



OLIVIER VANNESTE
PIERRE HOVART

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Een economische studie

WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU – BRUGGE

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU

W. E. R.

II

DIJVER 7, BRUGGE

OLIVIER VANNESTE
PIERRE HOVART

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

EEN EKONOMISCHE STUDIE

BRUGGE

1959

- Van deze studie werd een Franse vertaling gepubliceerd onder de titel :

„La Pêche Maritime Belge —
Etude économique”

Une traduction française de cette étude a été publiée sous le titre de

„La Pêche Maritime Belge —
Etude économique”

- Summary : p. 271

TEN GELEIDE

Het Waarom van deze studie ?

*Omdat de zeevisserij een belangrijke bedrijvigheid is ;
omdat, onder de Westvlaamse bedrijven, de zeevisserij wel de meest
typische broodwinning is ;*

*omdat precies deze bedrijvigheid thans een zo pijnlijke crisis door-
maakt, dat het ieder weldenkend burger naar het hart grijpen moet ;*

*omdat de zeevisserij ten slotte die mensen groepeerst welke, aan deze
zijde van het land, het zwaarste en lastigste beroep tot het kunne
maakten, mensen waaraan wij veel verschuldigd zijn.*

*Toen, gedurende de laatste wereldoorlog, de jaren van bezetting
zich schraller en schraller opvolgden, betekende de zilveren overvloed
die onze vissers met een kalme doch bewonderenswaardige durf uit
de zee en haar gevaren opdiepten, de nooddrift voor een groot,
misschien wel het grootste deel der bevolking en de verzadiging van
zovelen die anders aan honger en ontbering moesten ten onder gaan.*

Dát mag niet vergeten worden !

*Wij hebben in die bange dagen een schuld aangegaan, waarvan de
aflossing eindelijk gebeuren kan. Nu de nood onze vissers aanklampt,
is het óns wellicht gegeven hen leniging te brengen en nieuwe kracht.*

*Vormt deze studie op zichzelf niet de oplossing van het probleem,
dan wordt ze allicht de aanleiding daartoe en zeker de wekkende
hand voor wie soms sluimerend was of... zich het verleden niet meer
berinnert.*

*Onze vissers vechten een verbeterd strijd, ditmaal niet tegen wind
en water. Hier vindt men hun zorg en kommer vast en scherp omlijnd,
hier ook vindt men de mogelijkheden tot hun redding en de maat-
regelen die zich daartoe opdringen.*

*In deze studie, in haar zakelijk onderzoek en praktische gevolg-
trekkingen, liggen de liefde en de erkentelijkheid besloten welke de*

auteurs onze vissers toedragen. Naast mijn dank en eerbetoon om hun menslievende bedoelingen en de wijze verwoording er van, naast mijn dank ook aan de Provincie en degenen die door hun materiële steun dit werk mogelijk maakten, druk ik de hoop uit dat al wie het maar enigszins in zijn macht heeft onze zeevisserij te hulp te komen zich hierbij een gewetensvraag gesteld ziet, dat de bevoegde overheid zoveel hangende zaken in dit verband zou oplossen en dat de publieke opinie, eens en voor goed, in een breed gebaar van solidariteit zou opkomen voor deze kinderen van West-Vlaanderen die ik MIJN vissers noem !

Ridder PIERRE van OUTRYVE d'YDEWALLE,
Gouverneur van West-Vlaanderen,
Voorzitter W.E.R.

INHOUDSTAFEL

Ten Geleide, door Ridder P. van Outryve d'Ydewalle	V
Inhoudstafel	VII
Voorwoord auteurs	1
 HOOFDSTUK I : <i>Vis en Visserij</i>	 5
§ 1. Visgronden	5
§ 2. Soorten Visserij	10
§ 3. Vissoorten	14
§ 4. Visseizoenen	15
§ 5. Het overbevissingsprobleem	16
§ 6. Kustwateren	27
 HOOFDSTUK II : <i>De Belgische Zeevisserijvloot</i>	 33
§ 1. Korte historiek van de Belgische zeevisserij	33
§ 2. Recente ontwikkeling van de vloot	37
§ 3. De Belgische zeevisserijvloot naar scheepsklasse	42
§ 4. De Belgische zeevisserijvloot naar thuishaven	47
§ 5. Exploitatievorm van de Belgische zeevisserij ; rendabiliteit	53
A. Exploitatievorm	53
B. Rendabiliteit in de zeevisserij	54
§ 6. Modernisatie van de vloot	61
A. Rompen	61
B. Voortstuwingsmachines	64
C. Aanbouw	66
§ 7. Financiering van de zeevisserijvloot	69
A. Aard van de kapitaalbehoefte	69
B. Financieringsmiddelen	69
 HOOFDSTUK III : <i>De Belgische Visser</i>	 75
— § 1. Ontwikkeling van de tewerkstelling op de zeevisserij- vloot	 75
§ 2. De bemanning naar functie	81
§ 3. De leeftijd van de Belgische vissers	83
§ 4. Lonen en sociale wetgeving	85
A. Bezoldiging	85
B. Sociale wetgeving	88

VIII

§ 5. Het vraagstuk van het visserijpersoneel	89
A. Wettelijk criteria	89
B. Het vraagstuk van de scheepjongens	89
C. Het tekort aan lichtmatrozen	96
D. Het tekort aan motoristen	96
E. Wervingsreserve in de zeevisserij	97
§ 6. Factoren die het personeelstekort in de hand werken	107

HOOFDSTUK IV : *De Aanvoer van de Belgische zeevisserij* 115

§ 1. Aanvoer in Belgische havens	115
A. De totale aanvoer in de Belgische havens	115
B. Aanvoer per soort	118
C. Aanvoer per visgrond	125
D. Aanvoer per haven	127
E. Aanvoer per scheepsklasse	131
F. Seizoenschommelingen in de aanvoer	134
§ 2. Aanvoer in Nederlandse en Britse havens	137
§ 3. De Prijsvorming	137
A. De vismijn	137
B. Prijsvorming	140
C. Evolutie van de prijzen	143

HOOFDSTUK V : *De Visverwerkende Nijverheden* 147

§ 1. Conservennijverheid	148
§ 2. Inleggerijen	149
§ 3. Rokerijen	149
§ 4. Diepvries	151
§ 5. Drogerijen en zouterijen	153
§ 6. Vismeel- en visoliefabrieken	154

HOOFDSTUK VI : *Visdistributie en Visverbruik* 157

§ 1. Het Vervoer	157
§ 2. Groothandel	159
A. Groothandel aan de kust	160
B. Groothandel in het binnenland	162
§ 3. Kleinhandel	163
A. De gevestigde kleinhandel	163
B. De leurhandel	166
C. Rechtstreekse verzendingen	169
D. De grootwarenhuizen	169
§ 4. Het Visverbruik	171

HOOFDSTUK VII : *De Buitenlandse Handel* 177

§ 1. Invoer	179
A. Bodemvis	179

B. Haring	185
C. Conserven	187
D. Andere zeeprodukten	190
§ 2. Uitvoer	193
A. Bodemvis	193
B. Haring	198
C. Conserven	201
D. Andere zeeprodukten	204
§ 3. Overzicht aanvoer, invoer en uitvoer	206
A. Bodemvis	206
B. Haring	207
C. Conserven	208
D. Andere zeeprodukten	209

HOOFDSTUK VIII : *Benelux en Europese Economische Gemeenschap* 213

§ 1. Benelux	213
A. De vloot	216
B. De aanvoer	219
C. Prijzen- en kostenstructuur	223
D. De in- en uitvoer	225
E. Visverwerkende nijverheden en distributie	233
§ 2. Europese Economische Gemeenschap	235
A. Aanvoer	235
B. De buitenlandse handel	239
C. Visserijpolitiek	244

HOOFDSTUK IX : *Besluiten en Aanbevelingen* 249

§ 1. Samenvatting en besluiten	250
§ 2. Aanbevelingen	256
A. Rendabiliteit	258
B. Personeel	262
C. Afzet en verbruik	265
D. Benelux en de Europese Economische Gemeenschap	268

Summary 271

Appendices 277

Appendices A, 1-3	278
Appendices I-VIII	284

Lijst van de grafieken	350
Lijst van de kaarten	351
Lijst van de tabellen	352
Lijst van de appendices	355

INLEIDING

Ofschoon de visserij een van de oudste bedrijvigheden is van de bewoners der Vlaamse kust en de dagelijkse gang en wandel van de kustbewoner nog steeds in min of meerdere mate met deze bedrijfstak verbonden is, bestaat er een werkelijke leemte betreffende de kennis van de belangrijkheid en de economische problematiek van de zeevisserij.

De zeevisserij is op zichzelf een complexe bedrijfstak. Buiten de traditionele moeilijkheden waarmede ieder bedrijf heeft te worstelen, kent de zeevisserij heel wat specifieke problemen, welke in sommige gevallen aan de actiesfeer van de bedrijfsleiders en zelfs van de nationale overheid ontsnappen. De interne structuur en organisatie van het bedrijf is zeer verscheiden en vergt van de betrokken instanties voortdurende inspanningen en aanpassingen o.m. met betrekking tot het produktieapparaat, de aanvoer, het verkoopstelsel, de verwerking, het verbruik enz. Steunend op roofbouw in zeeën waar ook de concurrerende landen hun netten uitwerpen, hangt de toekomst van de zeevisserij ook af van internationaal overleg; de jongste spanning rond de z.g.n. „kabeljauwoorlog”, veroorzaakt door de uitbreiding van de territoriale wateren door IJsland en de afnemende vangsten tonen trouwens de grote kwetsbaarheid aan van deze bedrijfstak.

Bekommerd om de grote schare Westvlamingen die rechtstreeks of onrechtstreeks aan het lot van de zeevisserij is gebonden, gaf Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen en Voorzitter van de Westvlaamse Economische Raad, opdracht aan het Westvlaams Economisch Studiebureau, een omvattende studie te wijden aan de structuur en de problemen van de zeevisserij.

Een eerste nota werd opgesteld door dhr. G. Declercq, toenmalig directeur van het W.E.S. De in het rapport behandelde vraagstukken

strekken zich uit van de winning tot de afzet en het verbruik ; teneinde de huidige situatie en de te verwachten ontwikkeling te kunnen benaderen werd het gehele vraagstuk eveneens bestudeerd in de schoot van Benelux en de Europese Economische Gemeenschap.

Bij het opstellen van deze studie werden vooral praktische oogmerken nagestreefd. De lezer zoek in dit boek een beschrijving van de huidige situatie en mogelijkheden van de Belgische zeevisserij, gesteld in het breder kader van onze internationale verbintenissen. Vele facetten en data welke zijdelings de zeevisserij raken, werden aan kant gelaten of slechts terloops aangesneden ; ook werden theoretische beschouwingen in verband met de vele bijzondere facetten van het bedrijf achterwege gelaten. De bedoeling van de auteurs was in de eerste plaats het noodzakelijke grondwerk te doen om in korte tijds-spanne door een inventaris en een wetenschappelijke ontleding de zeevisserij te dienen. Hiermede komt het rapport tegemoet aan een behoefte welke geuit werd op de conferentie van de Ministers van Landbouw en Visserij te Stresa in juli 1958.

Als bronnen van deze studie ontvingen wij talrijke cijferreeksen over aanvoer, prijzen en omvang van de buitenlandse handel van het Nationaal Instituut voor de Statistiek ; het Bestuur van het Zeewezen bezorgde ons de nodige statistieken betreffende de vloot en de tewerkstelling. Van de Dienst voor de Zeevisserij ontvingen wij gegevens over rendabiliteit, aanvoer en talrijke andere statistieken. Ook op de Dienst voor Contingenten en Vergunningen, de diensten van de Economische Inspectie van het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Verkeerswezen, de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid, de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel, het Provinciaal Bestuur van West-Vlaanderen, het stadsbestuur van Brugge, Oostende en Nieuwpoort, en talrijke andere diensten zoals werkgevers- en werknemersorganisaties, werd beroep gedaan om het grondmateriaal te verzamelen.

In verband met de situatie in het buitenland werd beroep gedaan op gegevens van de Food and Agricultural Organization en de gespecialiseerde diensten van de verschillende landen.

Aan al deze besturen betuigen wij onze oprechte dank voor de welwillende medewerking.

Door het Westvlaams Economisch Studiebureau werden deze talrijke statistieken bewerkt en hergegroepeerd om aan de gestelde opgave, nl. de systematische benadering van de problemen van de

zeevisserij te voldoen. Ook werden omvangrijke enquêtes gehouden onder de vissersbevolking.

Onze dank gaat vooral naar Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur, Voorzitter W.E.R., die het initiatief nam en deze studie uitlokte en door zijn kritische beschouwingen het rapport heeft verrijkt. Onze dank gaat eveneens naar de Heer H. Smissaert, Bestendig Afgevaardigde, Voorzitter van de Raad van Beheer W.E.R. en van de Bedrijfsraad voor de visserij; zijn talrijke wenken hebben menige gedachte in een meer werkelijkheidsrijk perspectief gesteld.

Ook naar de velen die met de talrijke facetten van de zeevisserij vertrouwd zijn en ons in de uitvoering van deze studieopdracht bijstonden gaat onze dank. Wij vermelden hier in het bijzonder de Heren O. Stradiot, K. Michielsens, C. Gilis, van de Dienst voor de Zeevisserij, de Heer A. G. U. Hildebrandt, Hoofd van de Afdeling Visserij van het Landbouw-Economisch-Instituut (Den Haag), de Heer J. Klausing van het Verbond van de Belgische Zeevisserij en de Heer C. Menu van de Unie der Belgische Vissers ter Zeevisserij. Onze dank gaat eveneens naar het Provinciaal Bestuur voor de verleende steun ter bevordering van het onderzoek en de verspreiding van de problematiek van de zeevisserij.

Mocht deze studie als voorlichting over de situatie, welke vooral in 1957 en 1958 een ongunstige wending heeft aangenomen, samen met de geformuleerde wenken, de Belgische zeevisserij ten goede komen.

O. V. - P. H.

4 dec. 1958

HOOFDSTUK I

VIS EN VISSERIJ

De Belgische vissers beoefenen hun bedrijf vanaf de kust tot in de IJslandse wateren, met tussenin alle gebieden van de Noordzee, het Kanaal, het Kanaal van Bristol en de Ierse zee. Aldus vormt de Belgische zeevisserij een samengesteld geheel, dat grosso modo in drie categorieën verdeeld kan worden, nl. de kustvisserij, de midden-slagvisserij en de diepzeevisserij.

Het bevissen van talrijke visgronden heeft tot gevolg dat een grote diversiteit van zeeprodukten kan gewonnen worden, wat de Belgische aanvoer ten goede komt.

De Belgische vissers zijn het hele jaar door bedrijvig; enkele vissoorten maken echter een soort seizoensvisserij uit: o.m. haring, sprat en makreel.

Rond het visserijbedrijf rijzen problemen eigen aan de winning van het produkt, o.m. door het feit dat de visgronden niet onuitputbaar zijn, vooral niet wanneer zij in bijna ingesloten zeeën liggen, zoals bijvoorbeeld de Noordzee en het Kanaal. Thans hebben deze gebieden met een ernstig overbevissingsprobleem af te rekenen, zodat een internationale regeling tot oplossing van het vraagstuk wenselijk is. Belangrijk in dit verband is ook de bescherming van de kustwateren, waarbij evenwel ook politieke en strategische motieven een rol spelen.

§ 1. VISGRONDEN

Volgens R. Morgan¹ bepalen twee groepen factoren het feit of een zeegebied al dan niet uitgroeit tot een belangrijke visgrond. De eerste groep factoren zijn de natuurlijke en biologische

(1) R. MORGAN, *World sea fisheries*, London, 1955, 3.

voorwaarden die de hoeveelheid beschikbare vis en de geschiktheid tot uitbating van het gebied bepalen. Deze factoren steunen op het al dan niet aanwezig zijn van het voedsel van de vis: het plankton². De aanwezigheid van plankton hangt opnieuw van een reeks factoren af, o.m. de temperatuur van het water, de zouten, de stromingen, de gassen enz. De tweede groep factoren kunnen de „human conditions” genoemd worden en omvatten de bevolkingsdichtheid aan de kust, de koopkracht, de levensgewoonten en de ontwikkeling op zeewetenschappelijk gebied. Laatstgenoemde factoren determineren de hoeveelheid geëxploiteerde vis.

Ten aanzien van deze beide factoren zijn de visgronden door de Belgische vissers bevaren, gunstig te noemen. Traditioneel worden de visgronden in verschillende zones verdeeld³.

(i) De *Kustzee* strekt zich uit tot 20 mijl van de laagwaterlijn van de oostkust der Noordzee, gelegen tussen de denkbeeldige lijn Gris Nez-South Foreland in het zuiden en de breedteparallel van IJmuiden in het noorden. Van belang zijn vooral in de kustzee de Hindergronden en de Fairy Bank.

In de kustwateren worden de garnalenvangst, de visserij op bodemvis en de haring- en spratvisserij beoefend.

De garnalenvisserij wordt hoofdzakelijk bedreven binnen de zone gelegen op 12 zeemijl van de kust. Met de garnaalkor wordt, behalve garnaal, ook een grote hoeveelheid bodemvis gevangen. Weinig gegevens zijn hieromtrent beschikbaar. Alleen te Zeebrugge en te Nieuwpoort worden deze hoeveelheden in de mijn verkocht; te Oostende en te Blankenberge geschiedt de verkoop niet op de officiële markt. Uit de kustwateren worden vooral volgende soorten bodemvis aangevoerd: rog, schol, schar, bot, tong, wijting en kabeljauw.

De visserij op pelagische vis omvat de vangst op volle haring, ijle haring⁴ en sprat. In de kustwateren wordt de volle haring gevangen van oktober tot november; het wingebied ligt tussen Nieuwpoort en Bray Dunes.

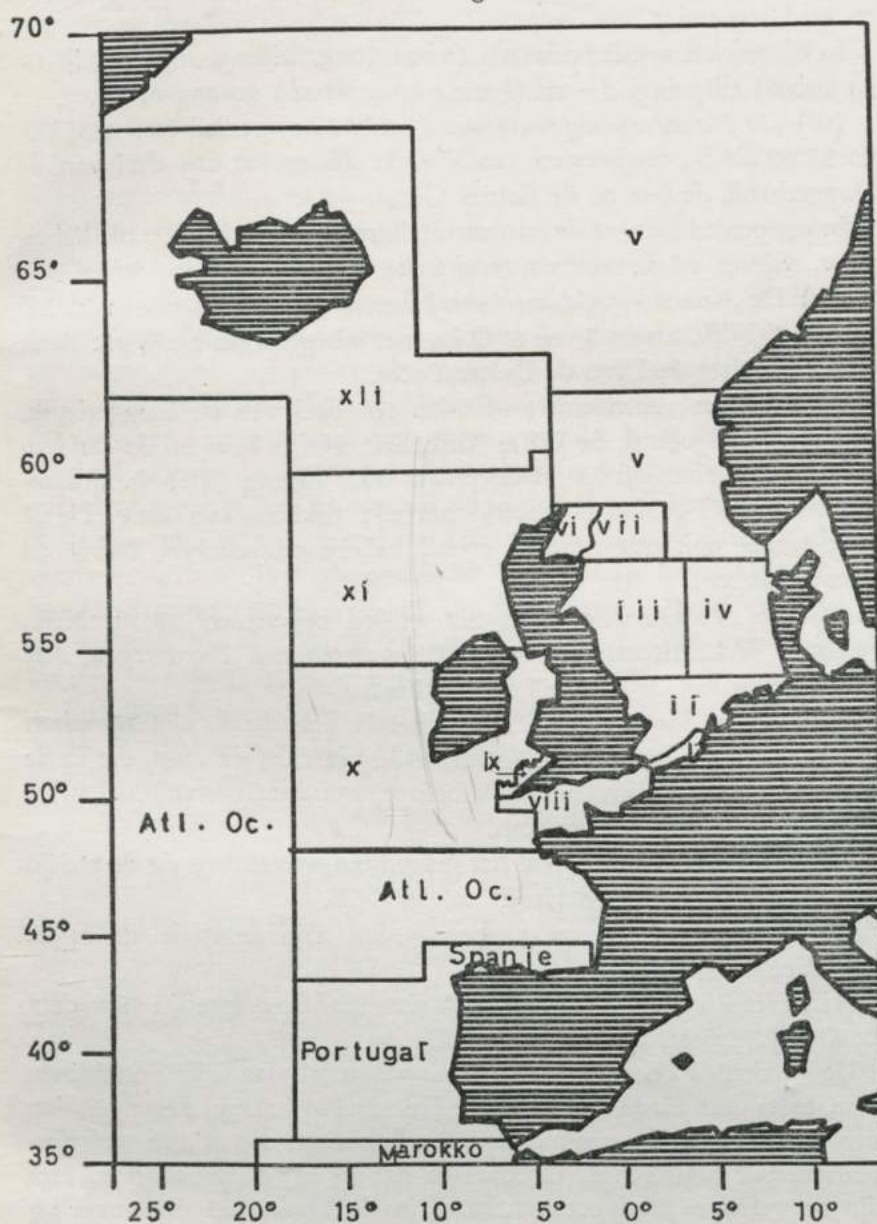
(ii) De *Noordzee-zuid* omvat, behalve de Kustzee, de streek gelegen tussen 51° N.B. en 53°30' N.B., een deel van de Duitse Bocht inbegrepen. Zij telt als belangrijke visgronden: N- en S-Falls, Galoper, Kentish Knock, Long Sand, Sunk, Shipwash, Smiths Knoll,

(2) Onder plankton verstaat men het geheel der in zee drijvende microscopische kleine plantaardige of dierlijke organismen (o.m. ééncellige zeewieren, schaaldieren, visciëren, enz.).

(3) Dienst voor de Zeevisserij, zie kaart I.

(4) Ijle haring is uitgepaalde haring met mindere aanwezigheid van vetstoffen.

Kaart I: Visgronden.



Dienst voor de Zeevisserij.

Thornton Ridge, Schouwen Bank, De Maas, Haaks, Breed Veertien en Middelgrond.

In dit gebied wordt bodemvis (schol, tong, wijting, rog, kabeljauw en tarbot) en pelagische vis (haring en makreel) gevangen.

(iii) De *Noordzee-midden (west)* behelst het gebied tussen 53°30' en 57°30' N.B., ten westen van 3° O.L. Zij omvat een deel van de Doggerbank, de Gut en de Botney Gut.

In dit gebied bestaat de vangst uitsluitend uit bodemvis, nl. kabeljauw, wijting, schol, schelvis, tong en tarbot.

(iv) De *Noordzee-midden (oost)* omvat het gebied tussen 53°30' en 57°30' N.B., tussen 3° en 8° O.L., met inbegrip van de Witte Bank en het grootste deel van de Duitse Bocht.

Zij heeft als voornaamste gronden een deel van de Doggerbank, de Bocht, Helgoland, de Witte Bank, Sylt, Horns Reef en de Bløden-grond, de belangrijkste kweekplaats van haring. Het Noordzee-midden (oost)-gebied is bekend om zijn rijkdom aan tong. Naast tong wordt ook nog wijting, schol, kabeljauw, schelvis, tarbot en griet gevangen.

(v) De *Noordzee-noord* is het gebied benoorden 57°30' N.B., vanaf 4° W.L. tot aan de territoriale wateren van Noorwegen, met uitzondering van de Moray Firth en Fladen.

In deze grond wordt gevist naar schelvis, kabeljauw, wijting, schol, knorhaan, tarbot en koolvis. Te vermelden valt dat de tong, die in de meer zuidelijke streken van de Noordzee overvloedig voorkomt, bijna geheel ontbreekt in het noorden.

(vi) De *Moray Firth* omvat het gebied ten westen van de dieptelijn 50 vadem van „Kinnaird Head” tot 59° N.B.

De vissoorten die er gevangen worden, zijn dezelfde als in de Noordzee-noord-grond.

(vii) Het *Fladengebied* strekt zich uit vanaf de dieptelijn 50 vadem tot 2° O.L., tussen 57°30' en 59° N.B.

De Fladen is een zeer belangrijke visgrond. Jaarlijks verschijnen daar, tegen het einde van juli, talrijke scholen haring. Deze scholen worden grotendeels gevormd door herfstharing, die er een vóórrijpheidsperiode doorbrengt. De overige haring is voorjaarsharing. Het zijn vooral deze haringconcentraties in de Fladen en de omgeving hiervan die de Belgische en vreemde vissers aantrekken. Naast haring wordt er ook makreel, horsmakreel of poor en in geringere mate schelvis, kabeljauw, wijting en koolvis gevangen.

(viii) Het *Kanaal* behelst het gebied vanaf de breedte 51° ten oosten tot een lijn „Lands End” - „Ouessant” ten westen.

In dit gebied worden rogsoorten, haaien, tong en wijting bevestigd.

(ix) Het *Kanaal van Bristol* : deze grond is gelegen ten oosten van een denkbeeldige lijn „Small's” vuurschip - „Scilly Islands”.

Vangsten van dit gebied zijn : schelvis, kabeljauw, heek of mooie meid, rog, knorhaan en haaien.

In het Smallsgedebied wordt door de Belgische vissers ook een drukke haringvisserij uitgeoefend van augustus tot oktober.

(x) De *Ierse Zee, Zuid- en West-Ierland* lopend tussen 48° N.B. en $54^{\circ}30'$ N.B. De gronden van dit zeegebied werden hoofdzakelijk voor de mooie meid geëxploiteerd ; onder de oorlog werd deze vissoort echter leeggevestigd door Spanje. Hier dient opgemerkt te worden dat in deze visgrond meerdere soorten voorkomen die in de Noordzee nooit speciaal worden vermeld, o.a. de heek, dunne schartong, leng, congeraal of zeepaling en hoozemond of zeeduivel, ook steerten genoemd. Sommige zijn Atlantische vissoorten, andere zijn soorten uit de gematigde streken. Het zeegebied ten zuiden van Ierland vormt dus een tussenzone, enerzijds tussen de Atlantische soorten en deze uit de secundaire zeeën, en anderzijds tussen de soorten van de koude en deze van de gematigde wateren.

(xi) *West-Schotland* omvat het gebied tussen $54^{\circ}30'$ en 60° N.B. en tussen 4° en 18° W.L., Rockall inbegrepen.

(xii) In het gebied van *IJsland* (zuidkust) en Fär-Oer wordt gevestigd naar kabeljauw, koolvis, schelvis, leng, wijting en rode zeebaars of klipvis.

Soms wordt door de Belgische vissers ook West-Groenland aangedaan voor de vangst van kabeljauw. Deze reizen worden echter slechts zeer sporadisch ondernomen.

Buiten de reeds opgesomde visgronden werden tevens vroeger volgende gronden aangedaan :

- 1) de Atlantische Oceaan, nl. ten westen van het Kanaal tot aan 11° W.L., tussen 48° en $44^{\circ}30'$ N.B., en ten westen van de Franse kustwateren tot aan 18° W.L., tussen 43° en 48° N.B. ;
- 2) de gronden ten noorden van Spanje tot $44^{\circ}30'$ N.B., ten westen van Spanje en Portugal tot 18° W.L. ;
- 3) de Westkust van Marokko tussen 26° en 36° N.B.

De belangrijkste visgrond naar de totaal aangevoerde hoeveelheid ⁵

(5) Totaal van bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren.

is het Noordzeegebied, d.w.z. de kustzee, Noordzee-zuid, Noordzeemidden, Noordzee-noord, Moray Firth en Fladen⁶. Op de tweede plaats komt het IJslandgebied⁷. Naar opbrengst levert de Noordzee eveneens het meest op en komt de IJslandzee op de tweede plaats.

Een belangrijke verschuiving ten voordele van het IJslandgebied heeft zich sinds 1946 voltrokken; het aandeel van deze visgrond steeg van 3,2 % in 1946 tot 13,0 % in 1947. Deze stijging van het aandeel in de Belgische aanvoer heeft zich in de loop der jaren doorgezet; in 1957 beliep de verhouding reeds 34,0 %⁸.

* * *

Een eerste aanblik van de lokalisering van de visgronden maakt het mogelijk een belangrijke conclusie naar voor te brengen: de Belgische vissershavens zijn ten opzichte van hun buitenlandse concurrenten minder gunstig gelegen tegenover de rijke visgronden. Grotere afstanden moeten afgelegd worden om de visgronden te bereiken; deze handicap werd gedeeltelijk door de Belgische zeevisserij ondervangen door de bouw van snelle vaartuigen.

In de jongste jaren wordt echter de ligging van de Belgische vissershavens gunstiger, omdat het Kanaal, het kanaal van Bristol en Zuidwest-Ierland toenemen in belangrijkheid. Deze overschakeling, opgedrongen door de tijdsomstandigheden, bracht ook moeilijkheden teweeg in de Belgische zeevisserij; zij werden echter eveneens ten dele opgelost door de rijke ervaring van de Westvlaamse vissers in dit zeegebied.

§ 2. SOORTEN VISSERIJ

De Belgische zeevisserij is een samengesteld geheel; grosso modo wordt zij in 3 categorieën verdeeld.

(i) *De Kustvisserij.*

De kustvisserij wordt beoefend door (a) garnaalkotters met motoren van minder dan 80 P.K. en (b) kusttreilers met motoren van 80

(6) In de jaren 1946-'57 kwam resp. 94,9, 81,2, 80,2, 75,1, 73,7, 67,8, 63,4, 68,2, 66,4, 58,2, 52,9 en 45,5 % van de aangevoerde hoeveelheid zeeprodukten uit dit gebied.

(7) In dezelfde periode beliep het aandeel van de IJslandzee resp. 3,2, 13,0, 12,6, 15,9, 18,5, 24,8, 28,2, 26,9, 26,8, 30,0, 32,6 en 34,0 %.

(8) Bij de interpretatie van de statistische gegevens voor 1957 dient rekening gehouden te worden met het feit dat in 1957 vele verrassingen voorkomen en dus eerder niet als een normaal jaar kan beschouwd worden.

tot 119 P.K. De garnaalkotters blijven zelden langer dan 2 dagen op zee; de kusttreilers maken echter zeereizen van 3 tot 6 dagen. Door het Bestuur van het Zeewezen worden deze vaartuigen respectievelijk onder klasse I en II gerangschikt.

De garnaalkotters hebben een actiegebied tot op 15 mijl van de kust en voeren vooral garnaal, sprot en ijle haring aan. Het arbeidsveld van de kusttreilers strekt zich uit tussen Griz Nez en Hoek van Holland, tot op 25 à 30 mijl van de kust. De aanvoer van de kusttreilers bestaat uit bodemvis⁹, ijle haring, sprot en garnaal.

De kustvisserij is voor de Belgische zeevisserij van vrij grote betekenis. In 1957 waren er op 206 kustvaartuigen 134 garnaalkotters met een drijfkracht van 7.244 P.K. en een tonnemaat van 2.347 B.T. en 72 kusttreilers met een motorvermogen van 6.710 P.K. en een bruto-tonnemaat van 2.072 B.T. Praktisch alle vaartuigen worden uitgebaat als persoonlijke of familiale ondernemingen. Oostende telde in 1957 55 kotters en 13 kusttreilers, Zeebrugge daarentegen 44 kotters en 46 kusttreilers, Blankenberge 3 kotters en Nieuwpoort 32 kotters en 13 treilers. De garnaalkotters hadden in hetzelfde jaar een bemanning van 325 vissers en de kusttreilers van 231 eenheden.

De aanvoer van deze kustvaartuigen is van groot belang door de grote verscheidenheid en de hoge kwaliteit van de aangebrachte producten. In 1957 werden door de garnaalkotters 465 ton bodemvis, 695 ton pelagische vis en 726 ton schaal- en weekdieren aangevoerd; de waarde van deze aanvoer bedroeg respectievelijk 5,4 miljoen frank, 2,6 miljoen frank en 26,1 miljoen frank. De aanvoer van de kusttreilers bestond in hetzelfde jaar uit 2.874 ton bodemvis met een waarde van 36,4 miljoen frank, 218 ton pelagische vis met een waarde van 0,8 miljoen frank, en 269 ton schaal- en weekdieren met een waarde van 10,3 miljoen frank.

(ii) *De Middenslagvisserij.*

De middenslagvisserij omvat de vaartuigen gerangschikt onder klasse III en IV. Het zijn treilers met motoren van 120 tot 239 P.K. (klasse III of kleine middenslag) en van 240 tot 349 P.K. (klasse IV of grote middenslag).

De kleine middenslagtreilers hebben als actieradius het zuidelijk en centraal gedeelte van de Noordzee, het Kanaal en het kanaal van Bristol. De zeereis duurt gewoonlijk 7 tot 10 dagen. De aanvoer is zeer

(9) Vnl. tong, wijting, rog.

verscheiden en bestaat hoofdzakelijk uit ijle en volle haring, pladijs, tarbot, schar, rog, tong, kabeljauw en wijting. In 1957 omvatte de kleine middenslagvisserij 143 vaartuigen met een drijfkracht van 22.665 P.K. en een tonnage van 8.541 B.T. De meeste vaartuigen zijn eveneens persoonlijk eigendom of behoren tot familiale ondernemingen. In hetzelfde jaar telde Oostende 46 kleine middenslagtreilers, Zeebrugge 80, Blankenberge 1 en Nieuwpoort 16. De bemanning omvatte 606 vissers. De aanvoer bestond in 1957 uit 13.041 ton bodemvis met een waarde van 168,6 miljoen frank, 944 ton pelagische vis met een waarde van 4,5 miljoen frank en 406 ton schaal- en weekdieren met een waarde van 5,1 miljoen frank.

De grote middenslagtreilers blijven meestal 10 à 14 dagen op zee en hebben hetzelfde arbeidsveld als de kleine treilers met daarbij het noordelijk gebied van de Noordzee en de wateren van Zuid- en Zuidwest-Ierland. Hun aanvoer bestaat uit rogsoorten, kabeljauw, volle haring, makreel, tarbot, schar, schol, wijting, tong enz. In 1957 telde de grote middenslag 66 vaartuigen met een motorvermogen van 17.734 P.K. en een tonnemaat van 7.018 B.T. Oostende had in hetzelfde jaar 53 grote middenslagtreilers en Zeebrugge 13. De grote middenslagtreilers werden door 337 vissers bemand.

De aanvoer in 1957 omvatte 11.217 ton bodemvis, 659 ton pelagische vis en 334 ton schaal- en weekdieren. De waarde van deze aanvoer beliep respectievelijk 108,3 miljoen frank, 2,8 miljoen frank en 4,1 miljoen frank.

(iii) *Diepzevisserij.*

Deze visserij wordt beoefend door kleine diepzeetreibers met motoren van 350 tot 499 P.K. en grote diepzeetreibers; laatstgenoemde categorie omvat motortreibers vanaf 500 P.K. en stoomtreibers van meer dan 439 P.K. De kleine en grote diepzeetreibers worden respectievelijk ondergebracht in klasse V en VI. De kleine diepzeetreibers bevissen dezelfde gronden als de grote middenslagtreilers; zij bevaren tevens de IJslandzee. Beide klassen voeren trouwens dezelfde vissoorten aan, behoudens schelvis, koolvis enz., welke enkel door de kleine diepzeetreibers worden opgehaald. De duur van de zeereis bedraagt gewoonlijk 10 à 18 dagen. De grote diepzeetreibers bevissen het zuidelijk, centraal en noordelijk deel van de Noordzee, de IJsland- en Groenlandzee en de Witte Zee. Deze treibers zijn van 17

tot 22 dagen op zee. Zij voeren dezelfde vissoorten aan als de kleine diepzeetreilers.

De diepzeevervisserij telde in 1957 18 kleine diepzeetreilers met een drijfkracht van 7.135 P.K. en een tonnemaat van 2.874 B.T.. Onder de 13 grote treilers waren er 7 door motors gedreven ; ze hadden een vermogen van 5.755 P.K. en een tonnemaat van 2.592 B.T.. De 6 door stoom aangedreven schepen hadden een drijfkracht van 6.420 P.K. en een tonnemaat van 3.783 B.T.. Oostende had in hetzelfde jaar 15 kleine diepzeetreilers en 13 grote treilers ; Zeebrugge telde 3 kleine diepzeetreilers. De kleine diepzeetreilers werden door 123 en de grote door 196 vissers bemand.

In 1957 bestond de aanvoer van de kleine diepzeetreilers uit 7.423 ton bodemvis met een waarde van 51,1 miljoen frank, 1.201 ton pelagische vis met een waarde van 4,6 miljoen frank en 187 ton schaal- en weekdieren met een waarde van 2,5 miljoen frank. De aanvoer van de grote diepzeetreilers (motor- en stoomtreilers samen) omvatte 7.912 ton bodemvis met een waarde van 55,1 miljoen frank, 964 ton pelagische vis met een waarde van 3,8 miljoen frank en slechts 23 ton schaal- en weekdieren met een waarde van 341.000 frank.

* * *

Volledigheidshalve dient in het kader van deze studie ook nog melding gemaakt te worden van de strandvisserij. Zij wordt beoefend te paard en te voet¹⁰ aan de Westkust. In het toeristisch seizoen trekt deze streekeigenheid heel wat nieuwsgierigen aan. De aanvoer bedraagt gewoonlijk 4 à 5 kg garnaal per vangst ; zij wordt rechtstreeks aan de kleinhandelaar overgemaakt.

Daarnaast wordt in het najaar de lijnvisserij beoefend door de polderbewoners ; ook de visvangst met kleine sloepjes behoort tot de traditie van de kustbewoners.

Aan de Belgische kust komt de mosselteelt niet voor ; deze specialiteit komt enkel voor bij de Scheldevisserij, die van de Nederlandse overheid een speciale concessie hebben bekomen voor de teelt in de Schelde op Nederlands gebied. Het mosselzaad wordt echter aan de Westvlaamse kust getrokken.

Op basis van ingevoerde jonge oesters wordt de oestercultuur aan de kust beoefend te Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort.

Zowel de oester- als de mosselteelt vergt een grote technische onderlegdheid ; het grote risico en de belangrijke investeringen

(10) De zgn. garnalkruier.

werken remmend op de algemene verbreiding. In het kader van de technische moeilijkheden voor de Zeeuwse oesterteelt, voortspruitend uit het Deltaplan, komen echter belangrijke mogelijkheden open te liggen voor oestercultuur aan de Westvlaamse kust.

§ 3. VISSOORTEN

De dierkundige classificatie van de zeeproducten is zeer uitgebreid en volgens verschillende criteria opgebouwd. De visserijproducten kunnen grosso modo in 3 groepen ondergebracht worden, nl. bodemvis¹¹, pelagische vis¹² en schaal- en weekdieren. Het onderscheid tussen bodemvis en pelagische vis is gegrond op de verschillende manier van vissen.

De Belgische aanvoer van bodemvis omvat¹³: schelvis, kabeljauw, koolvis, wijting, pollak (vlaswijting), leng, lom, heek, steenbolke (steenpost), schol (pladijs), bot, schar, tong, tarbot, griet, tongschar (steenschol), schartong (schotse schol), heilbot, witje, rog (ruige en gladde), vleet, andere rogsoorten, rode poon (roodbaard), grauwe poon (knorhaan), Engelse soldaat, zeewolf, mul (koningsvis), pieterman, hozemondhammen (zeeduivel), congeraal (zeepaling), rode zeebaars (klipvis), zeebrasem, zonnevis, steur, zeehaai (zand- en doornhaai), handshaaien (grote en kleine zeehond), haringshaai, kuit e.a.

De pelagische vis omvat¹³: horsmakreel (poor), haring, makreel, sprot, tonijn e.a.

De schaal- en weekdieren die aangevoerd worden zijn¹³: garnaal, langoustine, krab, zeekeeft, inktvis, wulk e.a.

Naar hoeveelheid wordt het meest bodemvis aangevoerd, vervolgens pelagische vis en ten slotte schaal- en weekdieren. Naar opbrengst bekleedt de bodemvis opnieuw de eerste plaats; de tweede plaats wordt afwisselend door de schaal- en weekdieren en de pelagische vis ingenomen.

De belangrijkste vissoorten die door de Belgische zeevisserij, naar

(11) Onder bodemvis verstaat men „those which spend sufficient of their time on or near the sea-bed to be caught predominantly by gear operating there, such as trawl nets or long lines”. R. MORGAN, *op. cit.*, 29.

(12) Pelagische vis kan bepaald worden „as those fish which spend a good deal of their time swimming at or near the surface... they are caught chiefly by drift net”. R. MORGAN, *op. cit.*, 29.

(13) Indeling volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek (N.I.S.).

hoeveelheid ¹⁴ worden aangevoerd zijn : haring (volle en ijle), kabeljauw (IJslandse en andere), tong, schol, schelvis (IJslandse en andere), wijting, koolvis, rog, garnaal, sprout en tarbot. Naar opbrengst komt de aanvoer van tong op de eerste plaats ; daarna volgen kabeljauw (IJslandse en andere), haring (volle en ijle), garnaal, schol, schelvis (IJslandse en andere), tarbot, rog, wijting, koolvis en sprout ¹⁵.

§ 4. VISSEIZOENEN

De meeste vissoorten worden jaar in jaar uit gevangen. Toch zijn er enkele soorten „trekvissen”, waarvan de vangst een soort seizoen-visserij uitmaakt.

(i) *Haring.*

a) De volle haringvangst op de Fladen ¹⁶ begint gewoonlijk in de tweede helft van juli. Vanaf september begint de vangst op de Gut en omstreken en vanaf einde september op de Doggersbank en ter hoogte van de Engelse kust. In november dringen talrijke volle haringscholen door in de noordzee-zuid en komen dichtbij de Engelse kust om naar het Nauw van Kales af te zakken, waar de paaigronden zijn. Op deze plaats eindigt, rond 15 december, de visserij die de „grote herfstharingvisserij” wordt genoemd.

Wanneer de haringvangst in bovenvermelde gebieden niet lonend is, gaat men soms in de „Smalls”-diepte vissen, nl. aan de zuidelijke ingang van de Ierse Zee.

b) De gehele ijle haringaanvoer is practisch afkomstig uit de Kustzee. Normaal begint de vangst in de loop van de tweede helft van december ; zij duurt eventueel tot half-maart.

(ii) *Sprot.*

De sprout komt voor in de kustwateren en vooral tussen de Scheldemonding en Grevelingen. Deze vissoort wordt gevangen van oktober tot februari-maart.

(14) „Ebenso wie die Menge der von den einzelnen Fischarten gefangenen Fische von Jahr zu Jahr schwankt, unterliegt auch die Größe des Anteils dieser Fischarten jährlichen Veränderungen, aber geographische, hydrographische und biologische Umstände ergeben doch im groszen und ganzen eine gewisse Konstanz des Strukturbildes der Anteile”. W. BLANKE, *Die Seefischerei Nordwest-Europas - Struktur und Probleme*, Hamburg-Blankenese, 1956, 46.

(15) Voor statistische gegevens over de aangevoerde hoeveelheden en opbrengst zie Appendix I, 1, 2, 3 en 4, blz. 284-286.

(16) Voor alle geciteerde plaatsnamen zie kaart I, blz. 7.

(iii) *Makreel.*

De makreel wordt in dezelfde periode als de haring gevangen, nl. van juli tot maart.

De hierna volgende soorten zijn geen trekviszen ; de vangst breidt zich uit over het gehele jaar met aanzwelling in sommige maanden.

(iv) *Kabeljauw.*

In feite wordt de kabeljauw het gehele jaar door gevangen. Van juli tot december echter daalt de aanvoer van kabeljauw aanzienlijk door het feit dat een groot aantal treilers in deze maanden de volle haringvangst beoefenen.

(v) *Wijting.*

De maximumaanvoer van wijting wordt genoteerd in maart en april, de minimumvangst is waar te nemen in september.

(vi) *Schelvis.*

De aanvoer van schelvis is het grootst tijdens de maanden mei-augustus en november-december.

(vii) *Koolvis.*

De koolvis wordt meestal gevangen tijdens de maanden juni-augustus en december.

§ 5. HET OVERBEVISSINGSPROBLEEM

De visgronden zijn niet onuitputbaar, vooral niet wanneer zij in bijna ingesloten zeeën liggen, zoals bijvoorbeeld de Noordzee en het Kanaal. Deze zeeën beschikken immers over zelfstandige visstapels, die niet worden aangevuld door vis uit andere gebieden ; zij zijn op eigen reproductie aangewezen om de verliezen aan te vullen. Daarbij is de Noordzee omringd door landen die over een zeer groot productieapparaat beschikken, waardoor de vangstcapaciteit zeer hoog is en de visvoorraad sterk wordt aangetast ; vele vissen worden gevangen voor zij zelf aan de voortplanting hebben kunnen medehelpen. De visvangst in dergelijke gebieden mag aldus het reproductievermogen niet overschrijden, anders is er gevaar dat de visstapels verarmen en dat er overbevissing intreedt.

De overbevissing is geen recent probleem¹⁷ en vindt zijn oorzaak

(17) In 1291 verbood Filips de Schone te vissen met netten waarvan de mazen kleiner waren dan een groot zilveren muntstuk uit die tijd. In 1326 werd dit verbod

in het feit dat de visgronden een gemeenschappelijk bezit zijn, waarvan iedereen gebruik kan maken¹⁸.

Een goede halve eeuw geleden stelde het probleem zich echter scherper door het aanbrengen van technische verbeteringen aan vaartuig en vistuig.

De meeste vissers en reders hadden toen slechts het onmiddellijk voordeel van deze technische vooruitgang op het oog, nl. grotere vangsten. Nochtans werd het duidelijk dat de vangsten in verhouding tot de krachtsinspanning geleidelijk achteruit liepen, terwijl ook de gemiddelde grootte van de vis merkkelijk verminderde.

Bijgaande kaart II¹⁹ toont de gemiddelde vangst van bodemvis in de Noordzee door stoomtreilers in 100 uur vissen in 1913, 1919 en 1923. Naar de belangrijkheid van de vangsten is de Noordzee in drie gebieden verdeeld, nl. gebied A, waar de gemiddelde vangst geen 5 ton bereikt, gebied B, waar zij 5 tot 10 ton bedraagt en gebied C, waar zij de 10 ton overtreft.

Bij vergelijking van de uitgestrektheid van deze gebieden kan vastgesteld worden, dat het zuidelijk gebied van de Noordzee in 1913 (kaart II) sterk verarmd was, vermits het gebied A op sommige plaatsen tot 56° N.B. strekte.

Door de oorlog werd de vernieuwing van de visstapels in de hand gewerkt, met het gevolg dat het gebied A bij de herneming van de visserij in 1919 (kaart II), aanzienlijk ingekrompen was en nog nauwelijks tot 53° N.B. reikte. De grenzen van de gebieden B en C hadden zich toen sterk naar het zuiden uitgebreid.

Tijdens de daaropvolgende jaren nam de visserij in intensiteit²⁰ toe en het effect ervan liet zich weldra gevoelen. Het gebied A nam geleidelijk in omvang toe en tegelijk trokken de visrijkste gebieden B en C zich naar het noorden terug. In 1923 (kaart II) was de stand van de visstapels dus reeds op het vóóroorlogse peil teruggebracht.

Een vergelijking van de schollenvangst vóór en na de eerste wereldoorlog toont ook aan (a) dat de vangst vóór de oorlog van jaar tot jaar afnam; (b) dat de onderbreking van de vangst tijdens de oorlog

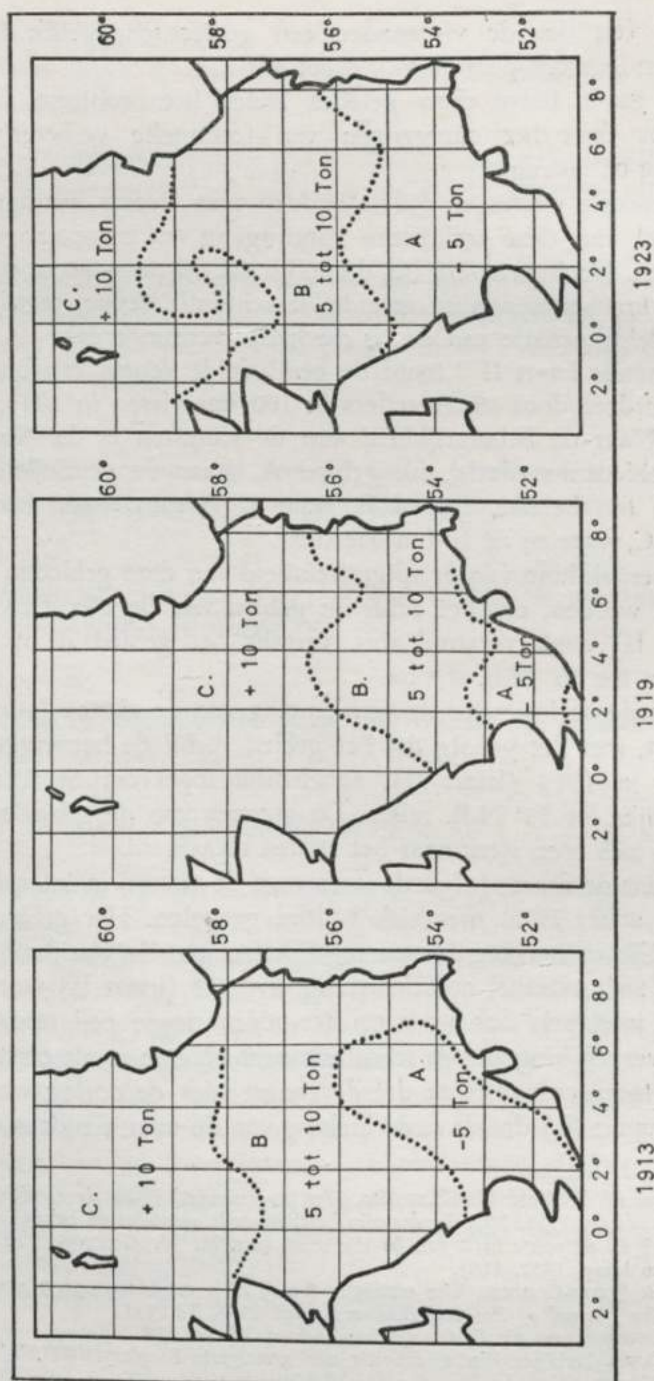
door Karel IV herhaald (J. KLAUSING, *Het zeevissersbedrijf en de werkverruiming in West-Vlaanderen*, 1951, 20). Verder zijn beschermende maatregelen bekend van Jacob I en Karel I uit de eerste helft van de 17e eeuw (Dr. M. W. MOUTON, *The Continental Shelf*, Den Haag, 1952, 110).

(18) H. SCOTT-GORDON, *The economic theory of a commonproperty resource: The fishery*, *The Journal of Political Economy*, april 1954, 130-131.

(19) Overgenomen uit C. GILIS, *Voordrachten*. Zie blz. 18.

(20) D.w.z. „erhöhte Fischeffektivität und gesteigerte Fangkapazität”. W. BLANCKE, *op. cit.*, 135.

*Kaart II : Vangst van Bodemvissen in de Noordzee ;
gemiddelde vangst in 100 uur van een stoomtreiler, 1913-23.*



Bron : C. Gillis — Voordrachten.

een gevoelige hernieuwing van de schollenstapel voor gevolg had en (c) dat de stand van deze stapel na enkele jaren intensieve visserij, weer sterk was teruggelopen ²¹.

Naarmate de intensiteit van de visserij toenam, verminderde ook de gemiddelde lengte van de vis.

Grafiek I, 1 (a) toont dit duidelijk aan ten aanzien van de schollenvangst. Vóór de eerste wereldoorlog waren de vangsten voor een groot deel uit kleine individuen samengesteld, waarin de schollen van 25 cm overheersten. Onmiddellijk na de oorlog was deze samenstelling gevoelig gewijzigd. De gemiddelde lengte van de schollen was aanzienlijk gestegen en de schollen van 35 cm vormden de meerderheid.

Het verschijnsel van de overbevissing bracht er de Noordzee-landen toe maatregelen te treffen met het oog op de bescherming van de vis ²². Doch daar het slechts om eenzijdige en uiteenlopende maatregelen ging, bleek weldra dat alleen door een overeenkomst op internationaal terrein aan de ernstige bedreiging van het visserijbedrijf zou kunnen worden verholpen. Daarenboven rees het overbevissingsprobleem niet enkel meer in de territoriale en nabije wateren, maar leed het zich ook voor in de verder afgelegen wateren van de Noordzee.

In 1934 werden door de Internationale Raad voor Zeeonderzoek, gevestigd te Kopenhagen, aanbevelingen gedaan om het probleem op te lossen. Met medewerking van de Internationale Raad, riep de Britse regering in 1936 te Londen een conferentie samen van 12 landen om deze aanbevelingen te bespreken ²³. Het beoogde doel was het opstellen van beschermingsmaatregelen voor de jonge vis. Over het principe werd algemene overeenstemming bekomen, doch over de toepassingsmodaliteiten was geen overeenkomst mogelijk. In maart

(21) Gemiddelde schollenvangst per dag door stoomtreilers in de Noordzee :		
1911 : 190 kg.	1913 : 160 kg.	1920 : 240 kg.
1912 : 175 kg.	1919 : 270 kg.	1921 : 190 kg.
		1922 : 170 kg.

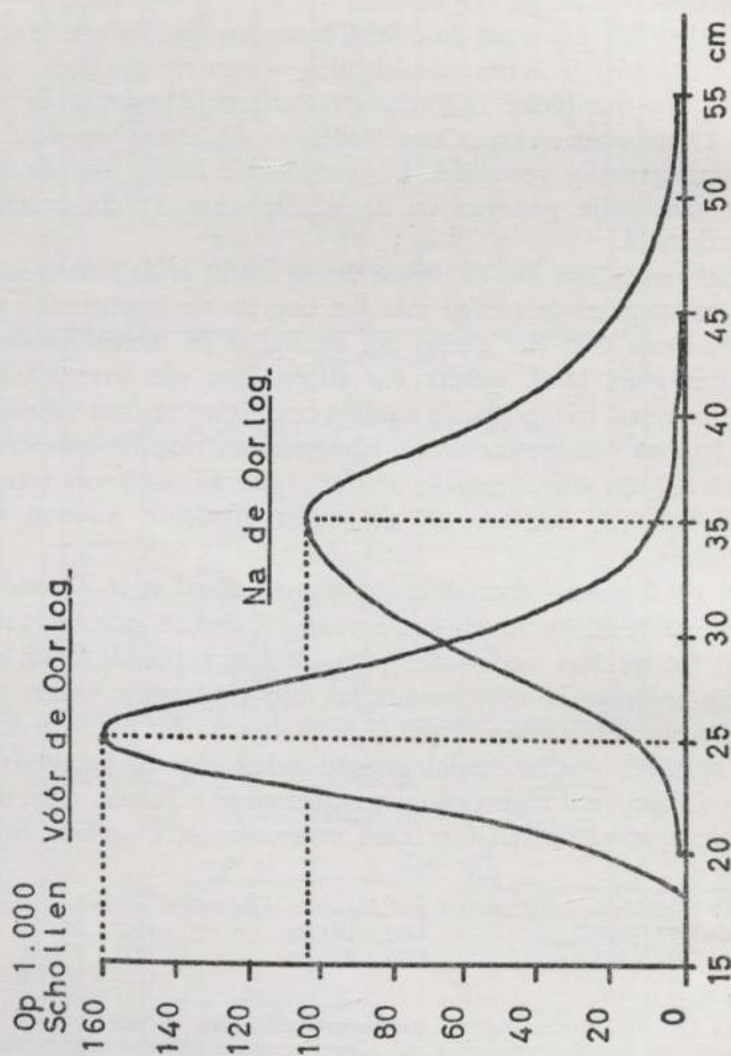
(a) Zie blz. 20.

(22) In België werden o.m. bij ministerieel besluit van 11 juni 1892 drie comités ingesteld, uitsluitend samengesteld uit vissers, met als opdracht 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.

In Groot-Brittannië werd door de wetten van 29 september 1933 de minimummaatwijdte en de minimumlengte (o.m. voor tong, 0,16 m ; heek, 0,25 m) waaronder zekere soorten niet mochten geland worden, vastgelegd.

(23) Duitsland, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Nederland, Ierland, Noorwegen, Polen, Portugal, Groot-Brittannië en Zweden.

Grafiek I, 1 : Samenstelling van de Schollenvangst met betrekking tot de lengte, vóór en na de eerste wereldoorlog.



Bron : C. Gillis — Voordrachten.

