan waren niet ver te zoeken, gezien de multinationals zelf eens de crisis van 1979 voorbij, al de grote afnemers afliepen, er jaarkontrakten mee afsloten, zoals ze het deden voor de appartementsgebouwen, waarin ze de syndics of de agenten betrokken, waardoor we benadeeld worden, daar meestal in de koopvaardij men maar per toeval beroep op ons doet, wanneer men kontraktueel niet vastligt of bij een week-end niet vlug kan bediend worden.

Wat de voortverkopers betreft, is het een feit, dat tijdens de schaarste, in 1979 sommigen onder hen gasolie kochten waar mogelijk was, om hun cliënteel te voorzien en S.C.A.P., zolang ze de mogelijkheid daartoe had, toen van een reserve welke ze wijselijk voorheen had opgedaan, gebruik kon maken om ook in die sektor voortverkopers ter hulp te kunnen komen, weliswaar om er niet veel aan te verdienen, maar toch genoeg om de algemene onkosten van de maatschappij te helpen dekken.

Want als tenslotte de verkoop van, lichte fuel in 1980 verdubbelde, dan was dit alleen daaraan te wijten en aan het feit, dat we in een aanbesteding van meer dan zeshonderd duizend liter voor dat jaar, het geluk aan onze zijde hadden.

Wat de leveringen aan de visserij betreft, welke ook van 1.553.042 liter verminderde dient opgemerkt, dat waar de leveringen aan Hand in Hand in 1978 nog 6.034.327 liter en in 1979, 1.606.676 liter beliepen, deze in 1980 volledig wegvielen tengevolge van het feit dat onze zustermaatschappij het geluk had met een grote maatschappij een kontrakt af te sluiten, waarbij ze rechtstreeks met haar schipje zich aan de tanks van die maatschappij te Zeebrugge naargelang haar behoeften kon bevoorraden, wat een enorm voordeel op financieel en praktisch gebied daarstelde, welke haar, dank zij de medewerking van S.C.A.P., ook in staat stelde meer op eigen vleugels te vliegen.

De mindere levering aan de visserij van 1.553.042 liter in 1980, is dus volledig te wijten aan het niet meer leveren aan Hand Zeebrugge.

Als we de cijfers bekijken, dan is de levering aan de visserij er zelfs lichtjes op vooruitgegaan, in acht nemend dat 16 leden het bedrijf stillegden en er slechts 8 lid werden, waarvan zes te Zeebrugge, die daar tanken wanneer ze er markten.

Opdat elkeen beter zou beseffen, hoe voorzichtig diende opgetreden, volgt hierna de evolutie der verkoopprijzen en de ristournes welke op alle leveringen ter visserij werden gedaan.

Wanneer we de jaarverslagen en de statistieken der drie laatste jaren overlopen, dan komen we tot de vaststelling, dat op 1 januari 1978 de verkoopprijs der gasolie 4,41 fr. bedroeg, de onmiddellijke ristournes meestal 0,17 fr. tot 0,51 fr. maximum en dat de gemiddelde ristourne voor het jaar 43,70 ct. per liter beliep.

Voor 1979 was de verkoopprijs op 1.1.79, 4,87 fr. per liter, die in een jaar tijd naar 7,99 fr. evolueerde, waarop tijdens het jaar van 0,09 fr. tot 0,39 fr. per liter werd teruggeschonken, op het einde van het jaar aangevuld met een bijkomende ristourne van 0,20 fr.

Uit de hiernavolgende tabel zal blijken dat, de brandstofprijzen van 7,99 fr. begin 1980 op einde 1980 dus reeds 9,40 fr. beliepen om op 2.4.81 reeds tot 10,62 fr. te zijn verhoogd, ogenblik waarop S.C.A.P. de onmiddellijke ristourne tot 0,99 fr. per liter opdreef om zoveel mogelijk de leden ter hulp te komen.

Gezien de gemaakte winst zal voor 1980 bij de rechtstreekse ristournes tijdens het verlopen jaar reeds verleend, nu nog 20 centiemen per liter worden bijgestort voor alle leveringen in dat jaar gedaan.