1937 kwam te Londen een tweede conferentie bijeen²⁴. Door 10 landen werd een Internationale Conventie ondertekend, waarbij men zich in verband met de overbevissing tot volgende bepalingen verbond:

- (1) De minimummaaswijdte der netten wordt op 70 mm vastgesteld; in de wateren ten noorden van de 66° N.B. en ten oosten van Greenwich bedraagt de minimummaaswijdte evenwel 105 mm. Deze bepaling geldt niet voor de garnaal, makreel, sprat en haring en is eveneens niet van toepassing in de territoriale wateren.
- (2) Het is verboden volgende vissoorten beneden de bepaalde lengten — berekend van de top van de snuit tot het einde van de staart — aan boord te behouden, te landen of te verkopen.

kabeljauw :	24 cm.
schelvis :	24 cm.
mooie meid :	30 cm.
schol :	23 cm.
hondstong :	23 cm.
steenschol :	23 cm.
tong :	21 cm.
tarbot :	25 cm.
griet :	25 cm.
dunne scharretong :	23 cm.

Deze conventie werd niet ondertekend door Frankrijk, Finland en Portugal.

Tengevolge van de gespannen internationale toestand vanaf 1938 en de daarop volgende wereldoorlog werd de conventie niet geratificeerd²⁵ en werd tevens de toepassing ervan uitgesteld.

Tijdens de tweede wereldoorlog, zoals trouwens gedurende 1914-1918, werd de zeevisserij gedurende een 4-tal jaren bijna geheel onderbroken. De vissoorten konden zich op een buitengewone manier vermenigvuldigen, zodat onmiddellijk na het beëindigen van de vijandelijkheden uitermate rijke vangsten werden aangevoerd.

Doch juist zoals na de eerste wereldoorlog werd de uitbating aan de willekeur van de vissers overgelaten.

(24) Aan deze conferentie namen dezelfde landen van de conferentie van 1936 deel, behalve Denemarken. IJsland en Litauen kwamen er evenwel bij.

(25) België heeft deze conventie na de tweede wereldoorlog geratificeerd (Regentsbesluit van 14 april 1945).

Uit de statistische gegevens²⁶ van de Belgische zeevisserij op bodemvis in het zuidelijk gebied van de Noordzee (bezuiden 57° N.B.) blijkt dat de gemiddelde vangst van de motortreilers, per 100 P.K. in 100 uren vissen, tijdens de vijfjarige periode 1946-50, 2,9 ton bereikte, tegen slechts 1,9 ton in de daaropvolgende vijfjarige periode 1951-55.

Dat het probleem van overbevissing zich na de oorlog zeer snel opnieuw zou voordoen, was evenwel door verschillende landen voorzien. Reeds in 1943 werd te Londen een conferentie gehouden, bestaande uit 14 landen, met het doel een internationaal akkoord inzake overbevissing voor te bereiden. Door het ontbreken van deskundigen uit verschillende landen werd de werking van deze conferentie uitgesteld. Ondertussen was men ook in bevoegde kringen aan de doelmatigheid van de bepalingen van de conventie van 1937 beginnen te twijfelen en werd geoordeeld dat deze dienden herzien en gewijzigd te worden.

In 1946 riep Groot-Brittannië een nieuwe internationale conferentie samen te Londen, die duurde van 26 maart tot 5 april. België, Denemarken, Ierland, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland, IJsland, Noorwegen, Polen, Portugal en Zweden waren vertegenwoordigd. De conventie van 1937 werd herzien en aangevuld; een aantal bepalingen werden aanvaard.

- (1) De minimummaaswijdte van de treilnetten bestemd voor de visserij op bodemvis is vastgesteld op²⁷:
 - a) 80 mm in het gebied gevormd door die delen van de Atlantische Oceaan, de Noordelijke IJszee en de daar aangrenzende zeeën, welke gelegen zijn ten noorden van 48° N.B. en tussen 42° W.L. en 32° O.L., met uitzondering van de Oostzee en de Belts.²⁸
 - b) 110 mm in de wateren gelegen ten noorden van 66° N.B. en ten oosten van de meridiaan van Greenwich, alsmede in de IJslandse wateren tussen de parallellen van 68° en 62° N.B. en tussen de meridianen van 28° en 10° W.L.²⁹.

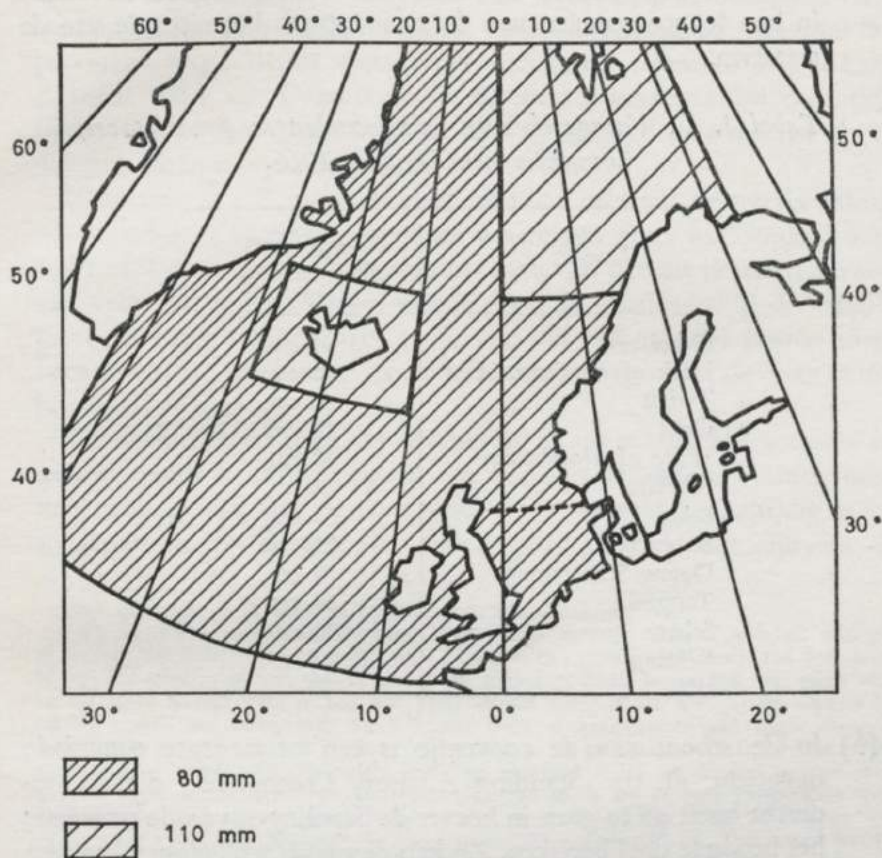
(26) C. GILIS, *Voordrachten*.

(27) De maatregelen van de Londense conventie zijn niet van toepassing op de haring-, makreel- en garnaalvisserij, evenmin op enkele andere vissoorten die van weinig belang zijn. Voor deze vangsten worden netten met mindere maaswijdte toegelaten.

(28) Zie kaart III.

(29) Zie kaart III. Voor België werden deze maatregelen opgenomen in het K. B. van 7 mei 1958. Voor het seinenet wordt in het gebied (a) de minimum maaswijdte op 70 mm bepaald en in het gebied (b) op 100 mm.

*Kaart III : Indeling van de Gebieden
volgens de minimummaaswijden, 1946.*



Bron : C. Gilis — Voordrachten.

- (2) De lengten beneden dewelke de beschermde vissoorten niet mogen aangevoerd worden, zijn vermeld in onderstaande tabel. Voor het bepalen van de minimumafmeting dienen de vissen in hun lengte gemeten van de snuit tot aan het uiteinde van de staartvin.

Tabel I, 1: Voorgeschreven minimumlengte per vissoort, Conventie van Londen, 1946.

Vissoort	Voorgeschreven minimumlengte
Kabeljauw	30 cm.
Heek of mooie meid	30 cm.
Tarbot	30 cm.
Griet	30 cm.
Witje of Hondstong	28 cm.
Schelvis	27 cm.
Schol	25 cm.
Steenschol	25 cm.
Dunne Scharretong	25 cm.
Tong	24 cm.
Schar	20 cm.
Wijting	20 cm.

- (3) In de schoot van de conventie is een permanente commissie opgericht, nl. de „Standing Advisory Committee”, die als opdracht heeft na te gaan in hoever de bepalingen van de conventie het beoogde doel bereiken. Zij kan desnoods wijzigingen brengen aan de minimummaaswijdte van de netten of aan de minimumlengte van de beschermde vissoorten.

Op de „Overfishing Conference” werden nog andere maatregelen voorgesteld, o.m. vermindering van de vloot en de tonnemaat, beperking van het aantal vangstdagen, beperking van de hoeveelheid te vangen bodemvis in de Noordzee en de wateren rond de Britse eilanden, invoering van quota's en sluiting van bepaalde visgronden. Na heel wat discussies werd daaromtrent evenwel geen akkoord bereikt.

Wegens tal van moeilijkheden die zich in sommige contracterende landen voordeden, kon de conventie van 1946 slechts in april 1954, dus acht jaar na haar ondertekening, worden toegepast.

Een internationale regeling inzake overbevissing is niet gemakkelijk te verwezenlijken, vermits men moet komen tot een compromis — zo niet van tegenstrijdige — dan toch van uiteenlopende belangen. Alle landen hebben hun eigen specifieke visserijuitrusting en -structuur en gebruiken verschillende vismethoden; zij vissen trouwens niet alle op dezelfde soort vis. Daardoor zien de meeste landen enkel de moeilijkheden van hun eigen land en zijn zij geneigd maatregelen op te dringen die hun concrete situatie beredderen.

Niettemin is een internationaal akkoord omtrent de overbevissing noodzakelijk. Vooreerst werpen de vaartuigen geen voldoende rendement af³⁰ en is de overbevissing oorzaak van het uit de vaart nemen van vele vaartuigen. Verder wordt door de overbevissing de visserij meer en meer noordwaarts gedreven, wat bijkomende kosten meebrengt en het probleem „kwaliteit van de vis” op de voorgrond brengt³¹.

Tenslotte komen door de overbevissing de territoriale wateren in gevaar, zodat stemmen opgaan om deze uit te breiden³². Men mag van mening zijn, dat de conventie van 1946 veel te laatijdig werd toegepast en dat de getroffen maatregelen onvoldoende zijn om de

(30) In België is de middenslagvisserij hierdoor sterk getroffen.

(31) Er is een „rapid decline since 1946 in the average catch of trawlers engaged in fishing the North Sea grounds” en de „actual catch will soon reach the low level of 1937. I must point out that if and when such a position is reached, the effect will be far more serious than it was just prior to the outbreak of war. Today owners of fishing vessels are faced with much higher costs of gear, stores and wages than in 1939, so it is necessary that if these increased costs of production are to be met either much higher prices proportionately must be obtained today or heavier catches will have to be obtained. It follows that since all other foods are in keen competition with fish, the obvious policy to follow must be that of protecting the stocks of fish, so that the average catch per vessel will be increased to the economic level. The actual weight of fish caught is, unfortunately, not the whole of the story, as in overfishing, reduction in the quantity caught per annum is always accompanied by a diminution in the average size marketed. This is twofold tragedy in that as a general rule small fish have less commercial value than the larger sizes and, worse still, the stocks of fish are exhausted to a point where the propagation of the species is seriously affected”. J. CROFT BAKER, *The Overfishing Problem*, 4e Internationaal Congres van de Zee, 142-143.

„Het probleem is des te ernstiger omdat over het algemeen de afzet van de vis door dalend visverbruik, ordeloze exportconcurrentie en buitenlandse betalingsmoeilijkheden lastiger en lastiger wordt en dus de prijzen laag zijn, terwijl de exploitatiekosten mede door de verarming der visgronden een sterke stijging tonen.” Nationale Federatie van het Vissersbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid. *Jaarverslag*, dienstjaar 1949, 7.

(32) Bezorgd over de mogelijke overbevissing van de rijke visgronden in zijn kustgebied, maakte IJsland op 15 mei 1952 gebruik van de uitspraak van het Internationaal Gerechtshof in verband met de Brits-Noorse betwisting over de territoriale wateren, om de driemijlzone te verbreden tot vier mijl en, naar Noors voorbeeld, de grondlijnen te trekken van de uiterste kustpunten af, zodat de zeer visrijke Faxafjord voor de buitenlandse visserij gesloten werd. Deze beslissing heeft tot ernstige wrijvingen tussen Groot-Brittannië en IJsland aanleiding gegeven en heeft ook voor de Belgische visserij nadelige gevolgen gehad.

uitputting van de visgronden tegen te gaan. Daarenboven werden de bepalingen slechts toegepast nadat zich bepaalde structuurwijzigingen in de visserij hadden voorgedaan.

Het vaststellen van een minimummaaswijdte is op zichzelf onvoldoende. Er zijn immers vissoorten waarvoor het probleem zich niet voordoet; andere vissoorten zijn nog niet beschermd en mogen gevangen worden met netten van kleinere afmetingen. Tevens bestaan er vangstmethodes die toelaten met kleinere netmazen te vissen, terwijl er ten slotte vissoorten bestaan waarvoor de vastgestelde netmazen veel te groot zijn. Anderzijds blijkt dat, niettegenstaande de netmazen vergroot werden, de visstapel nog steeds vermindert. Er komen immers steeds groter en sneller vaartuigen in de vaart en de grootte van de netmazen wordt ingelopen door de bouw van het schip, de sterkte van de motor en het aantal vaartuigen³³.

Gezien de structuur van het overbevissingsprobleem vormt het vaststellen van een minimummaaswijdte en -lengte van de vis alleen geen afdoende oplossing; slechts een complex stel van maatregelen waarbij met alle mogelijke aspecten van het probleem rekening wordt gehouden, kan hier de kwaal bestrijden.

Op dit punt heeft zich een „communis opinio” gevormd in de Westeuropese visserij en werden tevens in de laatste jaren andere voorstellen naar voor gebracht, o.m.:

- (1) het vergroten van de maaswijdte en de minimumlengte;
- (2) het beperken van het aantal vaartdagen³⁴;
- (3) het beperken van het aantal vaartuigen en de tonnemaat, eventueel op basis 1938;
- (4) het voorbehouden van zekere gebieden aan bepaalde vaartuigen;

(33) J. H. KLAUSING, Internationale politiek en vis, *Het Visserijblad*, 8 juli 1955, 1.

(34) „Pour la Belgique cette proposition n'était pas applicable, étant donné que nos chalutiers moyens font des voyages dont la durée dépasse une semaine (12 à 15 jours). Cette mesure les obligerait donc à rester inactifs sur les lieux de pêche les dimanches et jours fériés. Et si l'on voulait éviter une inactivité en pleine mer, toute la flotte devrait partir le lundi et donc raccourcir le voyage, afin de rentrer au plus tard le samedi. Or, ce sont justement les marchés du vendredi et du samedi que nos armateurs évitent parce qu'à la fin de la semaine la demande pour le poisson est quasi nulle. Ainsi l'offre dépasserait largement la demande avec la conséquence que les prix deviendraient inévitablement dérisoires. D'ailleurs le nombre d'heures de pêche que nos chalutiers moyens pourraient effectuer au cours d'un si court voyage ne serait pas assez élevé pour produire une pêche suffisamment abondante permettant de couvrir les frais d'exploitation... Pour la Belgique la limitation des journées de mer constituerait une mesure antiéconomique étant donné qu'elle signifie un chômage, soit prolongé, soit à intervalles, des bateaux de pêche, au cours duquel de gros capitaux resteraient improductifs.” C. GILIS, *L'évolution du problème de l'„Overfishing” - Position de la Belgique*, 4e Internationaal Congres van de Zee, 168-169 en 172.

- (5) het vaststellen van een jaarlijks contingent te vangen vis op basis van de bevolking of op basis van de vangst 1938 ;
- (6) de reglementering van het vangapparaat en de onderdelen hiervan door maatregelen te nemen tegen de vernielende werking van de treil (o.a. beperking van de lengte der breidels), door het verbod van gebruik van ploegkettingen en door de beperking van het gewicht der loodzeilkettingen ;
- (7) het tijdelijk of bestendig sluiten van bepaalde visgebieden tijdens de broeiperiode : geen visserij in januari en februari in Moray Firth, broeiplaats van kabeljauw en schelvis en in Midden Doggersbank, broeiplaats van de Noordzee schelvis ; er wordt tevens gesuggereerd de Deense kust, broeiplaats van schol en tong, te sluiten in de maanden mei en juni ;
- (8) de uitbreiding van de bevoegdheid van de „Standing Advisory Committee”.

Al deze maatregelen veronderstellen evenwel een goedkeuring, een ratificatie en een strikte naleving van alle bepalingen door de verschillende landen.

§ 6. KUSTWATEREN

Het vraagstuk van de territoriale wateren is, evenals het probleem van de overbevissing, geen recent verschijnsel. Steeds is de twist om de territoriale wateren een feit geweest welk beïnvloed werd door militaire en visserijbelangen³⁵.

Nadat met Hugo Grotius³⁶, bij het begin van de 17e eeuw, het principe van de vrijheid van de hoge zee lange tijd ingang had gevonden, stelde Cornelius van Bynkershock³⁷, een eeuw later, het principe van de soevereiniteit van de kuststaat tot de draagwijdte van een kanonschot. Deze draagwijdte kwam ongeveer overeen met 3 zeemijl³⁸.

(35) W. BLANCKE, *op. cit.*, 133.

(36) H. GROTIUS, *Mare Liberum*, Leiden, 1609.

(37) C. VAN BYNKERSHOCK, *De dominio maris dissertatio*, Leiden, 1700.

(38) G. MESECK, *Die Hoheitsrechte in den Küstengewässern - Die Fischwirtschaft*, 1955, Heft 1, 1 : „Bereits 1793 hat der damalige Staatssekretär und spätere Präsident der U.S.A., Thomas Jefferson, in einer Note an Großbritannien und Frankreich mitgeteilt, dass eine Zone von 3 sm vor den Küsten der U.S.A. von kriegführenden Nationen als neutrale Gewässer respektiert werden müssten. Bei der Ratifizierung des Vertrages über den Suezkanal im Jahre 1888 einigten sich alle Mächte darüber, dass das Kriegerrecht in einer 3 sm-Zone vor den Häfen des Kanals erlischt. Seitdem ist die 3 sm-Zone in allen Streitfragen über Hoheitsgewässer als geltendes Völkerrecht eindeutig anerkannt worden”.

De territoriale grens was dus aanvankelijk een strategische grens tegen invasie en vijandelijk artillerievuur uit zee.

De opvattingen over de breedte van dit territoriaal gebied en de daarmee verband houdende motiveringsgronden hebben zich echter in de laatste jaren grondig gewijzigd. Nieuwe begrippen als continentale vlakte, behoud van de visserij in de territoriale wateren voor de nationale economie enz., zijn op de voorgrond getreden, zodat het probleem van de territoriale wateren niet alleen een strategisch en politiek, maar ook een economisch aspect heeft gekregen. Het kon dan ook niet anders of het begrip kustwateren werd tot allerhande doeleinden gebruikt, aangepast en uitgebreid.

A. Internationale opvattingen

Tot na de tweede wereldoorlog zijn er weinig moeilijkheden opgerezen in verband met de territoriale wateren. De meeste landen erkenden het principe van de 3-zeemijlgrens. Zelfs toen Noorwegen in 1935 zijn territoriale grens tot 4 zeemijl uitbreidde, zijn fjorden afsloot en de eilanden als kust meerekende, ontstonden geen internationale verwickelingen. De buitenlandse vissers, voornamelijk de Engelsen, bleven op hun oude vangplaatsen vissen zonder verontrust te worden.

Na de tweede wereldoorlog ging Noorwegen over tot de stipte toepassing van de territorialiteit in zijn 4 mijlgrensgebied. De moeilijkheden — gerezen sinds 1935 — tussen het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen werden door het Internationaal Hof te Den Haag in 1951 beslecht ten voordele van Noorwegen, op basis van historische rechtsgronden.

Naar het voorbeeld van Noorwegen ging IJsland in 1952 zijn territoriale wateren uitbreiden tot 4 zeemijl; deze maatregel was ook toepasselijk op eigen vissers. Hiermede beoogde IJsland vooral de bescherming van de visstapel in het kustgebied en niet zozeer het uitsluitend visserijrecht ten bate van eigen onderhorigen, zoals Noorwegen. Voor de vaststelling van zijn territoriale grens steunde IJsland min of meer op het Noorse stelsel, dat de eilanden mede tot de kust rekent. Daarenboven werden verschillende belangrijke visplaatsen voor buitenlanders afgesloten. Tevens bestond de tendens om, naar Amerikaans model, het begrip continentaal plateau in te voeren, waar de visserij aan eigen onderhorigen zou voorbehouden worden.

Groot-Brittannië, dat bij de uitbreiding van de territoriale wateren door IJsland het sterkst getroffen werd, ging over tot het sluiten van zijn markten voor IJslandse vis. IJsland diende over deze boycot een klacht in bij de E.O.E.S. ; het vond echter voor zijn overschot aan vis een afzet in Rusland in ruil voor petroleum. De gespannen internationale toestand bracht er evenwel het zijne toe bij om op 15 november 1956 een akkoord te bewerken tussen IJsland en Groot-Brittannië, waarin volgende bepalingen werden opgenomen :

- (a) de Britse markt wordt mits contingentering opnieuw voor de IJslandse invoer opengesteld ; IJsland verbindt zich om zijn territoriale grens niet verder uit te breiden dan 4 zeemijl ;
- (b) de Britse vaartuigen mogen opnieuw beschutting zoeken tegen slecht weer binnen deze territoriale grenzen, zonder dat ze hun vistuig moeten opbergen ; in bepaalde gevallen mogen zij hun vangsten verkopen in IJslandse havens.

De Verenigde Staten van Amerika hebben aan het begrip van de territoriale grenswateren de ruimste toepassing toebedacht door het begrip „continentale vlakte” in te voeren ; vooral petroleumbelangen vormden hier de grondslag van de brede interpretatie. Volgens deskundigen zouden in de nabijheid van de Amerikaanse kust, o.m. in de Golf van Mexico, zeer rijke petroleumbronnen onder de zeebodem aanwezig zijn. De Verenigde Staten beweren eigendomsrecht te hebben op alle rijkdommen die zich onder de zeebodem bevinden en beschouwen deze als een voortzetting van het vasteland. De Verenigde Staten willen echter geen aanspraak maken op de visvoorraden welke zich binnen het gebied van het continentaal plateau bevinden. Het idee „continentale vlakte”³⁹ werd evenwel door andere landen, zoals IJsland, overgenomen, niet ten aanzien van de petroleum, maar van de vis.

De Zuid-Amerikaanse Staten vormen een blok en willen zich het visrecht toeëigenen binnen een grens van 200 zeemijl.

Canada verbiedt, ook aan eigen vissers, de vangst binnen een grens van 12 zeemijl. Dit belet echter niet dat vreemde vaartuigen, zoals Portugese, Spaanse, Franse en Amerikaanse, op deze plaatsen tussen de 3 en de 12 mijl de beste vangsten doen.

De U.R.S.S. bepaalt eveneens het territoriaal gebied op 12 mijl.

Groot-Brittannië kent moeilijkheden van dezelfde aard als Canada. Ter bescherming van de Morray Firth, een belangrijke visplaats voor

(39) Dit begrip werd nader omschreven op de conferentie van 24 febr. 1958 te Genève.

kabeljauw, verbiedt het aan zijn eigen vissers de vangst met treilnetten. Tegen de buitenlandse vissers die met treilnetten deze grond bevissen, bestaat maar een sanctie, nl. het verbod van verkoop van de vangst in de Britse havens.

Uit dit alles blijkt dat er omtrent de grens van de territoriale wateren geen uniforme regeling bestaat. Zelfs de Commissie voor Internationaal Recht, samengesteld door de U.N.O., kon in 1956 geen vaste formule vinden voor het bepalen van de breedte van de territoriale grens.

Deze Commissie heeft enkel vastgesteld dat de grens kan liggen tussen 3 en 12 zeemijl en dat deze grens normaal gemeten wordt vanaf de laagwaterlijn. De Commissie stelde eveneens voor dat de breedte zou bepaald worden op een internationale conferentie.

Op 24 februari 1958 werd te Genève een internationale conferentie voor het zeerecht belegd onder auspiciën van de U.N.O. Inzake territoriale wateren kon echter opnieuw geen akkoord bereikt worden.

Op 1 september 1958 heeft IJsland door een unilaterale maatregel zijn territoriale wateren uitgebreid van 4 tot 12 zeemijl voor vreemde vissersvaartuigen. De Westerse landen erkenden deze beslissing niet. Britse diepzeetreibers blijven zelfs in de verboden zone vissen, beschermd door vlootten van de marine. Op huidig ogenblik wordt in diplomatieke kringen nog steeds uitgezien naar een bevredigende oplossing van dit geschil.

B. Nationaal standpunt tegenover eigen territoriale wateren

De Belgische territoriale wateren worden beheerst door de wet van 1892, ingevolge toepassing van het internationaal akkoord van Den Haag van 1882 tussen Groot-Brittannië, Frankrijk, België, Duitsland, Nederland en Denemarken.

Bij deze wet is de visserij voor elk vreemd vaartuig verboden langs de gehele Belgische kust, binnen een gebied van 3 geografische mijlen, gerekend vanaf de laagwaterlijn.

Bij inbreuk op de wet wordt het vaartuig — ongerekend de voorziene geldboete — in de naastbijgelegen Belgische haven binnengebracht⁽⁴⁰⁾ en wordt de vangst in beslag genomen en openbaar verkocht.

Met het oog op de bescherming van de schaal- en weekdieren werd

(40) Mits borgstelling wordt het vaartuig niet binnengebracht, noch opgehouden.

bij dezelfde wet aan de Koning de nodige bevoegdheid verleend om maatregelen te treffen tegen eigen onderhorigen. Bij de wet van 12 april 1957 werd de bevoegdheid van de Koning in dit verband uitgebreid in die zin, dat niet alleen voor de territoriale wateren, maar ook voor de volle zee maatregelen kunnen getroffen worden om de visstand en de schaal- en weekdierenstand te beschermen, o.m. door de vernieling van de kuit, het broedsel en het mossel- en oesterbroed tegen te gaan.

In verband met deze nationale opvatting dient eveneens de Belgisch-Franse overeenkomst welke gedurende de tweede wereldoorlog werd afgesloten, vermeld te worden, waarbij het de vissers uit beide landen toegelaten wordt — onder bepaalde voorwaarden ⁴¹ — haring en sprout te vissen in de wederzijdse territoriale wateren.

(41) Het vissen geschiedt tussen 1 november (datum die kan verlaat) en 1 maart (datum die kan vervroegd) met vaartuigen tot 200 P.K. en met een opening van de netten van 12 m. Het gebruik van de pelagische treil is eveneens toegelaten.

HOOFDSTUK II

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJVLOOT

§ 1. KORTE HISTORIEK VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Reeds in de oudste tijden werd de zeevisserij aan de Belgische kust beoefend; hierover zijn echter weinig konkrete gegevens bekend. De eerste inlichtingen dateren uit de 12e eeuw; omtrent deze tijd begon immers in onze gewesten de bloei van de zoute haringvisserij. Deze bloei kende een hoogtepunt tijdens de 15e eeuw; Oostende was de belangrijkste haringmarkt: in 1468 bereikte de haringaanvoer van de Oostendse vissersvaartuigen nagenoeg 29 miljoen stuks¹. In de 16e eeuw echter moest deze visserij ten gevolge van de talrijke oorlogen stopgezet worden.

Na de kriegsverrichtingen van de 16e eeuw begon de periode der walvisexpedities, welke duurde tot het einde van de 18e eeuw.

Tegelijk met de haringvisserij werd de kabeljauwvangst of de z.g.n. visserij „te zoute” beoefend. Reeds op het einde van de 15e eeuw ging men uit Oostende en Nieuwpoort kabeljauw vissen op de Doggersbank. De onzekere tijden lieten echter dit bedrijf niet tot volledige ontplooiing komen. Verder waren er overheidsmaatregelen die nu eens ten voordele, dan eens ten nadele van de visserij uitvielen; op de schommel van deze beslissingen varieerde ook de activiteit van vloot en bemanning.

Met de 20e eeuw krijgt de zeevisserij een nieuw aspect: de aanvoer van verse vis. De verse-visvangst, welke tot dan toe slechts een bijkomende plaats in het zeevisserijbedrijf bekleedde, werd de voornaamste en enige tak van dit bedrijf; deze nieuwe wending was

(1) Stad Oostende, *Het havencomplex van Oostende*, 1955, 61.

vooral te danken aan de toepassing van nieuwe technieken als de stoomkracht, het ijs, het bordentreilnet en het aanwenden van het motorvaartuig².

Door de opkomst van de verse visserij wordt Oostende de grootste vissershaven van ons land; Nieuwpoort krijgt een plaatselijk karakter; Blankenberge daarentegen verkwijnt en wordt opgeslorpt door een nieuwe haven, nl. Zeebrugge.

Deze ontwikkeling ging echter niet zonder moeilijkheden.

Tijdens de bloeiperiode van de zoute visserij, in het midden van de 19e eeuw, waren de vaartuigen — gezien de grote eisen door deze visserij gesteld — meestal eigendom van grote maatschappijen of z.g.n. „kantoren”. Zo waren te Oostende 6 kantoren gevestigd, die samen 100 vaartuigen beheerden; het grootste bezat 59 vaartuigen. Te Blankenberge telde elk kantoor 21 schepen; te Heist bezat elke reder minimum twee vaartuigen³. De overschakeling naar vangst van verse vis bracht hierin verandering; meer en meer werd het privaat bezit bij de vissers aangemoedigd⁴. Deze tendens deed zich echter bijna uitsluitend voor te Oostende en Zeebrugge; in de andere vissersplaatsen verliep de overgang trager. Zo bleef bijvoorbeeld de kapitalistische uitbatingvorm te Blankenberge dominerend⁵. In 1905 waren er op 426 vaartuigen reeds 229 door de eigenaar gevoerd⁶. De verhouding reder-schipper tegenover schipper-niet eigenaar steeg zelfs voortdurend tot in 1933, waarna een daling volgde, die vooral aan de toenmalige crisis kan toegeschreven worden.

De opgang van de Belgische vissershavens ging ook gepaard met interne moeilijkheden. Vóór de eerste wereldoorlog brachten de gunstige prijzen op de Belgische vismarkt een enorme invoer teweeg uit alle landen. Zo werd in deze periode te Oostende alleen voor ongeveer 6 miljoen frank vis verkocht⁷. In de eerste 7 maanden van 1913 bedroeg de invoer 2.940.255 kg, waaronder 1.422.552 kg vis⁸. Het uitbreken van de vijandelijkheden heeft evenwel aan dit invoerprobleem voorlopig een einde gesteld.

(2) Het eerste motorvaartuig, „Picnier”, verscheen te Oostende in 1907. E. VROOME, *De evolutie van de Oostendse Vissershaven*, Oostende, 1957, 24.

(3) C. DEZUTTERE, *L'armement du patron-pêcheur en Belgique - 2e Congres van de zee*, Luik, 1939, 123.

(4) Hier dient vooral de actie van dhr. BORTIER uit Heist in het licht gesteld te worden.

(5) *Tiende Jaarverslag der Commissie voor Zeevisserij*, 1926, 23.

(6) C. DEZUTTERE, *ibidem*, 123.

(7) J. KLAUSING, *Het zeevisserijbedrijf en de werkverruiming in West-Vlaanderen*, 1951, gestenc., Brugge, 42.

(8) J. KLAUSING, *op. cit.*, 43.

Vóór 1914 werden ook proeven genomen met het industrieel bevissen van de visgronden in Belgisch Congo. Ook deze pogingen werden door de krijgsverrichtingen stopgezet⁹.

In de jaren twintig vielen de afzetgebieden voor de Belgische vis onmiddellijk open en hernam de handel. De heropbouw van de vloot, welke sterk door de oorlog geteisterd was, voltrok zich in een snel ritme. Onder de factoren die gunstig werkten dient vooreerst de vaste wil van de vissersbevolking vermeld te worden. Vooral reders uit De Panne, die Oostende als thuishaven voor hun vaartuigen verkozen, droegen in sterke mate bij tot de bloei van vloot en visserij.

Aanvankelijk werd enkel gewone oorlogsschade toegekend aan de vaartuigen die tijdens de oorlog buiten België verbleven (wet 10 mei 1919). Door tussenkomst van dhr. H. Baels, volksvertegenwoordiger, werd op 28 juli 1922 een wet gestemd welke aan de beschadigde of verloren gegane zeilboten bij voorkeur een vergoeding toekende wanneer zij eigendom waren van reders-vissers. Aldus konden 112 geteisterde reders van deze wet genieten.

Een derde factor tot opbloei en modernisatie van de vloot was het oprichten van twee kredietmaatschappijen, nl. „Le Crédit Maritime Belge” in 1923 en „Krediet aan de Zeevisserij” in 1927. Tot einde 1938 verleende eerstgenoemde maatschappij krediet voor het bouwen van 160 vaartuigen, met een totale tonnemaat van 7.206 ton of 42,7 miljoen frank. Door de tweede maatschappij werden 4,7 miljoen frank krediet verleend voor de bouw van 78 vaartuigen¹⁰.

Hier dient tevens de aandacht gevestigd te worden op het feit dat de wet van 1879 betreffende hypotheeken op vissersvaartuigen in die periode slechts een vrij matige toepassing heeft gekend.

De opkomst van de motor was een nieuwe stap in de vooruitgang van de verse visserij. Na de overwinning op het zeil ging de strijd van de motor tegen de stoom. Vanaf 1929 tot 1935 werd het aantal stoomvaartuigen van 50 op 20 teruggebracht¹¹.

In 1932 bevond de Belgische zeevisserij zich in een zware crisis, hoofdzakelijk door het loslaten van de gouden standaard in Groot-Brittannië; hierdoor verloor de sinds 1926 aanzienlijke, rechtstreekse

(9) In augustus 1951 werd een nieuwe maatschappij, de „Société de Pêche Maritime du Congo” tot stand gebracht om de visserij op de zuid-west kust van Afrika te hervatten. Thans zijn 4 te Oostende gebouwde treilers op de visgronden ten noorden van de Walvisbaai bedrijvig. E. VROOME, *op. cit.*, 1957, 30.

(10) C. DEZUTTERE, *op. cit.*, 127-128.

(11) Bestuur van het Zeewezen, *Bestuurlijk verslag over de Zeevisserij*, 1939, 38.

aanvoer van Belgische vis in de Britse havens zijn winstgevend karakter. De moeilijkheden met de betalingsbalans welke in de meeste Europese landen voorkwamen, deden daarenboven de invoer van zeevis in talrijke landen contingenten. De overige visproducerende landen welke bij de contingentering nadeel opliepen, vonden een compensatie in de afzet van hun vis in België. De Belgische uitvoer ging achteruit en het vraagstuk van de invoer werd opnieuw acuut¹².

In 1932 en 1933 trof de Belgische regering eveneens maatregelen om de invoer tegen te gaan. Door het K. B. van 27 juni 1932 werd de invoer van vis van minder dan 40 cm verboden. De invoer van vis boven de 40 cm werd door dezelfde maatregel beperkt. De contingenten werden vastgesteld op basis van de invoer tijdens de jaren 1930/31 en 1932. Voor kabeljauw werd 75 % en voor rog en vleet 50 % van de invoer van de referentie jaren toegelaten.

Deze gecombineerde maatregel kon wel een verdere prijsinzinking ondervangen¹³, doch kon onmogelijk de neergaande rendabiliteit van de vloot bestrijden. Vooral het verzet van de naar België uitvoerende landen en het feit dat talrijke importfirma's aan de administratie een hoger referentiecijfer opgaven om hun importvolume te beschermen, vernietigden een gedeelte van de verwachte resultaten. Door deze foutieve aangifte konden zelfs — niettegenstaande de beperkingsmaatregelen — Noorwegen en Denemarken hun uitvoer naar België verhogen.

Op voorstel van de Hogere Raad voor de Zeevisserij en na advies van de invoerverenigingen, besliste de Ministerraad op 22 januari 1934 een taks te leggen van 2 frank per kg op de ingevoerde fijne vis en van 0,5 frank per kg op de ingevoerde gewone vis.

De tweede wereldoorlog bracht een tijdelijke stopzetting mede van de prijzenproblematiek. Onder de tweede wereldoorlog lag de bedrijvigheid van het grootste deel van de Belgische visserijvloot stil; slechts de kustvisserij oefende een drukke activiteit uit en droeg in grote mate bij tot de voedselvoorziening van de Belgische bevolking.

In de eerste naoorlogse jaren kende de zeevisserij een boomperiode.

(12) In 1931 bedroeg de invoer 18.335.300 kg tegenover een eigen aanvoer van 14.460.843 kg en een uitvoercijfer van 7.620.800 kg.

J. BAUWENS, *Le rôle des Armements dans l'Industrie de la pêche maritime - 2e Congrès van de Zee*, Luik, 1939, 109.

(13) De gemiddelde prijs in de vismijn te Oostende welke in 1931 : 3,66 F was, bedroeg in 1932 : 3,15 F en in 1933 : 3,17 F per kg.

J. KLAUSING, *op. cit.*, 46.

De aan- en herbouw van de vloot kon in een snel tempo geschieden dank zij de durf en de ondernemingsgeest van de vissers en de tussenkomst van de V.O.Z.O.R.¹⁴. Daarenboven werden de door de geallieerden opgeëiste vaartuigen spoedig vrijgegeven en werden 5 in België gebouwde Duitse treilers door de regie van het Zeewezen in huur gegeven aan de drie voornaamste rederijen van Oostende. De nationale en internationale markt voor visprodukten was daarenboven gunstig georiënteerd. Europa had gebrek aan voedingsprodukten en de Belgische vloot kon aan deze „onnatuurlijke” vraag voldoen. Frankrijk en Italië kochten zelfs in België die vissoorten aan die zij normaal van hun eigen produktie betrokken.

Zeer spoedig kwam er echter een wijziging in deze toestand. Andere visproducerende landen herbouwden hun vloot en de Belgische visafnemers — landen met een zwakke munt — kochten bij voorkeur aan landen met een zwakke munt, met lage produktiekosten en lage prijzen. Toen het Belgisch uitvoercontingent zijn hoogste peil bereikte, nl. in 1946/47, werden handelsakkoorden afgesloten met de Noorderlanden. Deze landen waren gunstige afnemers van Belgische staalprodukten, doch konden slechts betalen met vis. De uitvoer verminderde, de invoer nam toe en het binnenlands verbruik van vis daalde onder druk van de opkomst van andere voedingsmiddelen. De crisis van een overbezet produktieapparaat zette in : vaartuigen bleven in de haven liggen of werden verkocht, de schulden van de reders hoopten zich op en leidden vaak tot faillissementen.

Sedert 1948 zijn, ondanks de belangstelling van de centrale overheid, de moeilijkheden in de zeevisserij gebleven. Tijdelijke verbeteringen werden gevolgd door grote inzinkingen.

§ 2. RECENTE ONTWIKKELING VAN DE VLOOT

Vóór het uitbreken van de tweede wereldoorlog wist de Belgische visservloot zich achter een scherm van contingentering sterk uit te breiden¹⁵; zij bereikte in 1938 de hoogste vóór-oorlogse stand met een tonnemaat van 28.037 B.T. en een drijfkracht van 59.672 P.K.¹⁶.

Begin 1940 telde de vissersvloot 474 vaartuigen met een gezamen-

(14) Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico.

(15) Zie uitgebreide statistische gegevens van het aantal vaartuigen naar klasse en haven, B.T. en P.K., 1935-57, in appendix II, 1, 2 en 3, blz. 287-291.

(16) In 1936 waren er meer vaartuigen dan in 1938, maar de tonnage en de drijfkracht lagen op een lager peil.

lijke drijfkracht van 59.320 P.K. en een tonnemaat van 27.608 B.T. De vloot bestond hoofdzakelijk uit garnaalscheepjes (201) en kleine middenslagvaartuigen (127).

Grafiek II, 1 geeft de evolutie aan van het aantal vaartuigen, drijfkracht en brutotonnemaat van 1935 tot 1957.

Met de Duitse inval werd alle zeevisserij in België stopgezet en week de gehele vloot, enkele uitzonderingen te na, uit naar geallieerde havens. Een deel van de vloot kwam terecht in de Franse havens, terwijl de meeste, waaronder de grootste eenheden, in Groot-Britannië aanlegden. De modernste eenheden werden bij hun aankomst opgeëist en omgebouwd voor militaire doeleinden. De overblijvende vaartuigen moesten instaan voor de visbevoorrading van de Britse bevolking.

Einde december 1940 werd door de bezetter toelating verleend aan de nog resterende vaartuigen om op de Belgische kust de zeevisserij te hernemen; slechts weinig vaartuigen waren echter in staat om zee te kiezen.

Door het in vaart brengen van intussen uit Frankrijk gerepatrieerde vaartuigen, van nieuwe, omgebouwde en herstelde eenheden¹⁷, steeg het aantal vaartuigen tot 217 in 1941, 290 in 1942 en 323 in 1943. Met de uitbreiding van de vloot stegen ook de tonnemaat en de drijfkracht.

Na de tweede wereldoorlog volgde de wederopbouw van de vloot in een snel tempo. De kustvaartuigen overleefden de krijgsverrichtingen, de repatriëring van de vloot uit Groot-Britannië verliep vlot, nieuwe vaartuigen werden gebouwd of verbouwd, gelegenheidsreders werden definitief ingeschakeld¹⁸ en daarenboven kwamen 5 Duitse treilers in vaart voor rekening van de 3 voornaamste rederijen van Oostende¹⁹. Deze expansie van de vloot leunde aan bij de grote

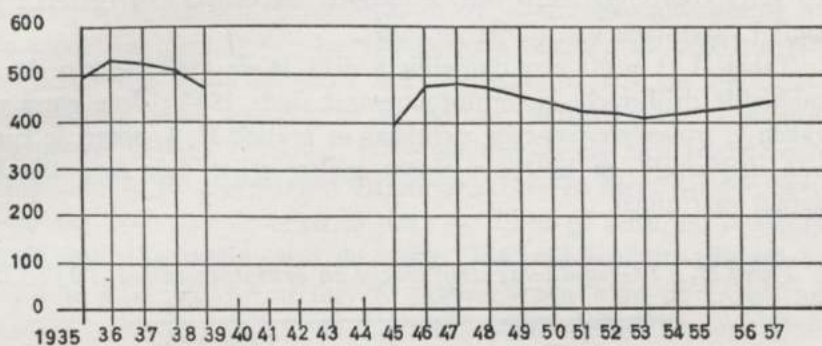
(17) Deze vooruitgang was mogelijk dank zij de grote opbrengsten die de kustvisserij in deze jaren boekte.

(18) In 1945 waren er 49 gelegenheidsreders met 52 vaartuigen, in 1946 42 met 55 vaartuigen, in 1947 27 met 37, in 1948 19 met 25, in 1949 9 met 14. In 1950 waren er nog 5 gelegenheidsreders, maar aangezien deze reders reeds van onder de oorlog in de visserij hun kapitaal hadden belegd en bleven beleggen niettegenstaande de vele moeilijkheden in de visserij, dienen zij niet meer als gelegenheids-, maar als gewone reders beschouwd te worden.

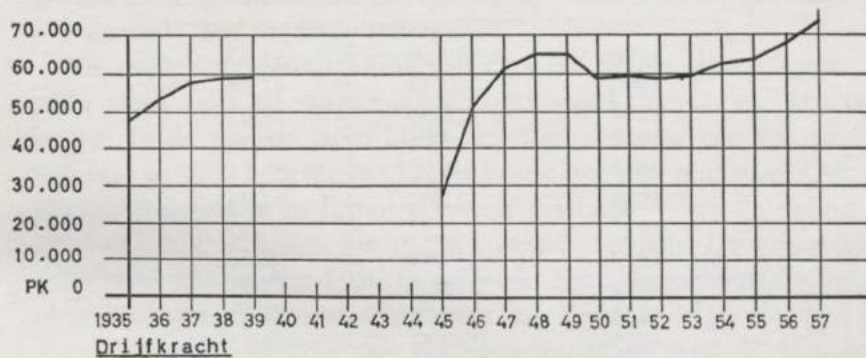
(19) Voor deze gunstig evolutie van de vloot kwam ook de V.O.Z.O.R. in grote mate tussen, alhoewel dient vermeld, dat door de besluitwet van 27 februari 1947 de wederopbouw van de geteisterde vaartuigen die het eigendom waren van familiebedrijven, sterk werd belemmerd.

Bij besluitwet van 27 februari 1947 werd de verzekerde waarde vastgesteld op 3 maal de kostprijs voor het bouwen van vaartuigen in België in augustus 1939. Deze kostprijs werd verminderd met een coëfficiënt wegens ouderdomsslijtage. De aldus vastgestelde

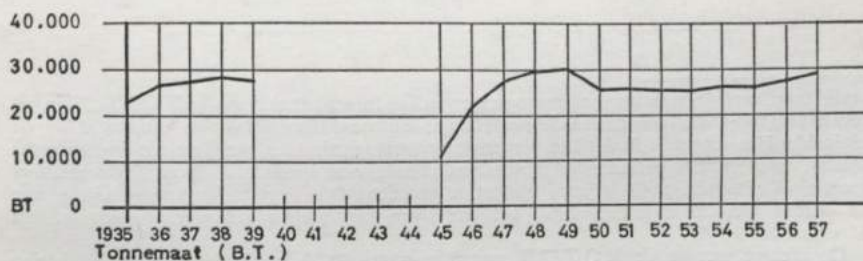
*Grafiek II, 1 : Evolutie van het aantal vaartuigen,
drijfkracht en brutotonnemaat, 1935-57.*



Aantal vaartuigen



Drijfkracht



Tonnemaat (B.T.)

vraag naar vis, zowel op de nationale als op de internationale markt.

In 1947 en 1948 werd het vóóroorlogs peil van de vloot bereikt en zelfs voorbijgestreefd wat tonnemaat en drijfkracht betreft; het aantal vaartuigen was echter geringer.

Tabel II, 1 geeft een duidelijk inzicht in de evolutie van de gemiddelde drijfkracht en brutotonnemaat sinds 1938; deze gang van zaken is trouwens eveneens zichtbaar in grafiek II, 1, waar de curve van drijfkracht en brutotonnemaat sneller stijgt dan deze van het aantal vaartuigen.

Tabel II, 1 : Gemiddelde drijfkracht en brutotonnemaat, 1938-57.

Jaar	Gemiddelde drijfkracht	Gemiddelde bruto-tonnemaat
1938	117,00	54,97
1946	107,38	47,04
1947	126,95	57,65
1948	135,91	62,24
1949	141,96	65,14
1950	132,81	57,93
1951	139,56	60,85
1952	139,68	60,38
1953	145,55	62,61
1954	149,04	63,61
1955	148,63	61,28
1956	157,23	63,36
1957	165,20	65,50

verzekerde waarde was de maximumgrens van de tussenkomst van de V.O.Z.O.R. in de vervangingsprijs der gesinistreeerde vaartuigen. Zij werd daarbij slechts uitbetaald op de uitdrukkelijke voorwaarde dat het vervangingsvaartuig minstens van dezelfde economische waarde was als het geteisterde. Bovendien diende een speciale bijdrage (achterstallige premie) a rato van 5 % 's jaars gestort te worden voor de verzekerde vaartuigen, van de datum van 26 augustus 1939 tot deze van het verlies van het vaartuig of tot 31 december 1945.

De nieuwe wet op de V.O.Z.O.R. van 5 augustus 1952 bracht vooral voor de kleine reders een belangrijke verbetering :

a) de retroactieve bijdrage van 5 % werd vervangen door een trapsgewijs op basis van de tonnemaat berekende bijdrage, gaande van 1 % (meer dan 30 tot en met 200 B.T.) tot 5 % (voor de schepen van meer dan 750 B.T.); voor de garnaalkotters tot 30 B.T. werd de bijdrage afgeschaft ;

b) aanzienlijke verminderingen werden voorzien op de terugbetaling aan de Regie van het Zeewezen van de premies voor verzekering tegen gewoon risico en oorlogsrisico, door de Regie voorgeschoten voor de tijdens de tweede wereldoorlog naar Groot-Brittannië uitgeweken vissersvaartuigen.

De gemiddelde drijfkracht bedroeg in de jaren 1947 en 1948 respectievelijk 126,95 en 135,91 P.K. tegen 117 P.K. in 1938; deze stijging wijst op een toenemende modernisatie en motorisering van de vloot. De gemiddelde brutotonnemaat bedroeg in dezelfde jaren respectievelijk 57,65 en 62,24 B.T. tegen 54,97 B.T. in 1938; deze vergelijking toont aan dat na de oorlog vaartuigen met een groter tonnemaat werden gebouwd. Deze evolutie drong zich trouwens op, aangezien de verst afgelegen visgronden meer en meer worden bevestigd.

Onder druk van de crisis in het visserijbedrijf ontstond in oktober 1949 een afbrokkeling van de vloot. Drie middenslagvaartuigen vertrokken naar Zuid-Amerika, 6 stoomschepen van de „Oostendse Rederij”, met een totaal van 2.341 brutoton, werden aan een Duitse rederij verhuurd²⁰ en vertrokken naar Bremerhaven, terwijl de 5 Duitse treilers van overheidswege uit de vaart werden genomen en overgemaakt aan vreemde rederijen.

Na 1949 is de vermindering van de vloot verder doorgelopen; in 1953 werd zelfs de laagste na-oorlogse stand bereikt, nl. 410 eenheden. In de jongste jaren blijkt de vloot opnieuw een toename te kennen; in 1957 bedroeg het aantal vaartuigen 446 eenheden. Ook de globale drijfkracht en brutotonnemaat vertonen — na de daling in 1950 en 1952 — heden een steeds stijgende tendens. De gemiddelde drijfkracht gaat sedert 1950 in stijgende lijn; de gemiddelde tonne-maat kent ups en downs, maar heeft ook dezelfde stijgende tendens. Deze gegevens bewijzen dat de vangstcapaciteit van de Belgische vissersvloot een sterke verhoging heeft ondergaan.

De geïnvesteerde kapitalen zijn dan ook in de jongste jaren fel toegenomen; de totale investeringswaarde groeide van 1946 tot 1957 aan tot index 157,8. Deze stijgende tendens wordt verklaard door het feit dat een voortdurende investeringsinspanning vereist wordt wegens de snelle verbetering van de zeevisserijtechniek en -uitrusting. Tabel II, 2 geeft een overzicht van de geïnvesteerde kapitalen in vaar- en vistuig sinds 1946.

Zoals blijkt uit tabel II, 2, is de belegging in stijgende lijn gegaan tot in 1948, waarna zij een daling kende welke grotendeels te wijten is aan de uitschakeling van de stoomvaartuigen. Sinds 1953 is echter opnieuw een toename van het geïnvesteerde kapitaal waarneembaar. De verhouding tussen de investering in vistuig en vaartuig schommelt

(20) Later werden 3 dezer vaartuigen in Duitsland en de 3 andere in Polen verkocht.

Tabel II, 2 : In vaar- en vistuig geïnvesteerde kapitalen, in frank, 1946-57 (a).

Jaar	Waarde schip	Waarde vistuig	Totaal
1946	586.693.400	59.620.344	646.313.744
1947	778.916.200	34.967.600	813.883.800
1948	883.154.500	81.294.953	964.449.453
1949	871.313.000	78.921.433	950.234.433
1950	749.726.500	62.352.783	812.079.283
1951	750.411.250	58.642.731	809.053.981
1952	740.907.750	57.519.664	798.427.414
1953	757.897.750	57.973.804	815.871.554
1954	795.575.223	62.678.663	858.253.886
1955	787.039.250	61.463.898	848.503.148
1956	865.470.250	65.789.000	931.259.250
1957	945.779.000	74.616.000	1.020.395.000

van jaar tot jaar ; op 1.020 miljoen frank in 1957 bedroeg de waarde van het vistuig 74 miljoen frank of circa 7 %.

§ 3. DE BELGISCHE ZEEVISSERIJVLOOT NAAR SCHEEPS-KLASSE

De kustvisserij en de middenslagvisserij groeperen ongeveer een zelfde aantal vaartuigen ; in 1957 behoorden 206 vaartuigen tot de kustvloot en 209 tot de middenslagvloot. De verdeling volgens klasse wees in 1957 uit, dat klasse I 134 vaartuigen telde, klasse II 72, klasse III 143 en klasse IV 66. Het numeriek aandeel van de kust- en de middenslagvloot steekt sterk af tegen dat van de diepzeevloot ; in

(a) Bestuur van het Zeewezen — Jaarverslagen.

De schatting van de in de vloot geïnvesteerde kapitalen is gesteund op inlichtingen verstrekt door de Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisico (V.O.Z.O.R.). De vissersvaartuigen zijn verzekerd tegen oorlogs- en gewoon risico. Tegen oorlogsrisico zijn alle vaartuigen verzekerd bij de V.O.Z.O.R. De verzekerde waarde wordt geschat door dit organisme en stemt het best overeen met de reële waarde der vaartuigen, vermits het vaartuig voor de volle waarde wordt verzekerd. Tegen gewoon risico kan de reder zijn vaartuig naar keus bij om het even welke maatschappij verzekeren. Over het algemeen ligt de verzekerde waarde beneden deze van de verzekering tegen oorlogsrisico.

Er dient opgemerkt te worden dat enkel de verzekering van het vaartuig verplichtend is. Teneinde deze leemte aan te vullen, werd de waarde van het niet verzekerd vistuig bij benadering berekend met als basis de gemiddelde waarde van het verzekerd vistuig per klasse en per vissershaven.

1957 waren 18 eenheden onder klasse V en 13 eenheden onder klasse VI gerangschikt. Nochtans is een numerieke beschouwing niet voldoende; drijfkracht en tonnemaat bepalen immers grotendeels de vangstcapaciteit.

In de laatste jaren heeft zich in de vissersvloot een belangrijke structuurwijziging voorgedaan, nl. een verschuiving naar hogere scheepklassen²¹. Deze verschuiving wordt in visserijmiddens als een noodzakelijke evolutie beschouwd, opgedrongen door de tijdsomstandigheden²².

De vermindering van het aantal vaartuigen van de garnaalvloot (klasse I) was reeds merkbaar in de vóóroorlogse jaren; van 264 eenheden in 1935 viel het aantal op 201 in 1939. Gedurende de oorlogsjaren werd deze vermindering echter gestuit.

Sedert 1945 zijn zowel het aantal als de tonnemaat en de drijfkracht van deze vaartuigen onafgebroken gedaald. Van 1956 tot 1957 nam het aantal garnaalkotters evenwel met 2 eenheden toe; samen met het aantal liepen ook de tonnemaat en de drijfkracht op. De gemiddelde drijfkracht steeg van 36 P.K. in 1938 tot 54 P.K. in 1957, terwijl de gemiddelde tonnage op een constant peil (17 B.T.) bleef. Deze verhoogde gemiddelde drijfkracht, welke duidelijk blijkt uit tabel II, 3, wijst erop dat op heden sterkere motoren in de garnaalsloepen worden ingebouwd.

Na de oorlog zijn de kustvaartuigen (klasse II) numeriek, in tonne-
maat en in drijfkracht toegenomen tot in 1949.

Na enkele minder gunstige jaren liep het aantal op tot 82 eenheden in 1956. In 1957 bedroeg het aantal kustvaartuigen opnieuw slechts 72 eenheden. Zowel de totale als de gemiddelde tonnemaat en drijfkracht liggen onder het peil van 1938 (zie tabel II, 3).

De middenslagtreilers (klasse III) zijn eveneens in de jongste vijf jaren in aantal en drijfkracht bestendig toegenomen. Van 1938 tot 1957 steeg het aantal vaartuigen van 123 tot 143 eenheden, terwijl de drijfkracht in dezelfde periode van 20.397 P.K. tot 22.665 P.K.

(21) Zie appendix II, 1, 2, 3 en 4, blz. 287-292.

(22) „Deze ontwikkeling wordt grotendeels bepaald door een tendens op lange termijn, die het noodzakelijk maakt bij sterk stijgende exploitatiekosten het rendement zo hoog mogelijk op te voeren door de uitbating van snellere schepen met grotere vangstcapaciteit; tevens uit noodzaak om bij de uitputting van de visgronden in de Noordzee de visserij naar de verre wateren te verleggen; ten slotte uit de specifiek Belgische noodzaak om op de vrijer wordende Benelux- en Europese markt de positie van de visserij te handhaven tegenover de door de natuur en de economische voorwaarden meer begunstigde visserijlanden.” Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid, *Jaarverslag over 1951*, 2.

Tabel II, 3 : Evolutie van de gemiddelde P.K. en B.T. per scheepsklasse, 1938-57 (a).

Jaar	klasse I	klasse II	klasse III	klasse IV	klasse V	klasse VI	
						Motor	Stoom
Drijfkracht							
1938	35,65	96,32	165,83	254,07	425,—	610,—	490,63
1946	40,16	90,—	160,21	262,—	500,—	—	610,77
1950	47,01	91,54	165,68	271,32	407,50	—	683,33
1951	48,06	91,87	167,22	270,40	397,—	752,50	814,29
1955	50,21	92,17	162,08	268,65	394,16	876,25	892,—
1956	51,62	92,32	161,05	267,—	396,38	951,—	892,—
1957	54,05	93,19	158,46	268,69	396,38	822,14	1070,—
Bruto-tonnemaat							
1938	16,90	40,09	75,13	121,16	171,—	248,40	287,88
1946	15,10	32,85	66,42	121,17	181,—	—	369,15
1950	16,82	32,82	70,21	120,86	193,50	—	430,44
1951	17,06	32,82	70,30	120,96	180,—	392,—	516,42
1955	16,74	30,58	64,72	115,30	159,72	420,50	568,80
1956	16,93	28,95	62,49	109,54	159,66	451,20	568,80
1957	17,51	28,77	59,72	106,33	159,76	370,28	630,50

toenam. De tonnage met 8.541 B.T. bleef echter nog onder het vóóroorlogs niveau (9.241 B.T.).

De grote middenslagtreilers (klasse IV) zijn in ruime mate aangegroeid, nl. van 43 in 1938 tot 66 op heden. Tussen dezelfde tijdstippen steeg de tonnage van 5.210 B.T. tot 7.018 B.T. en de drijfkracht van 10.925 P.K. tot 17.734 P.K.

De gunstige evolutie van de middenslagvloot vindt een verklaring in het feit dat steeds verder afgelegen visgronden moeten worden opgezocht om het bedrijf lonend te maken. Ook bij aanbouw van nieuwe schepen geven de reders de voorkeur aan grotere vaartuigen. Dergelijke nieuwgebouwde treilers doen aan gemengde visserij, nl. de visserij op bodemvis in de zomermaanden en op haring tijdens de wintermaanden.

De diepzeevisserijvloot (klassen V en VI) groeit in aantal, tonnage en drijfkracht aan ²³. In de laatste 20 jaar is de vloot opgelopen van 23 tot 31 eenheden. De tonnage steeg van 6.190 tot 9.251 B.T. en de drijfkracht van 11.750 P.K. tot 19.310 P.K. Het belang van de diepzeevisserij was echter in 1949 nog groter dan heden; het uit de

(a) Zie meer uitgebreide gegevens in appendix II, 4, blz. 292.

(23) Het aantal stoomvaartuigen is evenwel sterk verminderd.

vaart trekken van 5 ex-Duitse treilers en het vertrek van 6 stoomvaartuigen bracht de diepzeevloot weer onder het peil van 1938. Nadien is de diepzeevisserij opnieuw stelselmatig in betekenis gaan toenemen ²⁴

De meeste kapitalen zijn geïnvesteerd in de vaartuigen van de middenslagvisserij (klassen III en IV) ²⁵. In 1957 waren in deze categorie 503,8 miljoen frank belegd, waarvan 93,8 % voor de vloot en 6,2 % voor het vistuig. In vergelijking met 1947 zijn de geïnvesteerde kapitalen in 1957 in de middenslagvisserij met 29,1 % gestegen.

Op de tweede plaats komt de diepzeevisserij met in 1957 een totale investering van 401,8 miljoen frank; in deze categorie belooft het aandeel van het vistuig 8,6 %. Vooral in deze klasse zijn de investeringen in de jongste jaren fel opgelopen: tussen 1947 en 1957 belooft de stijging 51,2 %.

In de kustvisserij bedragen de investeringen in totaal 114,8 miljoen frank, waarvan 7,6 % voor het vistuig; sinds 1947 is de globale waarde echter met 27,4 % afgenomen, wat samengaat met de reeds vroeger beschreven verschijnselen van achteruitgang van de kustvisserij.

Oorzaken van de verschuiving

De zoëven waargenomen achteruitgang van de kustvisserij houdt verband met de steeds dalende rendabiliteit van dit bedrijf.

In de visgronden waarop de kustvisserij is aangewezen, is de vangst merkkelijk verminderd ²⁶; zowel redenen van biologische aard als overbevissing liggen aan de grond van dit verschijnsel. De garnalenvisserij is weinig rendabel. Gedurende de zomermaanden lopen de vangsten sterk terug; na de zomer wordt te veel kleine garnaal opgehaald en zijn de prijzen te laag. In dit verband kan ook vermeld worden dat de overbevissingsmaatregelen niet van toepassing zijn op de garnalvisserij. De aanvoer en de kwaliteit van de sprot, eveneens een typisch produkt van de kustvisserij, is sedert enkele jaren sterk

(24) De daling van de gemiddelde B.T. en P.K. in klasse V is verklaarbaar door het feit dat de statistische eenheid in 1938 slechts 2 eenheden bedroeg en dus bezwaarlijk de term gemiddelde toepasselijk is.

(25) Hierbij dient opgemerkt te worden dat de gemiddelde geïnvesteerde waarden per klasse sterk uit elkaar lopen. In 1957 bedroeg de gemiddelde waarde in klasse I 411.559 F, in klasse II 828.458 F, in klasse III 1.812.888 F, in klasse IV 3.704.666 F, in klasse V 7.617.055 F, in klasse VI motorvaartuigen 16.791.285 F en in klasse VI stoomvaartuigen 24.533.333 F.

(26) Zie blz. 125.

achteruitgegaan. De verkoopprijzen worden evenwel gedrukt onder invloed van de concurrentie van het buitenland, op de eerste plaats door Nederland. Overigens staat de prijs niet in verhouding tot de verhoging van de uitbatingskosten; de opbrengst van de kustvisserij is dan ook eerder gering te noemen.

Tegenover geringe aanvoer en lage prijzen staan hoge uitbatingskosten²⁷. Het gaat hier om oude vaartuigen²⁸, die meestal 10 tot 30 jaar in de vaart zijn en jaarlijks grote bedragen voor onderhoud en herstelling vergen²⁹; de oude motoren³⁰ hebben daarbij nog een groot verbruik. Verder zijn het nodige onderhoud en de herstellingen moeilijk uit te voeren wegens de bestaande wetgeving inzake werklozensteun³¹. Vroeger was het onderhoud van het vaartuig immers in de „deelvis” begrepen; thans mogen de vissers die werklozensteun willen genieten, geen onderhoudswerk meer verrichten op de vaartuigen. De reder zou aldus beroep moeten doen op betaalde hulp, wat hem onmogelijk is gezien de geringe verdienste. Daarbij komt het feit dat vele oude vissers, eigenaars van garnaalkotters, het niet meer nodig achten hoge kosten op zich te halen, daar zij toch weldra hun beroepsactiviteit zullen staken.

Verder kunnen de sociale lasten bezwaarlijk in de verkoopprijs verwerkt worden en zijn de verzekeringskosten in de kustvisserij te hoog. Ook kan worden vermeld dat de talrijke wrakken in de kustwateren regelmatig belangrijke beschadigingen en verlies van het vistuig meebrengen, wat voor de vissers opnieuw hoge kosten betekent.

Een andere oorzaak van vermindering van de kustvloot is het familiaal karakter van het bedrijf. De eigenaars van de kustvaartuigen zijn meestal vissersgezinnen³² die niet over het nodige kapitaal beschikken om het vaartuig te vervangen of te moderniseren. De reders, welke tot de vervanging van hun vaartuig of motor moeten overgaan, bouwen dan ook vaartuigen of motoren van een grotere klasse dan het vorige³³; op deze wijze wint men aan snelheid en derhalve aan vangst.

(27) Zie blz. 54.

(28) Zie blz. 61.

(29) Zie blz. 54.

(30) Zie blz. 64.

(31) Zie appendix A, 2, blz. 279.

(32) Zie blz. 53.

(33) Door het feit dat de indeling in klassen steunt op de stuwkracht, dient hier vermeld te worden dat een geringe vermeerdering of vermindering van de ontwikkelde drijfkracht een herklassing van het vaartuig tot gevolg kan hebben. In dit verband

Tegenover de achteruitgang van de kustvisserij staat de aangroei van de diepzeevloot. Zij vindt haar verklaring in het hogere rendement, dat op zichzelf een gevolg is van een hoge modernisatiegraad, een grotere actieradius en de grotere financiële weerstand van de rederijen. Meer dan 30 % der eenheden werden in de jongste jaren gebouwd; dank zij de toeneming van de vangsten kunnen deze vaartuigen de kostprijsverhoging dekken welke voortspruit uit de stijging van de lonen, de sociale lasten en de brandstof.

§ 4. DE BELGISCHE ZEEVISSERIJVLOOT NAAR THUISSHAVEN

De thuishavens van de Belgische vissersvloot zijn van west naar oost: Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge.

De belangrijkheid van deze vissershavens in het kader van de totale vissersvloot blijkt in tabel II, 4 zowel ten aanzien van het aantal vaartuigen als van de drijfkracht en de brutotonnemaat (a).

Tabel II, 4: Procentuele verdeling van de vloot naar de thuishaven, 1957.

Haven	Aantal vaartuigen	P.K.	B.T.
Nieuwpoort	13,7	6,8	5,8
Oostende	43,7	60,4	66,1
Blankenberge	0,9	0,5	0,4
Zeebrugge	41,7	32,3	27,7
Totaal	100	100	100

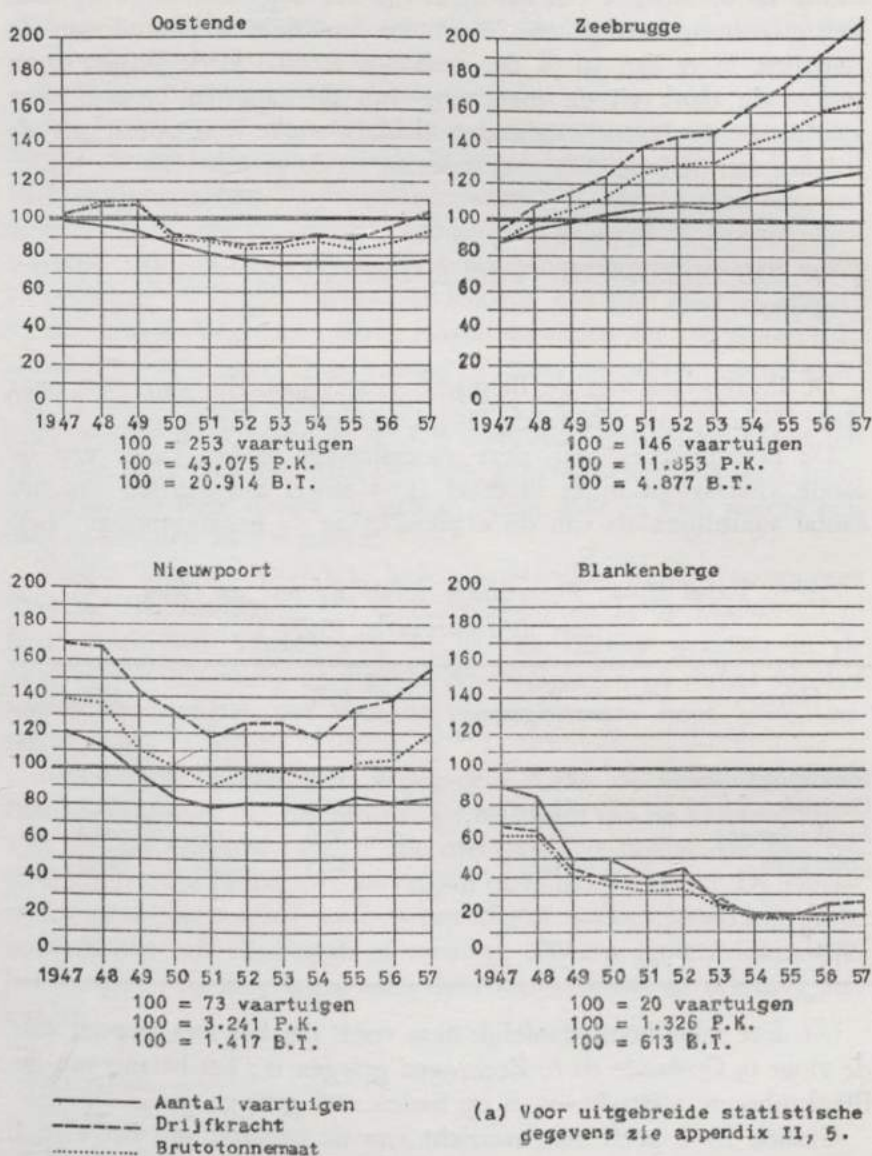
Uit deze tabel komt duidelijk naar voor, dat het zwaartepunt van de vloot te Oostende en te Zeebrugge gelegen is; het belang van de Blankenbergse vissershaven is op heden zeer gering.

Grafiek II, 2 geeft een overzicht van de evolutie van het aantal

dient ook vermeld dat, met het oog op de veiligheid, de Zeevaartinspectie een grens heeft gesteld aan de kracht van de motoren; ze worden thans beperkt in verhouding tot de tonnemaat van het schip.

(a) Zie ook kaart IV, blz. 50.

Grafiek II, 2 : Evolutie van het aantal vaartuigen, de drijfkracht en de tonnemaat, per haven, 1947-57 (a).



(a) Voor uitgebreide statistische gegevens zie appendix II, 5.

(a) Zie uitgebreide statistische gegevens in appendix II, 5, blz. 293.

vaartuigen, de drijfkracht en de tonnemaat per haven sinds 1938.

Vóór de tweede wereldoorlog bezat Oostende meer dan de helft van de vissersvloot, nl. 263 op 510 vaartuigen. Thans telt Oostende nog steeds de meeste vaartuigen, alhoewel het aantal sedert 1947 voortdurend gedaald is. Niettemin komt nog 66 % van de bruto-tonnemaat voor rekening van Oostende (19.326 B.T.) en bereikt de globale drijfkracht 60 % van het totaal (44.479 P.K.). Het verlies aan eenheden wordt aldus enigszins vergoed door een hogere drijfkracht en tonnemaat (zie grafiek II, 2). Te Oostende kan duidelijk een concentratiebeweging van de vloot in de hoogste klassen opgemerkt worden, terwijl de bestaande vaartuigen met kleine capaciteit langzamerhand verdwijnen. Buiten de oorzaken welke verder zullen uitgesponnen worden, werkt de lokalisering van de visverwerkende nijverheden te Oostende eveneens deze tendens in de hand.

Het belang van Zeebrugge is in de jongste jaren in sterke mate toegenomen; zowel aantal als tonnage en drijfkracht gaan in stijgende lijn. In tegenstelling met Oostende is de concentratie van de vloot van Zeebrugge in de hoogste drie klassen gering. In 1957 telde Oostende 81 eenheden in de hoogste drie klassen, Zeebrugge daarentegen enkel 16.

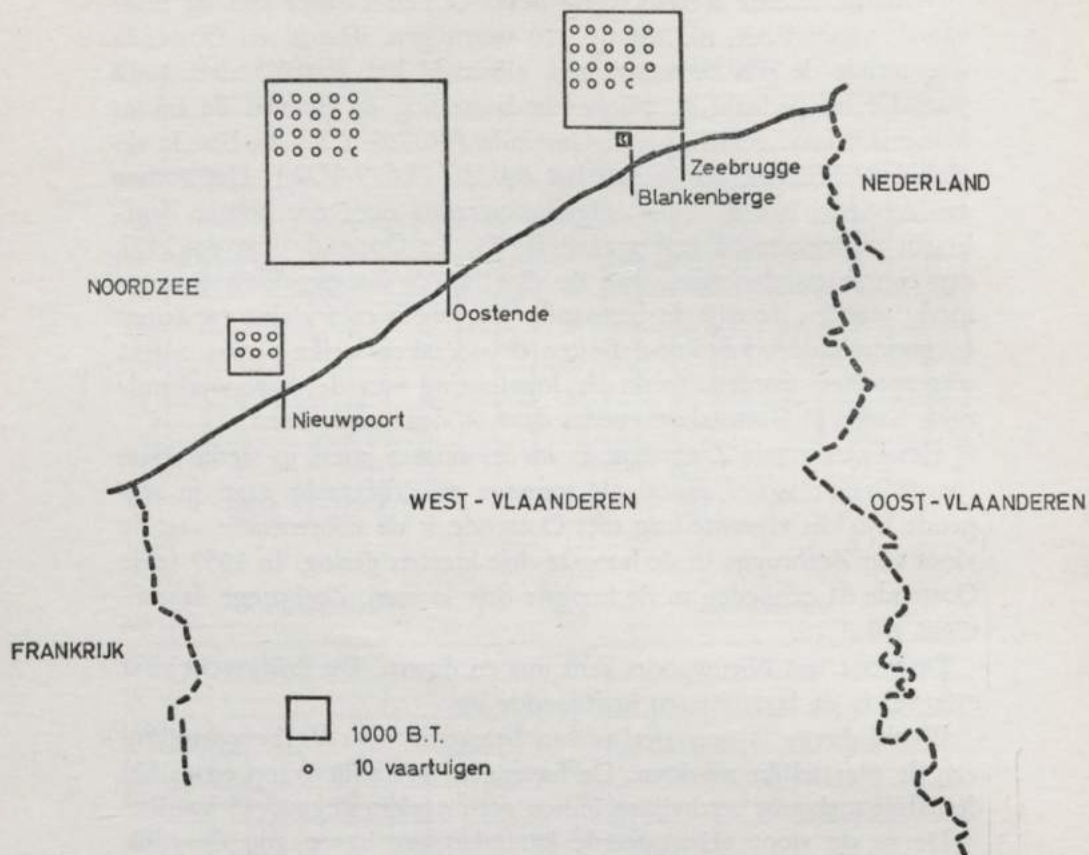
De vloot van Nieuwpoort kent ups en downs. De drijfkracht gaat evenwel in de laatste jaren in stijgende lijn.

Blankenberge is nog slechts van betekenis voor de bevoorrading van de plaatselijke markten. De havengeul verzandt volop en zal in de nabije toekomst verdwijnen indien geen werken uitgevoerd worden.

De in de vloot geïnvesteerde kapitalen per haven zijn dan ook uiteenlopend. Zoals blijkt uit tabel II, 5 belopen de investeringen in vaar- en vistuig te Oostende 711,8 miljoen frank of 69,7 %, te Zeebrugge 260,3 miljoen frank of 25,5 %, te Nieuwpoort 44,7 miljoen frank of 4,4 % en te Blankenberge 3,6 miljoen frank of 0,4 %.

De verschuivingen inzake de belangrijkheid van de kusthavens komen ook in bovenstaande tabel duidelijk tot uiting. Enkel te Zeebrugge namen én de absolute waarde én het relatief aandeel toe; tussen 1946 en 1957 steeg de waarde van de vloot in deze haven met 161,7 miljoen frank en groeide haar belangrijkheid aan van 15,3 tot 25,5 %.

Te Oostende steeg de geïnvesteerde som van 482,9 tot 711,8 miljoen frank, alhoewel het relatief aandeel van Oostende in de totale vloot terugliep van 74,7 tot 69,7 %.

Kaart IV : Zeevisserijhavens, bezetting 1957.

Tabel II, 5 : Investeringswaarde van de vloot in de verschillende havens, 1946-57 (a).

Jaar	OOSTENDE		ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT		BLANKENBERGE		Totale waarde in miljoen F
	waarde in miljoen F	% (b)	waarde in miljoen F	%	waarde in miljoen F	%	waarde in miljoen F	%	
1946	482,9	74,7	98,6	15,3	54,8	8,5	10,0	1,5	646,3
1947	635,8	78,1	112,0	13,8	57,4	7,0	8,7	1,1	815,9
1948	754,4	78,2	141,2	14,6	60,3	6,3	8,6	0,9	964,4
1949	737,2	77,6	156,2	16,4	50,0	5,3	6,8	0,7	950,2
1950	600,9	74,0	157,5	19,4	47,6	5,9	6,1	0,7	812,1
1951	586,3	72,4	176,4	21,8	41,0	5,1	5,3	0,7	809,0
1952	565,5	70,8	185,4	23,2	42,2	5,3	5,3	0,7	798,4
1953	584,8	71,6	186,8	22,9	40,5	5,0	3,8	0,5	815,9
1954	609,5	71,0	207,9	24,2	37,8	4,4	3,1	0,4	858,3
1955	576,5	67,9	226,0	26,6	43,0	5,1	3,1	0,4	848,5
1956	633,7	68,0	251,4	27,0	42,6	4,6	3,6	0,4	931,3
1957	711,8	69,7	260,3	25,5	44,7	4,4	3,6	0,4	1020,4

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

(b) De procenten zijn berekend op de werkelijke cijfers en niet op de afgeronde cijfers van deze tabel.

De totale waarde van de vloot en het relatief aandeel daalden zowel te Nieuwpoort als te Blankenberge.

De meeste garnalkotters hebben Oostende als thuishaven; de grote middenslag- en de diepzeevisserij is, op enkele eenheden na, ook in Oostende gelokaliseerd. Zeebrugge is van betekenis voor de kusttreilers en de kleine middenslagvloot. Nieuwpoort legt zich speciaal toe op de kustvisserij.

Terwijl de Oostendse vloot zich steeds verder in de hoogste scheepklassen concentreert, ontwikkelt de toestand te Zeebrugge zich in een andere richting. In deze haven is de industrialisatie van de kleine visserij in volle gang. Zeebrugge is immers zeer gunstig gelegen tegenover de garnaalgronden voor de Belgische kust, die met kleine, doch stevige vaartuigen tot een motorsterkte van 120 P.K. in uitstekende voorwaarden uitgebaat worden. De centralisatie die zich in de jongste 20 jaar op de Oostkust te Zeebrugge heeft voltrokken, heeft aldus niet enkel de overige kleine viscentra als Blankenberge en Heist opgeslorpt, maar heeft eveneens de kustvisserij van Oostende naar Zeebrugge gelokt. Het daar ontstane garnaalcentrum is op dit ogenblik toonaangevend op de Belgische markt ³⁴.

Op de Westkust vormt zich het centrum van de nabije visserij op verse vis. Deze streek ligt immers dicht bij de zeer verscheiden visgronden van het Kanaal. De vaartuigen hoeven hoogstens een paar dagen in zee te blijven om verse vangsten van verscheiden aard aan te voeren.

De grote betekenis van Oostende en Zeebrugge ligt in het feit dat beide havens voldoen aan twee essentiële behoeften van de visserij ³⁵. Zij concentreren al de bedrijfstakken welke voor de uitrusting en de bevoorradingsplaatsen voor brandstoffen, de herstellingswerken, de ketelmakerijen, de touwslagerijen en de ijsfabrieken. Op commercieel gebied bieden zij aan de vissers de inrichtingen die tegelijkertijd grote hoeveelheden vis kunnen bergen en een snelle verdeling onder de verbruiksentra kunnen verzekeren. Een uiterst bederfelijke waar zoals vis vereist immers speciale gebouwen voor lossing, verkoop en verzending, evenals koelhuizen voor het opslaan ervan in geval van overvloedige aanvoer.

Oostende beschikt over de meest uitgebreide installaties van het

(34) Zie blz. 129.

(35) *Tijdschrift voor Dokumentatie en Voorlichting*. Huidige toestand en problemen van de Belgische zeevisserij, nr. 1, januari 1956, 13.

land. De mijn verzendt ongeveer 85 % van de zeevisvangst. De haven van Zeebrugge verhandelt slechts 10 % ; zij is echter gespecialiseerd in de verzending van garnaal en verse vis van eerste kwaliteit. De modernisering en uitbreiding van de haven van Zeebrugge neemt nog steeds toe. Reeds zijn verschillende ontwerpen klaar voor de verruiming van de vissershaven.

§ 5. EXPLOITATIEVORM VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ ; RENDABILITEIT

A. Exploitatievorm

De zee levert de grondstof, de visser de arbeid en het vaartuig is het kapitaalgoed. De persoon die deze factoren verenigt is de reder ; zijn onderneming noemt men rederij.

Het huidige zeevisserijbedrijf heeft een ingewikkeld beheer met zich medegebracht. Daardoor zijn de meeste reders verplicht aan wal te blijven. Slechts bij de kustvisserij en per uitzondering in de midden-slagvisserij gaat de reder nog op zee ³⁶.

In 1947 telde de Belgische kust 412 rederijen, waarvan 326 als persoonlijke of familieondernemingen, 68 als feitelijke verenigingen, 5 als P.V.B.A. en 11 als N.V. uitgebaat worden. Eerstgenoemde vormen bestrijken vooral de laagste scheepsklassen ; circa alle vaartuigen van klasse V en VI worden in de vorm van N.V. beheerd ³⁷.

Na 1947 is het aantal rederijen van jaar tot jaar afgenomen ; in de laatste vier jaar is er evenwel opnieuw een toename vast te stellen. Einde 1957 waren er 396 rederijen tegenover 385 in 1956, 377 in 1955 en 361 in 1954. Tussen 1947 en 1957 was het aantal N.V.'s met 5 eenheden gedaald terwijl het aantal P.V.B.A.'s met 5 eenheden toenam ; het aantal feitelijke verenigingen nam af van 68 tot 48 eenheden.

Oostende telt de meeste rederijen, nl. in 1957 177 op 396. Zeebrugge telt er echter in de laatste jaren bijna evenveel, nl. 161. Te Nieuwpoort zijn 54 rederijen gevestigd ; Blankenberge had in 1957 nog amper 4 rederijen.

Het aantal reders-eigenaars kende, behalve in de laatste jaren, weinig schommelingen. Einde 1956 telde de Belgische vissersvloot

(36) Zie appendix II, 6, blz. 294-295.

(37) Zie appendix II, 7, blz. 296.

170 meevarende reders op een totaal van 437 vaartuigen ; einde 1957 waren er 182 meevarende reders op 446 vaartuigen.

De reders-eigenaars bekleden meestal de functie van schipper ; sommigen fungeren als motorist, enkelen als matroos. In 1957 waren er van de 182 meevarende reders 155 schipper, 22 motorist en 5 matroos. In 1956 waren deze cijfers respectievelijk 146, 16 en 8³⁸.

Zoals reeds vroeger werd vermeld³⁹, veroorzaken de versnippering en het familiaal karakter van de Belgische vloot talrijke moeilijkheden op gebied van exploitatie, bedrijfsorganisatie en aanvoer. De persoonlijke of familiale ondernemingen zijn de meest voorkomende vorm van rederij. In 1957 hadden 332 op de 396 rederijen een persoonlijk of familie karakter. Deze ondernemingen exploiteerden in hetzelfde jaar 80,9 % van de vissersvloot.

Het aantal rederijen met één vaartuig is tussen 1946 en 1957 ongeveer constant gebleven : in 1946 beliep dit aantal 368 en in 1957 366 eenheden. De wijzigingen die zich in de uitbating hebben voorgedaan, slaan vooral op de grote rederijen terug ; de rederijen met 8 à 13 vaartuigen zijn verdwenen, terwijl het aantal rederijen met 3 à 7 vaartuigen in de jongste tien jaar aan schommelingen onderhevig is. Deze evolutie kan duidelijk gevolgd worden op tabel II, 6.

Uit het overzicht en de evolutie van de kleine rederijen blijkt dat het familiale bedrijf nog altijd belangrijk blijft, niettegenstaande de vele moeilijkheden in het vissersbedrijf. „In de grond is dit familiaal karakter van de visserij een gezond en wenselijk verschijnsel. Het verzekert rechtstreeks menselijk contact tussen werkgever en werknemer en stimuleert rendement, initiatief en verantwoordelijkheidszin ; op economisch en bedrijfsorganisatorisch gebied levert het echter soms grote nadelen op”⁴⁰ als weinig kapitaalcrachtigheid, onrenderende uitbating wegens de grote kosten en gebrek aan coördinatie onder de reders.

B. Rendabiliteit in de zeevisserij

De verhouding opbrengst-kosten is een van de kernproblemen van de zeevisserij.

Deze verhouding is zich sterker gaan toespitsen naarmate de visserij meer geïndustrialiseerd werd : tegenover een verhoogde aanvoer staat

(38) Zie appendix II, 6, blz. 294-295.

(39) Zie blz. 46.

(40) V.E.V., *Het vlaams Bedrijfsleven*, 1952, 471.

Tabel II, 6: Spreiding van de rederijen naar het aantal vaartuigen, 1946-57 (a).

Aantal rederijen met	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
één vaartuig	368	377	371	356	349	341	334	317	327	346	354	366
twee vaartuigen	29	23	24	21	21	21	24	23	22	21	22	21
drie »	3	4	5	6	6	6	8	8	7	5	4	4
vier »	5	4	3	2	3	3	1	1	1	2	1	2
vijf »		1	1	2				1	2	1	3	1
zes »		1		1			1			1		1
zeven »	2		1	1	2	2	1	2	1	1	1	1
acht »												
negen »			1		1				1			
tien »	1	1										
elf »												
twalf »		1										
dertien »			1									
Totaal	408	412	407	390	382	373	369	352	361	377	385	396

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

een onelastische vraag. De reders kunnen bezwaarlijk hun marktprijs aanpassen aan de kostprijs, omdat deze marktprijzen tot stand komen op de vrije markt van vraag en aanbod; zij moeten de aan bederf onderhevige vis tegen elk aanbod van de hand doen en zich tevreden stellen met de prijs die zij ontvangen.

Anderzijds worden de kosten meer en meer bepaald door een reeks vaste elementen, zoals interesten, afschrijvingen enz. Daarenboven heeft de sociale evolutie zeer ongunstig op het bedrijf ingewerkt. Onder dergelijke omstandigheden is het de reders vaak zelfs onmogelijk de uitbatingskosten te vergoeden door de opbrengst van de reis.

Aan de hand van gegevens verstrekt door de Dienst voor de Zeevisserij kon een benaderende studie opgemaakt worden over de rendabiliteit in de zeevisserij; deze gegevens komen in verkorte vorm voor in tabel II, 7 ⁴¹.

De gegevens in appendix II, 8 en tabel II, 7 vermeld, geven enkel een tendens weer, vermits de cijfers werden geput uit beperkt boekhoudkundig materiaal ⁴². Verder moet worden opgemerkt dat de afschrijving in de lagere klassen weinig betekenis heeft, daar de meeste vaartuigen meer dan 20 jaar oud zijn en er geen afschrijvingen meer worden gedaan; met inachtneming van deze rectificatie zou de nettowinst in deze klassen hoger moeten komen te liggen. Anderzijds moet de nettowinst voor de middenslag- en diepzeevloot aanzienlijk verminderd worden, vermits thans de mogelijkheid bestaat om de afschrijvingen te verwezenlijken over een periode van 8 jaar.

Tevens dient vermeld te worden dat het cijfermateriaal enkel terugslaat op de feitelijke uitbating van het vaartuig; met administratieve beheerskosten werd geen rekening gehouden. Wegens het ontbreken van gegevens werd de aanbouwwaarde voor 1956 berekend door een verhoging van 5 % op de waarde van 1955.

Uit tabel II, 7 blijkt dat de resultaten welke door de garnaalvaartuigen werden behaald, verre van gunstig zijn. Zonder rekening te houden met de afschrijvingen was het beste jaar voor de garnaalvloot 1955; gemiddeld werd toen 407 frank per zeedag geboekt; in 1956 viel deze opbrengst echter terug tot 154 frank per zeedag. Bij dergelijke resultaten zullen zekere uitgaven als onderhoud en herstel, die in

(41) Volledige statistische gegevens worden verstrekt in appendix II, 8, blz. 297-300.

(42) Tot op heden werden deze boekhoudkundige gegevens onsystematisch opgenomen. Op 1 maart 1958 werd een K. B. getroffen waarbij een premie (2.000 of 4.000 frank) wordt toegekend aan de reders die de rendabiliteit van hun vaartuig door de overheid laten volgen op basis van boekhoudkundige gegevens.

Tabel II, 7 : Gemiddelde opbrengst en exploitatiekosten, brutowinst of -verlies, rendement op het geïnvesteerde kapitaal per zeedag, per klasse, 1950-56.

	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						Motor	Stoom
1950							
Gem. opbrengst	1.856	3.305	5.565	7.862	13.917	—	30.573
Gem. exploitatiekosten	1.812	3.035	4.707	6.812	10.383	—	22.609
Bruto Winst of Verlies	44	270	858	1.050	3.534	—	7.964
Nettowinst in % op kap.	— 4,2	— 1,5	4,1	5,9	5,8	—	7,1
1951							
Gem. opbrengst	2.136	3.790	5.787	8.716	14.943	—	39.452
Gem. exploitatiekosten	1.940	3.202	4.804	6.537	10.592	—	25.810
Bruto Winst of Verlies	196	588	983	2.179	4.351	—	13.642
Nettowinst in % op kap.	— 1,4	3,1	5,7	10,1	9,7	—	12,9
1952							
Gem. opbrengst	2.273	4.253	6.366	8.855	12.027	22.349	34.568
Gem. exploitatiekosten	2.002	3.365	4.982	6.614	9.439	19.675	25.775
Bruto Winst of Verlies	271	888	1.384	2.241	2.588	2.674	8.793
Nettowinst in % op kap.	—	7,0	10,1	10,9	3,7	— 0,5	6,9
1953							
Gem. opbrengst	2.326	4.179	6.132	8.274	12.804	26.122	37.359
Gem. exploitatiekosten	2.026	3.346	4.918	6.436	9.701	20.651	26.689
Bruto Winst of Verlies	300	833	1.214	1.838	3.103	5.471	10.670
Nettowinst in % op kap.	0,4	5,2	7,4	7,5	5,0	3,8	8,7
1954							
Gem. opbrengst	2.275	4.395	6.898	9.320	14.260	26.161	38.623
Gem. exploitatiekosten	2.013	3.427	5.166	6.692	10.177	20.671	27.532
Bruto Winst of Verlies	262	968	1.732	2.628	4.083	5.490	11.091
Nettowinst in % op kap.	— 1,1	6,4	11,7	12,4	7,6	3,8	8,2
1955							
Gem. opbrengst	2.522	4.785	6.953	9.660	14.197	29.495	37.353
Gem. exploitatiekosten	2.115	3.546	5.044	6.855	10.156	24.114	26.887
Bruto Winst of Verlies	407	1.239	1.909	2.805	4.041	5.381	10.466
Nettowinst in % op kap.	1,3	10,0	11,7	13,9	7,0	2,2	9,2
1956							
Gem. opbrengst	2.959	5.429	6.476	8.810	14.230	28.161	37.690
Gem. exploitatiekosten	2.805	3.687	5.223	6.912	10.225	25.656	33.575
Bruto Winst of Verlies	154	1.742	1.253	1.898	4.005	2.505	4.115
Nettowinst in % op kap.	— 2,4	15,1	5,6	6,9	6,5	— 2,2	— 0,6

deze tabel zijn opgenomen, in de praktijk niet plaats vinden. Deze geringe rendabiliteit draagt er dan ook toe bij om de ongunstige toestand van de garnaalvaartuigen nog te verscherpen.

De kusttreilers boeken een stijgende brutowinst; in 1956 werd 1.742 frank per zeedag bekomen. Met inachtneming van de afschrijving zou het rendement van deze vaartuigen in hetzelfde jaar 15,1 % van het geïnvesteerde kapitaal bedragen.

De middenslagvisserij verwezenlijkte in 1956 geringere resultaten dan in de twee vorige jaren; in klasse III beliep het rendement 5,6 % van het kapitaal en in klasse IV 6,9 %, hetzij respectievelijk 6,1 % en 7,0 % minder dan in 1955.

De diepzeevisserij vertoont de jongste jaren eveneens dalende resultaten. De vaartuigen uit klasse V behaalden in 1956 4.005 frank brutowinst per zeedag tegen 4.083 frank in 1954; voor de vaartuigen uit klasse VI viel de brutowinst in 1956 ongeveer op de helft van de resultaten van de drie voorgaande jaren; in 1956 boekte klasse VI motorvaartuigen 2.505 frank winst per zeedag en klasse VI stoomvaartuigen 4.115 frank per zeedag.

Bij vergelijking van de netto-resultaten met het geïnvesteerde kapitaal biedt de middenslagvisserij, behalve in 1956, de gunstigste verhouding.

In tabel II, 7 valt vooral de continue stijging op van de uitbatingskosten. Deze toename van de uitbatingskosten per zeedag varieert echter van klasse tot klasse. Vooral in klasse I liggen deze zeer hoog; van 1.812 frank in 1950 stegen de gemiddelde kosten per zeedag tot 2.805 F in 1956, zijnde een toename van 54,8 %.

Enkel in klasse IV en V zijn de kosten van 1950 tot 1956 praktisch op gelijk niveau gebleven; in de hoogste klasse is eveneens een sterke stijging waar te nemen, nl. 30,3 %⁴³ voor de motorvaartuigen klasse VI en 48,5 % voor de stoomvaartuigen klasse VI; bij deze laatste geeft vooral de prijschommeling van de brandstoffen de doorslag⁴⁴.

Tot de factoren die het rendement beïnvloeden behoren (1) het bestaand marktsysteem en (2) de hoge exploitatiekosten.

(1) Het bestaand marktsysteem.

De verplichting om de aanvoer in openbare afslag te verkopen biedt het voordeel dat de concurrentie door de zuivere wet van vraag en aanbod in het voordeel van de reder kan spelen. Dit voordeel geldt zolang het verzadigingspunt van de markt niet wordt verstoord door

(43) Enkel van 1952 tot 1956.

(44) Het belang van de brandstof in het totaal van de uitbatingskosten blijkt uit tabel II, 8, blz. 59.

massale aanvoer, grote invoer, periodes van warmte, transportmoeilijkheden enz. Eens dit punt bereikt, volgt immers een ineenstorting van de markt; de vis wordt verhandeld tegen onrendabele prijzen en de reder krijgt een te geringe opbrengst in vergelijking met de gemaakte kosten.

(2) De hoge exploitatiekosten.

Zoëven kwam in tabel II, 7 het feit van de steeds stijgende exploitatiekosten in de zeevisserij naar voor. Een nauwkeurig inzicht in deze kosten eist echter een analyse van de samenstellende factoren per klasse. Bij benadering worden deze opgegeven in tabel II, 8.

Tabel II, 8 : Procentuele verdeling der exploitatiekosten per klasse, 1956 (a).

Kosten	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						motor	stoom
Afschrijving en intresten op het kapitaal van schip en motor	7,4	8,5	9,6	12,0	14,1	12,7	9,7
Verzekeringen : gewone en oorlogsverzekering	4,5	5,5	6,1	5,6	5,6	5,7	4,6
Onderhoud en herstel van motor en schip	9,8	8,2	7,5	6,2	6,0	6,7	4,8
Netten, touwwerk, kabels en vistuig	8,6	9,1	8,7	9,5	10,4	10,1	7,8
Brandstof en smeerolie	11,4	14,0	15,6	18,6	19,0	21,9	35,1
Ijs, kolen, zout	1,6	2,9	3,1	3,4	5,0	3,6	3,4
Sluis-, dok-, kaai-, mijnrechten, huurbennen, lossen, losmachine, afslagers, wakers, enz.	3,8	4,5	4,6	5,4	6,1	8,6	6,2
Lonen	43,5	36,3	32,7	27,6	24,5	22,1	20,0
Sociale lasten (R.M.Z., betaalde feestdagen, betaald verlof, G.K.Z.)	7,5	7,9	8,3	6,1	4,5	4,1	3,0
Huur navigatietoestellen	—	1,3	1,8	2,3	1,6	1,8	1,3
Diverse	1,9	1,8	2,0	3,3	3,2	2,7	4,1

Gezien de gegevens berusten op de boekhoudkundige cijfers van een beperkt aantal rederijen, is aan deze cijfers geen absolute betekenis toe te kennen. Niettemin kunnen enkele interessante conclusies getrokken worden : (1) het aandeel van de afschrijvingen neemt toe naarmate de klasse stijgt, met uitzondering van klasse VI; (2) het percentage voor onderhoud en herstel ligt het hoogst in de laagste

(a) Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij.

klasse ; (3) de uitgaven voor brandstof en smeerolie lopen op met de klasse ; (4) het aandeel van de lonen neemt af met de klasse ; in de laagste klasse is de loondruk het sterkst.

Onder de zware posten van de exploitatie vallen : lonen en sociale lasten, brandstof en smeerolie, netten, touwwerk, kabels en vistuig en herstellingskosten.

a/ Lonen en sociale lasten.

De kosten van de arbeidskrachten beïnvloeden in hoge mate de opbrengst. De invloed van de lonen verschilt evenwel van klasse tot klasse : de loondruk is het grootst in de laagste klassen.

Aan de hand van de monsterrollen kon een volledig overzicht opgemaakt worden van de loondruk per klasse en per haven ; deze resultaten welke berusten op depouillering van de basisgegevens van 1956-1957 zijn vervat in tabel II, 9.

Tabel II, 9 : Loondruk per klasse en per haven, 1956-57 (a).

Klasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal
Klasse I	50,3 %	38 %	46 %	40 %	44,8
Klasse II	42,7	36,5	34	—	37,2
Klasse III	27,7	31,4	30	44,5	30,1
Klasse IV	26,3	27,8	—	—	26,6
Klasse V	25,3	28,5	—	—	25,8

Ook uit bovenstaande tabel komt het feit naar voor dat de loondruk afneemt bij stijging van de klasse ; er is echter tevens een verschil van haven tot haven waar te nemen. Te Oostende drukken de lonen, in vergelijking met de andere havens, het zwaarst in de laagste twee klassen ; in klasse IV en V overweegt de druk evenwel te Zeebrugge.

Uit hoofde van de verkoop bij afslag en gezien het vrije spel van vraag en aanbod, de onregelmatige aanvoer en de bederfbaarheid van de vis, kan de reder onmogelijk lonen, sociale lasten en andere vaste kosten in de verkoopprijs verdisconteren.

Daarentegen zijn de leveranciers van visserijbenodigdheden en de kopers van vis in de mogelijkheid hun eigen variaties in het loonpeil en de sociale lasten in hun prijssofferte te calculeren.

(a) Zie de volledige statistische gegevens in appendix II, 9, blz. 301-302.

b/ Brandstof en smeerolie.

Zoals blijkt uit tabel II, 8, beliep het aandeel van de brandstof en de smeerolie in 1956 minimum 11,4 % (klasse I) en maximum 35,1 % (klasse VI - stoom) van de uitbatingkosten.

Deze post drukt de concurrentiekracht van de Belgische vloot ; van index 100 in 1938 steeg de prijs van gasoil tot index 380 in 1956, terwijl de prijzen van de aangevoerde vis in dezelfde periode slechts stegen tot 315.

c/ Netten, touwwerk, kabels en vistuig.

De stijgingsindex van de voornaamste visserijbenodigdheden tussen 1938 en 1956 is per artikel vrij uiteenlopend ; zo is de maximumstijging waar te nemen bij het korregaren (727) en een minimumstijging bij het korretouw (410) ⁴⁵.

d/ Herstellingskosten.

Deze kosten nemen geleidelijk af : van 9,8 % van de uitbatingkosten voor klasse I tot 4,8 % voor klasse VI (stoom). Naast de gewone onderhouds- en reparatiekosten moet hier eveneens rekening gehouden worden met de kosten welke voortspruiten uit de beschadiging veroorzaakt door wrakken.

§ 6. MODERNISATIE VAN DE VLOOT

De modernisatie kan vanuit drie gezichtspunten beschouwd worden, namelijk in de evolutie van de rompen, van de voortstuwingsmachines en van de aanbouw.

A. Rompen

1. Constructie.

Naar de tot het bouwen van de scheepsromp aangewende materialen deelt men de vloot in in twee categorieën : de houten en de stalen vaartuigen.

In 1957 bestond de Belgische vissersvloot uit 354 houten rompen en 92 metalen constructies.

Tabel II, 10 ⁴⁶ geeft een overzicht van de vloot per klasse, naar aard van de constructie van de romp en herkomst.

(45) De prijs voor andere artikelen steeg tussen 1938 en 1956 voor loodzeilwire tot index 450, voor mixtetouw tot 480 en voor touwwerk manilla tot 654.

(46) Zie volgende blz.

Tabel II, 10 : Indeling van de vaartuigen per scheepsklasse, aard van constructie en berkomst, 1957 (a).

Jaar en Scheepsklasse	Aantal vaartuigen met			Gebouwd op Belgische werven			Gebouwd op vreemde werven		
	Stalen constr.	Houten constr.	Totaal	Stalen constr.	Houten constr.	Totaal	Stalen constr.	Houten constr.	Totaal
I	—	134	134	—	131	131	—	3	3
II	1	71	72	—	69	69	1	2	3
III	29	114	143	21	111	132	8	3	11
IV	33	33	66	24	29	53	9	4	13
V	16	2	18	12	2	14	4	—	4
VI	7	—	7	5	—	5	2	—	2
Motor Stoom	6	—	6	—	—	—	6	—	6
Totaal	92	354	446	62	342	404	30	12	42

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslag 1957.

Het overwegen van de houten constructie resulteert uit de ambachtelijke structuur van de visserij en de hoge bouwkosten van stalen vaartuigen.

De vaartuigen van klasse I, II en III hebben hoofdzakelijk een houten constructie. In klasse IV is de verdeling over beide constructiematerialen gelijklopend ; in de hoogste klassen overweegt de metaalbouw.

De meeste vaartuigen zijn afkomstig van Belgische werven, die meestal gevestigd zijn in de streek van Oostende en Brugge, alsmede langs de Schelde en de Rupel tussen Boom en Antwerpen. Einde 1957 kwamen van de 446 vaartuigen 404 schepen van Belgische werven en 42 van vreemde bouwplaatsen. Enkel onder de stoomvaartuigen treft men op heden geen enkele Belgische constructie aan.

2. Ouderdom van de rompen.

Reeds vroeger werd gewezen op het feit dat de Belgische vloot verouderingsverschijnselen vertoont. Uit tabel II, 11 blijkt inderdaad dat de leeftijdsklassen en de gemiddelde ouderdom der vaartuigen voortdurend toenemen. Terwijl de vloot in 1948 gemiddeld 13,5 jaar telde, bedroeg de gemiddelde leeftijd in 1957 reeds 18,8 jaar, wat in een tijdspanne van 10 jaar een veroudering betekent van 5,3 jaar.

Tabel II, 11 : Rompen : verdeling volgens ouderdom, 1948-57 (a).

Jaar	Leeftijdsklasse ; variatiebreedte	Gemiddelde leeftijd	
1948	1 - 39 jaar	13,5 jaar	6
1949	1 - 43 jaar	14,4 jaar	5
1950	1 - 42 jaar	15,2 jaar	2
1951	1 - 43 jaar	15,9 jaar	11
1952	1 - 44 jaar	16,8 jaar	10
1953	1 - 45 jaar	17,5 jaar	6
1954	1 - 46 jaar	17,9 jaar	11
1955	1 - 47 jaar	18,3 jaar	4
1956	1 - 48 jaar	18,6 jaar	7
1957	1 - 49 jaar	18,8 jaar	10

58:19.3
59:20.3

De verouderingsverschijnselen treden vooral op bij de garnaalkotters en de kusttreilers. De gemiddelde ouderdom van de rompen van

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

de garnaalkotters steeg van 14,1 jaar in 1948 tot 23,8 jaar in 1957 ; de toename bij de kusttreilers ging in dezelfde periode van 11,9 jaar tot 18,7 jaar⁴⁷. De kleine middenslagvisserij ziet in de laatste jaren zijn gemiddelde ouderdom verminderen. In deze klasse worden immers het meest nieuwe vaartuigen gebouwd. De grote middenslagen en de kleine diepzeetreilers — deze laatste categorie vooral sedert 1951 — kennen eveneens een voortdurende veroudering. De stoomvaartuigen omvatten de jongste elementen van de vloot. De diepzeevloot behoort tot de modernste eenheden van de Westeuropese vissersvloot.

Uit deze beschouwingen treedt de onevenwichtige constructie van de vissersvloot opnieuw sterk op de voorgrond: een moderne en jonge diepzeevisserij staat tegenover een verouderde garnaal- en kustvisserij. De oorzaken van deze veroudering zijn te vinden in de factoren die de klassenverschuiving verklaren, nl. (1) het familiaal karakter van de kustvisserij, waardoor over geen voldoende kapitaal kan worden beschikt om de vloot te moderniseren of om te bouwen ; (2) de moeilijkheden bij het onderhoud der vaartuigen en (3) in bijkomende mate de factor „berusting” bij de oudere vissers, die wantrouwig staan tegenover nieuwe investeringen.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de oude vaartuigen op technisch gebied niet zo modern uitgerust zijn als de nieuwe eenheden ; hieruit zou, althans theoretisch doorgedacht, een geringe vangstcapaciteit moeten resulteren. De praktijk heeft echter uitgewezen dat met oude schepen vaak grotere vangsten gerealiseerd worden dan met nieuwe ; dit bewijst nogmaals dat de vangst in laatste instantie afhankelijk is van een vrij omvangrijk aantal factoren, waaronder de aanwezigheid van vis zeker niet de onbelangrijkste is.

B. Voortstuwingsmachines

De meeste vaartuigen zijn met diesel- of semi-dieselmotoren uitgerust ; alleen in de hoogste scheepsklasse zijn er nog enkele stoommachines aanwezig. In 1956 waren 440 vaartuigen door motoren bewogen en 6 door stoommachines.

De machines hebben een lagere ouderdom dan de rompen. Het gebruik van de motor in de vissersvloot brak immers pas in 1923 definitief door ; ook is een regelmatigere vernieuwing van de motoren noodzakelijk. Dit is te begrijpen vermits de motor, meer dan de romp,

(47) Zie de statistische gegevens in appendix II, 10, blz. 303.

een rechtstreekse invloed uitoefent op het al dan niet welslagen van de vangst ; de trekkracht van de motor bepaalt immers in grote mate de vangst van het sleepnet.

De gemiddelde ouderdom van de motoren nam toe tot in 1953. Nadien volgde een zekere verjonging ; in 1957 beliep de gemiddelde ouderdom der motoren 11,8 jaar (zie tabel II, 12). De gemiddelde ouderdom van de stoommachines onderging grote schommelingen ; in 1957 bedroeg deze 5,5 jaar.

Tabel II, 12 : Voortstuwingsmachines : verdeling volgens ouderdom, 1948-57 (a).

Jaar	Gemiddelde ouderdom motoren	Gemiddelde leeftijd stoommachines
1948	9,7 jaar	8,4 jaar
1949	11,4	10,3
1950	11,9	12,3
1951	12,4	6,4
1952	12,9	3,8
1953	13,2	4,8
1954	13,0	5,2
1955	12,8	4,8
1956	12	5,8
1957	11,8	5,5

De oudste machines zijn te vinden in klassen I en III⁴⁸ ; in 1957 beliep de gemiddelde leeftijd in deze klassen respectievelijk 14,6 en 11,3 jaar.

De laatste jaren is er evenwel een zekere stagnatie vast te stellen in klasse I, wat wijst op het feit dat nieuwe motoren in oude vaartuigen worden gebouwd. De motoren van klasse III ondergaan in de laatste vier jaar een verjonging ; deze is toe te schrijven aan de bouw van nieuwe schepen, die zich hoofdzakelijk in deze klasse voordoet. Klasse II kende tot 1954 en klasse IV tot 1955 een veroudering ; nadien daalde de gemiddelde leeftijd lichtelijk : in beide klassen schommelde de gemiddelde leeftijd rond 10 jaar. Bij de diepzeetailleurs

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

(48) Zie de statistische gegevens in appendix II, 10, blz. 303.

is de jongste gemiddelde leeftijd waar te nemen, nl. in 1957 6,7 jaar in klasse V, 4,4 jaar in klasse VI - motor en 5,5 in klasse VI - stoom. In de voorgaande jaren lag het gemiddelde enigszins lager.

* * *

De huidige verouderingssituatie van romp en machines resulteert uit een gebrek aan systematische planning. Van de periode van wederopbouw werd onvoldoende gebruik gemaakt om de samenstelling van de vloot te heroriënteren. Op privé-initiatief werd met de steun van de overheid een schema van onderlinge samenhang van de verschillende soorten visserij opgesteld; dit schema, dat als richtsnoer had kunnen dienen voor de herstelling en aanbouw van de vloot, werd echter niet door de centrale overheid ten uitvoer gebracht. Het gevolg van dit gebrek aan vaste lijn was dat de reconstructie van de vloot tamelijk eenzijdig verliep — nieuwe eenheden kwamen immers te staan naast verouderde vaartuigen — en dat de structuur van de aanvoer meer en meer scheefgetrokken werd.

C. Aanbouw

Tussen 1946 en 1957 groeide de Belgische zeevisserijvloot aan met 149 nieuwe vaartuigen. De grootste aanbouw deed zich voor in 1946, nl. 23 eenheden. Na 1946 volgde een afname tot in 1950; in de daaropvolgende jaren — met uitzondering van 1952 en 1953 — nam de aanbouw opnieuw toe. In 1956 werd zelfs het grootste cijfer sinds 1946 genoteerd, nl. 19 vaartuigen.

Tabel II, 13 geeft een overzicht van de aanbouw sedert de oorlog.

De aanbouw was het grootst bij de middenslagvisserij; sedert de oorlog beliep het aantal nieuwe vaartuigen in klassen III en IV 106 eenheden, zijnde 71 voor klasse III en 35 voor klasse IV. Hier dient opgemerkt te worden dat de aanbouw zich vooral concentreerde in de reconstructiejaren 1946-48 en in de periode 1955-57. Het succes van klasse III in de jongste jaren is, zoals trouwens reeds vroeger gemeld, vooral toe te schrijven aan het feit dat deze vaartuigen in staat zijn, met voldoende rendabiliteit de gemengde visserij te beoefenen. Ook in klasse II is een vernieuwing vast te stellen (16); geen enkele garnaalkotter werd evenwel gebouwd in de laatste 10 jaar. Opvallend is ook dat in 1957 nog 2 stoomschepen gebouwd werden.

Sinds 1946 werden overwegend schepen met houten rompen in circulatie gebracht. Op 149 nieuwe vaartuigen behoren er slechts 54

Tabel II, 13 : Aanbouw per klasse, 1946-57 (a).

Klasse	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Totaal
I	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
II	3	—	1	1	1	—	—	2	3	1	4	—	16
III	11	4	4	1	4	6	—	1	7	13	7	13	71
IV	4	6	7	2	—	2	2	—	1	2	6	3	35
V	—	5	2	—	1	—	—	—	—	1	1	—	10
VI	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	3
M	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12
S	4	—	2	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	23	16	16	4	7	11	2	5	11	17	19	18	149

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

tot de staalbouw ; in de jongste jaren neemt echter de verhouding van de metaalbouw in het totaal toe ⁴⁹.

Een interessante bevinding bij de studie van de aanbouw ligt in het feit dat alle houten rompen sinds 1946 op Belgische werven zijn gebouwd. Onder de metalen rompen werden er op 54 nieuwe constructies 19 op buitenlandse werven gebouwd.

Naar de havens blijkt dat de aanbouw zich hoofdzakelijk in Oostende en Zeebrugge voordeed. Het groeiritme was onmiddellijk na de oorlog het grootst in Oostende ; in de laatste jaren is dit evenwel overgeslagen ten gunste van Zeebrugge. Tabel II, 14 ⁵⁰ geeft de verdeling van de aanbouw naar de havens.

Tabel II, 14 : Aanbouw in de verschillende havens, 1946-57 (a).

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuw- poort	Blanken- berge	Totaal
1946	15	5	3	—	23
1947	11	3	2	—	16
1948	12	2	2	—	16
1949	1	2	1	—	4
1950	3	3	—	1	7
1951	5	6	—	—	11
1952	—	2	—	—	2
1953	3	2	—	—	5
1954	3	8	—	—	11
1955	5	11	1	—	17
1956	8	11	—	—	19
1957	7	8	3	—	18
Totaal	73	63	12	1	149

Daarnaast komen nog andere vaartuigen de vloot aanvullen. Zo werden door het terug in vaart komen tussen 1946 en 1957 24 eenheden aan de vloot toegevoegd, door het onder Belgische vlag gaan varen 2, door ombouw 23, door het overkomen van de Scheldevloot 3 en door repatriëring 111. Tevens zijn er vaartuigen die aan de vloot werden onttrokken. Zo verminderde het aantal vaartuigen in dezelfde

(49) Zie statistische gegevens in appendix II, 11, blz. 304.

(50) Gebouwd op Belgische en vreemde werven.

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

periode met 49 eenheden door schipbreuk, aanvaring of vergaan, met 98 door schrapping, met 39 door aftakeling, met 38 door verkoop aan de vreemde, met 7 door overgang naar de Scheldevloot of de strandvisserij, met 13 door het varen onder vreemde vlag en met 20 door andere oorzaken als mijnontploffingen enz.