OFFICIELE VERKOOPPRIJZEN VAN DE MAZOUT PER LITER

1980			1981		
Data	Prijs	Onmiddellijke ristourne	Data	Prijs	Onmiddellijke ristourne
1/01	7,99				
8/01	8,33	—	8/01	9,57	0,62
7/02	8,74	—	13/01	9,73	0,60
13/02	8,59	—	14/01	9,85	0,60
18/03	8,97	—	19/01	10,02	0,62
20/03	9,06	—	27/01	9,92	0,62
1/04	8,93	—	3/02	10,09	0,64
17/04	9,07	—	5/02	10,24	0,64
18/04	9,36	—	9/02	10,39	0,79
30/04	9,13	—	10/02	10,28	0,68
23/05	8,85	—	17/02	10,38	0,78
17/06	9,01	—	20/02	10,57	0,97
27/06	8,86	0,36	23/02	10,37	0,77
4/07	8,69	0,19	3/03	10,47	0,87
1/08	8,53	0,13	5/03	10,59	0,89
7/08	8,37	0,07	6/03	10,69	0,99
8/08	8,17	—	10/03	10,56	0,86
12/08	8,01	—	12/03	10,67	0,97
19/08	8,19	0,19	16/03	10,49	0,79
26/08	8,02	0,52	14/03	10,53	0,65
18/09	8,19	0,49	27/03	10,48	0,78
29/09	8,45	0,25	2/04	10,62	0,92
1/10	8,86	0,36	6/04	10,43	0,83
3/10	9,21	0,61	7/04	10,33	0,73
7/10	9,04	0,44	27/04	10,15	0,55
9/10	8,84	0,34	4/05	9,93	0,43
10/10	8,66	0,16			
23/10	8,93	0,43			
24/10	9,06	0,56			
28/10	9,28	0,78			
3/11	9,44	0,78			
6/11	9,61	0,78			
7/11	9,74	0,78			
18/11	9,51	0,55			
5/12	9,67	0,71			
19/12	9,42	0,52			
22/12	9,60	0,65			
30/12	9,40	0,45			

DE VERKOOP IN MAGAZIJN

Overwegende dat 16 leden reders in 1980 hun schip verkochten en er slechts 8 lid werden, is de verkoop in magazijn er praktisch niet op achteruitgegaan, temeer dat sommige grote rederijen zich bij concurrenten bevoorraden, na uitgesloten te zijn en andere in dat jaar zich nog steeds voor bepaalde aangelegenheden in Engeland bevoorraden.

Het verkoopcijfer in magazijn vertoonde een lichte daling, nl. 17.275.021 fr. tegen 17.642.534 fr. in 1979, dus slechts 367.513 fr., hetgeen onbeduidend is.

Hierna volgt de vergelijkende statistiek van de voornaamste produkten die in magazijn verkocht werden.

	1979	1980		
Engelse kabel	2.658.586	2.557.421	—	101.165
Belgische Kabel	1.919.079	1.939.497	+	20.418
Nylon	3.455.736	3.257.831	—	197.905
Netwerk	1.894.064	1.433.431	—	460.633
Poly	1.005.192	946.014	—	59.178
Manilla garens	119.310	223.647	+	104.337
Vlotten	—	1.618.986	+	1.618.986
Flotteurs	474.693	386.131	—	88.562
Kettingen	47.229	103.000	+	55.771
Divers	2.419.181	2.455.880	+	36.699
Verven	1.326.167	344.981	—	981.186
Caoutchouc bollen	719.821	629.407	—	90.414
Oliegoed	419.925	575.108	+	155.183

Het totale verkoopcijfer in de hoofdzetel bedroeg in 1980, 131.349.654 fr. tegen 119.429.608 fr. in 1979, wat toch een lichte verbetering van 12 miljoen frank betekent.

Waar ons groot verlies de verkoop van nylon, netwerk en vooral verven betekende, is de aankoop van onze nieuwe vlotten een succes geweest, niettegenstaande we enkele jaren geleden, sedert meer dan 20 jaar voortverkoper zijnde van een merk, ontslagen werden en in die zaak nu alles hebben moeten hernemen.

Op de verkoopprijs van die vlotten wordt immers aan al de leden van onze verzekeringscoöperatieve Hulp in Nood een directe ristourne van 20 % verleend en zal de service en het nazicht blijven verzekerd worden, zoals het hoort.