§ 7. FINANCIERING VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT

A. Aard van de kapitaalbehoefte ⁵¹

De visserij heeft weinig behoefte aan leverancierskrediet en andere kortlopende kredieten. Als een vaartuig eenmaal visklaar is, maakt het reizen welke, naar gelang van de tak van visserij, van een dag tot enkele weken variëren. Onmiddellijk na iedere zeereis wordt de vangst verkocht en ontvangt de reder de opbrengst.

Daarentegen heeft de visserij grote behoefte aan kapitaal op lange termijn. De bouw van nieuwe vaartuigen en het aanschaffen van nieuwe motoren eisen grote bedragen op; verder brengt de dynamische ontwikkeling van het visserijbedrijf regelmatig aanzienlijke investeringen met zich.

Uiteraard verdient het de voorkeur de investeringen in de visserij geheel uit eigen middelen of met aandelenkapitaal te financieren. Dit blijkt evenwel onmogelijk. De meeste reders beschikken veelal niet over voldoende middelen, terwijl de aantrekking van aandelenkapitaal — nu risicozoekend kapitaal uiterst schaars is — zeer moeilijk is geworden.

Gebrek aan kennis en beoordeling van het risico zijn hier wel de belangrijkste hinderpalen om kapitaal buiten visserijkringen voor deze bedrijfstak te interesseren; ook speelt de kredietpolitiek van de centrale overheid hier een belangrijke rol. Dit heeft tot gevolg dat de aard van de kapitaalbehoefte in de visserij gekenmerkt wordt door de behoefte aan lang kapitaal in de vorm van langlopend krediet ten behoeve van aanvullende financiering.

B. Financieringsmiddelen

1/ Autofinanciering.

De integrale financiering van een nieuwe vlooteenheid komt vrij zelden voor; de autofinanciering slaat gewoonlijk slechts op 30 %,

(51) Gedachten ontleend aan A. G. U. HILDEBRANDT, *Financiering van het visserijbedrijf* - *Economisch-Statistische Berichten*, 6 september 1950, 714-716.

zijnde het verschil tussen de totale uitgave en het maximum toegestane krediet ⁵².

Deze 30 % worden betrokken uit eigen middelen of worden met persoonlijke waarborgen ontleend bij familieleden, vrienden of private financieringsmaatschappijen. In sommige gevallen worden eveneens bij vervanging of aanbouw hypotheeken genomen op onroerende goederen van de reders ⁵³.

In het kader van de autofinanciering kan hier ook de aandacht gevestigd worden op het feit, dat de afschrijvingstermijn in de zeevisserij sedert 1951 op 8 jaar werd bepaald. Deze gunstmaatregel laat een snellere fondsvorming toe ; bij vele kleine reders komt echter geen afschrijving meer voor, zodat het effect van deze beslissing in concreto beperkt is.

2/ *Scheepshypotheeken.*

Het nemen van hypotheeken op vissersvaartuigen wordt geregeld door het Wetboek van Koophandel. Over de druk van de hypotheeklast op de Belgische zeevisserij kunnen echter geen benaderende cijfers worden opgespoord.

3/ *Kredietstelsel.*

Bij de wet van 23 augustus 1948 ⁵⁴ wordt krediet verleend „met

(52) Zie verder in dit hoofdstuk.

(53) Naast dit algemeen stelsel dient ook het premiestelsel vermeld te worden waarvan de vissers uit Nieuwpoort kunnen genieten. Het gemeentebestuur van deze havenstad verleent namelijk voor het bouwen van nieuwe vaartuigen volgende premies :
25.000 F voor vaartuigen van min. 120 P.K. en 12 m kiellengte ;
20.000 F voor vaartuigen van min. 100 P.K. en 13 m kiellengte ;
15.000 F voor vaartuigen van min. 80 P.K. en 11 m kiellengte.

De premie wordt toegekend onder volgende voorwaarden :

- 1/ het vaartuig moet volledig nieuw zijn en gebouwd worden volgens de principes van de moderne scheepsbouw ;
- 2/ het vaartuig moet op een Belgische werf gebouwd worden met maximaal gebruik van materialen van Belgische oorsprong ;
- 3/ het vaartuig moet gedurende 3 jaar, aanvangend op de datum van inbruikneming, Nieuwpoort als thuishaven hebben en de vangsten gedurende dezelfde periode voor minstens 85 % van het bruto-verkoopprijs in de vismijn te Nieuwpoort lossen. Die periode van 3 jaar zal verlengd worden met de tijd dat het vaartuig om eender welke reden buiten vaart komt ;
- 4/ in geval van vervreemding van het vaartuig binnen de termijn van 3 jaar moet de begunstigde de premie terugstorten. De terugstorting is echter niet verplichtend, indien de nieuwe eigenaar zich schriftelijk verbindt de toekenningsvoorwaarden verder na te komen.

(54) Behalve van de wet op het scheepskrediet heeft de visserij o.m. kunnen genieten van : — de wet op de fiscale ontheffingen ter begunstiging van de produktieve investeringen (van 31 december 1954 tot 1 juli 1956) — de financiële steun van de Staat voor het oprichten en aankopen van industriële en ambachtelijke gebouwen — K. B. 5.9.1955.

Tussen 1945 en 1948 kon de zeevisserij eveneens kredieten opnemen welke voorzien

het oog op de instandhouding en de uitbreiding van de koopvaardijen en de vissersvloot". Aan Belgische rederijen voor zeevisserij worden „tegen interest, voorschotten verleend voor de oprichting van nieuwe rederijen en de vernieuwing of uitbreiding van 's lands maritieme uitrusting, bij voorkeur door aanbouw op Belgische werven”.

Bij de toepassing van deze wet wordt gewoonlijk een onderscheid gemaakt ten aanzien van het bedrag van het voorschot en de staats-tussenkost in de interest, naargelang de scheepsromp en/of de motor al dan niet in België wordt gebouwd.

Bij aankoop van een Belgische motor of het bouwen van een vaartuig in België worden volgende faciliteiten verstrekt :

- behoudens bijzondere afwijking, te verleden bij K.B., mag het voorschot niet hoger zijn dan 70 % van de waarde ;
- rentevoet van 5,75 % bij verrichtingen van langer dan 5 jaar en van 5,5 % bij verrichtingen van minder dan 5 jaar ⁵⁵ ;
- bonificatie van de interest ten laste van de schatkist tot de helft van de normale rentevoet met maximum van 3 %.

Bij bestelling in het buitenland kent men in de praktijk een lager voorschot toe dan bij bestelling in het binnenland (50 %) en valt de bonificatie van de interest meestal weg.

Wanneer een vaartuig met een vreemde motor op Belgische werven gebouwd wordt, of omgekeerd, dan geldt in de praktijk voor het in België verrichte werk het maximumkrediet en voor het werk in het buitenland het minimum.

De aanvragen tot het bekomen van krediet moeten worden ingediend bij het Ministerie van Verkeerswezen, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid of de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, welke deze voor advies voorlegt aan het Technisch Comité voor de Scheepvaart bij het beheer van het Zeewezen.

De Minister van Verkeerswezen kan daarenboven speciale kredietmaatregelen toepassen die gespezen worden door het „Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van zeeschepen”.

De gelden worden rechtstreeks door de N.M.K.N. of door tussenkost van de Algemene Spaar- en Lijfrentekas ter beschikking gesteld van de reder ⁵⁶. In de praktijk wordt de terugbetalingstermijn vast-

waren in de schoot van de Dienst voor Economisch Herstel en tussen 1939 en 1948 kon zij eveneens kredieten opnemen in de schoot van de eerste wet op het scheepskrediet.

(55) Interestvoeten vastgelegd door de N.M.K.N.

(56) De garanties voor het bekomen van een krediet moeten eveneens door de aanvrager worden verstrekt ; deze kunnen bestaan uit : het schip of motor zelf, een

Tabel II, 15 : Aantal en bedrag van de kredieten door

	1949		1950		1951		1952	
	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
Nieuwe reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
Gevestigde reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.000.000	1	250.000	2	500.000	2	1.195.000
III	2	2.900.000	6	7.350.000	—	—	5	4.855.000
IV	2	3.300.000	1	450.000	—	—	2	1.166.000
V	2	5.000.000	1	875.000	1	875.000	2	2.100.000
VI M	1	3.750.000	2	8.000.000	—	—	—	—
S	—	—	1	9.500.000	3	33.600.000	—	—
Totaal	8	15.950.000	12	26.425.000	6	34.975.000	11	9.316.000
Algemeen totaal	8	15.950.000	12	26.425.000	7	36.200.000	11	9.316.000

gesteld op 12 jaar en 10 jaar voor vaartuigen en motoren die respectievelijk in België of in het buitenland worden gebouwd.

De resultaten van de wet van 23 augustus 1948 zijn weergegeven in tabel II, 15.

Tot einde 1957 werden door de zeevisserij 150 kredieten opgenomen, waarvan 112 door gevestigde reders en 38 door nieuwe reders; het totaal opgenomen bedrag beliep 244,2 miljoen frank. Van 1949 tot 1957 namen de gevestigde reders 56 kredieten of 26,2 miljoen frank op voor nieuwe motoren en 56 kredieten of 164,4 miljoen frank voor aankoop, aanbouw, ombouw of wederopbouw van vaartuigen; tussen dezelfde data namen de nieuwe reders 2 kredieten of 1,2 miljoen frank op voor nieuwe motoren en 36 kredieten of 52,3

eerste ranghypotheek, onroerende goederen of een ander vaartuig en aval.

nieuwe en gevestigde reders opgenomen, 1949-57 (a).

1953		1954		1955		1956		1957 (b)	
Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	993.000	1	273.000	—	—
2	2.550.000	11	14.697.000	3	4.411.000	5	7.129.000	—	—
—	—	—	—	2	3.500.000	5	9.623.000	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2.550.000	11	14.697.000	7	8.904.000	11	17.025.000	6	9.102.000
1	300.000	2	410.000	2	507.000	3	572.500	—	—
2	1.695.000	3	1.055.000	2	1.622.000	3	1.439.000	—	—
—	—	7	6.924.000	8	4.166.000	9	7.199.000	—	—
—	—	2	1.930.000	6	8.801.000	7	6.785.320	—	—
1	910.000	1	2.000.000	1	1.188.000	—	—	—	—
—	—	1	19.600.000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2	25.900.000	—	—	—	—
4	2.905.000	16	31.919.000	21	42.184.000	22	15.995.820	12	11.027.000
6	5.455.000	27	46.616.000	28	51.088.000	33	33.020.820	18	20.129.000

miljoen frank voor aankoop, aanbouw, ombouw of wederopbouw van vaartuigen.

De kredietopname van nieuwe reders deed zich vooral in de jongste jaren voor ; van 1954 tot 1957 werden 35 kredieten opgenomen voor een totaal bedrag van 49,7 miljoen frank. Deze gegevens betekenen in aantal en waarde respectievelijk 92,12 % en 92,9 % van het totaal aantal kredieten welke sinds 1948 door nieuwe reders opgenomen werden.

Aanvankelijk werden de kredietmogelijkheden het meest door de diepzeevisserij aangesproken voor aankoop, aanbouw of ombouw van

(a) Ministerie van Verkeerswezen.

De splitsing van de kredietopname voor motoren en vaartuigen is vermeld in appendix II, 12 en 13, blz. 305-308.

(b) De verdeling van de opgenomen kredieten volgens scheepsklasse zijn voor 1957 niet beschikbaar.

vaartuigen. Einde 1951 beliep het bedrag voor de diepzeevisserij 61,6 miljoen frank of 78,4 %, voor de kustvisserij 1,75 miljoen frank of 2,2 % en voor de middenslagvisserij 15,2 miljoen frank of 19,4 %. Einde 1956 was de achterstand van de kust- en middenslagvisserij ten opzichte van de diepzeevisserij in ruime mate verminderd⁵⁷. Van 1948 tot 1956 had immers de middenslagvisserij zijn aandeel in de kredietopname opgedreven tot 44,2 %; de kustvisserij nam in totaal 5,2 % en de diepzeevisserij 50,6 %. Ook de familiale ondernemingen hadden een beroep gedaan op de kredietmogelijkheden van de wet van 1948. Daar in 1956 aan de diepzeevisserij geen krediet werd toegekend, hadden de kredieten voor 1956 betrekking op de bouw van nieuwe motoren in bestaande vaartuigen, voornamelijk in de kustvaartuigen en middenslagvaartuigen en de aankoop, aanbouw of ombouw van treilers, voornamelijk in de middenslagvisserij.

De verjonging van de motoren bij de kustvisserij betekent een versterking van het vermogen⁵⁸, waardoor ook de vangstcapaciteit wordt verhoogd en de garnaal- en visscholen op een grotere afstand van de kust kunnen opgezocht worden. De aanbouw in de middenslagvisserij wijst er op dat deze vaartuigen het uitverkoren scheepstype zijn van de vissers-reders.

Dit speciale kredietstelsel van 23 augustus 1948 werd door het K. B. van 1 maart 1958 aangevuld. In het kader van dit K. B. wordt financiële hulp voorzien ten behoeve van reders van Belgische vissersvaartuigen voor iedere verbetering van inrichting en materieel aan boord. Kredieten opgenomen om deze inrichtingen te financieren, kunnen genieten van een bonificatie van de interest op ontleend kapitaal van 2 tot 4 %. Op dezelfde datum werd een K. B. ondertekend waarbij subsidies verleend worden ter aanmoediging van opzoekingen in verband met de visserijtechniek.

* * *

De studie van de Belgische zeevisserijvloot toont reeds aan dat de problematiek van deze bedrijfstak vele facetten vertoont. De evolutie die zich in de laatste jaren in de vloot heeft voltrokken inzake aantal, tonnage en drijfkracht verschilt van klasse tot klasse. Deze evolutie kwam ook tot uiting in de rendabiliteit en de modernisatie van de vloot en zal zich eveneens laten gelden bij de bemanning.

(57) Periode 1949-56; zie voetnota (b), tabel II, 15, blz. 73.

(58) Zie appendix II, 13, blz. 307-308.

HOOFDSTUK III

DE BELGISCHE VISSER

§ 1. ONTWIKKELING VAN DE TEWERKSTELLING OP DE ZEEVISSERIJVLOOT

Na de tweede wereldoorlog onderging het aantal vissers aanzienlijke schommelingen¹. Het hoogste peil werd bereikt in de boomperiode (1947) nl. met 2.110 vissers; met de crisis van 1948 en het verdwijnen van de grootste vaartuigen begon het verval van de bemanningssterkte. In 1953 werd zelfs het laagste naoorlogse peil bereikt, nl. 1.727 op 378 vaartuigen. Einde 1957 waren er 1.818 vissers tewerkgesteld op een totaal aantal bemande vaartuigen van 408, hetzij gemiddeld 4,5 man per vaartuig.

Bij vergelijking van de evolutie van het aantal vissers met deze van het aantal vaartuigen schijnt de vermindering van het personeel logisch de vlootvermindering te volgen. Uit de gemiddelde cijfers blijkt evenwel een voortdurende daling van het aantal vissers, niettegenstaande het aantal grote vaartuigen in de laatste jaren toenam. De procentuele vermindering van de bemanning is evenwel groter dan deze der vloot. Van 1948 tot 1957 daalde de personeelssterkte met 200 eenheden of 9,9 %; de vloot daarentegen met 3 eenheden of 0,73 %.

Gezien vanuit het oogpunt van de te leveren arbeidsprestatie is niet enkel het aantal vissers van betekenis. De produktiviteit van de

(1) In dit hoofdstuk wordt enkel de rechtstreekse tewerkstelling op de bemande vaartuigen betrokken, d.w.z. de vaartuigen welke regelmatig in vaart zijn. Het verschil tussen tabel III, 1 en appendix II, 1 is te verklaren door het feit dat het aantal vaartuigen vermeld in appendix II, 1 steunt op de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen van het Hoofdwaterschoutambt te Oostende en geen rekening houdt met de vaartuigen welke buiten dienst zijn.

Tabel III, 1 : Aantal vissers, bemande vaartuigen en gemiddelde bezetting, 1946-57 (a).

Jaar	Aantal beman- de vaartuigen	Aantal vissers	Gemiddelde bezetting per vaartuig
1946	408	1.992	4,9
1947	407	2.110	5,2
1948	411	2.018	4,9
1949	410	1.942	4,7
1950	396	1.840	4,6
1951	398	1.862	4,7
1952	381	1.779	4,7
1953	378	1.727	4,6
1954	395	1.833	4,6
1955	391	1.800	4,6
1956	406	1.816	4,5
1957	408	1.818	4,5

vissers verschilt immers grondig van land tot land. Van belang is de aard en de kwaliteit van het vistuig en vaartuig, de afstand tussen haven en visgrond, de visrijkheid van de visgrond, de bekwaamheid van de schipper, de beroepsbekwaamheid van de bemanning, de weersgesteldenis enz.²

In dit verband kan gezegd worden dat de Belgische vissers, qua produktiviteit per eenheid, zeker met andere landen kunnen concurreren. Blijkens de gegevens van W. Blanke³ kwam België in 1951 op de vierde plaats, na IJsland, West-Duitsland en Nederland. De positie van België dienaangaande tegenover de overige staten komt duidelijk tot uiting in tabel III, 2.

De reeds waargenomen daling van de personeelsbezetting op de Belgische vloot blijkt nog duidelijker bij de studie van de evolutie van het bemanningsaantal naar klasse en haven.

De bemanning van de garnaalkotters vertoont een spectaculaire

(a) Bestuur van het Zeewezen.

(2) W. BLANKE, *op. cit.*, 55.

(3) W. BLANKE, *op. cit.*, 56.

Verder schrijft W. BLANKE, de „nachgewiesene Fangproduktivität je Fischer sagt nichts über die erzielte Rentabilität und damit über den Lebensstandard der Fischer in den einzelnen Ländern. Sie bestätigt nur den allgemeinen nationalökonomischen Grundsatz, dass die Produktivität bei Verwendung von Realkapital (Trawler) ausserordentlich gesteigert werden kann. Die Heranziehung von Realkapital aber ist eine Frage der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Ländern im allgemeinen und der Lage der Fischwirtschaft (Fischerei, Fischhandel und Fischindustrie) im besondern.

Tabel III, 2: Aanvoer per bemanningseenheid, 1951.

Landen	Aanvoer 1.000 t	Aantal vissers (d)	Aanvoer per visser
IJsland	442,8	5.367	82,5
West-Duitsland	630,0	11.428 (f)	55,1
Nederland	186,7 (c)	5.473 (h)	34,1
BELGIË	55,1	1.862 (e)	29,6
Engeland & Wales	786,7	27.390	28,7
Fär-Oer	82,0 (b)	4.000 (b)	20,5
Schotland	279,6	14.531	19,2
Noorwegen	1823,5	96.533	18,9
Denemarken	259,3	19.623	13,2
Zweden	180,4	21.381	8,4
Frankrijk (a)	373,5	58.956	6,3
Noord-Ierland	5,5	900 (b)	6,1
Ierland	9,4	9.475 (g)	1,0
Totaal	5.114,5	276.919	18,5

daling. Zoals appendix III, 1 aantoon, viel de bemanning in deze scheepsklasse tussen 1946 en 1957 op minder dan de helft van haar effectieven. In absolute cijfers ⁴ uitgedrukt, daalde de bezetting van de garnaalkotters tussen 1946 en 1957 van 745 tot 325 eenheden. Deze daling van de bemanning ging echter ook gepaard met een vermindering van het aantal bemande schepen, dat van 205 garnaalkotters in 1946 tot 116 in 1957 daalde. Uit beide bewegingen resulteerde echter nog een daling van de gemiddelde bezetting per garnaalkotter ⁵. De maximumbezetting beliep 3,6 manschappen per eenheid in 1946; een minimumbezetting werd waargenomen in 1957 met een gemiddelde van 2,8 manschappen per vaartuig.

In dit verband dient vermeld te worden, dat volgens K. B. van 12 december 1957 (art. 94) veiligheidshalve een minimumbemanning

(a) Zonder de Middellandse Zee.

(b) Geschat cijfer.

(c) Enkel hoogzeeverij.

(d) Hoofd- en bijberoep.

(e) Hoofdberoep.

(f) Bemanning van zee- en kustvisserij.

(g) Enkel 1.627 beroepsvissers.

(h) Geschat aantal diepzeevissers.

(4) Zie volledige statistische gegevens in appendix III, 1, blz. 309.

(5) Zie appendix III, 2, blz. 310.

van 3 leden is vastgesteld. Anderzijds voorziet de arbeidsovereenkomst (art. 41) eveneens dat elke reder verplicht is een voldoende aantal zeelieden in dienst te nemen voor de normale exploitatie van het schip. De interpretatie van „voldoend” aantal en „normale” exploitatie wordt overgelaten aan het Waterschoutambt dat hiervoor de gebruiken als norm neemt.

Ook de bemanning bij de kusttreilers neemt af, doch is in tegenstelling met de bezetting van de garnaalkotters meer aan schommelingen onderhevig. Het hoogste cijfer beliep 319 eenheden in 1948; het laagste cijfer 231 in 1957. Hier dient eveneens opgemerkt te worden dat ook het aantal bemande schepen niet aan een continue daling onderhevig is, doch veeleer korte periodes van toename en afname vertoont. Dwars over de schommeling van beide reeksen heen, daalt echter doorlopend de gemiddelde bezetting per vaartuig; van 4,5 in 1946 daalde de gemiddelde bezetting per vaartuig tot 3,5 manschappen in 1957.

Zowel qua vaartuigen als qua bemanning vertoont klasse III dezelfde tendens als klasse II. In klasse III telt men op heden ca 600 manschappen op 138 vaartuigen, dus een gemiddeld effectief van 4,4. Ook hier is het gemiddelde van 5,6 in 1946 gedaald tot 4,4 in 1957.

In klasse IV was een maximumbezetting waar te nemen in 1948 (388). Nadien deed zich een daling voor, welke haar dieptepunt bereikte in 1953 (246). Op dit ogenblik telt klasse IV 337 bemanningsleden. De evolutie van het aantal bemande schepen is gelijkwaardig als deze van de effectieven. De daling van de personeelsbezetting is echter steeds hoger geweest dan deze van de vlooteenheden of is proportioneel steeds minder toegenomen, zodat de gemiddelde bezetting van deze klasse bestendig gedaald is. Van 7,3 manschappen per eenheid in 1946 daalde de bezetting tot 5,7 in 1957.

Bij de diepzeevloot, waartoe zowel klasse V als VI behoort, vertoont de personeelsbezetting meer de tendens tot continue verhoging. In het jaar 1957 telde klasse V 123 bemanningsleden en klasse VI 196. Ook in klasse V daalt de gemiddelde bezetting; in 1957 noteerde men 8 manschappen per eenheid tegen 10 in 1949. In klasse VI bleef de gemiddelde bezetting stationair op circa 16 eenheden per vaartuig.

Uit bovenstaande beschouwingen kan afgeleid worden dat de daling van de gemiddelde bezetting per vaartuig een algemeen verschijnsel is. Dit verschijnsel is voor de klassen I, II, III en IV des te treffender, daar de bemanningsterkte van deze vaartuigen niet zeer groot is en bijgevolg een man minder per schip niet alleen meer werk,

maar ook grotere vermoeidheid en meer ongevalle risico's voor de opvarenden meebrengt.

Bij de studie van de verdeling van de vissers naar de scheepsklasse komt duidelijk een verschuiving van de kleinere naar de grotere klassen voor. Zo telde klasse I in 1946 37,4 % van de totale vlootbezetting; in 1957 was het aandeel van de garnaalkotters gedaald tot 17,9 %. Een gelijkaardige daling deed zich ook voor bij klasse II. Inzake belangrijkheid qua personeelsbezetting nam klasse III toe van 26,1 % in 1946 tot 33,3 in 1957. In de hoogste klassen komt vooral de concentratiebeweging die zich in de jongste jaren heeft afgespeeld tot uiting. Klasse IV steeg van 11,4 % in 1946 tot 18,5 in 1957; vanaf 1949 was het aandeel van klassen V en VI respectievelijk opgelopen van 3,7 en 7,0 % tot 6,8 en 10,8 %.

Zoals verder zal blijken, zijn de opbrengsten en bijgevolg ook de lonen, in de ene categorie beter dan in de andere, zodat een verschuiving van de werkaanbiedingen ten nadele van de minst opbrengende klassen ontstaat. Tevens zijn in de hogere klassen de technische verbeteringen van het produktieapparaat sneller verlopen, zodat een discrepantie groeit tussen de aantrekkelijkheid van deze vaartuigen en deze van de lagere klassen.

Te Oostende is de achteruitgang inzake bemanning het meest opvallend. Van 1.207 vissers in 1948 daalde het effectief tot 951 in 1957; het belang van Oostende qua tewerkstelling daalde van 59,8 tot 52,3 %. Tabel III, 3 geeft het verloop van de bezetting per haven vanaf 1948 tot 1957⁶.

Zeebrugge kende een stijgende personeelsbezetting in de visserij. Het aandeel van deze haven nam toe van 27,5 % in 1948 tot 37,0 % in 1957. In absolute cijfers bedroeg deze toename 118 eenheden.

Nieuwpoort en Blankenberge kennen dezelfde toestand als Oostende. Te Nieuwpoort is het personeel van de visserij gedaald van 233 of 11,6 % in 1948 tot 181 of 10,0 % in 1957.

Deze tendensen zijn volledig in overeenstemming met de evolutie van de vloot en de havens zoals die hoger werd geschetst. De toestand en de ontwikkelingsmogelijkheden van de havens blijken dus evenmin vreemd aan deze evolutie.

(6) Zie tabel III, 3 op volgende blz.

Tabel III, 3: Verdeling van de bemanning volgens de vissershavens, 1948-57 (a).

Jaar	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Blankenberge		Totaal
	Bemanning	%	Bemanning	%	Bemanning	%	Bemanning	%	
1948	1.207	59,8	555	27,5	233	11,6	23	1,1	2.018
1949	1.137	58,6	553	28,5	227	11,7	25	1,2	1.942
1950	1.051	57,1	571	31,0	193	10,5	25	1,4	1.840
1951	1.052	56,5	609	32,7	183	9,8	18	1,0	1.862
1952	949	53,4	631	35,5	184	10,3	15	0,8	1.779
1953	918	53,2	624	36,1	168	9,7	17	1,0	1.727
1954	995	54,3	646	35,2	179	9,8	13	0,7	1.833
1955	928	51,6	681	37,8	178	9,9	13	0,7	1.800
1956	907	49,9	711	39,2	186	10,2	12	0,7	1.816
1957	951	52,3	673	37,0	181	10,0	13	0,7	1.818

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen. Vóór 1948 is geen cijfermateriaal voorhanden.

§ 2. DE BEMANNING VOLGENS FUNCTIE

De verhouding van het dekpersoneel beliep, zoals blijkt uit tabel III, 4, in 1946 78,3 % van het totaal ; het machinepersoneel nam 21,7 % voor zijn rekening. Deze verhouding is over de periode 1946-57 praktisch onveranderd gebleven.

Tabel III, 4 : Verhouding dek- en machinepersoneel, 1946-57 (a°).

Functie	1946	1950	1953	1955	1956	1957
<i>Dekpersoneel</i>						
schipper	408 (a)	396	378	391 (b)	406 (c)	408 (d)
stuurman	11	104	93	109	114	110
bootman	11	5	10	10	9	11
matroos	838	697	663	727	735	739
lichtmatroos	108	66	68	53	43	64
scheepjongen	173	161	113 (e)	98 (f)	87 (g)	75 (h)
kok	11	8	14	13	11	12
Totaal	1.560	1.437	1.339	1.401	1.405	1.419
<i>Machinepersoneel</i>						
1° motorist	366	362	342	357	370	344
hulpmotorist	11	18	16	18	16	22
1° machinist	11	5	6	5	5	6
hulpmachinist	5	5	6	5	5	6
1° stoker	21	5	6	5	5	6
hulpstoker	18	5	6	5	5	8
radiotelegrafist	—	3	6	4	5	7
Totaal	432	403	388	399	411	399
Algemeen totaal	1.992	1.840	1.727	1.800	1.816	1.818

(a°) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen ; voor de taak van de bemanning, zie appendix A, 1, blz. 278.

(a) Waaronder 30 schippers-motoristen.

(b) Waaronder 29 schippers-motoristen.

(c) Waaronder 31 schippers-motoristen.

(d) Waaronder 58 schippers-motoristen.

Buiten de vissers die als scheepjongen waren aangemonsterd, telde men :

(e) 16 matrozen, 32 lichtmatrozen, 1 hulpmotorist, 1 telegrafist en 1 hulptelegrafist beneden de 18 jaar.

(f) 18 matrozen, 33 lichtmatrozen en 2 hulpmotoristen beneden de 18 jaar en 2 scheepjongens boven de 18 jaar, 2 van de 98 scheepjongens waren meer dan 18 jaar oud.

(g) 23 matrozen en 41 lichtmatrozen beneden de 18 jaar.

(h) 52 matrozen en 52 lichtmatrozen beneden de 18 jaar.

Uit tabel III, 4 blijkt eveneens dat er voor bepaalde functies een vermindering van personeelsbezetting is ingetreden, voor andere een vermeerdering, terwijl nog andere onveranderd bleven.

Het aantal schippers staat in verhouding tot het aantal bemande vaartuigen, vermits een vaartuig niet mag uitvaren zonder schipper. De schommelingen van het aantal schippers zijn dan ook dezelfde als van het aantal vaartuigen; in 1957 bedroeg het aantal schippers 408, waaronder 58 als schipper-motorist fungeerden.

Het aantal stuurlieden is behalve in 1953 aanzienlijk toegenomen. In 1957 waren er 110 stuurlieden tegen 11 in 1946. De sterke toename is een gevolg van de vergroting van de vaartuigen. In de kustvisserij komen geen stuurlieden voor. Zij zijn het talrijkst in de middenslagvisserij: in 1957 noteerde men 80 stuurlieden in klasse III (33) en klasse IV (47).

De bootslieden en de koks, die enkel op de grote vaartuigen voorkomen, bleven in de periode 1946-56 met uitzondering van 1950 praktisch op hetzelfde peil. In 1957 oefenden 11 personeelsleden de functie uit van bootman en 12 van kok; het overeenkomstig cijfer in 1946 was voor beide functies 11 eenheden.

Het aantal matrozen lag in 1957 aanzienlijk onder het cijfer van 1946; in 1946 waren er 838 matrozen, in 1957 nog slechts 739. De laatste jaren wijzen evenwel op een lichte toename. De vermindering van het aantal matrozen is echter opvallend in de kustvisserij, terwijl in de hogere klassen een toename is vast te stellen. In 1949 bedroeg het aantal matrozen in de kustvisserij 307 eenheden, in de middenslagvisserij 370 en in de diepzeevisserij 78; in 1957 beliepen deze cijfers respectievelijk 206, 403 en 130.

De vermindering van het aantal lichtmatrozen en scheepjongens spreekt zeer duidelijk uit tabel III, 4. Terwijl in 1946 nog 108 lichtmatrozen en 173 scheepjongens waren, daalden deze cijfers in 1957 tot 64 lichtmatrozen en 75 scheepjongens.

De motoristen zijn tussen 1953 en 1956 in aantal toegenomen. Tussen 1956 en 1957 daalde opnieuw hun getalsterkte; in 1957 werden 344 motoristen en 22 hulpmotoristen genoteerd. In deze beroepsgroep is nog een zekere achterstand in te lopen, daar de motorkracht van de vaartuigen sterk is toegenomen en er op ieder vaartuig minstens een motorist zou moeten aanwezig zijn; in de kustvisserij immers vervullen meestal verschillende schippers ook de functie van motorist.

De machinisten, hulpmotoristen, stokers en hulpstokers komen enkel voor op stoomschepen; hun aantal is dan ook afhankelijk van het aantal stoomschepen. De radiotelegrafisten hebben eveneens enkel betekenis op de grote diepzeetreibers, zodat de getalsterkte schommelt met het aantal van deze vaartuigen.

§ 3. DE LEEFTIJD VAN DE BELGISCHE VISSERS

De hardheid van het beroep maakt dat de visser op een tamelijk vroege leeftijd de visserij moet verlaten. Niettegenstaande de lichte tendens tot veroudering is de vloot door een betrekkelijk jong personeel bemand. De gemiddelde leeftijd over de laatste vier jaren bedraagt respectievelijk 32,5 jaar, 32,8 jaar, 33,1 jaar en 32,4 jaar.

Opvallend is het verschil in gemiddelde leeftijd (tabel III, 5) tussen het aangemonsterd en afgemonsterd personeel. Dit is te verklaren door het feit dat het afgemonsterd personeel een groot aantal oudere vissers bevat.

Tabel III, 5: Gemiddelde leeftijd van het aangemonsterd en afgemonsterd personeel, 1954-57 (a).

Jaar	Aangemonsterd personeel	Afgemonsterd personeel	Algemeen Totaal
1954	32,5 j.	35,2 j.	32,9 j.
1955	32,8	34,8	33,3
1956	33,1	35,2	33,5
1957	32,4	36,2	33,3

De meeste vissers hebben de leeftijd van 35 jaar niet overschreden. In 1957 waren er op 1.818 aangemonsterde vissers 1.073 of 59 % welke de leeftijd van 35 jaar niet hadden bereikt⁷; 661 of 36,4 % hadden een leeftijd tussen 35 en 55 jaar en slechts 84 of 4,6 % hadden de 55 jaar overschreden. Nadere analyse van de gegevens laat zelfs toe te besluiten dat vissers boven de 50 jaar schaars zijn. Het geldt enkel nog schippers, die uit de aard van de functie tot op

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen; enkel cijfers over de laatste vier jaren zijn voorhanden.

(7) Bestuur van het Zeewezen.

een oudere leeftijd zee kiezen en personeelsleden die de lagere klassen bemannen, die een langdurige carrière op zee kennen.

De leeftijden van 35 en 55 jaar zijn twee overgangperiodes in de visserij. 35 jaar is immers een maximumleeftijd om in een staats- of stadsdienst nog gerekruteerd te worden, terwijl de visser op 55-jarige leeftijd gewoonlijk niet meer geschikt is voor het zware en lastige beroep. Dit laatste verschijnsel geeft aanleiding tot sociale moeilijkheden, vermits de visser nog 10 jaar moet wachten alvorens pensioengerechtigd te zijn. In afwachting moet hij werk zoeken als vislosser, pakhuysman, autobewaker; soms kan hij nog meevaren als plaatsvervanger op garnaalkotters. Meestal blijft hij echter werkloos.

De oudste bemanning is ingescheept in klasse I⁸; in klasse II hebben de meeste vissers een leeftijd tussen 20 en 40 jaar, terwijl de ouderdom bij de middenslagvisserij tussen 20 en 30 jaar ligt. De diepzeevisserij trekt het meest jonge elementen. Aldus vermindert de gemiddelde leeftijd naarmate de klasse verhoogt. In 1957 was de gemiddelde leeftijd in klassen I en II respectievelijk 37,0 jaar en 32,3 jaar, in klassen V en VI respectievelijk 30,2 jaar en 28,4 jaar. Dit staat opnieuw in verband met de exploitatievorm en het rendement van de verschillende soorten visserij. In de kustvisserij — meestal familiebedrijven — maakt de schipper-eigenaar nog op een oudere leeftijd de zeereizen mee. Voor de jongeren heeft deze visserij geen aantrekkingskracht; zij verkiezen grotere en moderne vaartuigen waar de opbrengst — en dus ook hun loon — aanzienlijker is. Een bijkomende factor, die meer van psychologische aard is, blijkt te liggen in het feit dat een visser die lange tijd zee kiest, van grote reizen op kleinere terugkomt.

De verdeling volgens functie toont aan dat de gemiddelde leeftijd stijgt naarmate een hogere functie wordt bekleed. Schippers, motoristen en machinisten hebben een hogere ouderdom dan het ondergeschikt dek- en machinepersoneel. In 1957 hadden de schippers, motoristen en machinisten respectievelijk een gemiddelde leeftijd van 38,3 en 36,7 jaar; het ondergeschikt dek- en machinepersoneel respectievelijk van 28,6 en 33,4 jaar.

Bij de functie van schipper, motorist en machinist is het vertrouwen en de ervaring van grote betekenis; tevens is voor deze functies meer kennis en verantwoordelijkheidszin nodig. Het andere werk op een vaartuig vraagt uiteraard meer jonge arbeidskrachten.

(8) Zie appendix III, 3, blz. 311.

§ 4. LONEN EN SOCIALE WETGEVING

A. De bezoldiging

De bezoldiging in de visserij is zeer wisselvallig en verscheiden. Normaal bestaat de bezoldiging uit het loon in specie, het loon in natura en sociale voordelen en vergoedingen.

1. Vaststelling van het loon

(a) *Loon in specie.*

De enige wettelijke regeling betreffende de basis van de bezoldiging is vermeld in de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van scheepjongens. Volgens deze wet moet de reder aan de scheepjongens en lichtmatrozen een minimumloon uitbetalen van respectievelijk 1/10 en 1/5 van het loon dat toegekend wordt aan een matroos van hetzelfde vaartuig.

In de Belgische zeevisserij bestaan twee loonsystemen⁹:

(1) een bepaald aandeel in de opbrengst: na de reis ontvangt de bemanning als loon een bepaald percentage van de bruto-opbrengst. Dit systeem wordt toegepast op de vaartuigen gerangschikt onder de scheepsklassen I tot en met V;

(2) een aandeel in de opbrengst en een vast maandloon; dit stelsel vindt alleen toepassing op de vaartuigen van klasse VI.

De verdiensten van de vissers kunnen als hoog beschouwd worden¹⁰; wanneer men echter rekening houdt met de specifieke kenmerken van het beroep, zoals zwaar werk en hoge arbeidsduur, kan bezwaarlijk gezegd worden dat én de prestaties én het risico integraal verrekend worden in het loon. Daarenboven is het loon wisselvallig en onstandvastig. Het hangt immers af van meerdere factoren als:

(i) de functie die de visser uitoefent: het percentage neemt toe naarmate men de taak van scheepjongen, lichtmatroos, matroos, motorist of schipper waarneemt;

(ii) de scheepsklasse: hoe kleiner het vaartuig, hoe hoger het percentage. Zo vindt men het laagste aandeel in de opbrengst in klasse VI, waar naast het procent een vast maandloon wordt toegekend;

(9) Zie appendix II, 9, blz. 301-302.

(10) Zie hoofdstuk II, § 5 - tabel II, 9 en appendix II, 9; alsook hoofdstuk III, § 4 - tabel III, 6.

(iii) de toestand van het vaartuig : over het algemeen krijgt een visser een hoger aandeel in de opbrengst op een oud vaartuig ;

(iv) de graad van familieverwantschap : het hoogste percentage wordt toegekend op vaartuigen waar uitsluitend met familieleden wordt gewerkt ;

(v) het aantal bemanningsleden : hoe minder leden, hoe hoger het loon is. Zo wordt ook bij afwezigheid van een bemanningslid het aan zijn functie toegekende aandeel verdeeld onder de overige bemanningsleden ; het overblijvend personeel heeft immers in werkelijkheid de taak van de afwezige te vervullen ;

(vi) de vangst, waarbij vooral de weersomstandigheden en de beviste gronden een grote rol spelen ;

(vii) de markttoestand : de verkoopprijs van de vis wordt niet bepaald door de uitbatingskosten. Er zijn geen minimumprijzen of overheidstussenskomsten : vraag en aanbod alleen bepalen de prijs. Een geringe opbrengst van de vis heeft dan ook een terugslag op het aandeel van de visser ;

(viii) de afhoudingen op de bruto-opbrengst : in de lagere scheepsklassen moet de bemanning bijdragen in sommige uitbatingskosten als mijn- en afslagrechten, loskosten, brandstof, zout, ijs, huur van bennen, huur van sommige toestellen enz., waardoor het bedrag van de bruto-opbrengst wordt verminderd ;

(ix) de thuishaven van het vaartuig : zoals vroeger reeds aangetoond werd, komen plaatselijke verschillen inzake het aandeel in de opbrengst voor.

Wegens de grote verscheidenheid van de lonen, kan geen overzicht van de verdiensten van de vissers worden opgemaakt. Een zekere maatstaf is te vinden in de vergoedingen die uitbetaald worden bij arbeidsongevallen¹¹.

De gegevens uit tabel III, 6 moeten echter met omzichtigheid behandeld worden ; er mag aanvaard worden dat zij eerder aan de lage kant liggen.

(b) *Loon in natura.*

Het loon in natura is verschillend van vaartuig tot vaartuig. De meest voorkomende gevallen zijn echter :

(1) deelvis : op alle vaartuigen wordt na de reis aan de bemanning een kleine hoeveelheid vis gegeven voor eigen verbruik ; de hoeveel-

(11) K. B. van 10-7-1953, *Staatsblad* 20-8-1953.

Tabel III, 6: Gemiddelde jaarlonen per scheepsklasse en per functie.

Uitgeoefende functie	Klassen					
	I	II	III	IV	V	VI
Schipper	50.763	69.749	102.835	123.366	237.571	498.454
Motorist 1ste	46.410	58.692	89.255	101.773	154.403	—
Stuurman	—	—	80.012	89.041	141.077	269.714
Bootsman	—	—	—	—	—	142.435
Matroos	44.268	53.662	74.780	82.006	100.264	106.375
Motorist 2de	—	—	—	62.376	96.638	—
Lichtmatroos	37.664	44.052	54.876	57.876	67.459	79.710
Scheepsjongen	16.954	26.720	36.001	40.201	50.384	59.387
Kok	—	—	—	—	100.264	106.375
Machinist 1ste	—	—	—	—	—	269.714
Machinist 2de	—	—	—	—	—	171.025
Stoker 1ste	—	—	—	—	—	122.573
Stoker 2de	—	—	—	—	—	105.375
Telegrafist	—	—	—	—	—	142.435

heid hangt af van het welslagen van de vangst en bedraagt gewoonlijk ongeveer 10 kg ;

(2) kordeelgeld is een overblijfsel van een oud gebruik, waarbij de kleine visjes aan de bemanning werden geschonken. Op vele vaartuigen is dit vervangen door een klein procent van de opbrengst ;

(3) traangelgeld is de opbrengst van de traan welke uit vislevers wordt bereid. Wanneer zich een kookinstallatie aan boord bevindt, wordt een gedeelte (50 %) van het traangelgeld afgehouden voor de reder. Traangelgeld komt over het algemeen slechts voor op grote vaartuigen ;

(4) garnaalvisjes : bij het vissen van garnalen worden natuurlijk ook kleine visjes gevangen. De opbrengst van die visjes wordt in sommige havens onder de bemanning verdeeld ;

(5) kosteloze voeding op de vaartuigen die op IJsland varen.

(c) Sociale voordelen.

Onder de sociale voordelen vallen o.m. het betaald verlof en de betaalde feestdagen ¹².

(12) Zie sociale wetgeving, appendix A, 2, blz. 279-280.

2. Uitbetaling van het loon

Er is geen wettelijke regeling inzake uitbetaling van het loon voorzien¹³. De gewoonte wordt als regel aangenomen en de uitbetaling geschiedt, ofwel na iedere reis wanneer deze 6, 10 à 14 dagen duurt, ofwel om de week, om de 14 dagen of uitzonderlijk om de maand voor de garnaalvissers en vissers van korte reizen.

B. Sociale wetgeving

De zeevisserij valt, zoals alle bedrijfstakken, onder het regime van de maatschappelijke zekerheid; de bijdrage van de werkgevers en werknemers worden echter op forfaitaire basis verrekend¹².

Inzake werkloosheidsvergoeding en betaald verlof bestaat een speciaal regime. Verder werden bijzondere schikkingen getroffen voor de arbeidsongevallen, de betaalde feestdagen en de vergoeding bij schipbreuk.

* * *

Bij de studie van het algemeen en speciaal regime voor de zeevisserij valt het op dat het stelsel van de maatschappelijke zekerheid niet is aangepast aan de aard van het bedrijf zelf.

Het systeem van de forfaitaire aanslag drukt én op de reders én op de bemanning (vnl. bij de kustvisserij). Wanneer gedurende minstens 4 uur wordt uitgevaren, moet een bijdrage betaald worden op een forfaitair bedrag, onafgezien van de werkelijke verdienste. Het opzoeken van de verspreide scholen tijdens het ijle haring- of sprotseizoen wordt bijvoorbeeld door dit stelsel ten zeerste bemoeilijkt. Ten einde een onzekere verdienste en de betaling van een bijdrage voor maatschappelijke zekerheid op het forfaitair bedrag te vermijden, blijft men aan wal en kan de bemanning werklozensteun genieten.

Ook de verzekering tegen werkloosheid is niet aangepast aan de specifieke behoeften van deze bedrijfstak. O.m. is het helpen aan boord onverenigbaar met het uitkeren van een werkloosheidsvergoeding; het in zee blijven voor meer dan 4 uur zonder gevangen te hebben ontnemt het recht op een vergoeding. Verder kan gewezen worden op het feit dat de vissers slechts recht hebben op een vergoeding, wanneer ze 2 dagen gaan stempelen. Dit is oorzaak dat

(13) Art. 65 al. 4 van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (8 juni 1926) voorziet enkel dat het loon niet in een drankhuis uitbetaald mag worden.

vaak met opzet een tweede dag opgezocht wordt waarop niet uitgevaren werd wegens storm, mist enz.

§ 5. HET VRAAGSTUK VAN HET VISSERIJPERSONEEL

Het vraagstuk van het visserijpersoneel is uiterst complex ; er zijn namelijk geen wettelijke criteria voorhanden om na te gaan of er thans al dan niet een tekort aan personeel is in de zeevisserij.

A. Wettelijke criteria

(1) Het K. B. van 12 december 1957 omtrent de zeevaartinspectie, dat toepasselijk is vanaf 20 februari 1958, huldigt in art. 90, 1 het principe, dat elk schip voldoende bemand moet zijn om zijn taak naar behoren te kunnen volbrengen en een minimum veiligheid te waarborgen. In hetzelfde K. B. (art. 94) wordt de minimum personeelsbezetting en de vereiste bekwaamheid van dit personeel vastgelegd. (zie tabel III, 7).

In vergelijking met het K. B. van 8 november 1920 komt in het huidig reglement een grotere specificatie naar motorvermogen voor.

(2) Artikel 41 van de wet dd. 5 juni 1928 betreffende de Arbeids-overeenkomst wegens scheepdienst bepaalt dat elke reder gehouden is „een voldoende aantal zeelieden voor de normale exploitatie van het schip in dienst te nemen”.

De interpretatie van „voldoende aantal” is overgelaten aan het Waterschoutambt, dat met het toezicht is belast ; de reder heeft aldus een zekere vrijheid om zijn schip te bemannen mits goedkeuring van de Waterschout.

(3) Wet dd. 23 september 1931 omtrent de aanwerving van het personeel der visserij (zie B, 1).

B. Het vraagstuk van de scheepsjongens

(1) Wettelijk statuut van de scheepsjongens.

Bij de wet van 23 september 1931 werd het statuut van slechts één categorie van zeelieden geregeld, nl. van de scheepsjongens. „Ieder vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning uit ten minste drie volwassenen bestaat, is verplicht één scheepsleerjongen aan te monstern. Bestaat de bemanning uit ten minste 9 volwassenen, dan moeten twee scheepsleerjongens aangemonsterd worden” (art. 1).

Tabel III, 7 : Minimumbezetting volgens K. B. van 12 december 1957.

Dekpersoneel	Aantal en Functie	Machinepersoneel	Aantal en Functie
1. <i>Kustvisserij</i>	1 schipper ter kustvisserij, 1 matroos en 1 scheepsjongen of matroos.	— 80 P.K. + 80 à — 180 P.K.	1 lid moet een vergunning bezitten om de motor te bedienen 1 lid moet het brevet bezitten van matroos-motorist
2. <i>Noordzeeverij:</i> — minder dan 200 T — 200 T en meer	1 schipper ter visserij 2 ^e klasse 1 stuurman of matroos 2 matrozen 1 scheepsjongen of matroos 1 schipper ter visserij 1 ^e klasse 1 stuurman of matroos 2 matrozen 1 scheepsjongen of matroos 1 schipper ter visserij 1 ^e klasse 1 stuurman 2 matrozen 1 scheepsjongen of matroos	+ 180 P.K. a) — 250 P.K. b) + 250 à — 400 P.K. c) + 400 à — 1.000 P.K. d) + 1.000 P.K. Stoomvaartuigen	1 motorist 1 motorist indien de motor van op de brug kan bediend worden 1 motorist en 1 assistent-motorist indien dat niet het geval is 1 werktuigkundige ter diepzeeverij en 1 assistent-motorist 1 werktuigkundige ter diepzeeverij en 2 assistenten-motoristen 1 werktuigkundige ter diepzeeverij 1 motorist en ofwel 1 assistent-motorist en 1 stoker ofwel 2 stokers
3. <i>Onbepaalde visserij</i>			

Verder voorziet de wet dat de scheepjongens minstens 14 jaar oud moeten zijn en hoogstens de leeftijd van 18 jaar mogen hebben bereikt en dat de aanwerving bij voorkeur geschiedt onder de jongelingen die de volledige cursus van de vissersberoepsschool gevolgd hebben. Met het oog op hun aanmonstering doen de jongelingen zich inschrijven bij de dichtst bij hun woonplaats gevestigde waterschout.

De scheepjongens hebben recht op een deel van de opbrengst van de vangst. Het bedrag en de wijze van berekening wordt vermeld in de monsterrol; zij mag niet minder dan één tiende of één vijfde van het loon van een gewoon lid van de bemanning bedragen, naargelang de leerjongen aangemonsterd werd als scheepjongen of als lichtmatroos¹⁴.

Aan de leerlingen van de visserijscholen die het examen¹⁵ voor scheepsleerjongen met goed gevolg afleggen, worden een gewone premie en een aanmoedigingspremie toegekend¹⁶.

De gewone premie bestaat uit een bon ter waarde van ten hoogste 500 frank, geldig voor de aankoop van uitrustingsstukken als zuidwesters, jumpers, laarzen of oliegoed.

De gewone premie wordt slechts toegekend na het bekomen van het examengetuigschrift en het bewijs van het Waterschoutambt waarop voorkomt dat zij vóór hun 18e jaar aan boord van een Belgisch vissersvaartuig werden aangemonsterd.

De aanmoedigingspremie, ter waarde van ten hoogste 125 frank, bestaat uit leerboeken en ander leergerief. Zij wordt naast de gewone premie toegekend aan de leerlingen die de hierboven gestelde vereisten vervullen en 80 t.h. der punten op het examen voor scheepjongen behaald hebben.

In afwijking van het bovenstaande wordt de gewone premie toegekend aan de jongelui, houders van het getuigschrift van scheepsleerjongen, die bij hun aanmonstering meer dan 18 jaar oud zijn, wanneer zij vóór hun aanmonstering de lessen van het derde studiejaar voor aspirant-schipper hebben gevolgd.

De aanmoedigingspremie wordt hun echter na het examen voor scheepsleerjongen toegekend.

In 1957 werkte de Beperkte Werkgroep van het Coördinatiecomité

(14) *Proeftijd*. — De eerste drie maanden van de leertijd gelden als proeftijd, gedurende dewelke het kontrakt om aannemelijke redenen kan verbroken worden. Het beoordelen van die redenen wordt overgelaten aan de waterschout, behoudens beroep der partijen op de voorzitter van de onderzoeksraad voor de scheepvaart.

(15) R. B. 24 maart 1950.

(16) K. B. 17 oktober 1952.

voor de studie van het Personeelsvraagstuk bij de Visserij, onder voorzitterschap van Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen, een voorstel uit ter verbetering van het statuut van de scheepsjongens.

Dit voorstel, dat een gunstig onthaal van de overheid genoot, voorziet een premie van 50 frank per zeedag voor de scheepsjongen en een premie van 25 frank per zeedag en per scheepsjongen voor de reder; het K. B. van 1 maart 1958 regelt de uitwerking van dit voorstel.

(2) *Het tekort aan scheepsjongens.*

Ter verduidelijking van het vraagstuk werd in tabel III, 8 een overzicht gegeven van het vereiste aantal scheepsjongens, het gemonsterde aantal en het daaruit voortspruitend wettelijk tekort.

Tabel III, 8: Evolutie van het aantal scheepsjongens, 1948-57 (a).

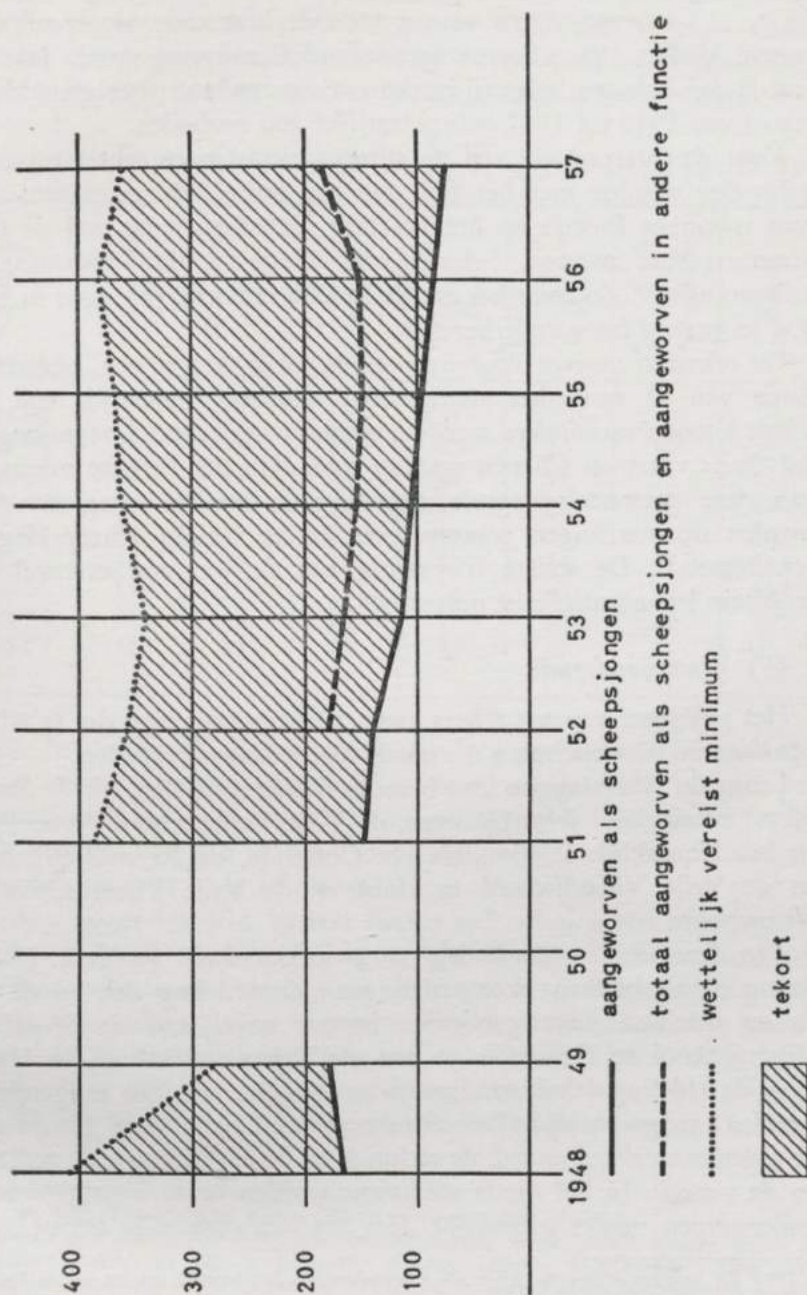
Jaar	Aantal scheepsjongens			Wettelijk vereist aantal	Wettelijk tekort
	Aangemonsterd als scheepsjongens	scheepsjongens in andere functies	Totaal		
1948	165	—	165	410	245
1949	178	—	178	281	103
1951	148	—	148	387	239
1952	140	38	178	359	181
1953	113	51	164	343	179
1954	106	49	155	363	208
1955	96	53	149	369	220
1956	87	64	151	382	231
1957	75	110	185	363	178

Sinds 1948 bleef het aantal aangemonsterde scheepsjongens ongeveer stabiel; een dieptepunt werd waargenomen in 1951 met 148 aangemonsterde scheepsjongens, terwijl het hoogtepunt in 1949, 1952 en 1957 lag met respectievelijk 178, 178 en 185 aangemonsterde scheepsjongens.

Zoals blijkt uit tabel III, 8 en grafiek III, 1 voldoet in de jongste periode het aantal aangemonsterde scheepsjongens niet aan de wette-

(a) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

Grafiek III, 1 : Het tekort aan scheepsjongens, 1948-57.



lijk voorgeschreven minima ; in 1957 waren, ingevolge de wet van 1931, 363 scheepsjongens vereist voor de bestaande vlooteenheden, terwijl slechts 185 scheepsjongens werden aangemonsterd. Jaar na jaar is dan ook een belangrijk tekort waarneembaar ; het gemiddelde tekort van 1948 tot 1957 beliep jaarlijks 200 eenheden.

Voor de interpretatie van de cijfergegevens moet echter rekening gehouden worden met het feit dat een aantal scheepsjongens niet hun specifieke functie op het vaartuig vervullen, maar wel de taak opnemen van matroos, lichtmatroos, telegrafist, hulptelegrafist of hulpmotorist¹⁷. Zo komt het dat de functie van scheepsjongen in feite nog in grotere mate onderbezet is.

De tekorten moeten voor de periode 1952-57 met een jaargemiddelde van 61 eenheden vermeerderd worden. Anderzijds zou het tekort kunnen verminderd worden, wanneer het aantal scheepsjongens dat thans vaart op schepen waarop meer dan het vereiste minimum van deze personeelscategorie aanwezig is, zouden aangemonsterd worden op vaartuigen waarop geen of te weinig scheepsjongens voorkomen¹⁸. De strikte toepassing van de wet zou evenwel het probleem kwantitatief niet oplossen.

(3) *Visserijonderwijs.*

Het probleem van het tekort aan scheepsjongens rijst des te scherper daar de visserij scholen dit tekort niet kunnen aanvullen.

Langs de Westvlaamse kust bestaan 6 visserij scholen, nl. de Stedelijke Visserij school John Bauwens, de Vrije Visserij school Paster Pype en het Koninklijk Werk „Ibis” te Oostende, de Rijkvisserij school en de Vrije Visserij school te Heist en de Vrije Visserij school te Nieuwpoort.

Aan deze scholen wordt dag- en avondonderwijs verstrekt. In het dagonderwijs bestaan twee afdelingen : de afdeling dek en de afdeling machine. Laatstgenoemde bestaat enkel aan de Stedelijke Visserij school te Oostende en aan de Rijkvisserij school te Heist. Voor de afdeling dek-dagonderwijs worden de leerlingen aangenomen vanaf 12-jarige leeftijd. De eerste twee studie jaren zijn gewijd aan de algemene vakken en aan de techniek en de praktijk van de zeevaart en de visserij. In het derde studie jaar worden beide laatstgenoemde onderwerpen verder uitgediept. Het machine-onderwijs begint voor

(17) Zij worden echter wettelijk als scheepsjongens beschouwd, omdat zij de leeftijd van 18 jaar niet hebben bereikt.

(18) De daardoor ontstane vermindering van het tekort beloopt 70 eenheden.

de leerlingen vanaf 14 jaar en duurt 2 jaar. In het avondonderwijs worden vervolmakingscursussen gegeven aan reeds varende vissers die tot een hogere functie wensen op te klimmen in de zeevisserij. Deze cursussen worden op zeer onregelmatige wijze gevolgd.

Tabel III, 9: Aantal leerlingen in de visserij scholen, 1948-57 (a).

Schooljaar	Stedelijke visserij school Oostende	Paster Pype- school Oostende	Ibis Oostende	Rijkvisserij- school Heist	Vrije visserij- school Heist	Vrije visserij- school Nieuwpoort	Totaal
1948-49	51	66	20	47	—	24	208
1949-50	57	34	26	40	24	32	213
1950-51	40	24	23	36	33	25	181
1951-52	38	23	26	40	21	26	174
1952-53	44	19	21	38	22	23	167
1953-54	46	21	21	39	24	21	172
1954-55	53	15	26	52	20	16	182
1955-56	54	19	24	55	23	22	197
1956-57	43	23	29	45	32	31	203

De totale bevolking der scholen onderging, zoals blijkt uit tabel III, 9, sedert de oorlog aanzienlijke schommelingen. Het hoogste peil werd bereikt in 1949-50 met 213 leerlingen; het laagste cijfer — 167 leerlingen — lag in 1952-53. In de laatste jaren is opnieuw een stijgende tendens waar te nemen.

Zoals hoger vermeld, bestaat slechts in 2 scholen een afdeling dek en een afdeling machine. Vroeger volgden de meeste leerlingen de afdeling dek; in de jongste jaren is een groeiende belangstelling voor de machine-afdeling waar te nemen. Van 83 leerlingen in het schooljaar 1949-50, daalde de bezetting van de afdeling dek tot 56 in 1957; in dezelfde periode steeg de afdeling machine van 14 leerlingen tot 32. Dit houdt verband met het feit dat goede motoristen behalve

(a) Waterschoutambt, Oostende; opmerkingen:

1. de Vrije Visserij school werd te Heist eerst opgericht in 1950.
2. voor het aantal leerlingen van het Koninklijk Werk „Ibis“ werden enkel de leerlingen opgenomen die de technische afdeling volgden (12-15 jaar). Het totaal aantal leerlingen ligt hoger vermits de leerlingen er aanvaard worden vanaf de leeftijd van 6 jaar.
3. avondonderwijs niet inbegrepen.

de werkgelegenheidskansen op zee ook gemakkelijk aan wal worden tewerkgesteld.

C. Het tekort aan lichtmatrozen

Uit het tekort aan scheepjongens volgt ipso facto een tekort aan lichtmatrozen. In 1957 waren er slechts 64 lichtmatrozen tegen 108 in 1946. Dit is een logisch verschijnsel vermits de lichtmatrozen onder de scheepjongens gerekruteerd worden : als lichtmatroos wordt men aangemonsterd op de leeftijd van 18, 19 en 20 jaar.

Het huidig tekort aan lichtmatrozen — voorbereidende functie om matroos te worden — zal zich onvermijdelijk ook laten gevoelen in deze categorie.

Er dient echter vermeld te worden, dat een groot aantal lichtmatrozen nog geen 18 jaar oud zijn en dus tot de scheepjongens worden gerekend. In 1957 waren er op 64 lichtmatrozen niet minder dan 52 beneden de 18 jaar¹⁹. De nood aan lichtmatrozen dwingt er toe jongens van minder dan 18 jaar, scheepjongens dus, op vroegere leeftijd tot lichtmatroos te bevorderen. Het probleem van de scheepjongens wordt aldus nog scherper ; het tekort aan scheepjongens brengt een onvoldoende reserve aan lichtmatrozen mee, terwijl het gebrek aan lichtmatrozen tot gevolg heeft dat er scheepjongens vóór het bereiken van de gestelde leeftijd lichtmatroos worden.

D. Het tekort aan motoristen

Wegens de hoge werkgelegenheidskansen voor motoristen aan wal blijkt ook de aanwerving van motoristen met moeilijkheden gepaard te gaan. Nochtans onderging het aantal motoristen slechts kleine schommelingen. In 1957 waren er 344 motoristen tegen 396 in 1946 en 358 in het boomjaar 1947. Het aantal motoristen ligt echter hoger dan de cijfers weergeven. Uit de lijst van het gebreveteerd en vergunninghoudend personeel van de visserij blijkt dat er in 1957 189 personeelsleden houder waren van het brevet van motorist tot 500 P.K. en 491 houder van de vergunning van motorist tot 100 P.K. ; in het totaal dus 680 tegen 676 in 1956. Anderzijds waren er slechts 344 tegen 370 in 1956 — waaronder 124 met een brevet en 220 met een vergunning — die de functie bedienden die ze konden uitoefenen. Daarbij dienen nog 14 personeelsleden te worden gerekend die als

(19) Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslag 1957, 26.

hulpmotorist vaarden. Dit betekent dat er in 1957 336 motoristen waren die hun eigenlijke functie niet vervulden. Deze 336 motoristen waren aangemonsterd als schipper, stuurman, machinist of matroos. De analyse van deze cijfers bewijst dat er vaartuigen zijn die meer dan één persoon met het diploma van motorist aan boord hebben.

E. Wervingsreserve in de zeevisserij

De wervingsreserve wordt gevormd door : (a) de nieuwelingen in het beroep : in hoofdzaak leerlingen uit de visserijscholen ²⁰ ; (b) de vissers ingeschreven bij de R.V.A.W. en (c) de kinderen van vissers.

1/ De vissers ingeschreven bij de R.V.A.W.

Met de gedeeltelijk werkloze vissers dient geen rekening gehouden te worden ²¹, vermits het meestal garnaalvissers betreft die door de aard van het werk moeten rekening houden met de weersomstandigheden en daardoor verplicht zijn regelmatig enkele dagen in de thuishaven te blijven liggen. Naast de garnaalvissers vallen onder deze categorie de vissers die bij de jaarlijkse ophelperperiode van het vaartuig gaan stempelen — de reder houdt immers deze vissers aangemonsterd, omdat hij zijn personeel niet op andere vaartuigen wil zien inschepen — en vissers van de kustvisserij die, wanneer de vangst zeer ongunstig verliep, na minder dan 4 uur afwezigheid de haven terug binnenvaren ²².

Het aantal volledig werklozen dat de eigenlijke werfreserve vormt, is in de laatste jaren aanzienlijk verminderd. In tegenstelling met andere bedrijfstakken is sinds 1952 een continue daling van de gemiddelde werkloosheid ingetreden ; in 1957 werd een maandgemiddelde genoteerd van 173 tegen 459 in 1952.

(20) Zie blz. 94.

(21) Gedeeltelijk werkloze vissers. — Enkel de cijfers betreffende Zeebrugge-Blankenberge en Nieuwpoort zijn beschikbaar.

Maandgemiddelde (eerste 6 maanden 1957).

		+ 60 j.
Zeebrugge-Blankenberge :	schipper	35
	motorist	46
	matroos	85
	lichtmatroos	8
	scheepsmatroos	23
Nieuwpoort :	schipper	16
	motorist	19
	matroos	37
	lichtmatroos	3
	scheepsjongen	4

(22) Zie appendix A, 2, blz. 279-280.

Tabel III, 10 : Maandgemiddelde van het aantal volledig werklozen per leeftijdsklasse ; beschikbare vissers, 1952-57 (a).

Leeftijdsklasse	1952	1953	1954	1955	1956	1957
min 20 j.	47	42	37	19	15	14
20-25 j.	56	57	46	29	21	22
25-30	59	48	39	29	22	19
30-35	52	42	37	23	18	17
35-40	49	36	23	19	14	13
40-45	48	43	46	31	23	21
45-50	40	37	30	24	18	19
50-55	36	38	42	29	20	14
55-60	35	35	37	32	27	17
60-65	37	39	36	27	25	17
Totaal	459	417	373	262	203	173
Aangemonsterd personeel	1.779	1.727	1.833	1.800	1.816	1.818
Totale werfreserve	2.238	2.144	2.206	2.062	2.019	1.991

Uit tabel III, 10 blijkt dat de werfmogelijkheden voor de vloot over een periode van zes jaar met circa 11 % gedaald zijn. Immers van 2.238 aangemonsterde en werkloze vissers in 1952 viel het aantal op 1.991 in 1957. Deze daling van de reserve is in overwegende mate toe te schrijven aan het verlaten van de zeevisserij ; het aantal werklozen daalde tussen 1952 en 1957 met 286 eenheden, doch de aangemonsterde bemanning steeg in dezelfde periode slechts met 39 eenheden.

De reserve aan jonge vissers is zeer gering, daar juist jonge elementen voor deze bedrijfstak ontbreken. Over een periode van 6 jaar is het maandgemiddelde van de werkloze vissers van minder dan 20 jaar afgenomen van 47 tot 14 eenheden. Ten aanzien van de totale reserve vertegenwoordigde het aantal jonge vissers in 1952 10,2 % en in 1957 8,1 %.

(a) R.V.A.W., gewestelijk bureau Brugge en Oostende.

Het aantal vissers boven de 50 jaar is gezien de algemeen dalende tendens ook afgenomen ; ten opzichte van de totale reserve is het aandeel van deze leeftijdsklasse echter toegenomen van 23,5 % in 1952 tot 27,7 % in 1957. Hieruit blijkt dat de werkgelegenheidskansen voor oudere vissers, alhoewel zij opnieuw worden ingeschakeld bij stijgende vraag, toch dalen met de leeftijd. In de reserve van volledig werklozen treft men tevens (1) vissers aan, die na een zwaar en lastig seizoen rust nemen en daarom afmonsteren ; (2) vissers wier vaartuig opligt of in herstelling is ; (3) vissers die het slachtoffer werden van een arbeidsongeval en wier schip de haven verlaten had op het ogenblik dat de werkonbekwaamheid ophield en (4) vissers die wensen van vaartuig te veranderen, maar niet onmiddellijk opnieuw kunnen aanmonsteren.

Bijgaande tabel III, 11 geeft een overzicht van de volledig werkloze vissers volgens functie²³.

Hieruit valt opnieuw een sterke daling en veroudering van de beschikbare reserve af te leiden. In januari en juli 1956 was zelfs meer dan 1/3 ouder dan 60 jaar ; in januari en juli 1957 bedroeg het aantal vissers boven de 60 jaar de helft van de totaal beschikbare reserve. Verder blijkt dat geen reserve van lichtmatrozen en scheepsjongens voorhanden is ; bij de schippers, motoristen en matrozen zijn de meesten boven de 60 jaar.

2/ Een enquête onder de vissers.

Ten einde dieper door te dringen in de toekomstige evolutie van het personeelsvraagstuk, werden aan de hand van een steekproef-onderzoek circa 500 vissers ondervraagd. Dit aantal werd willekeurig uitgepikt uit de monsterrollen van het Waterschoutambt te Oostende op 31 januari 1957. Door deze enquête, welke doorging door middel van een geleide interviewmethode, werden 384 vissers bereikt. 116 uitgetrokken vissers konden in de loop van de enquête niet bereikt worden of weigerden op het totaal der gestelde vragen een voldoende antwoord te verstrekken.

Naar de woonplaats waren de vissers als volgt verspreid : Oostende 191, Bredene 15, Stene 4, Heist 80, Zeebrugge 35, Nieuwpoort 29, Blankenberge 14, De Panne 12, Oostduinkerke 3 en Veurne 1. Naar de thuishaven was de verdeling als volgt : Oostende 222, Zeebrugge 123, Nieuwpoort 32 en Blankenberge 7.

(23) Zie volgende blz.

Tabel III, 11 : Volledig werkloze vissers (meer dan 3 maanden)
ingedeeld volgens functie. — Totaal van de vier havens, 1952-57 (a).

Functie	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	— 60 j.		— 60 j.		— 60 j.		— 60 j.		— 60 j.		— 60 j.	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Schipper	19	3	5	1	20	10	4	5	6	6	22	13
Motoristen	21	8	4	1	19	12	1	1	7	2	28	11
Matroos	60	20	17	9	53	38	11	12	9	11	43	17
Lichtmatroos	12	—	—	—	4	2	—	—	—	—	1	—
Stuurman	6	—	2	—	3	4	3	1	3	2	4	3
Scheepjongens	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—
Bootsman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Machinist	2	—	—	—	3	2	2	—	—	—	—	—
Stoker	4	—	1	—	7	2	2	1	4	2	5	1
Tremmer	2	—	—	—	1	—	—	—	9	—	—	—
Kok	4	—	1	—	2	—	2	2	3	2	4	3
Totaal	30	31	30	11	115	71	25	22	69	37	108	49
											24	27
											31	24
											34	27
											16	27
											8	27
											9	27
											13	27
											18	27
											9	27

(a) R.V.A.W.

Opmerkingen : (1) toestand tijdens de maand januari van betrokken jaar.
(2) toestand tijdens de maand juli van betrokken jaar.
(3) geen cijfers waren beschikbaar voor Oostende.
(4) geen cijfers waren beschikbaar voor Oostende.

Onder de 384 ondervraagde vissers waren er 62 reders waarvan 40 de functie uitoefenden van schipper, 17 van stuurman, 3 van motorist, terwijl er 2 zonder functie waren. Oostende telde 33 reders (23 schippers, 6 stuurlieden, 2 motoristen en 2 zonder functie), Zeebrugge 21 (10 schippers, 10 stuurlieden en 1 motorist), Nieuwpoort 6 (6 schippers) en Blankenberge 2 (1 schipper en 1 stuurman). De overige 322 vissers waren loontrekkenden, waaronder 45 schippers, 40 stuurlieden, 91 machinisten, 2 bootslieden, 1 stoker, 1 smeeder, 4 koks, 129 matrozen, 4 lichtmatrozen en 5 scheepsjongens. Oostende had 189 loontrekkenden (26 schippers, 22 stuurlieden, 54 machinisten, 2 bootslieden, 1 stoker, 1 smeeder, 4 koks, 78 matrozen en 1 lichtmatroos), Zeebrugge 102 (10 schippers, 17 stuurlieden, 28 machinisten, 40 matrozen, 3 lichtmatrozen en 4 scheepsjongens), Nieuwpoort 26 (9 schippers, 1 stuurman, 7 machinisten, 8 matrozen en 1 scheepsjongen) en Blankenberge 5 (2 machinisten en 3 matrozen).

Verdeeld naar de burgerlijke stand waren 319 vissers gehuwd en 65 ongehuwd. Qua leeftijd behoorden de onderzochte gevallen overwegend tot de leeftijdsklasse 20 tot 50 jaar, nl. 77 %; het aantal vissers onder de 20 jaar was eerder gering (6 %), terwijl het aantal boven de 50 jaar 17 % bedroeg.

Weinig vissers oefenden vóór hun vissersberoep een andere activiteit uit; slechts 47 vissers, waaronder 29 in Oostende, 13 in Zeebrugge en 5 in Nieuwpoort op een totaal van 384, hetzij 12 %, hadden vroeger een ander beroep. De vroeger uitgeoefende activiteiten waren zeer uiteenlopend: o.m. mecaniciens, scheepstimmerman, schoenmaker, fabrieksarbeider, metselaar, enz. Als reden voor de verandering van beroep werd opgegeven: werkloosheid, hoop meer te verdienen, drang naar zee.

De meeste vissers hadden hun beroep aangeleerd op school, nl. 281, 37 leerden het van hun vader, 3 van een familielid en 63 van een vreemde. Wegens hun scholing hadden weinig geënuquêeerden behoefte aan opleiding (308 op 384). Het merendeel werd reeds bevorderd (272 op 384) en zag kans tot vooruitgang (258 op 384).

a) Gezinstoestand.

Het onderzoek van de gezinstoestand moet toelaten een beeld te vormen van de beschikbare reserve in de vissersfamilies. Daartoe zal onderzocht worden: de gezinstoestand zelf en het beïnvloeden door de ouders van de beroepskeuze van hun kinderen. Daar deze keuze

afhankelijk is van de tevredenheid, de afkomst en traditie, zullen deze factoren ook nader worden toegelicht.

Eerder zelden wordt door de echtgenote van de vissers een beroep uitgeoefend. Op 319 gevallen werden 289 als huishoudster geregistreerd, waarvan 176 te Oostende, 87 te Zeebrugge, 22 te Nieuwpoort en 4 te Blankenberge. Slechts 30 hadden een beroep, meestal als herbergierster, winkelierster, fabriekarbeidster en visleurdster. De verdeling van deze 30 gevallen over de havens was als volgt : Oostende 16, Zeebrugge 7, Nieuwpoort 5 en Blankenberge 2.

Op de 384 vissers waren er 43 of 11 % zonder kinderen, 256 of 67 % met kinderen, 65 of 17 % ongehuwden en 20 of 5 % met kinderen die reeds gehuwd waren. Tabel III, 12 geeft een overzicht van deze toestand naar de havens.

Tabel III, 12 : Verdeling van de vissers naar gezinstoestand en haven.

Havens	Zonder kinderen	Met kinderen	Ongehuwd	Met geh. kinderen	Totaal
Oostende	28	154	30	10	222
Zeebrugge	10	77	29	7	123
Nieuwpoort	5	21	5	1	32
Blankenberge	—	4	1	2	7
Totaal	43	256	65	20	384

Uit tabel III, 12 blijkt, dat er op 384 geënquêteerde vissers 256 kinderen hadden ; bij het onderzoek van de nabije werfreserve moet vooral de houding van de huisvader tegenover hun beroep bestudeerd worden. Van de 256 vissersgezinnen welke samen 585 kinderen vertegenwoordigen, zijn er 84 gezinnen met 1 kind, 81 gezinnen met 2 kinderen, 54 gezinnen met 3 kinderen en 37 gezinnen met 4 kinderen en meer. Het hoog aantal gezinnen met 1 en 2 kinderen is een verschijnsel, dat buiten de algemene demografische toestand, in verband moet worden gebracht met het feit, dat bij de ondervraagde vissers heel wat jonge gezinnen werden genoteerd : 29 % behoorden tot de leeftijdsklasse 20-30 jaar en 21 % tot de klasse 30-40 jaar.

Voor de visserij komen alleen jongens in aanmerking. De verhouding jongens-meisjes was ongeveer dezelfde, nl. 300 jongens tegen



Cliché C.G.T. — Foto Leenders

Garnaalkotters, scheepsklasse I (Blankenberge)

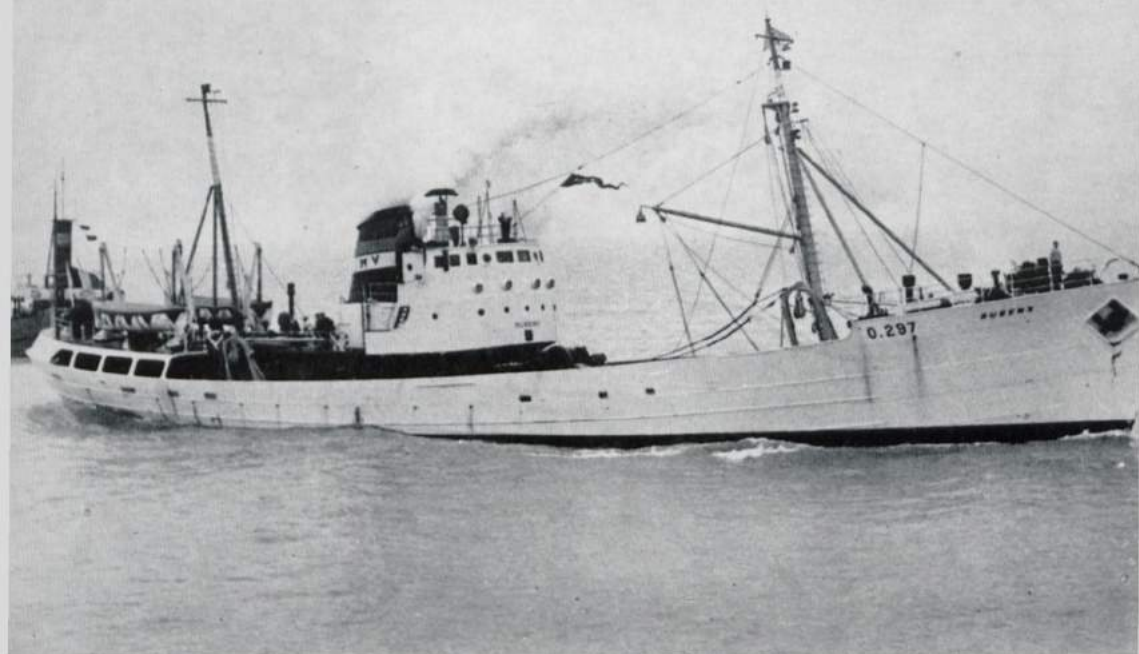


Foto E. Michaël

RUBENS, scheepsklasse VI, stoomschip (Oostende)

285 meisjes. Naar de leeftijd gerangschikt, waren 71 jongens of 24 % minder dan 5 jaar, 78 of 26 % tussen 5 en 10 jaar, 53 of 18 % tussen 10 en 15 jaar, 48 of 16 % tussen 15 en 20 jaar en 50 of 16 % 20 jaar en meer. De verdeling naar beroep gaf volgende verhoudingen : thuis en schoolgaand 207 of 69 %, reeds in de zeevisserij 64 of 21 %, fabrieksarbeider, bediende enz. 22 of 7 % en zonder beroep 7 of 3 %. Het groot aantal kinderen beneden de 10 jaar en het hoog aandeel van de thuisblijvende en schoolgaande kinderen wijzen eveneens op het feit dat het meestal gaat om jonge gezinnen. Daardoor kan geen definitief oordeel geveld worden over de beschikbare reserve ; wat echter opvalt is dat circa een derde van de reeds in het beroep staande jongens van de geënquêteerde vissers uit de visserij afvloeiën.

b) Houding van de vissers tegenover het beroep van de jongeren.

De werfkracht van de zeevisserij op de opkomende jeugd zal mede bepaald worden door de houding van de visser tegenover de beroepskeuze van zijn kind en zijn houding tegenover de zeevisserij zelf.

Van de 256 gezinnen met kinderen konden slechts 178 antwoorden gebruikt worden²⁴ ; 103 of 58 % der vissers waren bereid hun kinderen naar de zeevisserij te oriënteren en 75 of 42 % verkozen voor hun kinderen een ander beroep²⁵. Als redenen voor hun negatieve houding gaven de meesten op : hard werken, geringe verdienste, geen gezinsleven, geen toekomst enz.

De verdeling van antwoorden naar de havens²⁶ geeft de beste verhouding te Zeebrugge en te Nieuwpoort. Te Zeebrugge waren op 61 antwoorden 46 gunstig voor de zeevisserij of 75 % ; te Nieuwpoort waren 9 antwoorden gunstig op 15 of 60 %. In Oostende zijn er meer negatieve (53) dan positieve antwoorden (45). Deze houding moet natuurlijk gezien worden in het kader van de economische uitbouw van de streek. De kansen op tewerkstelling buiten de visserij beïnvloeden immers in bepaalde mate de beroepskeuze.

Uit de vergelijking van de antwoorden met de dienstjaren blijkt dat de vissers met 10 à 20 jaar dienst het minst geneigd zijn om voor hun kinderen het vissersberoep te kiezen ; bij degenen met minder

(24) Alleen het aantal gezinnen (193) waar jongens en meisjes voorkwamen, werd in aanmerking genomen ; 15 van deze gezinnen hebben niet geantwoord. In de gezinnen met alleen meisjes waren er 47 onthoudingen, 12 negatieve antwoorden en 4 positieve.

(25) Zie appendix III, 4, blz. 312.

dan 10 jaar dienst is de verhouding het gunstigst ; boven de 20 dienst-jaren is de verhouding ongeveer $2/3$ voor en $1/3$ tegen. Deze gegevens zijn vervat in tabel III, 13.

Tabel III, 13 : Houding van de vissers tegenover de beroepskeuze van het kind.

Dienstjaren	Positief		Negatief	
	Aantal	%	Aantal	%
0-10 jaar	9	75 %	3	25 %
10-20 jaar	24	43	32	57
20-30 jaar	26	58	19	42
30 j. en meer	44	68	21	32
Totaal	103	58 %	75	42 %

De invloed van de visser op de oriëntatie van het beroep der kinderen kan ook in verband gebracht worden met de tevredenheid van de visser in het beroep, de traditie en de afkomst.

Tevredenheid.

Tevredenheid bij de 384 vissers.

Het onderzoek omtrent de tevredenheid met het vissersberoep wees uit dat er op 384 vissers 292 (of 76 %) gunstig en 92 (of 24 %) ongunstig hebben geantwoord.

Het aantal negatieve antwoorden beloopt ongeveer een vierde van het totaal van de geënquêteerde vissers ; bij de interpretatie van deze en hiernavolgende gegevens moet echter rekening gehouden worden met het feit dat de enquête doorging in volle winterseizoen.

Tevredenheid bij de gehuwde vissers met jongens (178 gevallen) ²⁶.

De verhouding tevredenheid-mistevredenheid bij de gehuwde vissers met jongens is gelijklopend met deze van de globale enquête :

(26) Zie de verdeling naar de havens in appendix III, 5, blz. 313.

131 of 74 % waren tevreden en 47 of 26 % waren mistevreden. De mistevredenheid is het grootst bij de vissers die 10 à 15 jaar dienst tellen ; factoren als kinderlast en mogelijkheid tot overgang naar een betere betrekking zullen hier een belangrijke rol spelen. Dit wordt in zekere mate bevestigd door de vergelijking van het aantal kinderen met het aantal dienstjaren : het gemiddeld aantal kinderen per gezin was het grootst bij de vissers met 10 tot 20 jaar dienst, nl. 3,52, daarentegen was het gemiddelde voor de vissers met minder dan 10 jaar dienst 1,87, met 20-30 jaar dienst 3,44 en met 30 jaar en meer 2,43 ²⁷.

Traditie.

Traditie bij de 384 vissers.

De meeste vissers komen uit een vissersfamilie (272) ; slechts bij 112 vissers was het beroep van hun vader vreemd aan het vissersbedrijf.

Tabel III, 14 geeft een beeld van de afstamming van de onder-vraagde vissers ; voor de gehuwde vissers werd tevens het beroep van hun schoonvader vermeld.

Tabel III, 14 : Beroep van vader en schoonvader : verdeling volgens de burgerlijke stand van de betrokken visser.

Burgerlijke stand	Beroep van					
	Vader			Schoonvader		
	visser (a)	andere (b)	totaal	visser (a)	andere (b)	totaal
gehuwd	229	90	319	136	183	319
ongehuwd	43	22	65	—	—	—
totaal	272	112	384	—	—	—

(27) Zie appendix III, 5, blz. 313.

(a) Met inbegrip van visserijbedrijf.

(b) Met inbegrip van de gevallen waarin het beroep van vader en/of schoonvader onbekend is.

Van de 319 gehuwde vissers waren er 136 of 43 % waarvan de vrouw eveneens tot visserijmilieus behoorde ; in 183 gevallen hetzij 57 % oefende de schoonvader een beroep uit dat vreemd was aan het vissersbedrijf.

Traditie bij de gehuwde vissers met jongens.

Bij de gehuwde vissers met jongens kan men ongeveer dezelfde traditiegetrouwheid vaststellen als bij het geheel van de ondervraagde vissers : op de 178 kwamen er 129 uit een vissersfamilie ²⁸.

Bij 77 vissers was hun schoonvader visser of beoefende hij een beroep in verband met de visserij ; bij 101 vissers oefende hun schoonvader een beroep uit vreemd aan het vissersbedrijf.

A f k o m s t .

Afkomst van de 384 vissers.

Niet minder dan 88 % van de vissers was van bij de geboorte in contact met de kust of de zee ; 245 of 64 % ervan waren geboren in dezelfde plaats waar ze woonden, 24 of 6 % waren afkomstig uit een andere vissershaven en 70 of 18 % kwamen uit de kuststreek ²⁹.

In binnen- en buitenland werden 45 vissers geboren. Circa 8 % was afkomstig uit het binnenland waarvan 6 % uit West-Vlaanderen (vnl. arrondissement Diksmuide) en 2 % buiten West-Vlaanderen. Uit het buitenland zijn er 15 of 4 % vissers afkomstig, waarvan 7 uit Groot-Brittannië, 4 uit Frankrijk en 4 uit Nederland.

Afkomst van de gehuwde vissers met jongens.

Het percentage van de gehuwde vissers dat van bij de geboorte in nauw contact stond met de kust of de zee beliep ongeveer 86 % : 104 of 58 % waren geboren in dezelfde gemeente waar ze woonden, 14 of 8 % waren afkomstig uit een andere vissershaven en 35 of 20 % kwamen uit de kuststreek. Slechts 14 % of 25 vissers waren geboren in het binnen- of het buitenland : 13 in West-Vlaanderen, 5 buiten de provincie, 5 in Groot-Brittannië en 2 in Nederland.

(28) Zie de verdeling in appendix III, 6, blz. 314.

(29) Zie appendix III, 7, blz. 315.

§ 6. FACTOREN DIE HET PERSONEELSTEKORT IN DE HAND WERKEN

Het is moeilijk één bepaalde oorzaak aan te halen voor het vermelde personeelstekort. Wel is er een complex van elkaar aanvullende oorzaken die een ongunstige invloed uitoefenen op de bemanning, met het gevolg dat het verlaten van het vissersberoep in de hand wordt gewerkt.

1. *De arbeids- en levensvoorwaarden*

a/ De zware en lastige arbeid.

De arbeidsduur in de visserij is niet gereguleerd; de wet op de 8-urendag, noch deze op de zondagrust zijn van toepassing.

Op de vaartuigen van klasse I, waar de gemiddelde duur van een reis één dag is, mag een zeedag beschouwd worden als 14 uren arbeid. De bemanning is van 6 tot 10 uur in zee en haar taak is slechts volbracht, wanneer de vangst verkocht is en alles in gereedheid gebracht is voor de volgende uitvaart. Er dient hier echter opgemerkt te worden dat het gemiddeld aantal uren zee slechts een eerste aanwijzing vormt; in werkelijkheid zijn er grote verschillen waar te nemen per haven, seizoen en grootte van het vaartuig³⁰. Voor de andere klassen mag aangenomen worden dat gemiddeld 16 uur per dag wordt gewerkt. Deze 16 uren lastig en afmattend werk worden daarenboven nog verricht in de meest wisselvallige omstandigheden.

Gedurende de vangsten zijn de vissers voortdurend aan het werk; behalve het gutten en bergen van de vis bestaat ook een wachtbeurt. Enkel tussen het bergen van de vis en het ophalen van een nieuwe sleep is enige tijd rust toegestaan; het gebeurt echter meer dat er tussen 2 vangsten geen tijd overblijft om te rusten.

Bij de terugkeer in de haven wordt de vis gelost en het schip gereed gemaakt om zo spoedig mogelijk weer zee te kiezen. Overigens verlangen de rederijen van hun schippers dat de reizen elkaar in snel tempo opvolgen; steeds meer en meer wordt een korte opeenvolging van de zeereizen noodzakelijk teneinde de rendabiliteit van de geïnvesteerde kapitalen te verzekeren.

Het aantal zeedagen is in de visserij vrij groot; voor klasse I

(30) Zo wordt bv. te Zeebrugge voor kleine vaartuigen soms een afwezigheid van 24 uur genoteerd; ook te Oostende wordt 10 uur afwezigheid regelmatig overtroffen.

beliep het aantal in 1957 gemiddeld 123 dagen, voor klasse II 145, voor klasse III 200, voor klasse IV 224, voor klasse V 253, voor klasse VI motor 131 en voor klasse VI stoom 182³¹.

De arbeidsduur op zee kan slechts verminderd worden mits ver doorgedreven rationalisatie van de arbeid aan boord. Een belangrijke factor blijft echter een voldoende rustperiode aan wal.

Thans hebben de vissers recht op een ononderbroken rust van 36 uur indien zij 8 dagen in zee waren, 60 uur indien zij 14 dagen in zee waren en 72 uur indien zij 18 dagen in zee waren.

De interpretatie van de term „ononderbroken” laat echter veel te wensen over, vooral op de kleinere vaartuigen waar het vislossen meegerekend wordt als rustperiode. Anderzijds is er geen regeling voor reizen van minder dan 8 dagen. Wat de reizen van meer dan 18 dagen betreft, houdt men zich ook enkel aan de voorgeschreven 72 uur rust. Ten slotte dient in verband met deze rustperiode vermeld te worden dat talrijke vissers veraf wonen van de thuishavens; vissers die Oostende als thuishaven hebben, wonen soms in De Panne, Oostduinkerke of Zeebrugge en sommige opvarenden te Zeebrugge wonen te Oostende of aan de westkust. Aldus verliezen deze vissers vele uren door heen en weer reizen naar de woonplaats.

Dat dergelijk zwaar en ruw beroep maar weinig meer aanlokt is dan ook begrijpelijk; men kiest een gemakkelijker leven en veiliger werk aan wal.

Met het probleem van de arbeidsduur zijn eveneens verbonden:

(1) het vraagstuk van de arbeidsongevallen en de veiligheid: zoals verder zal blijken brengen deze zware arbeidsvoorwaarden een groot aantal arbeidsongevallen mede; zo moet in de visserij een reserve voorzien zijn om slachtoffers van arbeidsongevallen te vervangen;

(2) het probleem van de ouderdomspensioenen;

(3) het probleem van het gezinsleven.

(31) Dienst voor de Zeevisserij.

(32) De veiligheid op de schepen wordt o.m. geregeld door:

— de wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (wet dd. 5 juni 1928);
— de wet van 5 juni 1928: tucht- en strafwetboek voor koopvaardij en zeevisserij;
— de wet tot instelling van de onderzoeksraad voor de zeevaart (wetten van 30 juli 1926 en 30 december 1933);
— K. B. 12 december 1957 omtrent de zeevaartinspectie.

*b/ Arbeidsongevallen en veiligheid*³².

Het aantal arbeidsongevallen in de zeevisserij is zeer groot ; vooral sedert 1955 is een grote stijging vast te stellen³³. In 1957 bedroeg het aantal getroffen 680 op 1.847 verzekerden, wat ruim een derde betekent van de tewerkgestelden.

De meeste ongevallen zijn steekwonden en kneuzingen of verplettingen. In 1957 werden 232 steekwonden genoteerd ; 142 ervan brachten een werkongeschiktheid mee van meer dan een week³⁴. In hetzelfde jaar telde men 158 kneuzingen en verplettingen, 102 waren oorzaak van een werkongeschiktheid van meer dan een week, 2 brachten een bestendige werkongeschiktheid van minder dan 30 % mee en 1 gaf aanleiding tot bestendige werkongeschiktheid van meer dan 66 %³⁴.

De voornaamste oorzaken van dit hoog aantal arbeidsongevallen zijn te vinden in :

(1) de lichamelijke gesteldheid van de visser : de lange arbeidsuren, het zware werk en de onvoldoende rust ondermijnen zelfs het sterkste gestel ;

(2) de slechte toestand van het materieel, o.m. de kabels, het dek, de trappen, de ladders enz. ;

(3) het ondoelmatig gebruik van de voorziening inzake veiligheid en verzorging bij ongeval ;

(4) de roekeloosheid van de visser.

De meeste arbeidsongevallen brengen een tijdelijke werkongeschiktheid mede van minder dan 60 dagen ; het aantal met bestendige arbeidsongeschiktheid is eerder gering te noemen. In 1957 werden 520 gevallen van tijdelijke ongeschiktheid genoteerd, 4 met een bestendige ongeschiktheid van minder dan 30 % en 1 met een bestendige ongeschiktheid van meer dan 66 %³⁵.

Wat de plaats van gebeuren der ongevallen betreft is het normaal dat de meeste zich op zee voordoen. Toch is op te merken dat er zich in de haven zelf, aan boord van het vaartuig, talrijke ongevallen voordoen ; in 1957 beliep het aantal ongevallen aan wal 108 of circa 16 % van het totaal.

(33) Deze aanzienlijke verhoging vindt gedeeltelijk ook haar oorzaak in het feit dat de vergoeding sedert 1955 meer bedraagt dan het loon dat aan de visser zou worden uitgekeerd, indien hij niettegenstaande zijn letsel verder zou blijven varen. Vandaar dat veel vissers bij een geringe verwonding een aangifte indienen tussen twee reizen in. — Zie appendix III, 8, blz. 316.

(34) G.K.Z. Jaarverslag 1957.

(35) In 1957 deden zich drie ongevallen voor met dodelijke afloop.

c/ Gemis aan gezinsleven.

Een visser is praktisch nooit thuis, zodat van het gezinsleven weinig terecht komt. Het voorbeeld van het gezinsleven bij een arbeider aan wal is in de huidige tijd én tot de vissersvrouw én tot de visser zelf sterk gaan doordringen, zodat sommigen, vooral de jongeren, met tegenzin het vissersberoep uitoefenen en uitzien naar een betrekking aan wal.

Het gebrek aan gezinsleven is een grote leemte in het vissersleven, waaraan evenwel, wegens het feit dat het een eigenschap is van het beroep zelf, moeilijk kan verholpen worden.

2. De bezoldiging

Voor al bij slecht seizoen is men geneigd het onzekere en wisselvallige karakter van het loonsysteem te onderstrepen.

Hier moet erkend worden dat deze kenmerken inderdaad in de bezoldiging aanwezig zijn en mede een oorzaak kunnen vormen van de geringe aantrekkingskracht van de zeevisserij. Dit geldt vooral voor vissers welke slechts middelmatige prestaties kunnen leveren en daardoor verzeild geraken op de minder renderende vlootten. Een bekwame visser die blijk geeft van intelligentie en werkkraft, gekoppeld aan een tikje geluk, komt echter tot goede verdiensten; na korte tijd vindt hij immers de weg naar de beste vaartuigen met hoge percentages. Voor hem vormt het bestaande loonsysteem een aantrekkingskracht tot de visserij, terwijl ook de reder er baat bij heeft dergelijke vissers op zijn schip te behouden.

De visserij is en blijft een hard beroep; zij maakt het een flinke werkkraft echter beter dan in andere bedrijfstakken mogelijk in korte tijd zijn inkomen op te voeren.

3. Onaangepast pensioenstelsel

De visser valt onder toepassing van de gewone wet op het ouderdomspensioen (wet van 9.8.1958), waarbij het pensioen ingaat op 65-jarige leeftijd en daarenboven slechts 36.000 frank per jaar bedraagt.

Deze wet betekent zeker geen beloning voor het gepresteerde werk, het risico en de ontberingen: het toegekende bedrag is veel te laag en de leeftijd veel te hoog. Weinig vissers oefenen immers nog het vissersberoep uit boven de 50 jaar; eenmaal deze leeftijd voorbij

blijven zij meestal werkloos of zoeken een baantje aan wal als autobewaker, pakhuysman, nachtwaker, vislosser enz. tot hun 65 jaar.

4. *Gemis aan jonge elementen*

Het groot tekort aan scheepjongens vindt ongetwijfeld zijn oorzaak in de moderne geest van het milieu buiten de visserij, die een schrill licht werpt op de zware arbeid op zee en op het gebrek aan ontspanningsleven.

Voor sommigen speelt ook de verdienste hier een rol ; de scheepjongen krijgt slechts 1,5 à 2 % van de bruto-opbrengst, terwijl zijn uitrusting een niet te onderschatten som geld opsloopt.

De reders van hun kant zijn er niet op belust om scheepjongens aan te monstereen. Zij aanzien deze jongens eerder als een last dan als een hulp.

5. *Concurrentie van bepaalde diensten*

De aantrekkingskracht van bepaalde diensten laat zich sterk gevoelen in de zeevisserij : vaste betrekking, verzekerd loon, degelijk pensioen en gemakkelijk werk zijn elementen die ten eerste tegen de visserij werken.

In de Staatsmarine³⁶ zijn de rekruteringsvoorwaarden van die aard dat zij de vissers aantrekken, nl. minstens 19 jaar en maximum 40 jaar en minstens twee jaar vaart als matroos of dekofficier bij de koopvaardij of zeevisserij.

Concurrerend zijn eveneens de werkgelegenheidskansen in :

- (1) de Zeemacht ;
- (2) de kust- en gemeentebesturen, die hun voorwaarden tot aanstelling in allerlei functies, zoals sluisknecht e.a., dusdanig stellen, dat praktisch alleen de bemanning van de visserijvloot eraan kan voldoen ;
- (3) de Koopvaardij ;
- (4) de toeristische bedrijvigheid van de kustplaatsen.

Het komt dan ook meermalen voor dat jonge elementen zich tot de zeevisserij wenden om later in de mogelijkheid te komen naar de

(36) De loonschaal (zonder index) bij de Staatsmarine bedraagt o.m. voor een matroos : minimum 49.000 en maximum 70.600 frank ; voor een bootsman : minimum 57.400 en maximum 82.600 frank ; voor een schipper : minimum 70.800 en maximum 99.600 frank.

Bij de Zeemacht gelden o.m. volgende barema's : matroos : min. 42.000 en max. 51.100 ; 1^e matroos : min. 43.200 en max. 52.300 ; 1^e opperwachtmeester : min. 66.600 en max. 90.000.

zoëven opgesomde diensten over te schakelen. Deze kansen, die bij het eerste zicht de beroepsafvloeiing begunstigen, kunnen echter ook bijdragen om het vissersberoep aantrekkelijk te maken. Deze overgangsmogelijkheden zouden wellicht bevorderlijk werken voor de zeevisserij, indien de staatsdiensten bij aanwerving prioriteit verleenden aan vissers met een bepaald aantal dienstjaren.

6. *Psychologische factoren*

De meeste vissers komen uit een vissersfamilie en de rekrutering moet nog steeds in overwegende mate geschieden in vissersfamilies. Wanneer de houding van de ouders tegenover de visserij ongunstig wordt, beïnvloedt dit ook de beroepskeuze van de kinderen. Daarenboven ligt de woonplaats van de vissers vaak ver van de vissershaven af, met het nadelige gevolg dat de vissersjeugd niet dagelijks getuige is van de beweging in de vissershaven³⁷ en aldus een belangrijke factor tot het „sea-minded” maken van de jeugd verloren gaat.

De vermenging met andere groepen van de bevolking heeft dan ook de typische vissersgemeenschap afgetakeld; de „kaste”-geest is verdwenen en de geprivilegieerde vissersstand bestaat niet meer.

Op politiek gebied zijn ook vele vissers ontstemd over het feit dat zij vaak niet in de mogelijkheid zijn om hun stemrecht uit te oefenen³⁸.

Aan deze psychologische factoren dient in het kader van het geheel een belangrijke rol toebedacht te worden.

* * *

Het valt moeilijk mathematisch vast te leggen of de huidige vissersbevolking zich in de toekomst zal uitbreiden of inkrimpen. Rekening houdend echter met de beroepsafvloeiing, de leeftijdsstructuur van de bemanning, de aantrekkingskracht van het onderwijs en de kinderrijkdom van de eigenlijke vissersbevolking, zal in de toekomst, onder gelijklopende omstandigheden, eerder een daling van het bemannings-effectief voorkomen. Dit betekent echter niet dat deze daling ipso facto zal leiden tot een verscherping van de onderbezetting van de vloot.

In de toekomst mogen evenwel door het nastreven van een ideaal scheepstype en door het verbeteren van de visserijtechniek nog heel

(37) O. STRADIOT, *De Belgische Zeevisserij*, 13.

(38) O. STRADIOT, *idem*, 13.

wat arbeidsbesparingen verwacht worden ; ook kan, bij gelijkblijvende techniek, het arbeidspotentieel door rationalisatie van de arbeidsprestatie op zee anders georiënteerd worden, waardoor een geringer effectief gelijkwaardige arbeidsprestaties zou kunnen verrichten.

Indien echter de krachten welke tot vermindering van de vlootbezetting leiden sterker zijn dan de arbeidsbesparingen door rationalisatie en verbeterde techniek, moeten de omstandigheden in de visserij gewijzigd worden, desnoods met steun van de overheid.

HOOFDSTUK IV

DE AANVOER VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

De aanvoer van de Belgische zeevisserij omvat behalve de aanvoer in de Belgische havens tevens de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse vissershavens. Zowel aan de aanvoer als aan de prijsvorming en de evolutie van de prijzen in de jongste jaren worden enkele beschouwingen gewijd.

§ 1. AANVOER IN BELGISCHE HAVENS

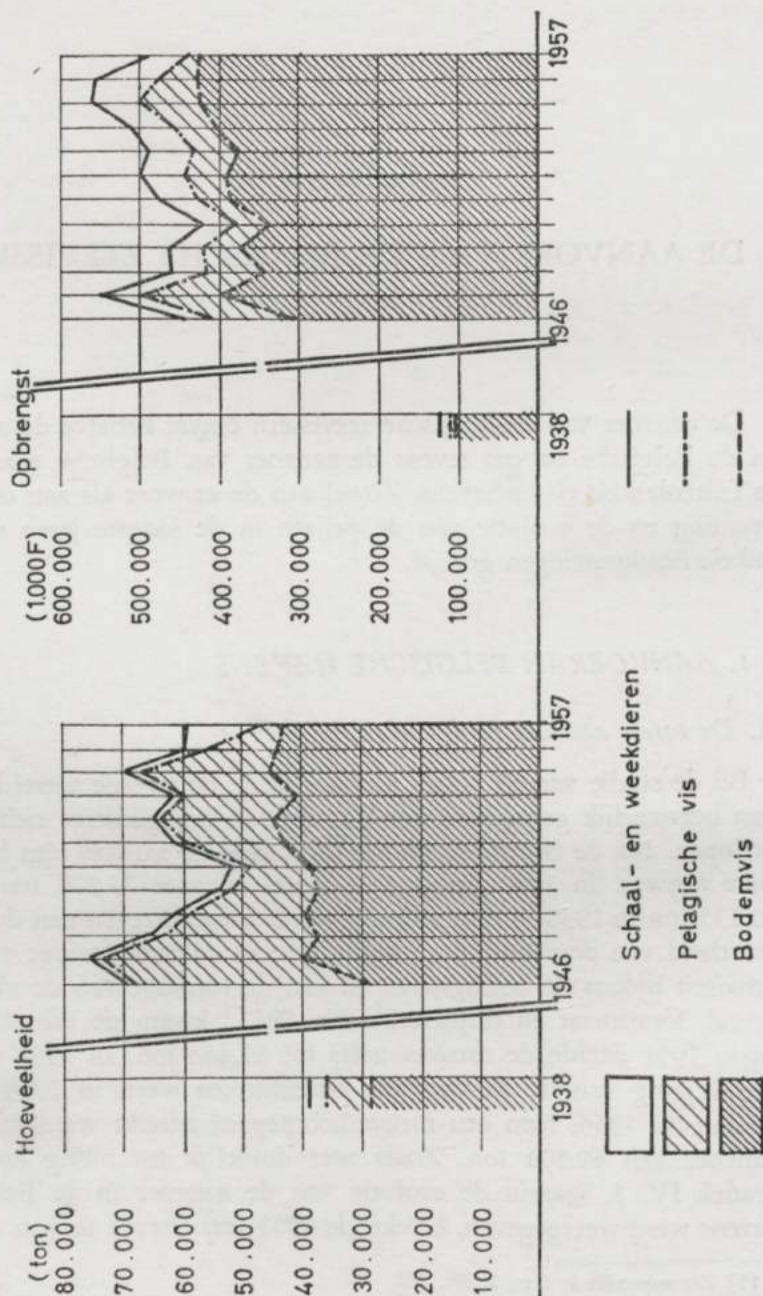
A. *De totale aanvoer in de Belgische havens*

Bij de studie van de totale aanvoer sinds de tweede wereldoorlog kan bezwaarlijk gezegd worden dat deze in een gunstige richting is verlopen. Na de tweede wereldoorlog kende de aanvoer een belangrijke aanwas. In 1947 bereikte de totale aanvoer 75.370 ton tegen 39.135 ton in 1938¹; deze stijging wordt toegeschreven aan de grote dichtheid van de visstapels, tengevolge van de zeer geringe visserij-activiteit tijdens de oorlogsjaren en aan de toename van de vloot in aantal, tonnemaat en drijfkracht. Na 1947² kwam de afbrokkeling en in 1951 daalde de aanvoer zelfs tot 51.483 ton. In 1952 volgde een stijging van de aanvoer die onderbroken werd in 1954, doch hernam in 1955, toen een nieuw hoogtepunt bereikt werd met een aanvoer van 69.504 ton. Zoals zeer duidelijk tot uiting komt in grafiek IV, 1, waarin de evolutie van de aanvoer in de Belgische havens werd weergegeven, betekende 1955 een tweede topjaar inzake

(1) Zie appendix I, 1 en 2, blz. 284.

(2) In 1948 daalde de aanvoer tot 64.440 ton, maar zonder de zg. „lock-out” tussen 16 april en 8 juni zou het hoge produktiecijfer van 1947 waarschijnlijk bereikt zijn.

Grafiek IV, 1 : Aanvoer en opbrengst van de Belgische zeevisserij, 1938-57.



aanvoer sedert de oorlog. In 1956 en 1957 daalde de aanvoer echter opnieuw; in 1957 werd zelfs het laagste aanvoercijfer sinds de tweede wereldoorlog genoteerd (49.558 ton) (a).

In 1947 bedroeg de globale opbrengst van de aanvoer ruim 549,4 miljoen frank. Niettegenstaande het prijsgemiddelde opliep, volgde nadien door de daling³ van de aanvoer een inzinking van de opbrengst; in 1950 werd zelfs de laagste opbrengst van de aanvoer genoteerd sinds het einde van de tweede wereldoorlog (422,3 miljoen frank).

Alhoewel in 1951 een laag aanvoercijfer werd opgetekend, steeg de opbrengst, dank zij het hoog prijsgemiddelde (9,4 frank), met ongeveer 60 miljoen frank en bereikte 482,8 miljoen frank. In het jaar 1955 werd door het hoge aanvoercijfer het beste naoorlogse jaar geboekt met 562,1 miljoen frank; de daling van de aanvoer in 1956 werd gedeeltelijk gecompenseerd door een hoge prijs; deze compensatiebeweging zette zich echter in 1957 niet door.

Tabel IV, 1 : Aanvoer, opbrengst en prijsgemiddelde, 1938-57.

Jaar	Aanvoer in ton	Opbrengst in 1000 frank	Prijsgemid- delde per kg.
1938	39.135	123.379	3,2
1946	69.694	445.871	6,4
1947	75.370	549.361	7,3
1948	64.440	462.050	7,2
1949	61.312	464.667	7,6
1950	53.180	422.323	7,9
1951	51.483	482.758	9,4
1952	62.214	502.318	8,1
1953	65.078	491.258	7,5
1954	61.448	509.446	8,3
1955	69.504	562.096	8,1
1956	58.494	557.833	9,5
1957	49.558	492.388	9,9

(a) Bij de interpretatie van de gegevens van aanvoer en opbrengst moet eveneens rekening gehouden worden met het aantal zeedagen en visdagen. In 1957 was de Belgische vloot gedurende 77.811 dagen in zee, waarvan gedurende 67.292 dagen werd gevisd.

(3) In 1949 bedroeg de opbrengst 464,7 miljoen frank, een lichte verhoging in vergelijking met 1948, maar in feite een sterke daling, gezien in 1948 ondanks de „lock-out” praktisch een gelijke opbrengst werd bereikt.

Zowel de totale aanvoer als opbrengst als het daaruit voortspruitende prijsgemiddelde per kg werden in tabel IV, 1 opgenomen.

Bovenstaande cijfers, welke ook in grafiek IV, 1 werden voorgesteld, tonen duidelijk aan dat de evolutie van de opbrengst ongelijkmatig verloopt met deze van de aanvoer. Zo kan er bij daling van de aanvoer, zoals in 1950-51, een stijging in de opbrengst voorkomen. Uit deze constatacie mag echter geen voorbarige conclusie getrokken worden : onder de totale aanvoer gaan verschillende zee-produkten schuil met hoge prijsverschillen en variatie in hun aandeel in de totale aanvoer.

B. De aanvoer per soort

De schommelingen van de aanvoer in hoeveelheid en opbrengst worden beïnvloed door de verschuivingen in de structuur van de aanvoer zelf.

(1) *Bodemvis.*

a) *Hoeveelheid.*

In de laatste jaren ligt de globale aanvoer van bodemvis op een hoger peil dan in 1947 ; ten aanzien van 1938 beliep de stijging in 1957 zelfs 51 %. Het beste naoorlogse jaar was 1955 met een aanvoer van 45.323 ton.

De evolutie van de aangevoerde hoeveelheid van de voornaamste soorten bodemvis kan als volgt geresumeerd worden ⁴ :

— de aanvoer van IJslandse kabeljauw kende na een geleidelijke toename tot 1953 een grote inzinking in 1954 : zij daalde van 6.686 ton tot 4.982 ton. In 1955 steeg de aanvoer opnieuw tot 6.736 ton, waarna zij echter in 1957 nog slechts 4.151 ton beliep ;

— de aanvoer van IJslandse schelvis nam toe van 1.907 ton in 1947 tot 5.071 ton in 1955 ; in 1956 en 1957 kende de aanvoer echter een daling van respectievelijk 600 en 1.000 ton ;

— de kabeljauw en schelvis uit andere gebieden kennen sedert de inzinking van 1950-51 een steeds stijgende aanvoer : van 2.809 ton kabeljauw en 723 ton schelvis in 1951 liep de aanvoer respectievelijk op tot 3.751 ton en 1.811 ton in 1956 ;

— de aanvoer van koolvis is aan vrij grote schommelingen onderhevig ; zij verloopt tussen 2.000 à 3.000 ton, met uitzondering van het topjaar 1952 (5.031 ton) ;

(4) Zie de cijfergegevens van 1938-57 in appendix I, 3, blz. 285.