Gullevisser

Gebruik voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK“ KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



56 F. per kg.

(korting 5 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. 059/32.29.51

DE WERKING VAN HET WERKHUIS

Waar wij in de werkhuizen in 1975 voor 59 miljoen frank zaken deden, slonk dit in 1976 tot 36.719.816 fr. en in 1977 tot 31.600.000 fr. om in 1978 naar 41.474.000 fr. te stijgen en in 1979, dank zij de nieuwbouw, 58.577.458 fr. te worden, om tenslotte in 1980 een snelle verhoging te kennen welke tot 84.779.575 fr. opliep.

Dat het werkverschaffen hier allemaal geen rozen is, welke we in de huidige moeilijke werkvoorwaarden te plukken kregen, weten alleen zij, die er dagelijks mee gekonfronteerd werden, want het is een feit, dat men heden ten dage schrik heeft werken te aanvaarden en te laten uitvoeren, wanneer men achteraf een rekening moet opmaken.

Weinigen onder ons beseffen, dat ieder tewerk gestelde werkman aan loon en sociale lasten, en dan moeten ze nog voldoende presteren, meer dan 750.000 fr. per jaar kost. En hier past het elkeen te vragen, de werken, spijtig genoeg, zelf van nabij te volgen.

Het afgelopen boekjaar werd gekenmerkt door een grote activiteit op het gebied van nieuwbouw.

Op 16 februari 1980 werd de Z.44 «De Caine», eigendom van de rederij «De Bounty», waarachter de namen staan van de Heren Gilbert Derudder en Willy Vanhove, boven de doopvont gehouden.

Op 2 augustus 1980 was het de beurt aan de Z.47 «Saturnus», eigendom van de gelijknamige rederij, beheerd door de Heer Leopold Neyts, om gedoopt te worden.

Op 12 oktober 1980 tenslotte hebben wij de Z.43 «Pandora», eveneens eigendom van de rederij «De Bounty» van de Heren Derudder en Vanhove afgeleverd.

Op dit ogenblik hebben wij nog één opdracht lopen voor een nieuwbouwschip en wel voor een vaartuig van 32,50 meter lengte met een motorvermogen van 1050 pk, dit voor de rederij «De Zuiderzee» van de Heer André Vantorre en op het ogenblik van het ter perse gaan, nog twee kontrakten voor nieuwbouw voor dezelfde soort schepen.

In 1980 stelden wij in onze werkhuisen in totaal 39 personen tewerk. Dit tegenover 35 personen het jaar ervoor.

Het zakencijfer liep van 58.577.458,— fr. in 1979 op tot 84.779.575,— fr. in 1980, een stijging dus van, 45 %, dit als gevolg van nieuwbouw.

De personeelskosten echter stegen van 22.212.664,— fr. in 1979 tot 27.987.462,— fr. in 1980, een stijging dus van 26 %, wat vergeleken met de lichte stijging aan werknemers van 35 naar 39 wel een onevenredig hoge stijging betekent.

Het is wel tekenend voor de huidige tijd dat, telkens men een jaaroverzicht maakt, men getroffen wordt door de enorme verhogingen van de personeelskosten.

Wij zijn het er over eens, dat dit zal moeten veranderen. Jammer genoeg zijn er mensen, die er anders over denken. Vooral arbeidsintensieve bedrijven, zoals het onze er ene is, zijn door dit feit alleen al, zeer kwetsbaar geworden.

BESLUIT

DE VERDERE MODERNISATIE VAN DE VLOOT NOODZAKELIJK

Met dit overzicht hebt U kunnen vaststellen dat, om ten huidige dage zaken te doen en nog een overschot te boeken van 5.388.677 fr. na in de loop van het jaar belangrijke teruggaven te hebben gegeven, die insgelijks, 3.811.774 fr. beliepen, het niet gemakkelijk is geweest en we ons mogen gelukkig achten, dat S.C.A.P. in het belang van alle reders, zijn kop boven water blijft houden en de brandstoffenverkoop ons mits nauwgezet beleid alleen nog toelaat winsten te verwezenlijken.