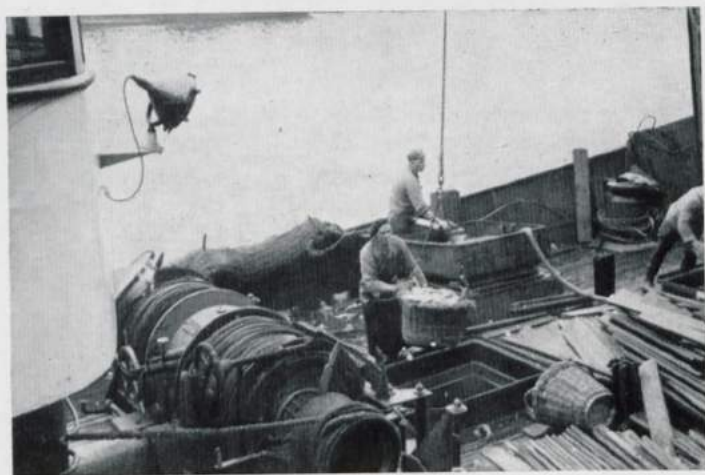
Foto H. Breyne

DUCHESSE DE BRABANT, scheepsklasse VI, motorschip (Oostende)



Foto E. Michaël

OCEANIC, scheepsklasse III (Oostende)



Lossen van de vis

— de aanvoer van tong gaat in de laatste jaren in dalende lijn ; in 1957 bedroeg de aanvoer nog slechts 3.467 ton, wat een vermindering betekent van circa 2.500 ton sedert 1950-53 ;

— de aanvoer van schol en wijting schommelt sedert de oorlog respectievelijk rond 4.500 en 4.000 ton ;

— de rogaanvoer kende de meest spectaculaire achteruitgang : van 4.633 ton in 1947 daalde de aanvoer tot 1.675 ton in 1954. Sindsdien werd in 1955, 1956 en 1957 opnieuw een aanvoer van circa 2.000 ton genoteerd ;

— de aanvoer van tarbot is zeer wisselvallig en kende aldus ups en downs ; in 1957 beliep deze aanvoer 947 ton.

Treffend is de toename van de IJslandse bodemvis ⁵ (kabeljauw, schelvis en koolvis) en de daling van de vis uit andere gebieden (kabeljauw, schelvis, tong, schol, wijting, rog en tarbot) in de globale aanvoer van bodemvis. Van 2.199 ton in 1946 en 9.777 ton in 1947 steeg de aanvoer van IJslandse bodemvis tot 16.285 ton in 1957 ; de aanvoer uit andere gebieden verminderde van 30.255 ton in 1947 tot 26.648 ton in 1957 ⁶.

In 1947 bedroeg de aanvoer van IJslandse vis 24 % van de totale aanvoer van bodemvis ; de aanvoer van vis uit andere gebieden bedroeg 76 %. In 1957 was het cijfer van de IJslandse vis opgelopen tot 38 % en was het aandeel van de vis uit andere gebieden gedaald tot 62 %. Dat deze verschuiving naar de verder afgelegen visgronden heel wat problemen — als bewaring, kwaliteit, veranderde marktstructuur e.a. — met zich medebracht, is duidelijk.

b) Opbrengst.

De opbrengst van bodemvis is zeer onregelmatig, maar gaat in de jongste jaren, met uitzondering van 1957, in stijgende lijn ; dit onregelmatig karakter hangt samen met de aangevoerde hoeveelheid en de evolutie van het prijsgemiddelde ⁷. In 1957 beliep de opbrengst 424,8 miljoen frank ⁸.

Tussen de IJslandse vis en de bodemvis uit andere gebieden bestaat echter een groot prijsverschil ⁹. De IJslandse vis is bijna de helft goedkoper dan de vis uit andere gebieden : terwijl de gemiddelde prijs

(5) Rekening dient ook gehouden te worden met de rechtstreekse aanvoer in Groot-Brittannië en Nederland.

(6) Zie appendix IV, 1, blz. 317.

(7) Zie grafiek IV, 1, blz. 116.

(8) Zie appendix I, 2, blz. 284.

(9) Zie appendix IV, 1, blz. 317.

van IJslandse bodemvis in 1957 slechts 6,8 frank beliep, werd in hetzelfde jaar voor de bodemvis uit andere gebieden een prijs van 11,8 frank betaald. Een plotse stijging van de aanvoer van IJslandse vis kan aldus de gemiddelde prijs van de bodemvis en ook de opbrengst beïnvloeden. Daarenboven hebben prijsinzinkingen van IJslandse vis vaak een terugslag op de prijzen van andere vissoorten.

De opbrengst van de IJslandse vis (kabeljauw, schelvis, koolvis) kende sedert de tweede wereldoorlog een aanzienlijke verhoging : van 13,4 miljoen frank in 1946 steeg zij tot 111,0 miljoen frank in 1957. De prijzen en de opbrengst van de bodemvis uit andere gebieden ondergingen eveneens de invloed van de aanvoer. Met de tendens tot dalende aanvoer gaat een neiging tot stijgende prijs gepaard. Hierbij dient echter ook rekening gehouden te worden met de invloed van de buitenlandse vraag ; storingen bij de uitvoer zijn soms oorzaak van gevoelige prijsinzinkingen ¹⁰.

Het aandeel van de tong in de totale opbrengst is zeer groot : in 1957 bedroeg het 137,4 miljoen frank of 1/3 van de totale opbrengst van bodemvis. Hier spelen vooral de exportmogelijkheden naar Groot-Brittannië en Frankrijk een voorname rol. De opbrengst van de kabeljauw uit andere gebieden dan de IJslandzee bleef in de laatste jaren op een peil van circa 37 miljoen frank. De opbrengst van de schelvis uit andere gebieden dan de IJslandzee kende een belangrijke daling, waarvan het dieptepunt lag in 1953 met een totale opbrengst van 4 miljoen frank ; in 1957 beliep de opbrengst echter opnieuw 6,7 miljoen frank, wat nog steeds 2,2 miljoen frank minder is dan in 1946.

De opbrengst van schol daalde van 63 miljoen frank in het topjaar 1947 over 25,1 miljoen frank in 1950 tot 35,2 miljoen frank in 1957. Voor de wijting zijn 1956-1957 topjaren, met een totale opbrengst van 18,0 miljoen frank.

De tarbot benaderde in 1957 de opbrengst van 1947, nl. 21,8 miljoen frank in 1957 tegen 22,3 miljoen frank in 1947.

(2) *Pelagische vis.*

a) Hoeveelheid.

De tegenover 1947 waargenomen vermindering van de totale vis-aanvoer is praktisch uitsluitend te wijten aan de daling van de aanvoer

(10) Zie blz. 137 en 177.

van pelagische vis. Inderdaad, deze aanvoer viel van ruim 38.000 ton in 1946 op 21.319 ton in 1955 en op 4.680 ton in 1957 ¹¹.

Bij de studie van de subcategorieën blijkt dat vooral de schommelingen van volle en ijle haring hier van overwegende betekenis zijn, zodat gerust kan beweerd worden dat de relatieve belangrijkheid van de haringvisserij van jaar tot jaar afneemt. In 1957 bedroeg het aandeel van de haring in de totale aanvoer nog amper 6,2 % tegen 43,0 % in 1947. Deze systematische daling van het aandeel van volle en ijle haring in de totale aanvoer komt duidelijk tot uiting in tabel IV, 2 ¹².

Tabel IV, 2 : Aandeel volle en ijle haring in de totale Belgische aanvoer, 1938-57.

Jaar	Totale aanvoer (ton)	Aanvoer volle en ijle haring (ton)	Percentage haring in totale aanvoer
1938	39.135	5.883	15,0
1946	69.694	37.132	53,3
1947	75.370	32.433	43,0
1948	64.440	22.381	34,7
1949	61.312	16.822	27,4
1950	53.180	10.427	19,6
1951	51.483	8.057	15,6
1952	62.213	14.016	22,5
1953	65.078	16.440	25,3
1954	61.449	16.799	27,3
1955	69.504	19.801	28,5
1956	58.494	8.597	14,7
1957	49.558	3.051	6,2

Over de oorzaken van deze toestand zijn de verklaringen van de deskundigen uiteenlopend ; algemeen wordt aanvaard dat er onzekerheid bestaat over de richting waarin deze oorzaken moeten gezocht worden.

De ijle haring bereikte in 1951 een zeer laag punt nl. een aanvoer van 1.561 ton ; in 1954 beliep de aanvoer opnieuw 10.080 ton, waarna zij echter weer afnam tot 764 ton in 1957. De aanvoer van volle haring kende in 1951 eveneens een laagtepunt, nl. 6.496 ton ; 1955

(11) Zie appendix I, 1 (blz. 284) en grafiek IV, 1 (blz. 116).

(12) Zie appendix I, 3, blz. 285.

was een gunstig jaar met een aanvoer van 13.353 ton, die evenwel in 1956 en 1957 weer daalde tot respectievelijk 5.104 ton en 2.287 ton.

Een vermindering van de haringvangst stelt voor de visserij een belangrijk probleem, daar de traditionele Noordzeevissers de achteruitgang van de bodemvis niet kunnen goedmaken door in de zomermaanden op volle haring en in de wintermaanden op ijle haring te vissen.

Het aandeel van de sprot bij de aanvoer van pelagische vis is eerder gering; in 1957 bedroeg dit slechts 901 ton of 19,3 %¹³. De sprotvisserij is overigens een wisselvallige bezigheid van de kustvisserij. De schommelingen kunnen te wijten zijn aan: (a) klimatologische factoren en (b) de vistechiek; terwijl vroeger het « stroopnet » werd gebruikt, wordt thans de sprot gejaagd met de treil, wat een uiteendrijven van de scholen tot gevolg heeft. In bijkomende orde kan worden vermeld dat de sociale wetgeving het opzoeken van sprotscholen bemoeilijkt¹⁴. Het is echter vrij moeilijk een geldende verklaring voor deze wisselvalligheid van de sprotaanvoer naar voren te brengen; karakteristiek is bijvoorbeeld dat het sprotseizoen 1957 voor de Belgische zeevisserij uiterst slecht was, terwijl Nederland een grote aanvoer van deze vissoort boekte.

b) Opbrengst.

Na de boomjaren 1946 en 1947 is de opbrengst van pelagische vis achteruitgegaan tot in 1951; van circa 100 miljoen frank viel deze immers tot minder dan 50 miljoen frank¹⁵.

Nadien volgde een stijging welke in 1955 een toppunt bereikte met een totale opbrengst van 75,2 miljoen frank. Aangezien de aanvoer tussen 1955 en 1957 met circa 78 % verminderde, daalde de opbrengst opnieuw tot 19 miljoen frank.

De opbrengst van volle haring, welke haar maximum bereikte met 61,5 miljoen frank in 1947, kende een daling tot 21,6 miljoen frank in 1954¹⁶. Opmerkenswaard is het feit dat het prijsgemiddelde, niettegenstaande de sterke daling van de aanvoer, afnam van 4,0 frank in 1947 tot 3,2 frank in 1954¹⁷. In 1957 bedroeg de opbrengst van volle haring 9,5 miljoen frank.

De opbrengst van ijle haring kende na 1946 (48,2 miljoen frank)

(13) Zie appendix I, 3, blz. 285.

(14) Zie blz. 88 en Appendix A, 2, blz. 279-280.

(15) Zie appendix I, 2, blz. 284.

(16) Zie appendix I, 4, blz. 286.

(17) Zie appendix IV, 2, blz. 318.

een continue daling tot in 1951 (5,2 miljoen frank). Deze sterke daling ging echter gepaard met een toename van de gemiddelde prijs van 1,8 frank in 1946 tot 3,3 frank in 1951. In 1954-55 steeg de opbrengst opnieuw tot circa 21 miljoen frank, waarna zij in 1956 en 1957 weer verminderde tot respectievelijk 13,4 en 3,9 miljoen frank.

De opbrengst van sprout is in de totale opbrengst van pelagische vis van geringe betekenis; zij is echter vooral van belang voor de laagste scheepsklassen. In de jongste jaren belooft zij gemiddeld 5,7 miljoen frank of circa 12 %¹⁸.

(3) *Schaal- en weekdieren.*

a) Hoeveelheid.

De aanvoer van schaal- en weekdieren — waaronder op de eerste plaats garnaal voorkomt — is uiteraard in verhouding tot de aangevoerde zeeprodukten eerder gering¹⁹. Het jaar 1956 kan als het beste naoorlogse jaar beschouwd worden met een aanvoer van 3.799 ton, waarvan 3.193 ton garnaal²⁰. De aanvoer vertoont de jongste 10 jaar belangrijke schommelingen met als dieptepunten 1.300 ton in 1946, 1.802 ton in 1948 en 1.945 ton in 1957. Ook hier tast men in het duister over de samenloop van omstandigheden die deze schommelingen in de aanvoer bepaalt. Onder de oorzaken worden vaak geciteerd: (a) het vernietigen van garnaal en garnaalbroed door het intens „korren” op ijle haring²¹; (b) het aanvreten van de garnaalstand door de wijting; (c) het vissen op kleine garnaal die, in tegenstelling met vroeger, aan boord gehouden wordt; (d) het vernietigen van het voedsel van de garnaal door de treilnetten van de kustvisserij²²; (e) de eventuele slechte weersomstandigheden en (f) de visserij op puf en garnaalmest in Nederland, waardoor de kleine visjes en de garnaallarven worden vernietigd²³.

b) Opbrengst.

Alhoewel de aanvoer gering is, ligt de opbrengst van schaal- en weekdieren op een hoog peil. In 1956 brachten zij ruim 80 miljoen frank op²⁴, waarvan circa 73 miljoen frank voor garnaal²⁵; in 1957

(18) Zie appendix I, 4 (blz. 286) en grafiek IV, 1 (blz. 116).

(19) Zie appendix I, 1, blz. 284.

(20) Zie appendix I, 3, blz. 285.

(21) J. KLAUSING, *op. cit.*, 89.

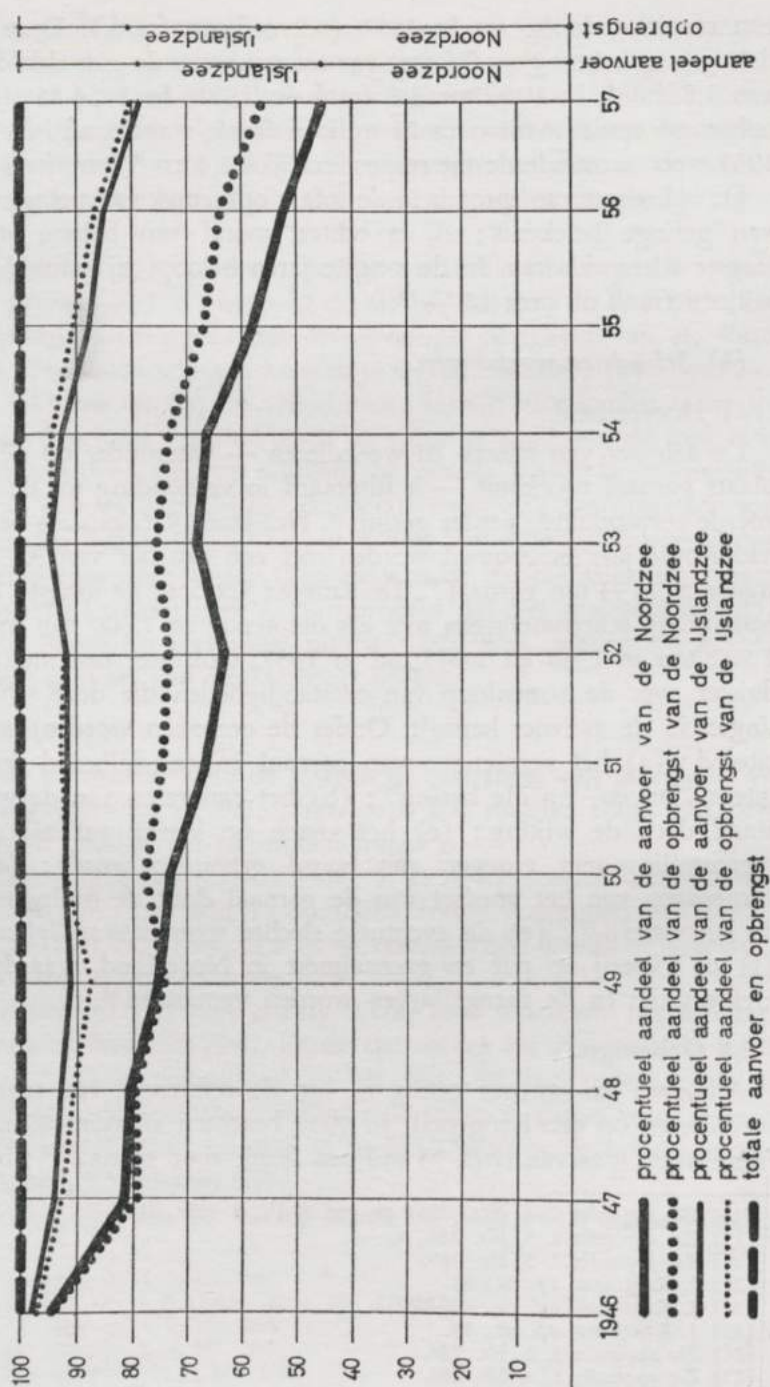
(22) J. KLAUSING, *op. cit.*, 120-121.

(23) J. KLAUSING, *op. cit.*, 89.

(24) Zie appendix I, 2, blz. 284.

(25) Zie appendix I, 4, blz. 286.

Grafiek IV, 2 : Procentueel aandeel van Noordzee en IJslandzee
in de totale aanvoer en opbrengst, 1946-57.



was dit cijfer door de geringe aanvoer (1.945 ton) gedaald tot 48,4 miljoen frank, waarvan 37,2 miljoen frank voor garnaal. De gemiddelde prijs van garnaal, welke schommelt tussen minimum 19,6 frank in 1947 en maximum 37,0 frank in 1957, varieert in eng verband met de stijging of daling van de aanvoer.

C. Aanvoer per visgrond

Zowel naar hoeveelheid als naar opbrengst zijn de IJslandzee, Kustzee, Noordzee-Zuid, Noordzee-Midden en, in de laatste jaren, Z. en W.-Ierland de belangrijkste aanvoergronden ²⁶.

Opvallend is de ruime plaats die door de IJslandse vis in de jongste jaren werd ingenomen. In 1946 bedroegen de hoeveelheid en opbrengst uit de IJslandse wateren respectievelijk 3,2 en 3,1 % van de totale aanvoer; in 1957 was dit aandeel echter toegenomen tot respectievelijk 34,0 en 23,7 %. Hierbij kan onmiddellijk waargenomen worden dat het aandeel van de hoeveelheid belangrijker is toegenomen dan het aandeel in de opbrengst. Deze tendens komt duidelijk tot uiting in grafiek IV, 2.

Uit grafiek IV, 2 blijkt eveneens dat sinds 1951 een tegengestelde beweging aan gang is. Terwijl het stijgend belang van de aanvoer van IJslandse vis geen proportionele uitbreiding van de opbrengst met zich meebracht, ging de verminderde aanvoer van Noordzeevis gepaard met een proportioneel geringere daling van de opbrengst.

De steeds continue daling van de Noordzee-aanvoer houdt verband met de overbevissing in deze wateren en het feit dat de middenslagvisserij zich vaak ook naar de IJslandse wateren begeeft.

De proportionele toename van de IJslandse vis bracht op de Belgische markt een verhoging teweeg van de goedkope produkten en beïnvloedde eveneens de variatie van de aanvoer.

Wegens de korte reizen wordt door de Noordzeevisserij een vers en dus een kwaliteitsprodukt aangevoerd. Door de geringe vangsten en de hoge kwaliteit is de prijs van deze vissoorten echter betrekkelijk hoog, zodat de Noordzeevisserij een luxeprodukt levert. De hoge prijs is evenwel in vele gevallen niet voldoende om de verminderde vangst te compenseren. De aanvoer van IJsland beperkt zich meer tot schelvis, koolvis en kabeljauw; de grote afstand tussen haven en visgrond brengt echter een kwaliteitsvraagstuk met zich mede. Om de aanvoer van deze massaprodukten te verbeteren, moet men over grote

(26) Zie appendix IV, 3-4, blz. 319-320.

en snelle treilers beschikken, welke echter belangrijke investeringen vereisen.

Buiten de verschuiving ten gunste van de IJslandzee, moeten nog andere wijzigingen in de belangrijkheid van zekere visgronden worden aangestipt. In de laatste jaren nam de aanvoer van de Witte Bank zowel in hoeveelheid als in opbrengst in gevoelige mate af: zo daalde de opbrengst van 151,3 miljoen frank in 1954 tot 49,0 miljoen frank in 1957. Sinds 1947 is de massale aanvoer van tong uit de Witte Bank door uitputting gedeeltelijk verschoven naar de visgronden van Z. en W.-Ierland. Een analoog verschijnsel deed zich voor in de volle haringvisserij. De traditionele visgronden van de Noordzee — Fladen, Gut, Doggersbank — bleven in gebreke, zodat deze visserij eveneens naar het Westen, nl. het Kanaal, het kanaal van Bristol en Z. en W.-Ierland overschakelde.

In onderstaande tabel IV, 3 wordt even het belang van de verschillende visgronden per vissoort belicht.

Tabel IV, 3 : Gemiddelde aanvoer van bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren per visgrond, in ton, 1952-57 (a).

Visgrond	Bodemvis	Pelagische vis	Schaal- en weekdieren
Kustzee	2.214	9.361	2.100
Noordzee-Zuid	7.465	3	104
-Midden-West	1.020	1.306	85
-Midden-Oost	6.386	103	214
-Noord	1.259	235	2
-Morray-Firth	1.615	2	4
Fladen	564	803	1
Kanaal	1.399	5	29
Kanaal van Bristol	733	2	20
Z.-W. Ierland	2.367	2.418	64
IJslandzee	17.912	3	184

De bodemvis wordt hoofdzakelijk uit de IJslandzee²⁷ aangevoerd; naar orde van belangrijkheid volgen de Noordzee-Zuid²⁸ en de

(a) Excl. 1953. Dienst voor de Zeevisserij.

(27) Kabeljauw, schelvis, koolvis, wijting, leng en rode zeebaars.

(28) Schol, tong en rog.

Witte Bank ²⁹ (Noordzee-Midden-Oost). Uit deze drie visgronden werd over de periode 1952-57 gemiddeld 73,6 % van de bodemvis betrokken.

Voor de pelagische vis is de kustzee ³⁰ van overwegend belang; nadien volgen Z.W.Ierland ³¹, de Noordzee-Midden-West ³² en de Fladen ³². Deze visgronden namen in totaal 94,0 % van de aanvoer voor hun rekening.

Voor de schaal- en weekdieren is enkel de kustzee ³³ van betekenis; zij levert 74,8 % van de totale produktie.

D. De aanvoer per haven

Zoals hoger reeds werd vermeld, is Oostende nog steeds de belangrijkste Belgische vissershaven: zowel naar hoeveelheid als naar opbrengst staat Oostende op de eerste plaats. In 1957 beliep de aangevoerde hoeveelheid 40.541 ton of 81,8 % van de totale aanvoer en de opbrengst 356,9 miljoen frank of 72,5 % van de totale opbrengst van de visserij ³⁴. Op de tweede plaats komt Zeebrugge met 13,7 % van de aangevoerde hoeveelheid en 21,7 % van de opbrengst, gevolgd door Nieuwpoort met respectievelijk 4,5 % en 5,8 %. Hier dient echter opgemerkt te worden, dat vaartuigen uit andere havens in Oostende gaan verkopen wegens de betere havenuitrusting en de vastere prijzen.

(1) Oostende.

Het peil van de naoorlogse aanvoer ligt te Oostende belangrijk hoger dan in 1938. In laatstgenoemd jaar werd in deze haven 32.442 ton vis gelost; sinds de bevrijding werd de hoogste aanvoer genoteerd in 1947, nl. 64.735 ton. Na de inzinking van 1951 (42.254 ton) is de aanvoer toegenomen, zodat zij in 1955 opnieuw bijna het peil van 1947 bereikte. Tussen 1955 en 1957 is echter een nieuwe daling ingetreden. Deze evolutie van de visaanvoer te Oostende kan jaar voor jaar in grafiek IV, 3 nagegaan worden (a).

Te Oostende wordt voornamelijk bodemvis aangevoerd, nl. 34.774 ton of 85,8 % van de totale visaanvoer in 1957 in deze haven. Het

(29) Tong en schol.

(30) Haring en sprat.

(31) Haring en makreel.

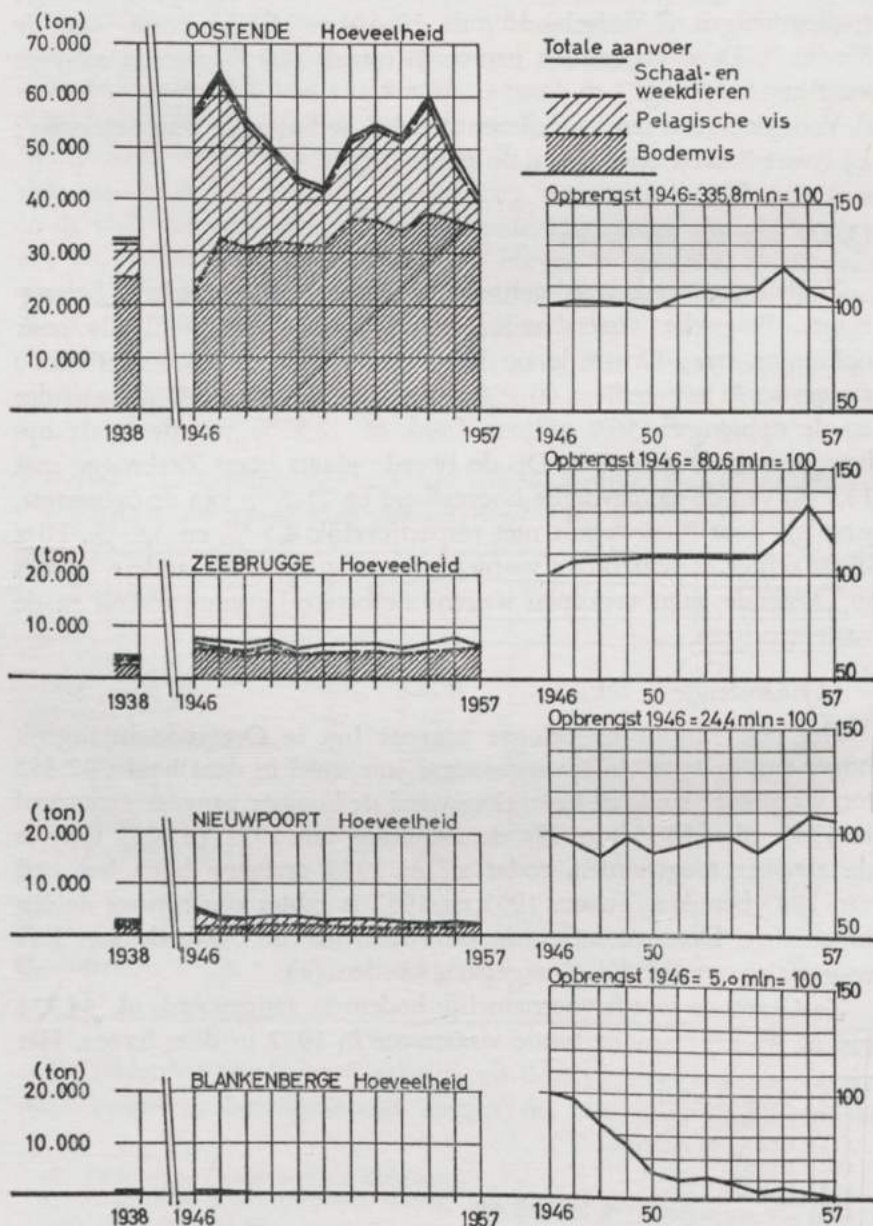
(32) Haring.

(33) Garmaal.

(34) Zie appendix IV, 5, blz. 321-325.

(a) Zie volgende blz.

Grafiek IV, 3 : Evolutie van de aanvoer en de opbrengst per haven, 1938-57.



aandeel van kabeljauw, schelvis, wijting, koolvis, schol en tong beliep in de categorie bodemvis respectievelijk 21,9 %, 15,3 %, 8,6 %, 7,4 %, 7,1 % en 6,0 %. Kenmerkend voor de haven van Oostende is het feit dat enkel op deze plaats IJslandse vis wordt gelost ; dit verschijnsel hangt samen met de integrale concentratie van de diepzeevloot te Oostende.

De aanvoer van pelagische vis te Oostende ondergaat, zoals trouwens reeds hierboven bij de studie van de aanvoer per soort werd opgemerkt, vrij grote schommelingen met een tendens tot daling. In 1947 beliep de pelagische vis 48 % en in 1957 slechts 11,2 % van de totale aanvoer te Oostende. Deze tegengestelde evolutie bodemvis-pelagische vis kan trouwens duidelijk afgelezen worden in grafiek IV, 3. In deze grafiek komt ook het geringe aandeel van de schaal- en weekdieren te Oostende naar voren.

De opbrengst van de te Oostende geloste vis beliep in 1957 circa 357 miljoen frank. Het topjaar qua opbrengst werd genoteerd in 1947 met een waarde van 434 miljoen frank ; dit cijfer werd in 1955, na het dieptepunt van 1950 (328 miljoen frank), bijna opnieuw bereikt. Ook de evolutie van de opbrengst te Oostende sinds 1946 werd in bovenvermelde grafiek ingewerkt.

(2) Zeebrugge.

Het stijgend belang van Zeebrugge als vissershaven komt tot uiting bij de studie van de aanvoer en de opbrengst. Van 10,5 % van de hoeveelheid en 16,7 % van de opbrengst in 1938 steeg het aandeel van deze haven in de totale visserij tot respectievelijk 13,7 % en 20,7 % in 1957.

De sterkere stijging van het aandeel in de opbrengst kan hier verklaard worden door het feit dat Zeebrugge, in tegenstelling met Oostende, een belangrijke garnaaltoevoer kent ; uit de hoge gemiddelde prijs van dit produkt volgt dan ook de hoge opbrengst in verhouding tot de aangevoerde hoeveelheid.

Tussen 1938 en 1957 is de aanvoer van bodemvis van 2.465 ton tot 6.176 ton toegenomen ; de pelagische visaanvoer (18 ton) is daarentegen praktisch zonder betekenis geworden. Het belang van Zeebrugge ligt vooral in zijn aanvoer van garnaal.

Deze afwijkende structuur van beide havens, zowel qua hoeveelheid als samenstelling, komt in grafiek IV, 3 naar voren. Het is trouwens uit de evolutie van de samenstelling van de aanvoer dat de stijgende opbrengst te Zeebrugge resulteert ; van 20 miljoen frank in 1938

steeg de opbrengst over 95 miljoen frank in 1951 tot 107,0 miljoen frank in 1957.

(3) Nieuwpoort.

De aangevoerde hoeveelheid ligt in de laatste jaren slechts lichtjes boven het vooroorlogse peil ; in 1957 beliep zij 2.241 ton tegen 2.058 ton in 1938. De aanvoer omvat voornamelijk bodemvis, nl. 1.982 ton. De belangrijkheid van Nieuwpoort inzake bodemvis is in de laatste jaren slechts in geringe mate toegenomen ; de pelagische vis echter daalde van een maximum van 3.740 ton (1946) tot 114 ton (1957). Deze afname heeft zich vooral sinds 1954 doorgezet. De betekenis van Nieuwpoort voor schaal- en weekdieren is in de jongste jaren stijgend ; in vergelijking met andere havens is deze aanvoer echter van gering belang.

De opbrengst gaat in de laatste jaren in stijgende lijn ; in 1957 werd voor ruim 28 miljoen frank aangevoerd.

(4) Blankenberge.

Blankenberge is zonder belang zowel ten aanzien van de aangevoerde hoeveelheid als van de opbrengst ; in 1957 bedroeg de opbrengst nog slechts 73.000 frank tegen 5 miljoen frank in 1946. In 1957 bestond de aanvoer slechts uit 1 ton garnaal en 1 ton bodemvis.

* * *

Tabel IV, 4: Procentuele verdeling van de aangevoerde hoeveelheid per soort en per haven, 1957.

Havens	Bodemvis		Pelagische vis 4.680 ton	Schaal- en weekdieren	
	Totaal 42.933 ton	waarvan 16.285 ton IJslandse vis		Totaal 1.945 ton	waarvan 1.004 ton garnaal
Oostende	81,0	100	97,2	62,6	34,2
Zeebrugge	14,4	—	0,4	29,9	52,5
Nieuwpoort	4,6	—	2,4	7,5	13,3
Blankenberge	—	—	—	—	—
Totaal	100	100	100	100	100

Zoals reeds tot uiting kwam uit bovenstaande bespreking, is de onderlinge samenstelling van de aanvoer van de Belgische kusthavens uiteenlopend. Zo wordt te Oostende 100 % van de IJslandse vis en 97,2 % van de pelagische vis genoteerd (tabel IV, 4).

De spreiding van de aanvoer over de havens is het grootst bij de schaal- en weekdieren. Het hoogste percentage hiervan wordt echter ook te Oostende aangevoerd, nl. 62,6 %; de concentratie van de subcategorie garnaal is evenwel het grootst te Zeebrugge en beliep er in 1957 niet minder dan 52,4 %.

E. De aanvoer per scheepsklasse

Ten opzichte van de hoeveelheid voerde de middenslagvisserij het meest zeeprodukten aan, nl. in 1957 26.601 ton of 53,7 % van de totale aanvoer; hiervan kwam 54,1 % voor rekening van klasse III en 45,9 % voor rekening van klasse IV. Gezien de grote betekenis van de middenslagvisserij, welke eveneens tot uiting komt in grafiek IV, 4, valt hier onmiddellijk het belang op van de vraagstukken welke zich voor deze visserij stellen.

Op de tweede plaats komt de diepzeevisserij: in 1957 beliep de aanvoer van klasse V 8.811 ton en van klasse VI 8.899 ton, d.i. in totaal 17.710 ton of 35,7 % van de totale aanvoer.

De aanvoer van de kustvisserij is eerder gering: in 1957 bracht zij 5.247 ton of 10,6 % van het totaal binnen; hiervan voerde klasse I 1.886 ton en klasse II 3.361 ton aan.

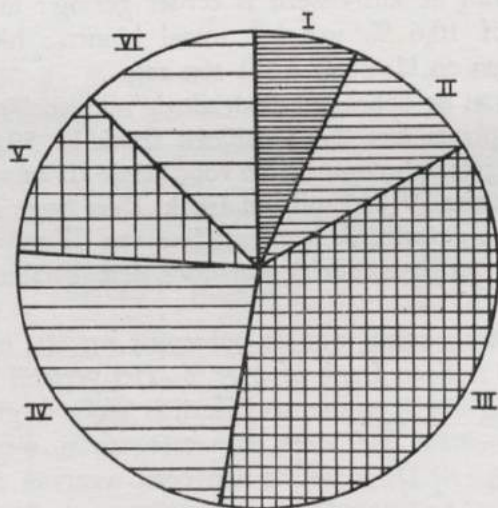
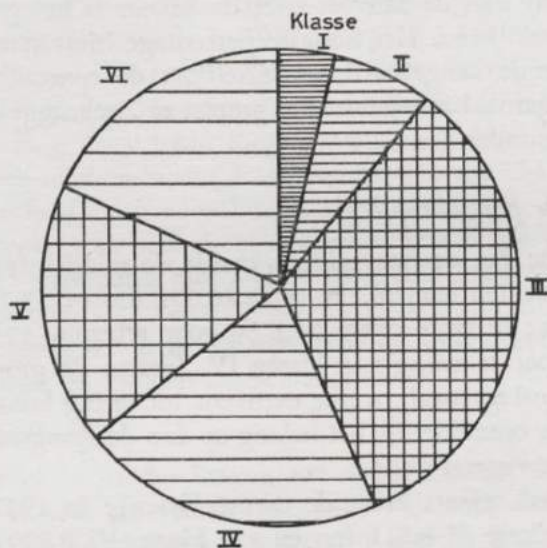
Ten aanzien van de opbrengst bekleedt de middenslagvisserij eveneens de eerste plaats met 293,5 miljoen frank of 59,6 % van de totale opbrengst; de opbrengst beliep voor klasse III ruim 178 miljoen frank en voor klasse IV 115 miljoen frank. Deze hoge cijfers zijn te verklaren door de gevarieerde samenstelling van de aanvoer (bodem-vis) en het hoge prijsgemiddelde dat door deze kwaliteitsprodukten wordt bereikt.

De diepzeevisserij komt, wat de opbrengst betreft, op de tweede plaats met 117,5 miljoen frank of 23,9 %. Het verschil in opbrengst tussen middenslagvisserij en diepzeevisserij is heel wat groter dan het verschil in hoeveelheid voor deze twee categorieën, wegens het feit dat de diepzeevisserij IJslandse vis aanvoert, waarvan de prijs laag is³⁵. De kustvisserij had in 1957 een opbrengst van ruim 81,5 miljoen frank of 16,5 %. Ook hier bereikt de opbrengst een belangrijker

(35) Zie grafiek IV, 4, blz. 132.

Grafiek IV, 4: Procentueel aandeel per klasse in aanvoer en opbrengst, 1957.

Hoeveelheid (49.558 ton = 100)



Opbrengst (492,4 miljoen frank = 100)

percentage dan de aanvoer door het hoge prijs-gemiddelde van de aangebrachte produkten (schaal- en weekdieren).

De betekenis van de aanvoer per klasse kan ook worden toegelicht aan de hand van de gemiddelde waarde van de aanvoer per vaartuig en van de gemiddelde waarde per kg.

Tabel IV, 5 : Gemiddelde waarde van de aanvoer per bemand vaartuig en per kg, 1957 (a).

Klasse	Gemiddelde waarde per vaartuig (1000 frank)	Gemiddelde waarde per kg.
I	293	18,0
II	719	14,1
III	1.292	12,4
IV	1.953	9,4
V	3.640	6,6
VI	4.556	6,7

Het is logisch dat de gemiddelde waarde per vaartuig toeneemt met de klasse ; zo bracht een garnaalkotter in 1957 gemiddeld voor 293.000 frank aan en een grote diepzeetreiler voor 4,6 miljoen frank. Wat echter in bovenstaande tabel opvalt, is het feit dat de gemiddelde waarde per kg aangevoerde vis daalt naarmate de scheepsklasse toeneemt. De vaartuigen uit de lagere klassen voeren produkten aan met hoge handelswaarde ; de vaartuigen uit de hoogste klassen daarentegen brengen een goedkoop produkt uit ver afgelegen visgronden aan ³⁶.

De bodemvis wordt vooral geleverd door klasse III-IV (bodemvis uit de Noordzee) en klasse V-VI (IJslandse bodemvis). In 1957 bedroeg de aanvoer van bodemvis van klassen III en IV 24.258 ton of 56,5 % en van klassen V en VI 15.335 ton of 35,7 %.

De procentuele verdeling volgens scheepsklasse van de aanvoer van bodemvis, alsook van pelagische vis en schaal- en weekdieren werd in tabel IV, 6 opgenomen.

(a) Berekeningen voor voorgaande jaren wijzen op een gelijklopende tendens. Dienst voor de Zeevisserij.

(36) Zie blz. 125.

Tabel IV, 6: Procentuele verdeling van de aanvoer van vis naar soort en scheepsklasse, 1957 (a).

Klassen	Bodemvis 42.933 ton	Pelagische vis 4.680 ton	Schaal- en weekdieren 1.945 ton
I	1,1	14,8	37,3
II	6,7	4,7	13,8
III	30,4	20,2	20,9
IV	26,1	14,1	17,2
V	17,3	25,7	9,6
VI	18,4	20,5	1,2

De visserij op pelagische vis behoort eveneens in de eerste plaats tot de taken van klassen III-IV en V-VI: zij voerden in 1957 niet minder dan 80,5 % van deze vissoort aan. De vangst van schaal- en weekdieren maakt voornamelijk de activiteit uit van klasse I; in 1957 bracht deze klasse 726 ton of 37,3 % aan.

Sinds 1947 zijn slechts enkele verschuivingen in het aandeel van de respectievelijke klassen in de totale opbrengst waar te nemen. Er zijn echter grotere verschillen bij de evolutie van de aangevoerde hoeveelheid. Zo daalde het aandeel van de kustvisserij (klassen I en II) van 19,0 % in 1947 tot 10,6 % in 1957. In de middenslagvisserij (klassen III en IV) bleef het aandeel eerder stabiel tussen beide beschouwde data (50 %); tussen 1950-51 en 1954-55 valt echter een verhoging van het aandeel van klasse III tegenover klasse IV op te merken. Het aandeel van de diepzeevisserij (klassen V en VI) in de visaanvoer nam toe van 31,2 % in 1947 tot 35,7 % in 1957. Te noteren valt dat in 1948 een gelijkaardig aandeel als in 1956 werd genoteerd; in 1949 daalde dit aandeel echter onmiddellijk door het wegvallen van verschillende diepzeetreibers.

F. Seizoenschommelingen in de aanvoer

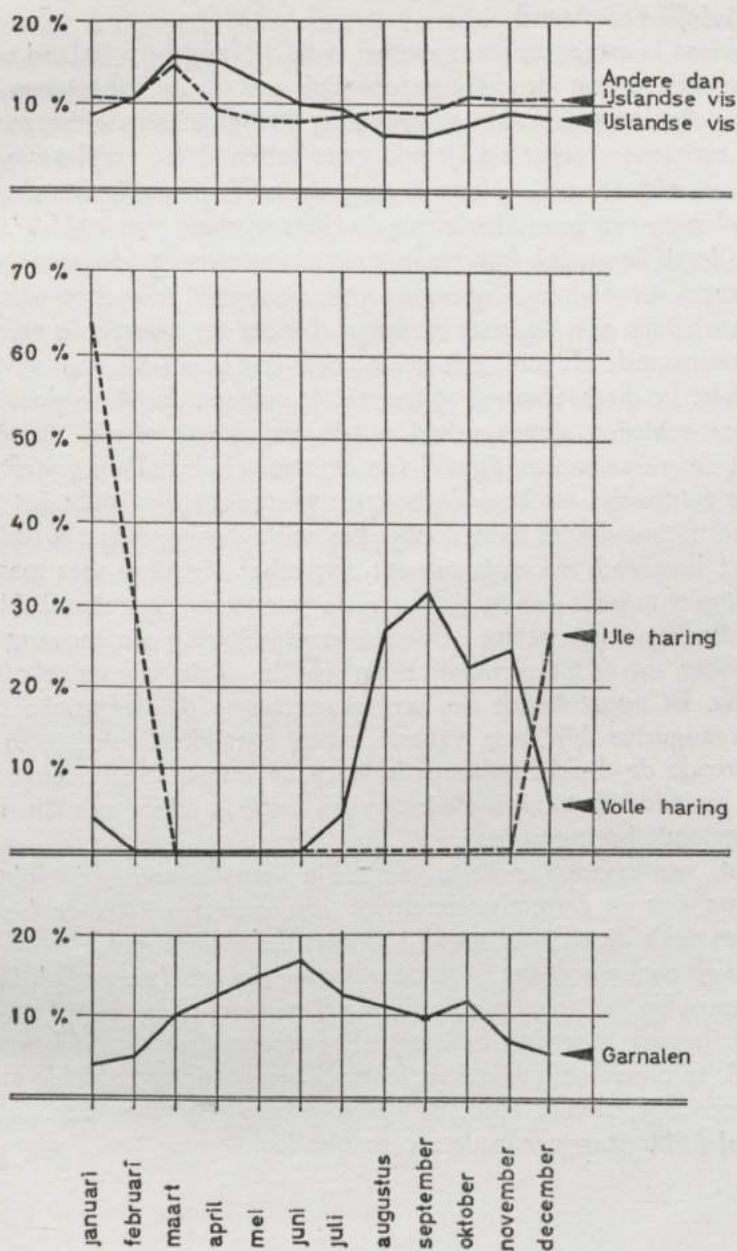
Met uitzondering van de pelagische vis is bij de overige zeeproducten de aanvoer over het hele jaar verspreid; bij de pelagische vis komt echter een concentratie op enkele bepaalde maanden voor.

Bij de bodemvis kent de IJslandse vis, zoals blijkt uit grafiek IV, 5³⁷, een maximale aanvoer in de maanden maart, april en mei; het

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

(37) De seizoengevoeligheid van de aanvoer is berekend volgens de methode van het rekenkundig gemiddelde.

Grafiek IV, 5: Procentuele verdeling van de aanvoer
per maand, 1946-57.



aandeel van deze maanden in de totale jaaraanvoer beliep voor de jaren 1946-57 niet minder dan 35,1 %. De minimale aanvoer wordt genoteerd in de maanden augustus en september met een aanvoer van 5,4 % per maand.

Tijdens laatstgenoemde maanden is de visvangst op IJsland weinig renderend en legt de diepzeevloot zich toe op de vangst van volle haring. Een minder goed haringseizoen dwingt echter de diepzeevloot haar activiteit vroeger op IJsland in te zetten. Deze verplaatsing kan evenwel niet tot uiting komen in grafiek IV, 5, aangezien deze gesteund is op een gemiddelde van de cijfergegevens van 1946-57.

In dezelfde grafiek kan waargenomen worden dat de aanvoer van bodemvis uit andere visgronden een geringere seizoengevoeligheid vertoont. Hier zijn de beste maanden oktober tot maart; de geringste aanvoermaand, nl. juni, telt echter nog steeds 6,7 % van de totale aanvoer. Er dient evenwel opgemerkt te worden dat de bodemvis uit andere gebieden samengesteld is uit een groter aantal vissoorten, zodat de ene seizoenmatigheid van de aanvoer de andere opheft.

De pelagische vis kent de hoogste seizoengevoeligheid; het geldt hier een typische seizoenvisserij. De volle haringvangst wordt het sterkst beoefend van augustus tot november; in deze vier maanden wordt niet minder dan 89,6 % van de jaaraanvoer genoteerd. Na het volle haringseizoen neemt de vangst van ijle haring een aanvang; van december tot februari wordt praktisch de totale jaaraanvoer opgenomen. In maart houdt de haringvangst op; de vaartuigen welke sinds augustus bij deze vangst waren betrokken, oriënteren zich gedurende de drukke vastenperiode op de vangst van bodemvis. Na deze periode blijven zij in de haven om „schoon schip” te maken voor de komende haringvangst.

Het sprotseizoen neemt geleidelijk een aanvang in oktober, waarna het in november-december een maximumaanvoer bereikt; nadien daalt de aanvoer tot zij in maart ten einde loopt.

De garnaal wordt het ganse jaar door gevangen (zie grafiek IV, 5). De maanden van maximumaanvoer vallen tussen begin april en einde juli; in deze maanden bedraagt de aanvoer circa de helft van het totaal. In december, januari en februari bereikt de gemiddelde maandaanvoer nog geen 4 %. De overige schaal- en weekdieren kennen vooral een topaanvoer in de zomermaanden.

§ 2. AANVOER IN NEDERLANDSE EN BRITSE HAVENS

De aanvoer van Belgische vaartuigen in Nederland en Groot-Brittannië is in vergelijking met de aanvoer in de Westvlaamse kusthavens eerder gering. In 1951 bedroeg zij slechts 2,8 % van de hoeveelheid of 2,1 % van de opbrengst van de aanvoer in België; in 1957 was deze verhouding opgelopen tot respectievelijk 12,0 % en 9,9 %³⁸.

De aanvoer door rechtstreekse landingen in vreemde havens, welke hoofdzakelijk uit bodemvis bestaat, ging tot 1954 in stijgende lijn; de hoeveelheid liep op van 1.464 ton in 1951 tot 4.198 ton in 1954. Nadien volgde een daling, zodat de kwantiteit in 1956 nog slechts 2.496 ton bedroeg. In 1957 bereikte de aanvoer van vis in vreemde havens een nieuw maximum met 5.985 ton.

Het aandeel van de bodemvis in deze aanvoer beliep in 1957 circa 99,0 % van de aangevoerde hoeveelheid. De pelagische vis, welke in 1952 een topjaar met 685 ton bereikte, daalde tot 47 ton in 1957. De schaal- en weekdieren zijn in het geheel onbeduidend (8 ton).

In 1951 beliep de totale opbrengst 10,3 miljoen frank, waarvan 92,6 % voor bodemvis en 7,4 % voor pelagische vis; in 1957 bedroeg de opbrengst 48,7 miljoen frank, waarvan 99,4 % voor bodemvis, 0,3 % voor pelagische vis en 0,3 % voor schaal- en weekdieren.

§ 3. DE PRIJSVORMING

A. De vismijn

Wanneer het schip in de vissershaven komt aanleggen, wordt de aangevoerde waar gelost in de vismijn en is ieder reder verplicht zijn vangst openbaar te verkopen.

Alvorens de geloste vis verkocht wordt, geschiedt een sortering, ten einde een zo uniform mogelijke partij vis te kunnen aanbieden. De schifting gebeurt onder meer op basis van de vangstgebieden, de afmetingen van de vis en de behandeling die de vis reeds onderging³⁹. De vis wordt in manden (bennen) verzameld of op de vloer in de mijn tentoongesteld. Deze eerste sortering welke door de voortbrenger verricht wordt, is zeer oppervlakkig ten einde de verkoop niet

(38) Zie appendix IV, 6, blz. 325.

(39) O.m. bodemvis : schoonmaak; voor pelagische vis : al dan niet geijsd; voor schaal- en weekdieren : al dan niet aan boord gekookt.

te vertragen ; een verdere schifting geschiedt door de groothandelaar, die beter dan de visser op de hoogte is van de wensen van de consumenten.

De verkoop zelf geschiedt in de mijnen, welke stedelijke instellingen zijn en waarvan de werking geregeld wordt door een politie-reglement ⁴⁰.

Onder de bindende voorschriften van de vismijnen zijn in het kader van deze studie vooral de keuring en de verkoop van belang ⁴¹.

1) *De keuring.*

Zonder voorafgaandelijke keuring mag de vis niet in de mijn verkocht worden. De keuring geschiedt door de z.g. keurders in het bijzijn van de visser, zonder dat deze laatste evenwel bij de keuring mag tussenkomen. De vis van tweede kwaliteit wordt door de keurders met een tweede-klasse-briefje gekenmerkt.

Indien de keurders vaststellen dat de vis ongeschikt is voor de verkoop, wordt zij aangeslagen ; de afgekeurde vis mag evenwel gebruikt worden door fabrieken die visafval verwerken. De visser heeft echter het recht tegen de ongunstige beslissing van de keurders verzet aan te tekenen. In geval van betwisting bij de tegenkeuring duiden de partijen een derde keurder aan, wiens uitspraak beslissend is. De kosten van tegenkeuring vallen ten laste van de partij die in het ongelijk gesteld wordt.

2) *De verkoop.*

Bij de aankomst van het vaartuig moet de schipper of stuurman aangifte doen van de soort en hoeveelheid van de te verkopen vis. De verkoopbeurt geschiedt in volgorde van het binnenlopen van de Belgische vaartuigen. Vis aangevoerd door vreemde vaartuigen of door Belgische vaartuigen maar door hen niet gevangen, wordt het laatst verkocht.

(40) Krachtens art. 2 van de wet van 15 mei 1870 is het „verboden de vishandel te belemmeren, hetzij door de verkoop van vis in de vismijnen te verplichten, hetzij door een voorafgaandelijke keuring verplichtend te maken, hetzij door de verkoop van deur tot deur of de leurhandel in vis te verbieden, hetzij door gelijk welke beperkende maatregel". Dit is niet in strijd met het reglement van de vismijnen. Men is immers niet verplicht de vissershaven te gebruiken ; het lossen zou even goed in de handels-haven kunnen geschieden, maar er is daartoe geen uitrusting voorzien, zodat de kosten hoger zouden komen te liggen. Wie echter zijn vis in de vissershaven lost, is onderworpen aan het reglement.

(41) Tussen de voorschriften van de vismijnen aan de kust bestaan echter onderlinge afwijkingen ; zo bestaat het systeem van keuring enkel te Oostende.

De verkoop heeft plaats op de dagen en uren bepaald door het reglement.

De verkoop geschiedt per afslag, hetzij door de Stad zelf, zoals te Nieuwpoort en te Blankenberge, hetzij vrij, zoals te Oostende en te Zeebrugge. De visafslager roept de verkoopprijs en slaat toe aan de eerstbiedende koper⁴². Om in de afslag te mogen kopen, moet men drager zijn van een koperskaart, afgeleverd door het Bestuur der vismijn⁴³.

Op de verkoopprijs van de vis worden voor de gebouwen en hun onderhoud mijnrechten geheven; te Brugge en Oostende belopen deze mijnrechten 1,25 % van de verkoopprijs van de vis en te Nieuwpoort 3 %. Te Oostende betalen de vishandelaars die in de vismijn kopen eveneens 1.000 frank per jaar⁴⁴.

De bennen worden in de drie Belgische vissershavens ter beschikking gesteld door particulieren die hiervoor een concessie bekomen van de gemeentelijke overheid. Te Zeebrugge betaalt de particulier een jaarlijkse vergoeding van 10.000 frank aan de stadskas. Voor de bennen mag hij een vergoeding aanrekenen van 4,05 frank per stuk; de concessiehouder is echter verplicht 0,25 frank per ben aan de reders terug te storten. In het vastgesteld tarief is de 5 % taks inbegrepen.

Te Oostende betaalt de particulier een jaarlijkse vergoeding van 100.000 frank aan de stadskas; het tarief dat aan de reders mag

(42) Op de haring- en sprotbeurs te Oostende geschiedt de verkoop door middel van een elektrisch afmijntoestel. De kopers nemen plaats in een tribune die een goed uitzicht geeft op de te verkopen waar en op een wijzerplaat die de prijzen aanduidt. Ieder koper heeft voor zich een genummerde drukknop die met de wijzerplaat van het afmijntoestel verbonden is. Wanneer de koper op deze knop drukt, doet hij de wijzer stilstaan en het nummer van zijn drukknop komt verlicht naast het toestel te voorschijn. Aldus worden automatisch zowel de koper als de koopprijs aangeduid en is er geen betwisting daaromtrent mogelijk. (*Het havencomplex van Oostende*, 71-72.)

(43) Het reglement van de vismijnen treft o.m. volgende regelingen met betrekking tot de aangekochte hoeveelheid:

a) Oostende: de koper heeft het recht bij toeslag 1 tot 100 bennen bij te nemen; voor tong is de hoeveelheid beperkt tot 5 bennen van 50 kg. De ijle haring en sprot worden op staal verkocht voor de gehele lading van het schip.

b) Zeebrugge: de koper heeft het recht bij toeslag van een lot, voor eigen rekening 20 loten gelijkaardige vis aan te kopen ofwel de ganse partij; voor tong is de hoeveelheid echter beperkt tot 5 loten. Voor volle en gezouten haring mag de koper 100 bennen bijnemen; de verkoop van sprot en ijle haring geschiedt op monsters voor de gehele lading van het vaartuig. De koper mag ook de totale garnalenvangst kopen.

c) Nieuwpoort: in deze haven mag de koper bij toeslag nog 10 bennen van gelijke soort aankopen; voor tong is dit beperkt tot 5 bennen van 25 kg. Bij toeslag kan echter de totale garnaalvangst aangekocht worden. Van ijle haring en sprot wordt de ganse vangst op staal verkocht.

(44) Bron: Provinciaal Bestuur West-Vlaanderen. Op heden is het mijnrecht te Oostende op 1 % gebracht.

aangerekend worden beloopt 3,25 frank per visben en 2,75 frank per haring- en sprotben.

Te Nieuwpoort is een andere regeling getroffen : twee particulieren stellen de bennen ter beschikking en mogen 5 frank per ben aanrekenen ; zij moeten echter als tegenprestatie instaan voor het sorteren van de aangevoerde vis. Te Oostende worden eveneens sluistaxe en dokrechten geheven ; de hoogte is afhankelijk van de brutotonne-maat. In alle mijnen betaalt de koper eveneens een taxe aan de bron van 7,5 % ten behoeve van de schatkist.

B. *Prijsvorming*

De vismijn is een plaats waar vraag en aanbod elkaar ontmoeten en waar de prijsvorming geschiedt.

Aan de kant van het aanbod staat de reder door tussenkomst van de afslager ; de vraag wordt gevormd door de groothandelaars gevestigd in de mijn of in het binnenland, de kleinhandelaars van kust en binnenland, de plaatselijke leurdere en de kopers voor de visverwerkende nijverheid.

Bij de prijsvorming speelt vooral de „vraag” een grote rol. Wanneer de koper toeslaat tegen een bepaalde prijs, heeft hij reeds alle prijsfactoren gecombineerd en tegen elkaar afgewogen. De verkoper kan enkel tussenkomen bij de instelprijs, die hij zo hoog mogelijk zal plaatsen en waarbij hij rekening zal houden met zijn aanvoerkostprijs, de omvang van de totale aanvoer en de vorige prijzen.

Bij de prijsvorming zijn onder meer volgende factoren betrokken : vraag en aanbod, kosten en winstmarge en kwaliteit.

(1) *Vraag en aanbod.*

De elementen welke vraag en aanbod beïnvloeden, zijn niet van elkaar te scheiden ; de ene werken op de andere in. Niettemin zijn er enkele welke zich meer op de vraag en andere welke zich meer op het aanbod ingripen.

De vraag naar zeeprodukten is afhankelijk van het verbruik⁴⁵ en de exportmogelijkheden van het oogenblik. De bestellingen uit het binnenland voor verse consumptie zijn sterk aan seizoenschommelingen

(45) Het begrip verbruik moet hier in een brede betekenis genomen worden ; het dekt zowel de consumptie van verse vis als de vraag van de visverwerkende nijverheden, die op haar beurt afhankelijk is van het verbruik van verwerkte vis in binnen- en buitenland.

en zelfs aan dagschommelingen onderhevig. Zo brengt het zomerseizoen — behalve voor garnaal — een daling van het visverbruik mede; daarentegen gaat de vastentijd met een belangrijke stijging van de vraag gepaard, zonder dat daarom de aanvoer in dezelfde verhouding toeneemt. Ook de weersomstandigheden hebben een invloed. Bij hoge warmte neemt normaal het visverbruik af⁴⁶; in de winter worden vaak de transportmogelijkheden beperkt, wat meteen zijn weerslag heeft op de globale vraag. Verder worden de bestellingen uit het binnenland beïnvloed door regelmatig weerkerende elementen als de vastentijd, de verlofperiode en de consumptie van scholen en gemeenschappen.

Bij de vraag in zijn prijsvormende functie moet ook rekening gehouden worden met het gebrek aan elasticiteit van de verkoopprijzen van vis; lage prijzen dringen in werkelijkheid slechts zelden door tot de gebruiker en zijn evenmin in staat het verbruikspatroon van de massa te wijzigen.

De invloed van de uitvoermogelijkheden op de globale vraag naar zeeprodukten is in de laatste jaren afgenomen door het feit dat verschillende Europese landen door middel van contingentering en deviezenreglementering, beschermingsmaatregelen hebben genomen tegen Belgische vis. Bij toename van de exportmogelijkheden ontstaat tussen uitvoerders en kopers voor binnenlands verbruik of visverwerkende nijverheden een scherpe concurrentie; gezien de structuur van de aanvoer en de importmogelijkheden resulteert deze bijkomende vraag niet steeds in de prijs.

Bij de concrete prijsvorming speelt het inzetten van de markt met de psychologische gevolgen ervan ook een grote rol.

De factor aanbod bestaat uit twee componenten, nl. de nationale aanvoer en de invoer.

De aanvoer zelf is zeer wisselvallig: de visvangst is en blijft nu eenmaal een risico.

Onder de factoren die op de aanvoer inwerken zijn onder meer te vermelden: de weersomstandigheden, de wisseling van de seizoenen, de verschuiving en de uitputting van de visgronden, de personeelsbezetting en de vaste kosten van de huidige vloot en de houding van de reders.

Het tweede aanbodcomponent, de invoer, oefent vanzelfsprekend een invloed uit op de marktprijzen; zo bracht het Belgisch invoer-

(46) De visconsumptie in België wordt behandeld in hoofdstuk VI, § 4, blz. 171.

stelsel in 1948 een ineenstorting van de marktprijzen teweeg. Bij normale conjunctuur kunnen de hoge prijzen — meer speciaal in bepaalde seizoenen en in slechte weersomstandigheden — ook afgeremd worden door het feit dat de handelaars zich tot het buitenland wenden voor de bevoorrading.

(2) *Kosten en winstmarge.*

De koper kent per vissoort de kosten welke de aankoopprijs naderhand zullen bezwaren ; deze kosten tracht hij te berekenen in zijn prijsaanbod.

Omtrent de hoogte van de winstmarges kan bezwaarlijk een algemene regel vooropgesteld worden : bij de groothandelaars zijn zij eerder minimaal wegens de onderlinge scherpe concurrentie ; bij de kleinhandelaars en leurdere daarentegen liggen de marges aan de hoge kant.

(3) *Kwaliteit en versheid.*

Verse vis is een bij uitstek bederfelijke waar ; naarmate de afstand tussen kust en visgrond en dus ook de tijd tussen vangst en verkoop groter is, wordt het kwaliteitsprobleem scherper. De koper oordeelt over de kwaliteit en zijn oordeel zal mede prijsbepalend zijn. Er weze opgemerkt dat het op de markt brengen van vis van minderwaardige kwaliteit eveneens de prijs drukt van de goede vis.

* * *

Bij de prijsvorming staat het geconcentreerd aanbod tegenover de geconcentreerde vraag, wat dus de concurrentiestrijd aanwakkert. De reders zijn verplicht de beste kwaliteiten aan te bieden ten einde de hoogste prijzen te verkrijgen.

Niettegenstaande aldus een onmiddellijk overzicht wordt geboden van wat de markt biedt — wat een belangrijke factor is bij de prijsvorming — zijn aan dit systeem heel wat nadelen verbonden. Voor de reder is het niet gemakkelijk de behoeften van de markt te voldoen. De voorspelling van de vangst is moeilijk ; daarenboven staan de marktprijzen bloot aan talrijke invloeden, die wegens de verschillende interdependenties vaak tegelijkertijd oorzaak en gevolg zijn. Het systeem kan voor de reders slechts gunstige resultaten afwerpen, wanneer de markt haar „verzadigingspunt” nog niet heeft overschreden. Is dit wel het geval dan ontstaat spoedig een depressie, waardoor de prijzen gevoelig achteruit lopen.

Een gedeelte van de vis blijft aldus onverkocht, maar daar de vis een bederfelijke waar is, moet zij van de hand gedaan worden tegen elk aanbod. In dergelijke gevallen gaat de vis tegen uiterst lage prijzen naar de vismeelfabrieken. Daardoor richten de visprijzen zich bij overproduktie steeds naar deze welke de vismeelfabrieken bereid zijn te betalen (wet van de grenswaarde).

De oprichting van diepvriesinstallaties heeft hierin reeds een verbetering gebracht, vermits aldus de mogelijkheid tot voorraadvorming geschapen wordt. Niettemin blijft de bovenvermelde toestand nog altijd bestaan.

Bij de reder is een neiging waar te nemen ten gunste van maximumvangst, omdat hij nooit zeker is dat de uitgaven welke hij voor een reis heeft gedaan, vergoed zullen worden door de opbrengst; het risico is dan ook permanent, vandaar de tendens steeds een zo groot mogelijke vangst aan wal te brengen.

C. Evolutie van de prijzen

De gemiddelde prijs van de zeeprodukten beliep in 1957 9,9 frank per kg. In feite kan aan dit cijfer slechts weinig betekenis gehecht worden; de visaanvoer bestaat immers uit een groot aantal soorten met sterk afwijkende waarde.

Een eerste benadering ligt in de splitsing van de prijzen per hoofdsoort. In 1957 waren de laagste prijzen waar te nemen voor de pelagische vis, nl. 4,1 frank per kg; in hetzelfde jaar beliepen de prijsgemiddelden voor bodemvis en schaal- en weekdieren respectievelijk 9,9 en 24,9 frank per kg. Deze prijzen dekken echter, zoals trouwens is aangegeven in tabel IV, 7, zeer uiteenlopende gemiddelden ⁴⁷.

Bij de bodemvis wordt de hoogste prijs betaald voor tong, nl. 39,7 frank per kg; op de tweede plaats komt tarbot met 23,0 frank per kg en op de derde plaats kabeljauw uit andere gebieden dan de IJsländzee met 9,5 frank per kg. De laagste prijs wordt genoteerd voor wijting, nl. 4,7 frank per kg.

Onder de pelagische vis beloopt de prijs van volle haring 4,2 en ijle haring 5,1 frank per kg; de sprot werd in 1957 3,7 frank per kg genoteerd.

De prijs van de garnaal, nl. 37,0 frank per kg, is determinerend voor de prijs van de categorie schaal- en weekdieren (24,9 frank per kg).

(47) Zie volgende blz.

Tabel IV, 7 : Gemiddelde prijs per soort en per kg, 1957 (a).

Soorten	Prijs	Soorten	Prijs
<i>Bodemvis</i>		<i>Pelagische vis</i>	
IJslandse kabeljauw	8,1	Volle haring	4,2
Andere kabeljauw	9,5	Ijle haring	5,1
IJslandse schelvis	6,7	Sprot	3,7
Andere schelvis	5,3		
Koolvis	5,0	Totaal pelagische vis	4,1
Schol	6,9		
Rog	7,8	<i>Schaal- en weekdieren</i>	
Tarbot	23,0		
Tong	39,7	Garnaal	37,0
Wijting	4,7		
Totaal bodemvis	9,9	Totaal schaal- en weekdieren	24,9

Sinds 1952 vertonen de verschillende zeeproducten een afwijkende prijzenevolutie (1952 = 100).

De IJslandse kabeljauw en schelvis kenden na 1952 twee prijsinzinkingen, nl. in 1953 (resp. 79,8 % en 97,3 %) en 1955 (resp. 97,6 % en 93,3 %). In 1954 lag de prijs van beide soorten circa 12 % hoger dan in 1952 en in 1957 voor beide 14 % hoger. Voor de kabeljauw uit andere wateren werd de hoogste prijs betaald in het basisjaar 1952 ; na de afbrokkeling van de prijs in 1953 (87,5 %) deed zich een nieuwe stijging voor in 1954 tot 98,6 % van de prijs van 1952, om nadien te dalen tot index 87,5 in 1957. De prijs van de schelvis uit andere gebieden dan de IJslandzee daalde van 100 in 1952 tot 62,9 in 1955 ; in 1957 was een verbetering in de prijs (85,8 %) waar te nemen. Van index 100 in 1952 vermeerderde de prijs van de koolvis, na een inzinking in 1953, tot index 157 in 1957.

De schol kende eveneens in 1953 een inzinking (71,0 % van de indexprijs 1952), waarna zij een geleidelijke stijging vertoonde (1957 : 93,6 %). De tarbot en de tong ondergingen, na een lichte daling in 1953 (— 5 %), een geleidelijke toename van de prijs ; voor de tarbot steeg de index in 1957 tot 117,9 % en voor de tong

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

tot 162,1 % ten opzichte van 1952. Terwijl de prijs van de wijting continu steeg tot 1954 (118,5 %) en nadien een meer stabiel verloop had, kende de prijs van rog daarentegen ups en downs, welke schommelden tussen 89,2 % in 1957 en 102,4 % in 1954.

De prijs van de volle haring kende vanaf 1954 een continue stijging, welke zich vooral in 1956 doorzette (162,3 %); in 1957 werd echter slechts een prijs van 139,7 % van de indexprijs 1952 genoteerd. Bij de ijle haring deed zich in vergelijking met 1952 een prijsinzinking voor in 1953 en 1954 (— 25 %); in 1955 werd het prijspeil echter hersteld (110,3 %) en in 1957 bereikte het zelfs index 175,8. De prijs van sprout onderging twee inzinkingen, nl. in 1953 (65,2 %) en 1956 (88,0 %); tegenover 1952 werd de hoogste prijs genoteerd in 1955 (126,1 %).

Tussen 1952 en 1954 kenden de garnaaiprijzen een toename van 40 %. Nadien deed zich opnieuw een daling voor; in 1956 lag de prijs echter nog 14,3 % hoger dan in 1952. Gezien de geringe aanvoer steeg in 1957 de prijs tot index 185,0.

Binnen de loop van het jaar komen eveneens grote schommelingen voor in de prijsgemiddelden van de verschillende zeeproducten.

a. *Bodemvis.*

Bij de maximale aanvoer in de maanden maart, april en mei zijn de prijzen voor IJslandse kabeljauw het laagst; in de periode september tot en met januari zijn de prijzen het hoogst. Zo beliep het prijsgemiddelde van de jongste vijf jaar⁴⁸ voor IJslandse kabeljauw in de maanden maart-mei slechts circa 5,5 frank per kg; in de wintermaanden overtroffen de noteringen gemiddeld 11 frank per kg. Voor de IJslandse schelvis wordt de minimumprijs in mei (4,2 frank per kg) en de maximumprijs in januari (10,1 frank per kg) waargenomen. Een gelijkaardig prijsvariatie komt eveneens voor bij de koolvis.

De kabeljauw uit andere gebieden vertoont een zelfde tendens als de IJslandse (oktober 13,2 frank per kg; maart 7,1 frank per kg). Bij de schelvis uit andere gebieden valt echter de minimumprijs in de maanden juli-augustus (3,0 frank per kg); de maximumprijs is zoals bij de IJslandse schelvis het hoogst rond de jaarwisseling (8,1 frank per kg).

(48) De hiernavermelde cijfers werden berekend op basis van maandgegevens 1953-57, gepubliceerd in het Statistisch Tijdschrift.

Ook bij de wijting vindt men een sterke prijschommeling in de loop van het jaar; de laagste prijs wordt genoteerd in augustus (2,7 frank per kg) en de hoogste prijs in februari (6,5 frank per kg).

Buiten de hierboven vermelde vissoorten zijn de prijschommelingen in de categorie bodemvis zwakker. Voor schol verlopen de prijzen tussen 5,8 frank (februari) en 8,0 frank (november) per kg en voor tarbot tussen 19,3 frank (oktober) en 25,9 frank (maart) per kg.

Voor de tong is de prijs hoog bij de jaarwisseling, nl. 38,2 frank per kg (december); in de zomermaanden ligt de prijs eerder aan de lage kant (26,4 frank per kg in juni) met een neiging tot stijging in het toeristisch seizoen (38,9 frank per kg). Bij de rog vertoont de seizoenschommeling in de prijzen een omgekeerde beweging: zij zijn het hoogst in de maanden april-juni (9,5 frank per kg) en het laagst in de maanden oktober-november (7,5 frank per kg). Het verloop van de prijzen voor rog is echter zeer wisselvallig.

b. *Pelagische vis.*

De prijzen van volle en ijle haring volgen getrouw de aanvoer; ook de wereldprijzen zijn richtinggevend. Naar het einde van het jaar toe worden voor de volle haring prijzen van 4,1 frank per kg genoteerd; in juni beloopt de prijs 6,8 frank per kg. Voor ijle haring ligt de minimumprijs in februari (2,9 frank per kg) en de maximumprijs in maart (4,2). De prijzen van de sprot zijn zeer wisselvallig. De hoogste prijs ligt in de maand oktober (7,3 frank per kg); de laagste prijzen noteert men in de maanden februari-maart (3,7 frank per kg).

c. *Schaal- en weekdieren.*

De maximumprijs van garnaal wordt in juli-augustus bereikt met respectievelijke noteringen van 38,9 en 43,1 frank per kg. Ook in december-januari worden voor garnaal hoge prijzen toegekend, nl. 34,9 frank per kg. De noteringen zijn het laagst in oktober-november (21,1) en april-mei (24,7). Het prijsverloop hangt duidelijk samen met het toeristisch seizoen en de topconsumptie van de eindejaarsfeesten, welke geen van beide samenvallen met de typische aanvoermaanden.

HOOFDSTUK V

DE VISVERWERKENDE NIJVERHEDEN

De visverwerkende nijverheden zijn van grote betekenis, niet alleen uit het oogpunt van tewerkstelling, maar ook om hun functie als marktregelaars¹. Deze bedrijven nemen namelijk een groot deel van de Belgische visaanvoer op² en dragen aldus bij tot het vergroten van de vraag.

Na de tweede wereldoorlog stond de visverwerkende nijverheid voor een nieuwe opgave; de traditionele afzetgebieden waren ontvallen en aanpassing aan nieuwe werkmethodes bleek noodzakelijk. De centrale overheid stond tegenover deze moeilijkheden eerder onverschillig, niettegenstaande de vraag om bescherming. Op dit ogenblik zijn de moeilijkheden lang niet overwonnen.

De aanvoer kent geen regelmaat: noch in hoeveelheid, noch in prijs; de behandeling, de sortering en de bewaring van de vis aan boord en in de vismijnen laten soms te wensen over, zodat deze nijverheden vaak over geen prima kwaliteit kunnen beschikken. Daar komt nog bij, dat de Belgische vloot zich niet toelegt op vangsten — b.v. makreel — welke deze industrieën nodig hebben. Door dit alles moeten deze bedrijven teveel beroep doen op invoer van basisgrondstoffen, waardoor de belangen van reders en bedrijven vaak geschaad worden en waardoor de concurrentie van de visverwerkende nijverheden op de buitenlandse markt bemoeilijkt wordt. De noodzakelijkheid

(1) Zie onder meer de studie van de Internationale Kamer van Koophandel, *De Belgische Vismarkt* (Brussel, 1956), waaraan in de loop van dit hoofdstuk gedachten werden ontleend.

(2) Cijfers wijzen op 85 % van de aangevoerde en ingevoerde haring, 70 % van de gezouten haring, 100 % van de sprout en 90 % van de makreel. Aldus noteerde men in 1956 een opname van 19.530 ton haring w.v. 7.741 ton volle haring, 8.526 ton gezouten haring, 2.345 ton sprout en 9.019 ton makreel.

van invoer doet zich vooral voor bij de conservenfabrieken, de inleggerijen en de rokerijen.

§ 1. CONSERVENNIJVERHEID

De conservennijverheid telt in België een 10-tal bedrijven, waarvan het merendeel aan de kust is gelegen³. Tijdens de campagne stellen deze ondernemingen circa 1.500 arbeiders en arbeidsters tewerk. De tewerkstelling is echter ten zeerste afhankelijk van de aanvoer van haring en sprot, zodat de topactiviteit ligt tussen november en maart; in deze periode zelf kennen deze bedrijven nog grote verschillen qua bedrijvigheid. De diepvriesfabrieken, die het mogelijk maken een deel van de vis tot de fabricage op te slaan, hebben de tewerkstelling in deze bedrijfstak breder kunnen spreiden.

Het produktieproces hangt af van de te verwerken vissoort. Over het algemeen grijpen volgende bewerkingen plaats: de aangevoerde vis wordt machinaal of met de hand ontkopt, ontstaart, al dan niet „gestript” en ingeblikt na wassingen in zoutwater. De ingeblikte vis gaat vervolgens door een kook- en oliemachine, waarna de blikken gesloten, gewassen, gesteriliseerd en getest worden. Voor sommige vissoorten, zoals bijvoorbeeld makreel, geschiedt het koken vóór het inblikken; de overige behandeling blijft evenwel dezelfde.

De conservenfabrieken bewerken haring, makreel, makreelfilets, sprot, garnaal, sardijnen en in de jongste tijd ook tonijn. De jaarlijkse produktie belooft 3.000 à 4.000 ton en bestrijkt een vrij grote verscheidenheid van produkten, o.m. sprot in aardnoot- of olijfolie, sprot in tomatensaus, haring in tomatensaus of in met olie vermengde tomatensaus, makreelfilets in olijfolie, in witte wijn gemarineerde haring, in witte wijn gemarineerde makreel en garnalen in natuurlijke staat.

De produktie is voornamelijk bestemd voor de binnenlandse markt; slechts weinig wordt uitgevoerd wegens de sterke concurrentie en de protectiemaatregelen van de meeste landen, waar zich eveneens in de jongste jaren een conservennijverheid heeft ontwikkeld.

(3) Enkel twee ondernemingen zijn in het binnenland gevestigd.

§ 2. INLEGGERIJEN

In de inleggerijen wordt de haring — verse of gezouten — in een wateroplossing van zout en azijn gelegd. Het is door de Belgische wetgeving verboden andere produkten dan zout en azijn te gebruiken. Dit heeft tot gevolg dat de bewaringsduur, niettegenstaande een natuurlijk produkt wordt geleverd, enigszins beperkt blijft.

Er bestaan een 150-tal inleggerijen, welke meestal aan de kust gelegen zijn. Enkele hebben een industriële omvang, andere zijn familieondernemingen met een ambachtelijk karakter.

De inleggerijen bewerken jaarlijks ongeveer 7.000 ton verse of gezouten haring; gegevens voor 1956 wijzen op een aanwending van 2.703 ton volle haring en 6.090 ton ingevoerde gezouten haring, dus in totaal 8.793 ton. Met inachtneming van een gewichtsverlies van 50 % bedroeg de produktie 4.397 ton.

De produkten van de inleggerijen zijn: haring, haringfilets en rolmops in mayonnaisesaus en in azijn en zelfs haring gemengd met groenten; zij worden op de markt gebracht in bokalen of verpakt in cellofaanpapier.

De produktie is overwegend bestemd voor de binnenlandse markt; de uitvoer is eerder gering wegens de beperkte duur van bewaring, de aard van de verpakking, de scherpe concurrentie — vnl. van Nederland, waar België heel wat grondstof moet aankopen — en de beschermingsmaatregelen van de meeste landen.

§ 3. ROKERIJEN

De eerste rokerijen werden in België in de jaren 1900-1910 opgericht. De basisgrondstof — verse haring — moest echter uit Engeland, Frankrijk en Nederland worden betrokken. Eerst rond 1914 verscheen de door Belgische vaartuigen gevangen volle haring; met de ontwikkeling van deze vangsten steeg ook de aktiviteit van de rokerijen. Gedurende de jongste wereldoorlog kende de haringvisserij ongekennde vangsten, zodat tal van rokerijen het licht zagen; enkele ervan kenden slechts een kortstondig bestaan.

Het roken gebeurt op zeer onregelmatige tijdstippen en op vraag en volgens de intuïtie van de ondernemer. De aangevoerde vis wordt na het opslaan door inzouten of invriezen koud of warm gerookt; de ingevoerde vis, welke in gezouten of verse toestand wordt aangebracht, ondergaat eveneens hetzelfde proces.

Bij koud roken wordt de haring ontweekt wanneer het gezouten haring of ontdooid wanneer het bevroren haring geldt ; nadien wordt hij eventueel gefiletteerd of gesneden voor kippers en in een rookkamer bij 30° C en tijdens 20 uur gerookt. Daarna wordt de haring in kisten verpakt en verkocht.

Het warm rookproces dat enkel toepasselijk is op verse of ingevroren haring, geschiedt eveneens in de rookkamer, maar bij een temperatuur van 90° C en tijdens 6 uur.

Het is moeilijk de rokerijen van de inleggerijen te onderscheiden, aangezien beide bewerkingen meestal in dezelfde bedrijven plaats vinden. Men schat het aantal rokerijen op een 150-tal, voornamelijk in beide Vlaanderen gelegen ; de voornaamste situeren zich te Oostende en te Brugge. Het merendeel heeft zoals de inleggerijen een ambachtelijk karakter. De structuur van deze bedrijfstakken, namelijk industriële en ambachtelijke bedrijven, heeft een concurrentiestrijd doen ontstaan ; deze strijd wordt verscherpt door het feit dat er in België geen wetgeving inzake technische bekwaamheid en hygiëne bestaat, zodat meteen in zekere mate de waarborg van het produkt wegvalt en zodoende opnieuw de afzet van de industriële bedrijven, welke met hoge kosten werken ⁴, wordt afgeremd.

De rokerijen hebben meestal een seizoenkarakter ⁵, zodat het onmogelijk is het juiste aantal tewerkgestelde arbeidskrachten te bepalen ; schattingen wijzen op een 3.500-tal arbeiders, personeel van inleggerijen inbegrepen.

De rokerijen verwerken voornamelijk haring, sprout, makreel en in de laatste tijd ook zalm. De verwerking van haring omvat verse en gezouten haring ; eerstgenoemde soort wordt door de eigen vloot en door invoer uit Nederland aangebracht, terwijl laatstgenoemde praktisch uitsluitend uit Nederland geïmporteerd wordt. In de laatste tijd wordt ook volle haring die in de zomer en herfst aangevoerd wordt, bevroren en in december-maart verwerkt. De rokerijen kunnen slechts gedurende 2 à 3 maanden op de Belgische vangst rekenen, zodat de invoer een zeer groot probleem stelt ; dit probleem wordt nog verscherpt door het feit dat de invoer vooral afkomstig is uit Nederland, dat door gunstiger prijzen en lonen sterk concurrentieel optreedt tegenover de Belgische rokerijen.

(4) O.m. laboratorium, verpakking, publiciteit.

(5) De meeste ondernemingen werken niet van Pasen tot einde juli ; van september-oktober tot half-januari wordt de verse haring (filets) vnl. uit Nederland verwerkt en van half-januari tot Pasen de haring uit Noorwegen.

In 1956 werd in de rokerijen 5.811 ton verwerkt, waaronder 2.703 ton volle haring, 2.436 ton gezouten haring, 468 ton sprout en 204 ton makreel. Na aftrekken van het gewichtsverlies, dat bij het roken op 35 à 40 % wordt geschat, werd aldus een produktie van 3.700 ton bekomen.

De produktie bestaat uit gerookte-gezouten haring en sprout, witte zoete haring of zg. bakharing, zoete bakharing, kippers⁶, gerookte haringfilets, gerookte makreel, gestoomde haring, gestoomde makreel, gestoomde sprout, gerookte heilbot, gerookte zalm, gestoomde zee-paling en gestoomde zeehond. De gerookte gezouten haring en sprout vinden vooral afzet in de beide Vlaanderen en Henegouwen; de witte zoete haring of zg. bakharing in Antwerpen en Limburg en de zoete bakharing in Brabant, Henegouwen en Luik.

De afzet ligt hoofdzakelijk in het binnenland; de verpakking stelt heel wat problemen, zodat de distributie, mede door de beperkte bewaringsmogelijkheden, heel wat moeilijkheden oplevert⁷.

§ 4. DIEPVRIES

De oprichting van diepvriesbedrijven is van recente datum: de eerste inrichting ontstond in 1947. Thans bestaan 3 inrichtingen nl. twee te Oostende en een te Zeebrugge.

De beide ondernemingen te Oostende leggen zich toe op de ijsvervaardiging, de „snelbevriezing” van vis en de vismeelbereiding.

De ijsvervaardiging geschiedt in beide ondernemingen ongeveer op een analoge wijze: het water wordt door middel van verdampers (met ammoniak) tot ijs omgezet.

De ene fabriek heeft een capaciteit van 200 ton per dag en levert ijs aan de vissersvaartuigen en de vismijn; de andere heeft een capaciteit van 200 à 225 ton per dag en heeft, behalve in de vismijn en de vaartuigen, ook een afzet van ijs in de hotels en restaurants.

De snelbevriezing vormt echter de hoofdaktiviteit van deze ondernemingen.

In de ene fabriek wordt de aangevoerde vis, na de vóórkoelafdeling te hebben doorlopen, grondig gewassen en na eventuele filetering met de hand of met de machine gewogen en verpakt. De diepvriezing

(6) Gekruide en lichtelijk gerookte haring.

(7) In dit verband kan gezegd worden dat het herhaald verbruik van houten verpakking de aantrekkelijkheid van deze koopwaar ten zeerste vermindert.

op -40° à -45° C geschiedt ofwel door contact tussen de vis en het bevezend element, ofwel door lucht in tunnels. De produktiecapaciteit belooft 75 ton per dag. Na de snelbevezing wordt de vis in koele bewaarplaatsen opgeslagen. De opslagcapaciteit bedraagt 3.000 ton. De uitrusting is aangevuld met op -18° C afgekoelde vrachtwagens, alsmede met een koelpakhuis te Brussel, van waaruit de koelvrachtwagens de kleinhandel-vishandelaren, kleinhandelaren, kruideniers, grootwarenhuizen, winkels met filialen, alsmede gemeenschappen, regelmatig bevoorraden. Bovendien levert dit bedrijf pelagische vis — hoofdzakelijk haring — aan de visverwerkende nijverheden.

De andere fabriek heeft een produktiecapaciteit van 40 ton per dag en een opslagmogelijkheid van 2.000 ton. De snelbevezing geschiedt door middel van contact (met verdampers) en luchtstroom. Deze onderneming past tevens het loonvriezen toe, dat de visverwerkende nijverheden en handelaren in staat stelt de aangekochte vis aan snelbevezing te onderwerpen.

Waar de ene onderneming zowel het binnenland als het buitenland als afzetgebied heeft, legt het andere bedrijf zich meer op export toe.

De vismeelbereiding vormt in het ene bedrijf een integrerend bestanddeel met de twee voorgaande activiteiten, terwijl in het andere de vismeelbereiding door een afzonderlijke onderneming wordt overgenomen.

Behalve op het permanente probleem van de grondstofvoorziening stuiten de diepvriesinrichtingen ook op heel wat moeilijkheden voor hun afzet. Ongetwijfeld zijn er zekere voorwaarden als de kwaliteit, het tegengaan van de onderbreking van de „koude keten” en het beschermen van de produkten in de koude tot aan het verbruik, die bij de afzet moeten in acht genomen worden en die van de visserij, de produktie en de distributie een bijzondere aanpassing vergen. Tot deze aanpassingen behoren : (1) het inzetten van snelle schepen ten einde de afstand visgrond-wal te overwinnen ; (2) het aanwenden van geperfectioneerde visserijmethodes en -middelen tot handhaving van een hoge graad van versheid tijdens het verblijf van de vis aan boord ; (3) de oplossing van de onderbreking van de „koude keten”⁸

(8) Deze wordt tot stand gebracht vanaf de visgrond tot in de thuishaven, maar wordt onderbroken om aan de plaatselijke verbruiksgewoonten te voldoen. De vis wordt op 0° C in de visruimen bewaard ; nadien ondergaat deze een opwarming in de mijn om vervolgens afgekoeld en bevroren te worden.

en (4) de speciale verpakking van de diepgevroren produkten, het opslaan en het vervoer en de handhaving van de temperatuur tot het verbruik door speciale koelkasten.

Door dit alles is de commercialisatie van het diepvriessysteem zeer ingewikkeld en kostbaar. Het publiek en de verse-vishandelaar staan zeer wantrouwig tegenover een gestandaardiseerd produkt, zodat de concurrentie met verse vis — vnl. filets — die wegens de betrekkelijk geringe afstanden heel het land kan bereiken, zeer groot is.

Overigens is niet alleen in het binnenland maar ook in het buitenland — voornamelijk in de landen welke dicht bij de visgronden gelegen zijn — de concurrentie zeer moeilijk door te voeren.

Daarentegen verschaft het diepvriesprocédé heel wat voordelen. Vooreerst brengen dergelijke bedrijven een tewerkstelling mede en kan de prijs in de vismijn op peil gehouden worden door de aankoop van grote hoeveelheden op tijdstippen van massale aanvoer. In dit verband dient evenwel opgemerkt te worden dat het, om een lage verkoopprijs te kunnen vaststellen, voor de diepvriesondernemingen noodzakelijk is een lage aankoopprijs te verwezenlijken. Vandaar dat de aankoop door deze bedrijven meestal gebeurt wanneer de markt oververzadigd is. Hierin schuilt dan het gevaar dat de vis — zij het onder een andere vorm — terug op de markt komt om met de verse vis te concurreren. Voor de visverwerkende nijverheden kan dank zij het diepvriezen het seizoenkarakter in aanzienlijke mate gemilderd worden. Door regelmatige levering verhogen dergelijke bedrijven de distributie in centra waar het verbruik van verse vis weinig doorgedrongen is. De verbruiker krijgt een produkt van constante kwaliteit, zonder afval, eenvoudig te bereiden en tegen een prijs die niet langer blootgesteld is aan onophoudelijke prijsschommelingen. Tenslotte kunnen alle vormen van de kleinhandel aan de distributie deelnemen.

§ 5. DROGERIJEN EN ZOUTERIJEN

Deze nijverheden welke eveneens van belang zijn voor de zeevisserij, werden gedurende lange tijd verwaarloosd. Voor het visbedrijf vormen zij supplementaire afnemers en alhoewel zij geen hoge prijzen kunnen betalen, zijn zij een steun voor de hoogzee- en middenslagvisserij. Thans bestaan 3 drogerijen, waarvan een gevestigd te Oostende, een te Adinkerke en een te Westkapelle. Deze bedrijven

bewerken ongeveer 300 ton vis per jaar en vinden een afzetgebied in eigen land en in Belgisch Kongo.

§ 6. *VISMEEL- EN VISOLIEFABRIEKEN*

De valorisatie van de afgekeurde vis en visafval dateert van 1928, datum van oprichting van een vismeelfabriek te Oostende. Sindsdien zijn er drie fabrieken bijgekomen, nl. een aan de kust te Oostende, een te Denderleeuw en een te Schoten bij Antwerpen.

Deze bedrijven verwerken afgekeurde vis en alle visafval, ook deze van de conservenfabrieken, rokerijen en handelaars uit het binnenland. Zij dragen eveneens bij tot ondersteuning van de markt door het opkopen van verse vis.

In de vismeelfabriek wordt de aangevoerde grondstof via silo's naar een koker gevoerd, waar zij gekookt wordt. Na het kookproces volgt het persen, waardoor de visolie, het viswater en de perskoek worden bekomen. De perskoek komt in drogers, wordt gemalen en geeft het vismeel. Na ontleding van het meel gebeurt een mengeling met het oog op het bekomen van een standaardprodukt; dit meel wordt in zakken gedaan en als eindprodukt ter beschikking gesteld van de markt.

Het viswater en de visolie, bekomen na het persen, worden met een pomp door een tank naar een separator gevoerd, waarbij de olie wordt gescheiden van het water. De olie wordt gezuiverd en in een tank bewaard; het water wordt verdampt en geeft gecondenseerde oplossingen, die via drogers terug bij het meel worden gevoegd of verkocht.

Onder de gewonnen produkten zijn te vermelden :

(a) het als vee- en pluimveevoeder gebruikte vismeel. Er bestaan verschillende soorten vismeel, nl. het wit vismeel bekomen uit witte of magere afvalstoffen, het gewoon vismeel verkregen uit gezouten grondstoffen, het vismeel gemengd met de gecondenseerde oplossingen (volmeel) en het vismeel zonder de oplossingen.

Deze verschillende soorten vismeel worden in België verkocht; de produktie is zelfs te gering om aan de bestaande behoefte te voldoen;

(b) de gecondenseerde oplossingen, afkomstig uit de vacuumverdamping van het onder druk verkregen viswater. Deze oplossingen worden ofwel verkocht, ofwel opnieuw in het vismeel verwerkt. Zij

bezitten een zeer hoog gehalte aan B12 en andere vitaminen, evenals verschillende aminozuren ;

(c) de visolie, vooral gebruikt voor de „sulfonering” alsmede voor de vervaardiging van zekere inktsoorten en kleurstoffen. Ook maakt zij deel uit van de samenstelling van bepaalde compound-smeeroliën. Praktisch alle visolie wordt geëxporteerd, vnl. naar Duitsland, Frankrijk en Nederland.

In sommige vismeelfabrieken wordt ook de aangevoerde levertraan aan een zuiveringsproces onderworpen en afgezet in binnen- en buitenland ⁹.

(9) Vnl. Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.

HOOFDSTUK VI

VISDISTRIBUTIE EN VISBEDRIJF

De vismijn is het vertrekpunt van de visdistributie en het visverbruik; zij is niet enkel de laatste schakel van het productieproces, maar vormt eveneens de eerste schakel van het distributieproces¹. In de mijn wordt de geloste vis ter beschikking gesteld van de handel door verkoop bij afslag. Op deze plaats worden zeeprodukten aangekocht door groothandelaars, kleinhandelaars, leurders, visverwerkende nijverheden en afnemers voor de grootwarenhuizen.

Aan de kust zelf bevinden zich drie vismijnen, nl. te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge². Ook in het binnenland waren vroeger enkele „visbeurzen” gevestigd, o.m. te Gent, te Brussel en te Antwerpen. Deze beurzen vervulden dezelfde functie als de kustmijnen; het aanbod kwam echter niet rechtstreeks van de vloot maar wel door tussenkomst van groothandelaars en importeurs³.

In dit hoofdstuk zal verder de oplossing van de frictie-elementen die tussen vismijn en verbruiker voorkomen, bestudeerd worden. Hieronder vallen het diensten- en distributienet met als eindpunt het verbruik.

§ 1. HET VERVOER

Zodra de vis de mijn moet verlaten, rijst het probleem van het vervoer.

(1) Zie onder meer de studie van de Internationale Kamer van Koophandel, *De Belgische Vismarkt* (Brussel, 1956), waaraan in de loop van dit hoofdstuk menige gedachte werd ontleend.

(2) Vanaf 1 januari 1958 hield de activiteit van de vismijn te Blankenberge op.

(3) Tot in 1954 bestond te Brussel een vismijn waarvan het omzetcijfer in 1946 circa 45 miljoen frank bedroeg. In 1953 was de visverhandeling verminderd tot 13 miljoen frank.

Gezien de bederfelijkheid van de waar en de snel dalende kwaliteit van de vis is het vraagstuk van het vervoer voor de visdistributie van groot belang.

Het vervoer geschiedt ofwel per spoor ofwel op de weg⁴. De N.M.B.S. beschikt over een degelijke apparatuur voor het vervoer per spoor. Speciale treinen, uitsluitend samengesteld uit isotherme wagens, sturen de vis tegen een speciaal tarief naar het binnenland; er zijn eveneens expreszendingen voorzien.

Uit Oostende vertrekt iedere dag, behalve op zondag, de zg. „vistrein”. Het vervoer is dusdanig ingericht dat de vis in de meeste gemeenten reeds ter bestemming is de morgen volgend op de dag van verzending. Waar geen verbinding bestaat met het spoor organiseert de N.M.B.S. een speciale vervoerdienst om de vis thuis te bezorgen. Alle plaatsen van het land zijn aldus te bereiken binnen de 24 uur. Isotherme wagens zorgen ook voor de uitvoer van vis naar het buitenland. De invoer geschiedt eveneens meestal per spoor; uit Duitsland en Denemarken wordt de vis soms over de weg ingevoerd.

Sommige verzendingen naar het binnenland geschieden over de weg, in al dan niet gekoelde vrachtwagens. Gezien de betrekkelijk geringe afstanden maakt de snelheid van het auto-vrachtervervoer een speciale outillering niet noodzakelijk. Veel groothandelaars zorgen met eigen materiaal voor het vervoer van vis of combineren de transport met hun collega's. Verder bestaan er gespecialiseerde firma's die instaan voor het vervoer van de groothandel. Krachtens het K.B. n° 248 van 8 maart 1936 moeten deze instellingen over een speciale vergunning beschikken.

Over de vervoerde hoeveelheid vis zijn weinig cijfers beschikbaar. Zekere aanduidingen wijzen er op dat voor de tweede wereldoorlog ongeveer 2/3 van de vervoerde vis over het spoor ging en slechts 1/3 op een andere manier werd verzonden; sedert de oorlog zijn de verhoudingen juist omgekeerd. In de zomer stuurt de N.M.B.S. wekelijks een 90tal koelwagens naar de kust; in de winter loopt dit aantal op tot 126.

Tabel VI, 1 geeft een beeld van de hoeveelheid zeevis die sedert 1946 jaarlijks per spoor naar de Belgische en vreemde verbruikscentra vervoerd werd.

De verzonden hoeveelheid kende heel wat schommelingen; in de laatste jaren vertoont zij nochtans enige stabiliteit. Enkele wijzigingen

(4) De vis wordt voor het vervoer verpakt in aluminium kisten, rieten vismanden of houten kistjes.

Tabel VI, 1 : Gewicht van de zeevis, per spoor vervoerd naar de Belgische en vreemde verbruikscentra, in ton, 1946-57 (a).

Jaar	Belgische verbruikscentra	Vreemde verbruikscentra						Algemeen Totaal
		Duits-land	Luxem-burg	Frankr.	Italië	Zwitser-land	Andere	
1946	6.668	690	159	4.494	—	1.523	207	13.741
1947	2.051	4.072	966	4.620	3.242	6.962	2.285	24.198
1948	908	1.168	523	1.414	1.395	3.517	368	9.293
1949	516	6.398	317	4.163	2.234	323	113	14.064
1950	1.225	1.125	269	14.046	2.037	655	95	19.452
1951	855	1.077	240	14.167	656	145	348	17.488
1952	821	944	48	11.997	67	46	1.180	15.103
1953	1.654	1.715	20	3.445	10	5	1.375	8.224
1954	1.844	4.710	16	5.446	3.086	59	110	15.271
1955	2.231	3.819	5	6.222	2.047	68	1.051	15.443
1956	2.640	596	77	7.020	3.006	147	585	14.071
1957	3.451	284	21	6.632	3.394	259	732	14.773

vallen echter op. De hoeveelheid voor Belgische verbruikscentra bestemd gaat sedert 1952 in stijgende lijn. Voor het buitenland is Frankrijk de grootste afnemer via het spoor; Italië en Duitsland komen afwisselend op de 2e of de 3e plaats. Als verzendingsstation per spoor is Oostende sterk achteruitgelopen; Zeebrugge daarentegen boekt vooruitgang. Blankenberge en Nieuwpoort verzenden geen vis meer per spoor⁵.

Het vervoer van zeeprodukten vormt een gespecialiseerde tak in de schoot van het transportwezen; wegens de gestelde eisen voor een degelijk vervoer vergt deze dienstenprestatie dan ook hoge kosten.

§ 2. DE GROOTHANDEL

De Belgische groothandel omvat twee takken, nl. (1) de aan de kust gevestigde groothandelaars, die de vis kopen in de mijn en verzenden naar diverse afnemers, en (2) de groothandelaars uit het binnenland, welke hoofdzakelijk gevestigd zijn in Antwerpen en

(a) N.I.S.

(5) N.I.S.

Brussel. Zij betrekken rechtstreeks of door bemiddeling van de groot-handelaar-verdeler de vis van een vismijn en vullen hun bestellingen aan met invoer ; zij verkopen aan afnemers in het binnenland.

Beide groepen dingen naar eenzelfde cliënteel. De E.O.E.S. heeft in zijn rapport over de vismarkten enkele beschouwingen aan beide functies gewijd⁶. Zowel de groothandelaars aan de kust als de groot-handelaars in het binnenland, aldus de E.O.E.S., beweren het best geplaatst te zijn om de kleinhandel in te lichten over de mogelijkheden van aanvoer. De handelaars die zich aan de kust bevinden, beroepen zich op het feit dat zij nauwere voeling hebben met de visserij zelf, terwijl de handelaars uit het binnenland steunen op het feit dat zij beter op de hoogte zijn van de behoeften van de kleinhandel en de wensen van de verbruiker.

Aan de hand van de Algemene Handelstelling van 1947 kan men zich een beeld vormen van de structuur van de groothandel en de gecombineerde groot- en kleinhandel (tabel VI, 2).

De groothandel is het sterkst geconcentreerd in West-Vlaanderen en is vooral gelokaliseerd in de kuststreek. Zo blijkt uit tabel VI, 2 dat in de Noordzee-provincie 73 groothandelsinrichtingen waren gevestigd of 36,6 % van het Rijkstotaal en 72 groot- en kleinhandelaars of 37 % van het totaal. Meer dan de helft van de instellingen met bezoldigd personeel zijn eveneens in West-Vlaanderen gevestigd. In Antwerpen, waar vooral de in- en uitvoerhandel van belang is, zijn 60 grossiers en 53 groot- en kleinhandelaars gevestigd. De verwijdering van de kust en de havens brengt mee dat de groothandel zonder betekenis is in Limburg, Luxemburg en Namen.

A. Groothandel aan de kust

De groothandelsondernemingen zijn vooral gevestigd rond Oostende en verder in Zeebrugge en Nieuwpoort. In deze kusthavens zijn ook de groot- en kleinhandelaars het talrijkst.

De groothandel aan de kust centraliseert de aanvragen van het binnenland en verstuurt de vis naar de kleinhandelaars van de kust en het binnenland, al dan niet via een vismarkt ; zij verstuurt eveneens naar de groothandelaars in het binnenland, die voornamelijk gevestigd zijn in de agglomeraties, naar consignatarissen, naar het buitenland, naar de verwerkende nijverheden en rechtstreeks naar de

(6) E.O.E.S., *Le marché du poisson dans les pays de l'O.E.C.E.*, Parijs, 1951, 28.

Tabel VI, 2 : Groot- en kleinhandel, 31 dec. 1947 (a).

PROVINCIES	GROOTHANDEL				GROOT- en KLEINHANDEL			
	Aantal inrichtingen			Totaal tewerkge- steld pers.	Aantal inrichtingen			Totaal tewerkge- steld pers. (b)
	Met bezoldigd personeel	Alleen- staande handelaars	Totaal		Met bezoldigd personeel	Alleen- staande handelaars	Totaal	
West-Vlaanderen	50	23	73	263	31	41	72	137
Antwerpen	27	33	60	174	5	22	27	53
Brabant	14	17	31	91	12	30	42	79
Oost-Vlaanderen	6	13	19	23	3	29	32	20
Henegouwen	2	3	5	13	2	8	10	13
Luik	6	3	9	21	—	4	4	2
Limburg	1	1	2	4	—	4	4	—
Namen	—	—	—	—	1	2	3	3
Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	—
RIJK	106	93	199	589	54	140	194	307

(a) N.I.S.

(b) Bedienden, werklieden en helpers.

verbruikers, waaronder gewone verbruikers en grote afnemers als scholen en kloostergemeenschappen.

Voor de groothandel aan de kust rijzen heel wat problemen⁷. Zo heeft de massale aanvoer van IJslandse vis een aanpassingsperiode bij de cliënteel geëist. Door de gunstige reactie op de prijs nam de consumptie in de volksklasse en in de gemeenschappen toe. Ook de diepvries-nijverheden werden hierdoor in gunstige zin ontwikkeld. Een ander deel van de cliënteel handhaafde de vraag naar Noordzee-vissoorten, zodat naar de invoer gegrepen werd om aan deze vraag te voldoen. De reactie van de buitenlandse afnemers op deze structuurwijziging had dezelfde tendens.

Onder de overige problemen die door de kustgroothandel worden aangevoeld, valt eveneens het ontbreken van een professioneel statuut, waardoor allerlei gelegenheidskopers zich vaak met speculatieve oogmerken mengen in de markt; het gebrek aan een dergelijk statuut brengt ook mede dat Nederlandse handelaars zich vrijelijk bewegen op de Belgische markt, terwijl het omgekeerde in Nederland niet mogelijk is. Eveneens schadelijk én voor de groothandel aan de kust én voor de visserij is de geografische spreiding van de plaatsen van aan- en invoer. De invoer geschiedt voor circa drie vierde over Antwerpen en wordt van daar uit verzonden naar de grote verbruikscentra; Oostende zelf is bij de invoer slechts voor 20 % betrokken. Deze toestand heeft als groot nadeel dat zich een gemis aan coördinatie voordoet tussen de twee bevoorradingsbronnen: aanvoer en invoer.

B. Groothandel in het binnenland

De groothandel in het binnenland is vooral te Antwerpen en te Brussel van betekenis. Behalve hun aankoop in de vismijnen aan de kust, vervullen deze handelaars meestal de rol van importeur. Hun positie is daarom vaak beter dan deze der groothandelaars aan de kust. Aan hun afnemers — kleinhandelaars en leurdere — kunnen zij een grote verscheidenheid aanbieden. Zij kennen tevens minder concurrentie en zijn minder gehinderd door de schommelingen van de nationale aanvoer. Onder dit lichtpunt is het te begrijpen dat de groothandelaars in het binnenland eerder streven naar vrije import.

Op een speciale vorm van groothandel moet hier nog de aandacht

(7) Internationale Kamer van Koophandel, *op. cit.*, 49 e.v.

worden gevestigd, nl. op de consignatiehandel in het binnenland⁸. Deze bestaat in het verzenden van vis door een groothandelaar aan de kust naar een groothandelaar in het binnenland met het oog op de afzet aan de kleinhandel tegen een bepaald commissieloon.

§ 3. DE KLEINHANDEL

De distributie door de kleinhandel grijpt plaats op volgende wijzen: (a) door de gevestigde kleinhandelaars; (b) door de visleurders; (c) door groothandelaars welke zich op rechtstreekse verzendingen toeleggen; (d) door groothandelaars die tevens een eigen viswinkel uitbaten en (e) door de gespecialiseerde afdelingen van grootwarenhuizen.

A. De gevestigde kleinhandel

In tabel VI, 3^o, is het aantal kleinhandelaars vermeld per provincie, zoals zij werden opgenomen in de Algemene Handelstelling van 1947.

De visdistributie door de kleinhandel geschiedt voornamelijk door alleenstaande handelaars. Het percentage inrichtingen met bezoldigd personeel was einde 1947 uiterst gering, nl. 83 bedrijven op 3.650 of 2,3 %. De inrichtingen met bezoldigd personeel waren voor meer dan de helft geconcentreerd in de agglomeraties Brussel en Antwerpen. Verder waren er van de 3.567 alleenstaande handelaars 3.249 voor wie de vishandel het hoofdberoep vormde en 318 die de handel als bijberoep uitoefenden; onder de 3.650 kleinhandelaars waren er eveneens 1.455 die in het bezit waren van een leurkaart en 528 die de leurhandel als bijberoep uitoefenden.

Het aandeel van de viskleinhandelaars in het totaal van de kleinhandelaars in de voedingsbranche beliep 3 %. Zoals blijkt uit tabel VI, 3, is de viskleinhandel echter ongelijkmatig over het land verspreid. Zo trof men in de vier Waalse provincies op 31 december 1947 slechts 319 kleinhandelaars of 8,7 % van het totaal aan, terwijl deze provincies op dezelfde datum 32,4 % telden van de Belgische bevolking. In deze provincies was de verhouding van de vishandel t.o.v. de handel in voedingswaren dan ook uiterst gering, nl. 0,2 % in Luxemburg, 0,6 % in Namen, 0,8 % in Luik en 1,2 % in

(8) Consignatiezendingen uit het buitenland zijn sedert de „lock-out” van 1948 verboden.

(9) Zie volgende blz.

Tabel VI, 3 : Gevestigde kleinhandel per provincie, 31 dec. 1947.

PROVINCIES	Aantal inrichtingen			Totale tewerkstelling
	met bezoldigd personeel	zonder bezoldigd personeel (alleenstaande)	Totaal	
Antwerpen	24	776	800	284
Brabant	27	813	840	378
West-Vlaanderen	10	818	828	233
Oost-Vlaanderen	8	787	795	188
Henegouwen	7	203	210	94
Luik	5	73	78	35
Limburg	1	67	68	14
Namen	—	5	5	—
Luxemburg	1	25	26	6
RIJK	83	3.567	3.650	1.232

Henegouwen. Ook in Limburg bedroeg deze verhouding slechts 1,2 % ; in West-Vlaanderen en Antwerpen werd echter 5,5 % bereikt, in Oost-Vlaanderen 4,3 % en in Brabant 4,0 %. Uit deze gegevens komt duidelijk het belang naar voren van de afstand tussen de aan- en invoerplaatsen en de consument.

In 1950 deed de Propagandavereniging voor Visverbruik een enquête naar de lokalisatie van de kleinhandel in België. Hieruit bleek dat de dichtheid van de viswinkels het grootst was in het gebied dat gelegen is langs weerszijden van de autosnelweg E 5 en de spoorweg Brussel-Oostende en dat de concentratie afnam van noord naar zuid toe. Hetzelfde verschijnsel deed zich voor langs de baan Brussel-Antwerpen, waar het aantal winkels snel afnam in oostelijke richting.

De geconstateerde lacunes in de visdistributie gaan gedeeltelijk samen met de moeilijkheden eigen aan deze sector, nl. geconcentreerde afzet op enkele dagen en de hoge graad van bederfelijkheid van de waar.

De verkoop geschiedt gewoonlijk in kleine hoeveelheden en blijft meestal beperkt tot een paar dagen per week. Verder scheppen sommige handelaars een kunstmatig vistekort in de streek waar zij

het monopolie bezitten. Daardoor is de aan de groothandel gevraagde hoeveelheid constant, welke ook de aankoopprijs zij ; de verkoopprijs aan de consument daarentegen wordt door de winkelier zo stabiel mogelijk gehouden, zodat bij lage aankoopprijs de winstmarges nog worden opgedreven.

De inrichting van de viswinkels is zeer uiteenlopend. In de grote centra beschikken de kleinhandelaars over behoorlijke installaties, zoals koelkast, goed ingerichte uitstalkast, bewaarbakken, toebereidingstafels enz. In de landelijke gemeenten laat de inrichting veel te wensen over ; vaak is geen stromend water en geen ijs voorhanden. Zowel in de centra als in de landelijke gemeenten wordt de vis vaak verkocht in groenten-, fruit- en kruidenierswinkels. De verplichting van een minimum installatie bij visverkoop is dan ook noodzakelijk ter bescherming van de consument¹⁰. Deze verbetering zou de zorg en de kwaliteit ten goede komen, zou de gebruiker aantrekken en een stimulans betekenen tot groter visverbruik. Anderzijds zouden de handelaars minder verlies lijden door bederf en zouden zij de tijdspanne tussen aankoop en afzet kunnen verlengen.

Door de Propagandavereniging voor Visverbruik werd in 1950 een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden tot uitbreiding van de vishandel.

Uit het onderzoek bleek dat de oprichting van een viswinkel in 579 gemeenten mogelijk was. Tabel VI, 4 geeft een overzicht van het onderzoek per provincie.

Uit deze tabel blijkt dat in alle provincies nog belangrijke uitbreidingsmogelijkheden voor de kleinhandel in zeeprodukten voorhanden zijn en dat de totale consumentengroep die door deze uitbreiding zou bereikt worden, circa een vijfde omvat van de Belgische bevolking.

De remmen welke evenwel deze uitbreiding in de weg staan of de moeilijkheden van de gevestigde vishandel accentueren zijn : het gebrek aan zorg in de vishandel zelf, het traditionalisme van de kleinhandelaar inzake spreiding van verkoop en samenstelling van het verkooppakket, de vrees van een stijgend verliesrisico bij ruimer aanbod en de geringe consumptiegevoonte bij de grote massa, mede veroorzaakt door de geringe kennis van de visbereidingsmogelijkheden.

(10) In dit verband dient vermeld te worden dat de viskleinhandel over krediet-faciliteiten kan beschikken, o.m. het ambachtskrediet en het beroepskrediet.

*Tabel VI, 4: Lokalisatie en lokalisatiemogelijkheden
van de vishandel per provincie, 1950.*

PROVINCIES	Aantal gemeenten waar vishandel bestaat		Aantal gemeenten waar de oprichting van een vishandel mogelijk is	
	inwoners		inwoners	
Antwerpen	41	894.286	54	222.350
Brabant	102	1.424.165 (a)	106	296.641
West-Vlaanderen	75	642.340	81	285.522
Oost-Vlaanderen	85	813.946	82	282.389
Henegouwen	100	847.106 (a)	91	279.395
Luik	82	635.260 (a)	48	176.958
Limburg	41	281.761 (a)	41	132.462
Luxemburg	28	56.781 (a)	27	35.652
Namen	41	154.516 (a)	49	90.578
RIJK Aantal inwoners	595	5.750.161	579	1.801.947

Daarenboven vormt de geïsoleerde ligging van vele gemeenten tegenover het verkeersnet een bijkomende moeilijkheid.

B. De leurhandel

Bij de Algemene Handelstelling van 31 december 1947 werd een overzicht opgemaakt van de leurhandel naar de aard van de verkochte produkten.

In tabel VI, 5 zijn de gegevens aangaande de verkoop van vis opgenomen.

Uit deze gegevens blijkt dat 1.455 leurders zonder bezoldigd personeel uitsluitend rondtrokken en 524 de leurhandel op bijkomstige wijze beoefenden. Slechts 1 leurder werkte in hoofdzaak en 5 in bijzaak met bezoldigd personeel.

De leurders zijn vooral geconcentreerd in de grote agglomeraties en in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. De spreiding is praktisch gelijklopend met deze van de gevestigde kleinhandel, zodat

(a) Bij veel winkeliers wordt de vis enkel als bijzaak verkocht samen met groenten of kruidenierswaren.

Tabel VI, 5 : Aantal visleurders per provincie, 31 dec. 1947.

PROVINCIES	zonder bezoldigd pers.		met bezoldigd personeel	
	uitsluitend	niet uitsluitend	uitsluitend	niet uitsluitend
Antwerpen	351	131	—	2
Brabant	419	140	—	—
West-Vlaanderen	274	120	—	—
Oost-Vlaanderen	299	77	—	1
Henegouwen	51	33	—	1
Luik	22	11	1	—
Limburg	27	10	—	1
Luxemburg	5	—	—	—
Namen	7	2	—	—
RIJK	1.455	524	1	5

men bezwaarlijk kan zeggen dat de leurhandel een tegenwicht vormt voor de tekorten van het viswinkelnets in sommige provincies.

Volgens een enquête van de Propagandavereniging voor Visverbruik (1950) werd de visdistributie in 1.227 gemeenten met een totaal inwonertal van 2.165.700 door de leurhandel verzorgd. De verdeling van de gemeenten over de provincies was als volgt: Oost-Vlaanderen 180 (383.876 inwoners), West-Vlaanderen 171 (356.955 inwoners), Henegouwen 192 (336.682 inwoners), Brabant 162 (310.669 inwoners), Antwerpen 82 (274.743 inwoners), Luik 112 (179.218 inwoners), Namen 164 (139.996 inwoners), Limburg 69 (117.766 inwoners) en Luxemburg 95 (65.795 inwoners). Er dient hierbij opgemerkt te worden dat vele gemeenten slechts in de winter worden bezocht.