Want ook zij die geen lid zijn, profiteren onrechtstreeks van het bestaan er van, vermits hun leveranciers, die meestal reders zijn die optreden voor grote firma's, verplicht zijn onze prijzen te volgen. We zijn in dat opzicht gelukkig te kunnen vaststellen, dat de kleine reder bij ons een even grote ristourne ontvangt als zijn grote vakgenoot en we wensen er U op te wijzen, dat het de leden zelf zijn, die hun vakgenoten moeten aantonen, dat het verdwijnen van hun coöperatieven S.C.A.P., Hulp in Nood en Hand in Hand, voor allen en vooral voor de kleinen die velen onder u toch zijn geweest, zou betekenen.

Sedert enkele maanden volgen we een politiek van directe teruggaven. Die politiek zouden we nog beter kunnen doordrijven, moesten we over meer kapitaal beschikken, want het is een ondenkbaar feit, dat men in 1980 een zakencijfer kon verwezenlijken van 216.129.229 fr. met een kapitaal welke amper met aandelen inbegrepen de 24 miljoen bedroeg.

Voor uw **AANKOPEN** van

PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP sv

HENDRIK BAELSKAAL 27 — OOSTENDE

Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31

B.T.W. 405.304.008

Werkhuizen : 059/32.39.79

32.08.20

BANKEN :

Algemene Spaar- en Lijfrentekas 001-0166138-53

Bank Brussel Lambert 384.1605.309-43

Generale Bankmaatschappij Oostende 280-0486692-80

Zeebrugge 280-0469570-30

Kredietbank Oostende en Nieuwpoort

P.C.R. 000-0018222-83

We willen tenslotte dit 32e jaarverslag niet sluiten, zonder onze dank te betuigen aan ons personeel van klein tot groot, aan de ministeries van Verkeer-, Landbouw en Economische Zaken, en hun verantwoordelijke ambtenaars van secretarissen-generaal tot gewone bediende, met wie we steeds nuttige betrekkingen onderhielden, aan de Zeevaartinspectie met wie we praktisch wekelijks samenwerkten in het belang van de veiligheid van de ons toevertrouwde schepen, aan het N.M.K.N. welke op financieel vlak ons steeds behulpzaam was, daar waar nieuwbouw met hun financiële steun geschiedde.

Wat in het bijzonder het Ministerie van Verkeerswezen betreft, brengen we graag hulde aan hun moderniseringspolitiek ten opzichte van onze visserijvloot gevoerd.

We hopen dat ze die politiek in het belang van de tewerkstelling, de technische vooruitgang en het langzaam vernieuwen van een vloot met jonge schippers zal voortzetten omdat de jongste aanwinsten van die vloot hebben bewezen, dat daar de uitweg ligt om de vloot rendeerbaar te houden en het land te voorzien van een nog gezond en niet met hormonen besprenkeld voedsel.

Mocht de politiek van vernieuwen door het verlenen van een goede slooppremie op voorwaarde dat men daarmee aan nieuwbouw doet, verder doorgevoerd worden, dan zal weliswaar onze vloot daardoor niet opnieuw terugklimmen tot het getal van vóór de oorlog, maar dan zou het onze jonge vooruitstrevende vissers, onze jonge dynamische reders toelaten met gerust gemoed verder een rederij uit te bouwen op een wijze dat we ons niet moeten schamen voor onze nevenburen en voor hen die menen, dat onze visserij ten dode is opgeschreven.

De politiek van ons Ministerie van Verkeerswezen, daarin gesteund door deze van Landbouw en Economische Zaken in de laatste jaren gevolgd, moet voortgezet.

Er is immers tot op heden geen enkel bedrijf in gans het land, die zo trouw en plichtsbewust de geleende kredieten aan het N.M.K.N. heeft ten nutte gemaakt dan het visserijbedrijf.

Er is geen enkel bedrijf die de haar verleende kredieten zo nauwgezet gebruikt en terugbetaalt als het visserijbedrijf, waarvan tienduizenden werknemers rechtstreeks of onrechtstreeks leven.

Met deze gedachten sluiten we dit kort overzicht de hoop uitdrukkelijk, dat gij allen meer dan ooit propagandisten zult blijven van Uw coöperatieven, die er zijn van kleine middenstanders welke tot op heden aan het land en de gemeenschap het bewijs hebben geleverd, dat met een goede economische politiek ons land mag verzekerd zijn, dat de visserij een nijverheid is, waarop ons land fier mag zijn.