Sinds 1950 heeft zich een geleidelijke uitbreiding voorgedaan van het aantal leurders die in het bezit waren van een vergunning. Hun aantal is echter zeer veranderlijk volgens de dagen en seizoenen; enkele oefenen slechts een bedrijvigheid uit in visprodukten bij overvloedige aanvoer en lage prijs.

De leurhandel geschiedt op drie verschillende wijzen nl. op de openbare markt, op de openbare weg, van deur tot deur. De toe-

gekende vergunningen waren op 1 januari 1958 als volgt verdeeld ¹¹ :

van deur tot deur	765
openbare weg	606
openbare markt	728
openbare markt en van deur tot deur	239
openbare markt en openbare weg	927
openbare weg en van deur tot deur	1.551
openbare markt, openbare weg en van deur tot deur	3.112

De leurhandel speelt in de visdistributie een zeer belangrijke rol. In vele landelijke gemeenten is het onmogelijk een winkel te openen, gezien de geringe consumptie, de grote uitgestrektheid en het ontbreken van de nodige aansluiting op het verkeersnet. Dank zij de leurhandel komen in deze gemeenten de zeeproducten binnen en kan met een minimum van kosten een groter aantal verbruikers bereikt worden.

Deze leurhandel geschiedt met behulp van een auto of van een stootkar. In vele gevallen gaat het echter om groentenhandelaars die de verse vis als bijzaak verkopen; ook wordt bewerkte vis door leurders verkocht samen met allerlei andere produkten.

Aan de leurhandel in visprodukten zijn echter ook nadelige facetten verbonden, die het verbruik van vis in de vaak afgelegen gemeenten afremmen. Zo laat de hoedanigheid van de vis soms veel te wensen over. Vandaar dat sommige groothandelaars met eigen wagens de gemeenten aandoen om vis van hoge kwaliteit tegen lage prijzen aan te bieden. Hierdoor remmen deze groothandelaars de monopolistische positie van vele leurders die voor minderwaardige kwaliteit hoge prijzen vragen. De minderwaardigheid van de door de leurders aangeboden vis kan voortspruiten uit een gebrek aan degelijk transport en uitrusting. Verder worden veel gemeenten slechts in de winter door de leurders bezocht en dan nog op onregelmatige uren en slechts met een kleine keus van visprodukten.

Aan deze klachten kan in ruime mate tegemoetgekomen worden door de goede wil van de leurders zelf. Door de reglementering van de leurhandel heeft de overheid ook heel wat misstanden doen verdwijnen. Behalve de algemene reglementering van de leurhandel bestaan voor de verkoop van verse vis bijzondere voorschriften ¹² in

(11) N.I.S., *Statistisch Tijdschrift*, september 1958, 1466.

(12) M.B. van 15 juni 1953, gewijzigd door M.B. van 14 augustus 1953.

verband met de verpakking, de aan de waar te besteden zorgen en de mogelijk te combineren verkoop met andere produkten.

C. *Rechtstreekse verzendingen*¹³

Een derde vorm van detailverkoop bestaat in regelmatige — meestal wekelijks — rechtstreekse visverzendingen naar klanten als gemeenschappen, fabrieken, restaurants enz.

Dit stelsel is gebaseerd op het nemen van een abonnement — vandaar de benaming „verzendingen per abonnement” — en geeft recht op een zeker quantum vis van een bepaalde categorie.

Dit verkoopstelsel wordt vooral toegepast door de groothandelaars en insgelijks door enkele kleinhandelaars.

De verzendingen geschieden direct vanuit de vismijn, waar de vis schoongemaakt, in stukken gesneden, met fijn gestampt ijs omgeven en in lichte houten kistjes verpakt wordt. Deze verzendingen geschieden per spoor of over de weg.

Aan deze verkoopsvorm is het nadeel verbonden dat de soort en de kwaliteit van de vis niet altijd overeenstemmen met de eisen en de smaak van de verbruiker.

D. *De grootwarenhuizen*

In de gespecialiseerde afdelingen van de grootwarenhuizen wordt de visverkoop sterk beoefend.

Gewoonlijk koopt de hoofdzetel de vis in de mijn en verdeelt deze over de filialen in het binnenland.

De vishandel in de warenhuizen heeft een gunstige invloed op de ontwikkeling van het visverbruik in het algemeen; zij stimuleert behalve de omzet ook het beroepsinitiatief van de gewone kleinhandelaars.

* * *

Algemeen wordt beweerd dat de verkoopprijzen van de vis te hoog zijn in vergelijking met de prijzen, betaald in de mijn.

In België mag de prijs, aan de verbruiker aangerekend, vrij vastgesteld worden. Er bestaat evenwel een ministerieel besluit van 15 maart 1949, gewijzigd bij M.B. van 23 januari 1958, waarbij de winstmarges bij de visverkoop zijn vastgelegd.

Door dit laatste M.B. mag, voor schoongemaakte vis die voor het kuisen werd gewogen, de verkoopprijs van de handelaar zijn aankoop-

(13) Zie I.K.K., *op. cit.*, 57.

prijs en taksen met het coëfficiënt 1,3 niet te boven gaan. Voor volgende soorten, waarvan het wegen geschiedt na de schoonmaak, gelden volgende coëfficiënten :

— voor kabeljauw zonder kop	1,7
— voor kabeljauw met kop	2
— voor gans schoongemaakte schelvis	2
— voor rog	2,2
— voor tarbot	2,3

In vergelijking met het eerstgenoemde M.B. betekent de jongste regeling een versoepeling van de reglementering ; de kleinhandelaars streven echter naar een verdere vrijlating van de winstmarges.

Het vrijgeven in het jongste M.B. van de winstmarges voor de ongekuiste vis kan meteen een prikkel zijn om de verkoop van deze goedkope vissoorten te doen stijgen. Tot op heden hadden de kleinhandelaars inderdaad weinig interesse voor goedkope vis, daar de toegekende winstmarge, omgeslagen per verkoopseenheid, betrekkelijk gering was, vooral zo men rekening houdt met hun kosten en arbeidsprestaties. Over het volledig vrijlaten van de winstmarges lopen de meningen echter sterk uiteen.

Een enquête, uitgevoerd in september-oktober 1954 bij sommige kleinhandelaars in het binnenland, toont aan dat de winstmarges zeer uiteenlopend zijn. Dit vindt zijn verklaring in de verschillende aankooprijzen, de uiteenlopende kosten — zoals taksen, verlies bij ontkoppen, afval, vervoer, lonen, ijs, verpakking, koelkast, water, electriciteit enz. — en de afwijkende verkoopprijzen.

Rekening houdend met de onnauwkeurigheden welke voorkomen bij het afleiden van enkele algemene regels uit een groot aantal gegevens, kunnen echter volgende beschouwingen naar voren gebracht worden :

1/ Ruimere dan toegelaten winstmarges spruiten voort uit een lagere aankoopprijs of een hogere verkoopprijs.

De lagere aankoopprijs wordt vooral gerealiseerd in de gewesten welke zeer dicht bij de kust gelegen zijn, terwijl de hogere verkoopprijs — oorzaak van het overschrijden van de voorgeschreven winstmarge — in de grote agglomeraties aangetroffen wordt.

2/ Voor de goedkope vissoorten wordt de marge over het algemeen overschreden, terwijl zij voor de fijnere vissoorten onder het voorgeschreven maximum blijft.

3/ De verkoopprijzen zijn betrekkelijk hoger in streken die ver van de kust verwijderd zijn en waar de visverkoop gering is.

4/ Veel kleinhandelaars kennen het bestaan niet van het M.B. van 1949.

5/ Veel handelaars beperken hun winst tot het percentage van 35 à 40 %, toegepast door de belastingcontrole.

6/ De prijzen van de vis, aangekocht bij tussenpersonen, zijn hoger dan de prijzen die betaald worden bij rechtstreekse aankoop in de mijnen.

7/ Naarmate de verkoop van vis een kleiner deel vormt van de bedrijfsomzet, vermindert ook de winstmarge.

Aangenomen mag worden dat de winstmarges bij de kleinhandelaars en leurders ruimer zijn dan bij de groothandelaars. Hiertoe dragen volgende factoren bij¹⁴ :

1/ Door het gebrek aan spreiding van het verbruik is de uitbating in veel gevallen niet rationeel en worden de winstmarges ruimer genomen ; dit vindt een verklaring in het feit dat de visverkoop in de kleinhandel gewoonlijk beperkt is tot twee dagen op de week, nl. de donderdag en de vrijdag.

2/ Het visverbruik in België is meestal beperkt tot enkele welbepaalde vissoorten. De kleinhandelaar is daardoor niet geneigd zijn verkoop tot andere soorten uit te breiden en door het stimuleren van de goedkope vissoorten zijn totale omzet te verhogen.

3/ De eenzijdige tendens der kleinhandelsprijzen : prijsdalingen weerspiegelen zich praktisch nooit in de verkoopprijzen van de kleinhandelaar ; prijsstijgingen daarentegen zijn onmiddellijk merkbaar. De kleinhandelsprijzen blijven ongeveer altijd op hetzelfde peil, zodat de winstmarge bij lage aankooprijzen sterk oploopt. Deze tendens van de prijzen is voor de produktie zeer nadelig, aangezien het verbruik niet in staat is zich, dank zij de gunstige prijzen, uit te breiden om de aangeboden hoeveelheden op te slorpen.

Door deze oorzaken is de vis — met uitzondering van haring en sprot — geen goedkoop voedingsmiddel en is de prijs van verse vis meestal te hoog in vergelijking met andere levensmiddelen.

§ 4. HET VISVERBRUIK

Volgens gegevens, verstrekt door het Ministerie van Landbouw, bedroeg het totale visverbruik in 1957 ongeveer 110,8 miljoen kg,

(14) I.K.K., *op. cit.*, 59-60.

wat overeenkomt met 12,4 kg per inwoner; dit cijfer werd bereikt na een lichte stijging van het verbruik in de jongste jaren ¹⁵.

In tabel VI, 6 werd het verbruik opgenomen van verschillende zeeprodukten in de jaren 1951-57. De resultaten welke in deze tabel vervat zijn, steunen op de samentelling van aanvoer en invoer min de uitvoer. Deze gegevens wijzen dan ook slechts op een tendens, vermits ook rekening moet gehouden worden met de stockering en de verzendingen naar de vismeelfabrieken.

Uit tabel VI, 6 blijkt een langzame, doch gestadige toename van het verbruik van verse bodemvis. Van 38.349 ton in 1951 steeg het verbruik tot 46.230 ton in 1957, wat overeenkomt met een vermeerdering van het gemiddelde per inwoner van 4,5 tot 5,2 kg. Er zij opgemerkt dat het gemiddeld verbruik in 1938 slechts 3,7 kg beliep. In 1947 en 1948 verhoogde het peil tot 4,5 à 5 kg per inwoner; nadien volgde een kleine inzinking, die echter vanaf 1951 opnieuw door een stijgende tendens van het verbruik per inwoner werd opgevolgd. Zoals met ieder gemiddelde is ook hier voorzichtigheid geboden bij de interpretatie; in feite gaat hoge consumptie in bepaalde landsgedeelten samen met gering of geen verbruik in de plattelandsgemeenten en de streken welke verwijderd zijn van de kust ¹⁶.

Het verbruik van verse haring en sprot is, na een hoogtepunt in 1952-1953 (18,5 miljoen kg), gedaald met circa 40 %; het verbruik van gezouten haring daarentegen bleef sinds 1952 vrijwel constant (11,9 miljoen kg), terwijl het verbruik van gerookte haring aan grote schommelingen onderhevig was (0,4 miljoen kg in 1953; 0,7 miljoen kg in 1956).

De grootste stijging van het verbruik in België is waar te nemen bij de gepelde garnalen: van 0,1 miljoen kg in 1951 steeg de afname tot 0,5 miljoen kg in 1957. De consumptie van ongepelde garnalen is eerder stabiel met een tendens tot daling (1,3 miljoen kg); het totaal verbruik van schaal- en weekdieren is in de jongste jaren lichtelijk gedaald (24,5 miljoen kg).

(15) Het vleesverbruik per inwoner bedroeg in 1957 50,7 kg; de stijging van het vleesverbruik sinds 1951 is lichtelijk hoger dan die van de visconsumptie (12,1 %; 9,9 %) - (N.I.S.).

(16) „En fait, la consommation est surtout concentrée dans les villes et un chiffre moyen reflète mal les niveaux très différents qui caractérisent les campagnes et les villes. D'une façon générale, les communes rurales ne sont guère touchées que par les colporteurs. Les secteurs urbains de la Wallonie ont peu de goût pour le poisson et la consommation y est très réduite." (E.O.E.S., *op. cit.*, 64).

Tabel VI, 6: Evolutie van het visverbruik, in miljoen kilogram, 1951-57 (a).

Produkten	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Bodemvis	38,35	42,73	43,40	41,55	45,84	46,55	46,23
Verse haring en sprout	14,22	18,48	18,86	13,95	15,54	13,10	11,13
Conserven	7,94	10,28	11,89	13,05	14,20	17,03	15,44
Schaal- en weekdieren (uitgezonderd garnaal)	25,05	24,84	25,73	25,04	22,72	23,28	24,50
Gezouten haring	13,04	11,98	11,30	10,16	11,40	11,45	11,14
Gerookte haring	0,71	0,67	0,42	0,52	0,70	0,74	0,61
Totaal	99,32	108,98	111,60	104,27	110,46	112,15	109,04
Garnalen niet gepelde gepelde	2,33 0,11	2,85 0,13	2,17 0,19	1,78 0,30	2,29 0,44	2,57 0,40	1,31 0,51
Totaal verbruik	101,76	111,96	113,97	106,35	113,19	115,13	110,86
Verbruik per inwoner in kg.	11,70	12,85	12,95	12,00	12,72	12,86	12,37

(a) Ministerie van Landbouw.

Een belangrijke wijziging in het visverbruik is het steeds toenemend belang van de verkoop van conserven : van 7,9 miljoen kg in 1951 liep de consumptie geleidelijk omhoog tot 15,4 miljoen kg in 1957. Deze stijging blijkt een structureel karakter te hebben. Gezien het geringe belang van de eigen conservennijverheid ten opzichte van de totale consumptie ligt hier wel een mogelijkheid verborgen om én de nationale aanvoer én de visverwerkende nijverheid te dienen.

Zoals reeds vermeld werd, kent het visverbruik in België slechts een beperkte spreiding en vertoont het eigen kentrekken.

In de kuststreken is het verbruik van vis het grootst ; gewoonte, kwaliteit en prijs spelen hier een zeer belangrijke rol. In het binnenland concentreert het verbruik zich meer in de grote steden.

Naast de platvissoorten wordt in België veel kabeljauw verbruikt. Dit laatste feit lag zelfs aan de basis van de bouw van de IJslandvloot. Onder invloed van de groot- en de kleinhandel is echter in België het vooroordeel ontstaan dat de ingevoerde vis van beter kwaliteit is dan die van de nationale aanvoer ; daardoor heeft het verbruik zich ten dele in de richting van de buitenlandse vissoorten georiënteerd.

Aan de kust wordt de kwaliteit van de vis ten zeerste geapprecieerd en minderwaardige vissoorten verwekken onmiddellijk reacties ; dit doet zich echter meestal niet voor in het binnenland, daar het publiek er, wegens gebrek aan kennis van de vis en door de gewoonte steeds minder goede kwaliteit te ontvangen, minder kieskeurig is dan in de kuststreek. Het verbruik van bevroren vis vindt bij het publiek moeilijk ingang ; enkel in gemeenschappen is het van betekenis.

Het verbruiksseizoen in België zet in na de zomermaanden, wanneer de warme dagen voorbij zijn, de kostscholen heropend zijn en de bevolking van de grote centra na de jaarlijkse vakantie opnieuw thuis is. Het verbruik kent het hoogtepunt gedurende de vastenweken. Na Pasen volgt het slappe seizoen en wordt minder vis verbruikt : de kostscholen sluiten, de bevolking verlaat de steden voor de jaarlijkse vakantie en de huisvrouwen beperken de aankoop van vis naarmate de temperatuur stijgt. De toeristische bedrijvigheid aan de kust bevordert echter de afname van zekere zeeprodukten, zoals tong en garnaal. Ook de hotelbedrijven in het binnenland nemen meer zeeprodukten af tijdens het toeristisch seizoen. Tijdens het tomatenseizoen stijgt eveneens de vraag naar garnaal ; het visverbruik reageert ook op de prijs van de eieren, voornamelijk tijdens de vasten.

Op zichzelf moet het visverbruik in België eerder laag worden genoemd¹⁷. De oorzaken van dit laag verbruik verschillen van streek tot streek; niettemin gelden enkele algemene trekken voor het ganse land, welke hierna worden aangehaald.

1. De kwaliteit.

De vaak gebrekkige distributiemethodes van de zeeprodukten in België zijn de oorzaak dat de kwaliteit van de vis heel wat waardevermindering ondergaat. Deze storing kan echter reeds bij de aanvoer aanwezig zijn: veel vaartuigen zijn onvoldoende uitgerust voor het bevissen van ver afgelegen visgronden en schenken te weinig aandacht aan de verzorging aan boord. Ook bij de aankomst ondergaat de vis een proces dat niet bevorderlijk is voor de hoedanigheid. De vis wordt in manden aan wal gebracht, op tafels gesorteerd, ontdaan van het ijs en in bennen gedaan. Deze bennen beantwoorden niet altijd aan de grootte van de vis, zodat de grote soorten moeten geschonden worden, hetgeen de waarde sterk vermindert. De handel die de vis overneemt, ziet meer naar een prijsconcurrentie dan naar een kwaliteitsconcurrentie. In de handelsinrichtingen zelf is de behandeling voor heel wat verbeteringen vatbaar. Door dit alles verliest de vis heel wat aantrekkelijkheid, hetgeen de visconsumptie afremt.

2. Onvoldoende bewerking van de binnenlandse markt.

In heel wat streken van het land, als in de Kempen en in zekere Waalse gewesten, is het verbruik van vis onvoldoende, omdat er geen gelegenheid bestaat om verse vis te kopen.

3. Gebrek aan voldoende keus en aanpassing van het verbruik aan de aanvoer.

De kleinhandelaar kan meestal van de ene week tot de andere niet voorzien welke hoeveelheid en kwaliteit hij bij zijn eerstvolgende

(17) De budgetenquête van het N.I.S. (december 1948 - november 1949) wees uit dat in de 227 ondervraagde arbeidersgezinnen slechts 2,3 % van de voedingsuitgaven aan vis werden besteed; bij de geënquêteerde 110 bediendengezinnen beliep het percentage 2,6 %. Dit kwam overeen met een uitgave van 14,4 F per week en per gezin bij de arbeiders, waarvan 5,8 F voor verse vis, en 18,3 F per week en per gezin bij de bedienden, waarvan 8,9 F voor verse vis. Het visverbruik per inwoner in België ligt ongeveer op hetzelfde niveau als in Nederland (8,1 kg in 1956); het verbruik was echter belangrijk hoger in Noorwegen (39,3), Zweden (22,1), Denemarken (14,1) en West-Duitsland (11,0). In Frankrijk en Groot-Brittannië beliep het verbruik respectievelijk 9,4 en 9,7 kg per inwoner. In het algemeen kan waargenomen worden dat het visverbruik hoog is in de landen die gunstig gesitueerd zijn tegenover de visgronden.

verkoop zal kunnen verwerken. Vandaar dat hij eerder zijn aankoop beperkt dan een risico te lopen.

4. De hoge prijs.

In sommige streken wordt de verse vis te duur verkocht, zodat zij, rekening houdend met de kosten van bereiding, een duur voedingsmiddel is.

5. De concurrentie van andere goedkope voedingswaren en het geringe verbruik van dierlijke eiwitten in het algemeen.

6. Psychologische factoren.

Over het algemeen kent de grote massa noch de vis, noch de visbereiding; zij is onwetend over de brede gamma van visprodukten en over de kwaliteit en beperkt zich tot de geringe vrijdagse aankoop van het traditionele type.

7. Onvoldoende propaganda wegens de beperkte financiële middelen van de propagandavereniging voor visverbruik.

HOOFDSTUK VII

DE BUITENLANDSE HANDEL

De buitenlandse handel van vis omvat een hele gamma van produkten. In 1957 had de invoer een waarde van 1.115,6 miljoen frank ; de uitvoer daarentegen bereikte slechts een waarde van 225,7 miljoen frank. In tabel VII, 1 is de evolutie van de in- en uitvoer in hoeveelheid en waarde sedert 1938 uitgedrukt ¹.

Een eerste blik op tabel VII, 1 toont reeds duidelijk aan dat België steeds een visimporterland is geweest. In 1938 bedroeg het invoersaldo 58.061 ton voor een waarde van 125,3 miljoen frank.

Na de tweede wereldoorlog werd in 1947 de grootste hoeveelheid (80.810 ton) zeeprodukten geïmporteerd en werd eveneens de hoogste waarde (1.358,5 miljoen frank) genoteerd. Ook de exportcijfers waren in hetzelfde jaar het hoogst. In 1947 was tevens de balans van de zeeprodukten het sterkst negatief ; het waardeverschil beliep meer dan één miljard Belgische frank.

De invoer was qua hoeveelheid het geringst in 1949 ; van 52.284 ton in laatstgenoemd jaar steeg de jaarlijkse invoer dermate dat zij in 1957 bijna opnieuw het peil van 1947 bereikte (76.875 ton).

De uitvoer van Belgische zeeprodukten was het geringst in 1950 met een totale hoeveelheid van 6.199 ton ; deze uitvoer nam nadien toe tot 19.243 ton in 1955, doch daalde over 15.200 ton in 1956 tot 12.832 ton in 1957.

(1) In deze cijfers werd geen rekening gehouden met de in- en uitvoer van zoetwatervis. In 1957 bedroeg de invoer van zoetwatervis 2.199 ton of 88,3 miljoen frank ; de uitvoer daarentegen beliep slechts 108 ton of 6,0 miljoen frank. Ook de in- en uitvoer van vismeel is niet begrepen in deze gegevens. In 1957 beliep de invoer van vismeel 19.750 ton of 150,2 miljoen frank ; geen uitvoer van vismeel werd daarentegen genoteerd. De in- en uitvoercijfers hebben betrekking op de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie. Zie volgende bladzijde.

Tabel VII, 1 : Hoeveelheid en waarde van de in- en uitvoer, 1938-57.

Jaren	Hoeveelheid in ton		Waarde in 1.000 frank		
	Invoer	Uitvoer	Invoer	Uitvoer	Invoer saldo
1938	69.091	11.030	174.488	49.179	125.309
1947	80.810	22.937	1.358.507	246.448	1.112.059
1948	60.710	8.221	841.502	96.497	745.005
1949	52.284	11.915	659.902	131.051	528.851
1950	59.120	6.199	757.522	110.016	647.506
1951	59.035	6.669	628.065	118.199	509.866
1952	60.376	8.482	717.939	116.999	600.940
1953	63.126	12.206	735.167	133.933	601.234
1954	65.153	16.896	824.023	156.007	668.016
1955	66.177	19.243	931.507	200.589	730.918
1956	74.806	15.200	1.100.182	248.957	851.225
1957	76.875	12.832	1.115.590	225.707	889.883

Het saldo tussen in- en uitvoerwaarde was van 1 miljard frank in 1947 bijna met de helft verminderd in 1951 (509,9 miljoen frank). Nadien nam het overwicht van de invoer opnieuw toe en bereikte in 1957 reeds 889,9 miljoen frank.

Op de Belgische markt is zowel in- als uitvoer noodzakelijk. Niettegenstaande de verscheidenheid in de aanvoer van de Belgische vloot stemmen de aangebrachte soorten en hoeveelheden niet volledig overeen met de structuur van het Belgisch verbruik, zodat zekere vissoorten, als kabeljauw, schelvis en haring, moeten ingevoerd worden. Andere vissoorten, die minder passen in het kader van het Belgisch verbruik, zoals ijle haring, of waarvan de aanvoer het opnemingsvermogen van de Belgische markt overtreft, moeten uitgevoerd worden. Zowel de invoer als de uitvoer hebben een prijsregulerende functie op de markt en kunnen een stimulans betekenen voor verdere uitbreiding van de zeevisserij.

De noodzakelijkheid van in- en uitvoer laat evenwel een ruim interpretatieveld open. De producenten bestrijden het idee dat het bij de invoer gaat om vis van hogere kwaliteit, ontbrekende vissoorten of vis waarvan de verkoopprijs door invoer moet gedrukt worden. Anderzijds vallen de overtollige produkten van de Belgische aanvoer niet steeds samen met de behoeften van het buitenland of wordt de

uitvoer verhinderd door kwantitatieve beperkingen en prohibatieve invoerrechten; hier dient ook opgemerkt te worden dat de Belgische prijzen in vergelijking met de concurrerende landen eerder aan de hoge kant liggen. Tenslotte speelt zowel bij in- als bij uitvoer de internationale handelspolitiek een belangrijke rol². Te citeren vallen in dit verband de liberalisatie van het Europese handelsverkeer, Benelux en de opgerichte Europese markt.

§ 1. INVOER

De invoer kan, naar rangorde van belang, in 3 grote groepen gerangschikt worden, nl. conserven, bodemvis en haring. Hierbij moet voor ogen gehouden worden dat de verse vis in hoofdzaak bestemd is voor rechtstreeks verbruik, terwijl de haring grotendeels ingevoerd wordt ten behoeve van de visverwerkende nijverheden.

A. Bodemvis

In 1932 werd, met het oog op de bescherming van het eigen productieapparaat, de invoer van bodemvis onder de 40 cm verboden, terwijl de invoer welke niet onder deze verbodsbepaling viel, gecontingenteerd werd. Zodoende viel de invoer van bodemvis van 17.230 ton in 1932 tot 6.593 ton in 1938.

Na de tweede wereldoorlog werden deze beschermingsmaatregelen niet meer toegepast, zodat de invoer in 1947 opnieuw opliep tot 12.753 ton of een totale waarde van 171,6 miljoen frank. Deze bodemvis was vooral uit Denemarken (9.185 ton), Nederland (2.122 ton) en Noorwegen (1.142 ton) afkomstig.

In 1948 viel de export weg en bleef de invoer op een hoog niveau. Dit gaf aanleiding tot een lock-out van 16 april tot 8 juni. Door de Deense consignatie bleef de invoer van bodemvis aanvankelijk op een zeer hoog peil³; slechts na de lock-out kwam de reactie. In de tweede helft van het jaar bereikte de invoer van bodemvis nog

(2) In dit hoofdstuk worden enkel de statistische resultaten van de buitenlandse handel in zeeprodukten behandeld; in appendix A, 3 wordt evenwel een overzicht gegeven van de op 1 mei 1958 geldende in- en uitvoerreglementering (zie blz. 281-283).

(3) Tijdens de lock-out werd zelfs voor de maand mei het recordcijfer van 1.938 ton bereikt; dit cijfer zou ongetwijfeld nog hoger hebben gelegen wanneer het administratief apparaat van de importhandel dit plotseling aanzwellend tempo sneller had kunnen verwerken.

slechts 1.900 ton tegen 7.000 ton in de eerste helft⁴. Deze ineensstorting van de invoer was te wijten aan verschillende factoren, o.m. de in overleg met Denemarken doorgevoerde uitschakeling van de consignatie, de geringere aanvoer in Denemarken zelf wegens de slechte weersomstandigheden, het tijdelijk stopzetten der invoervergunningen in de zomermaanden en het opnieuw van kracht worden van het verbod tot invoer van vis onder de 40 cm. Deze verbodsbepaling kwam ten goede aan de verkoop van schol, tong en tarbot.

Het hoogtepunt van de import en de daaropvolgende ineensstorting kan duidelijk in grafiek VII, 1 afgelezen worden.

Als gevolg van de invoerbeperkingen onderging de import in 1949 en 1950 een aanzienlijke daling; 1950 werd zelfs het laagste naoorlogse jaar met 2.789 ton of 40,3 miljoen frank. De invoer uit Denemarken was op 1.276 ton gevallen (16,9 miljoen frank), Nederland boekte 1.013 ton (16,0 miljoen frank). Deze drastische beperkingen deden zelfs de vraag rijzen of de inkrimping niet te ver schreed, daar Denemarken aan België vooral kwaliteitsvis, als witte kabeljauw, levert.

In 1951 ging de invoer opnieuw stijgen en beliep 3.466 ton of 58,5 miljoen frank (zie grafiek VII, 1); deze toename sproot voort uit de grotere invoer uit Groot-Brittannië⁵ en Nederland. Nederland werd zelf eerste leverancier van bodemvis met een invoer van 1.675 ton of 27,5 miljoen frank. De invoer uit Denemarken viel op 1.052 ton; de waarde ervan liep evenwel op tot 17,0 miljoen frank.

Na 1951 zette de stijging van de invoer verder door. Op 1 maart 1952 verviel zelfs de invoercontingentering van vis boven de 40 cm voor Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland⁶. Daarentegen werden de Deense leveringen in het kader van de contingentering verminderd om de invoer uit Groot-Brittannië en Nederland gedeeltelijk te compenseren.

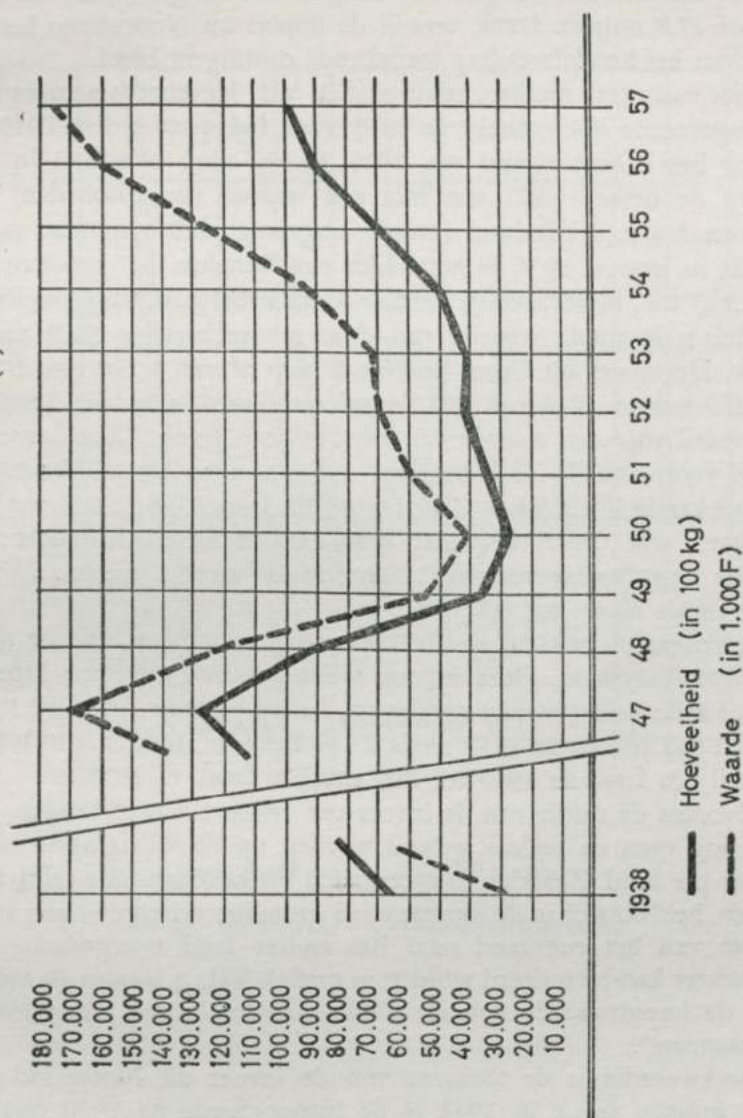
Deze beperking van de Deense invoer heeft echter weinig invloed gehad op het globale invoervolume. De leveringen van witte kabeljauw, welke meer dan de helft van de totale invoer van bodemvis vormden, werden eenvoudig voor een deel van Denemarken op Nederland overgeschakeld, welk feit samen met het vrijheidsprincipe, een verklaring vormt voor de hoge invoercijfers uit Nederland: van

(4) Denemarken bleef op de 1e plaats met 7.086 ton, Noorwegen kwam op de 2e (801 ton) en Nederland op de 3e plaats (609 ton).

(5) Het in toepassing brengen van de „general open licence” werkte zowel voor import als voor export.

(6) Voor Nederland krachtens de overeenkomst van Ulvenhout.

Grafiek VII, 1 : Evolutie van de invoer van bodemvis,
hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

2.086 ton of 36,5 miljoen frank in 1953 steeg de invoer uit Nederland tot 3.558 ton of 66,0 miljoen frank in 1955. In 1955 bereikte de invoer uit Groot-Brittannië het hoogste naoorlogse cijfer, nl. 1.230 ton of 27,8 miljoen frank, terwijl de import uit Noorwegen beneden het door het handelsverdrag toegekende contingent bleef.

Hier valt op te merken, zoals grafiek VII, 1 eveneens aantoont, dat de ingevoerde hoeveelheid in 1955 voor het eerst sedert 1949, opnieuw het importvolume van 1938 (6.593 ton) overtrof. In 1957 beliep de invoer 9.821 ton met een waarde van meer dan 178,4 miljoen frank. Nederland leverde, ingevolge het vrijgeven van de invoer in januari 1956 in het kader van Benelux, het grootste deel, nl. 4.129 ton, hoofdzakelijk bestaande uit kabeljauw, tong, koolvis en schelvis; de totale waarde van deze invoer bereikte 91,9 miljoen frank. De invoer uit Groot-Brittannië nam af van 1.230 ton in 1955 tot 869 ton in 1956; in 1957 werd uit Groot-Brittannië 1.018 ton ingevoerd voor een waarde van 24,5 miljoen frank. Deze invoer bestond voornamelijk uit kabeljauw, zeebrasem en tarbot. De Deense import kende in de jaren 1956 (1.108 ton) en 1957 (1.057 ton) een toename, wat vooral te wijten was aan de kabeljauwimport⁷. De import van Noorse vis nam eveneens toe en het nieuwe akkoord beperkte de invoer tot 800 ton.

Opvallend is in 1956 en 1957 het stijgend aandeel van de invoer uit West-Duitsland. Deze invoer, welke tot in 1955 geen betekenis had of zelfs helemaal niet voorkwam, beliep plots in 1955 267 ton, in 1956 1.642 ton en in 1957 reeds 2.310 ton; de waarde nam toe van 4,3 miljoen frank in 1955 tot 28,7 miljoen frank in 1957.

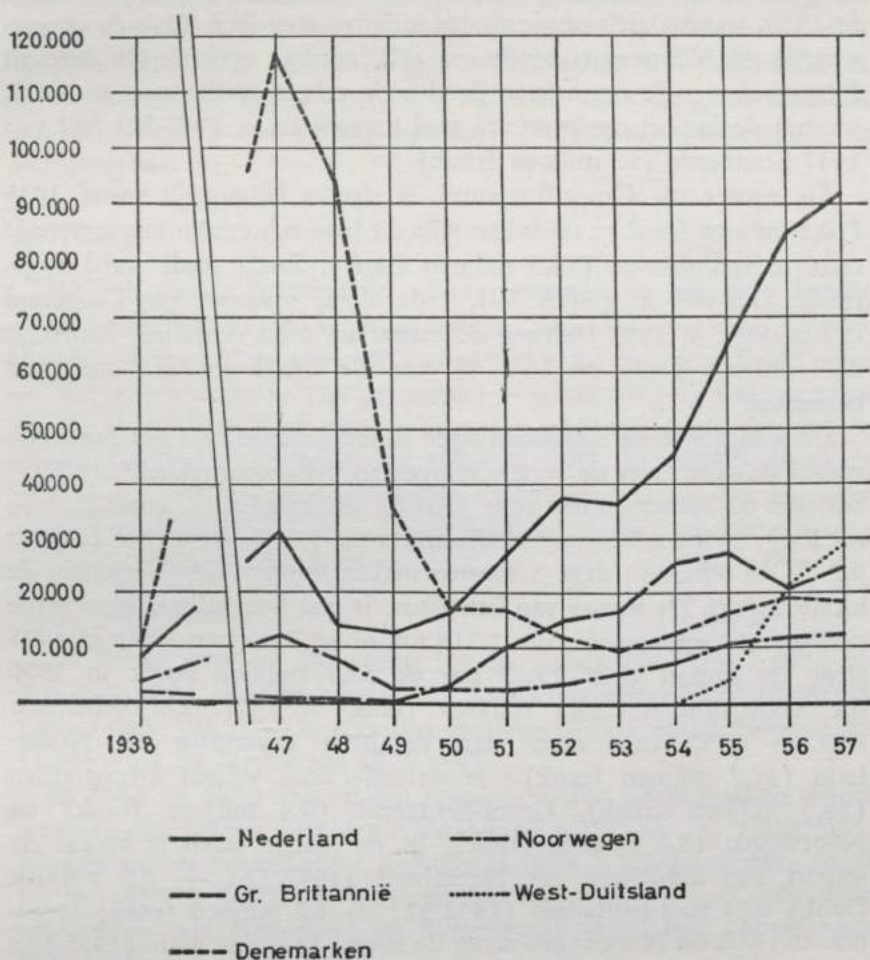
Alvorens de studie van de invoer per vissoort aan te vangen, moet hier nog even de nadruk gelegd worden op de wijzigingen van de invoer per land. Zoals reeds meermalen uit bovenstaande tekst is gebleken, hebben zich in de jongste jaren grondige verschuivingen van de invoer van het ene land naar het andere land voorgedaan. Deze ommekeer kan bestudeerd worden in grafiek VII, 2, waarin de evolutie van de importwaarde van de 5 bijzonderste landen sinds 1947 is opgenomen⁸.

Merkwaardig is de toename van de invoer uit Nederland: van 13,9 miljoen frank in 1948 is de invoerwaarde na 1950 met zeer rasse schreden omhoog gelopen, zodat zij in 1957 91,9 miljoen frank

(7) Op 1 december 1956 werd de toegestane quota op 1.800 ton gebracht, te verdelen in 900 ton voor Nederland en 900 ton voor België-Luxemburg.

(8) Deze landen leverden in 1957 98,6 % van de totale invoer.

Grafiek VII, 2: Invoer van bodemvis volgens land van herkomst, in 1.000 frank, 1947-57 (a).



(a) Cijfergegevens N.I.S.

bedroeg. Tegenhanger van deze evolutie is de ineenstorting na 1948 van de invoerwaarde uit Denemarken : van 116,8 miljoen frank in 1947 daalde de waarde van de import uit dit land tot 35,9 miljoen frank in 1949, en nam zij verder geleidelijk af tot 9,6 miljoen frank in 1953, waarna zich opnieuw een stijging voordeed. Ook de invoerwaarde uit Noorwegen kende een gelijkaardige evolutie als deze uit Denemarken ; de ommekeer deed zich echter reeds voor in 1951, waarna de import opnieuw vrij snel toenam en in 1957 het peil van 1947 benaderde (12 miljoen frank).

De invoer uit Groot-Brittannië is slechts belangrijk vanaf 1951 (10,1 miljoen frank) ; sindsdien wist dit land echter zijn invoerwaarde ruim te verdubbelen (24,5 miljoen frank). Zoals reeds werd opgemerkt, valt ook in grafiek VII, 2 de plotse opkomst van Duitsland in het oog : in 1957 bedroeg de invoer uit onze oostelijke buurstaat 28,7 miljoen frank of 16,1 % van de totale invoerwaarde van bodemvis.

De waargenomen schommelingen in de invoercijfers per land zijn vooral te wijten aan de verschuivingen in het invoerpakket⁹. In 1957 bestond de invoerwaarde voor 31,0 % uit kabeljauw, voor 21,2 % uit tong, voor 12,7 % uit roodbaard, voor 5,7 % uit tarbot en voor 4,2 % uit schelvis ; deze 5 soorten maken samen 74,8 % uit van de totale import. De invoer van kabeljauw is qua hoeveelheid en waarde permanent toegenomen ; van 1.718 ton of 31,7 miljoen frank in 1951 steeg de import over 2.867 ton of 52,2 miljoen frank in 1956 tot 2.830 ton of 55,3 miljoen frank in 1957. De kabeljauw was in 1957 voor meer dan de helft afkomstig uit Nederland (31,7 miljoen frank) ; in dalende orde volgen Denemarken (10,3 miljoen frank), Groot-Brittannië (9,4 miljoen frank) en Noorwegen (3,6 miljoen frank). In de laatste jaren is vooral de import van kabeljauw uit Nederland (1952-57 : + 9,0 miljoen frank) en Groot-Brittannië (1952-57 : + 4,2 miljoen frank) toegenomen ; ook uit Noorwegen steeg de invoer in ruime mate (1955-57 : + 1,8 miljoen frank). Uit Denemarken daarentegen was de invoer aan een grote schommeling onderhevig (1951-53 : — 6,0 miljoen frank ; 1953-57 : + 4,4 miljoen frank).

De invoer van tong en roodbaard is slechts vanaf 1955 van belang geworden. De tong, welke uitsluitend door Nederland wordt ingevoerd, kwam in 1955 plotseling met een waarde van 21,3 miljoen

(9) Deze cijfergegevens werden verstrekt door de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen.

frank voor in het invoerpakket; in 1957 werd zelfs een waarde genoteerd van 37,8 miljoen frank. De roodbaard daarentegen is praktisch enkel uit Duitsland afkomstig en domineert de ganse invoer met 22,0 miljoen frank of 76,7 % van de invoer uit dit land. De invoer van tarbot is geleidelijk toegenomen van 5,4 miljoen in 1951 tot 10,2 miljoen in 1957; de grote leveranciers zijn Nederland en Groot-Brittannië. De invoer van schelvis onderging aanzienlijke schommelingen; van belang zijn hier Nederland, Denemarken en Noorwegen.

B. *Haring*

De ingevoerde hoeveelheid verse, gezouten en gerookte haring heeft na de tweede wereldoorlog het peil van 1938 niet meer bereikt. Tussen 1938 en 1957 steeg de invoer van verse haring met 605 ton; de verminderde invoer van gezouten (— 6.598 ton) en van gerookte haring (— 1.843 ton) doet echter nog in ruime mate de globale invoer van haring dalen tussen 1938 en 1957. In 1957 bedroeg de import van verse haring 7.165 ton of 39,9 miljoen frank, van gezouten haring 11.475 ton of 89,8 miljoen frank en van gerookte haring 803 ton of 8,9 miljoen frank.

1/ Verse haring.

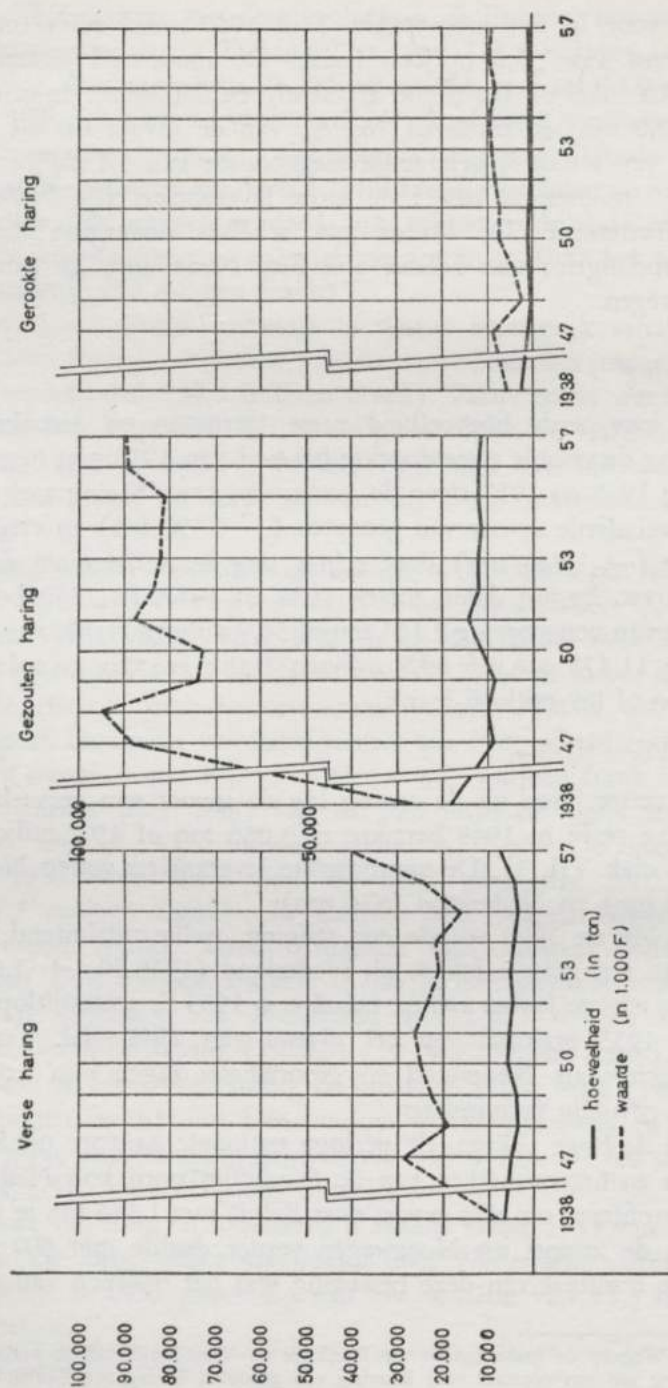
De eerste jaren na de oorlog lag de invoer van verse haring op een laag peil; in 1948 bereikte zij 3.086 ton of 19,2 miljoen frank (zie grafiek VII, 3). De voornaamste leveranciers waren Noorwegen (1.936 ton) en Nederland (876 ton).

In 1949 en 1950 volgde een stijging, welke uitsluitend te wijten was aan een grotere invoer uit Nederland (1949-50: + 1.828 ton). Nadien zou de invoer echter, behalve in 1953¹⁰, achteruitlopen, zodat zij in 1955 praktisch op het niveau van 1948 viel. Traditionele leveranciers als Nederland en Noorwegen zagen hun export naar België gevoelig verminderen.

Van de hoge prijzen, de geringe nationale aanvoer uit Smalls en Fladen en het mislukken van de Sandettievisserij kon Nederland in 1956 profiteren om zijn export naar België met 1.346 ton te verhogen, terwijl de import uit Noorwegen verder daalde met 697 ton. Het globale resultaat van deze beweging was het oplopen van de invoer

(10) Wegens de grote invoer uit Frankrijk en West-Duitsland in verband met de uitvoering van een contract voor levering van gezouten haring aan Rusland.

Grafiek VII, 3: Invoer van verse, gezouten en gerookte haring, hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

in 1956 tot 4.240 ton of 24,1 miljoen frank. In 1957 evolueerde de toestand verder in ongunstige zin; de Belgische aanvoer daalde opnieuw en de import steeg tot 7.165 ton of 39,9 miljoen frank. Nederland wist zijn invoer op te voeren van 17,3 miljoen frank in 1956 tot 29,9 miljoen frank in 1957.

2/ Gezouten haring.

In 1947 beliep de invoer van gezouten haring slechts de helft van de ingevoerde hoeveelheid in 1938. De geringste invoer werd opgetekend in 1949 met 8.860 ton of 73,9 miljoen frank. Een hoog naoorlogs jaar was 1951 met 14.375 ton of 87,5 miljoen frank. Na 1951 kwam opnieuw een daling voor, gevolgd door een stabilisatie rond 12.000 ton in de jongste vijf jaar. Door de prijsstommelingen ging stabilisatie van de hoeveelheid echter samen met een daling van de waarde in 1955 en een gevoelige stijging in 1956 en 1957 (zie grafiek VII, 3).

De invoer van gezouten haring komt hoofdzakelijk uit Nederland: in 1957 was niet minder dan 98,6 % van de hoeveelheid of 98,3 % van de waarde uit Nederland afkomstig. Andere leveranciers zijn Noorwegen (143 ton) en Denemarken (4 ton).

3/ Gerookte haring.

Van 2.646 ton in 1938 daalde de invoer van gerookte haring tot 951 ton in 1947. In 1948 beliep zij nog slechts 253 ton. Zoals eveneens naar voren komt in grafiek VII, 3, ging de daling van de hoeveelheid gepaard met een inzinking van de invoerwaarde. Na 1948 kwam een stijging voor, zodat in 1956 opnieuw 912 ton geïmporteerd werd met een waarde van 9,8 miljoen frank. Tussen 1956 en 1957 daalde de invoer echter opnieuw met circa 100 ton.

Zoals de gezouten haring, komt ook de gerookte haring praktisch uitsluitend uit Nederland; in 1957 leverde dit land 97,2 % van de totale invoerwaarde van gerookte haring. Buiten Nederland komt enkel Groot-Brittannië voor een kleine hoeveelheid (12 ton) en waarde (0,2 miljoen frank) tussen.

C. Conserveren

De invoerwaarde van de visconserveren bedroeg in 1957 509,1 miljoen frank of 45,6 % van de totale waarde der zeeproducten.

In 1947 beliep de invoer ongeveer 31.000 ton of 922,9 miljoen frank; beide cijfers werden, zoals eveneens blijkt uit grafiek VII, 4,

tot op heden niet meer bereikt. In 1948 verminderde de geïmporteerde hoeveelheid en waarde tot circa de helft van 1947. Deze daling ging verder tot in 1949, maar werd in 1950 gevolgd door een stijging van circa 3.000 ton of 90 miljoen frank. Deze toeneming van de import is toe te schrijven aan de hamsterwoede bij het uitbreken van het Korea-conflict. De daaruit voortspruitende speculatieve importen hebben dan ook onmiddellijk in 1951 een weerslag gehad; de import viel van 16.442 ton of 471,0 miljoen frank in 1950 tot 9.919 ton of 288,2 miljoen frank in 1951. Na 1951 herstelde de import zich langzaam maar permanent — met een zekere versnelling in 1956; in laatstgenoemd jaar bedroeg de invoer 19.283 ton of 576,0 miljoen frank. 1957 is opnieuw een jaar van dalende import. In tabel VII, 2 wordt de verdeling opgegeven van de voornaamste ingevoerde conserven. De belangrijkste invoerwaarde is deze van zalm, gevolgd door sardines, schaal- en weekdieren en pilchards.

Tabel VII, 2 : Invoer van conserven, 1957 (a).

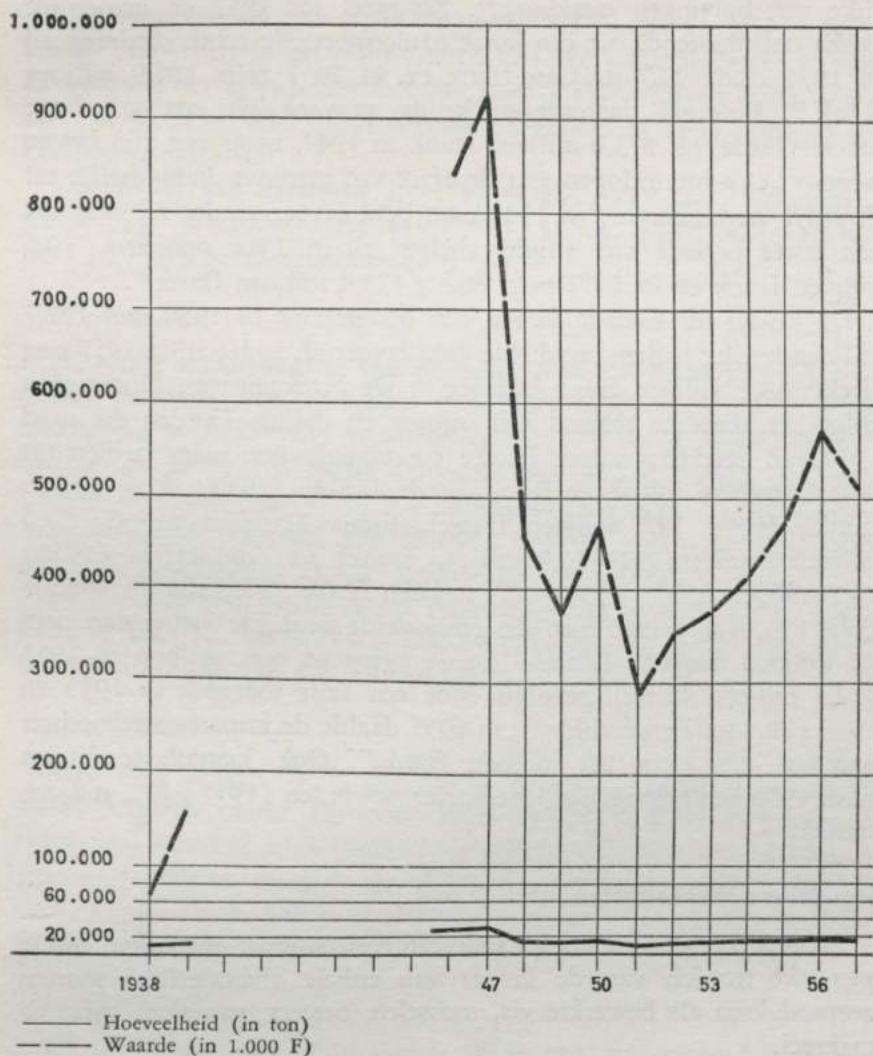
Soorten	Hoeveelheid in ton	Waarde in 1.000 frank
Zalm	4.693	174.211
Sardines	3.166	100.238
Schaal- en weekdieren	1.578	66.436
Pilchards	1.961	32.970
Andere	4.781	135.243
Totaal	16.179	509.098

Bij de studie van de evolutie van de invoerwaarde van de voornaamste soorten conserven sinds 1947 kan per soort — met uitzondering van de sardines — volgende trend aangetroffen worden: stijging van 1948 tot 1950, inzinking in 1951, traag herstel met versnelling van het tempo in 1956 en daling in 1957. De waargenomen daling van 1948 tot 1950 bij de algemene import van conserven is alleen verklaarbaar door de inzinking van de sardinesimport.

De invoer was in 1957 vooral afkomstig uit Japan (36,7 % van de totale waarde), Portugal (24,2 %), Canada (9,5 %), Nederland

(a) Bron N.I.S.

Grafiek VII, 4: Invoer van conserven, hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

(5,6 %), Joegoslavië (4,0 %) en Rusland (3,9 %). Samen leverden deze 6 landen 83,9 % van de totale invoer.

Onder de importerende landen zijn in de jongste tien jaar belangrijke verschuivingen merkbaar ¹¹. Zo bleef tot 1952 de invoer uit Japan onbeduidend. Na een korte aanloopperiode echter bedroeg zij in 1955 reeds 99,7 miljoen frank en in 1957 zelfs 186,9 miljoen frank ¹². Portugal daarentegen kende aanvankelijk een vrij hoge invoerwaarde, nl. 513,0 miljoen frank in 1947, maar zag zijn invoer wegens het achteruitlopen van de afzet van sardines onmiddellijk tot de helft verminderen. Na 1948 nam deze invoer verder af, doch na een korte periode van stijging beliep zij in 1956 opnieuw 170,6 miljoen frank en in 1957 nog slechts 123,4 miljoen frank ¹³.

De invoer uit Canada kende een hoogtepunt in 1950 met 152,7 miljoen frank; nadien brokkelde deze invoer af, zodat zij in 1957 nog slechts 48,4 miljoen frank bedroeg ¹⁴. De betekenis van Noorwegen volgt het klassieke schema van stijging en daling. Landen die rond 1950 van betekenis waren inzake conserveninvoer, maar nadien tot een secundaire rol vervielen, zijn: de U.S.A. (1950: 60,6 miljoen frank; 1957: 14,7 miljoen frank), Frans Marokko (1950: 37,6 miljoen frank; 1957: 15,3 miljoen frank) en Zuid-Afrika (1950: 24,7 miljoen frank; 1957: 10,9 miljoen frank). Nederland is slechts sinds 1953 van belang met een gemiddelde jaarlijkse invoer van circa 25 miljoen frank ¹⁵. Rusland kende eveneens een aanloop in 1953 (12,5 miljoen frank) gevolgd door een felle toename in 1955 en 1956 (28,5 miljoen frank) ¹⁶; in 1957 daalde de importwaarde echter opnieuw met circa 8,5 miljoen frank ¹⁶. Ook Joegoslavië is pas sinds 1955 een belangrijke leverancier geworden (1957: 20,2 miljoen frank).

D. Andere zeeprodukten

Behalve van de drie voorgaande categorieën moet ook nog melding gemaakt worden van de invoer van enkele afzonderlijke soorten zeeprodukten als bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprout en makreel.

(11) Zie appendix VII, 3, blz. 330.

(12) Zalm (61,3 %) en pilchards (15,0 %).

(13) Sardines (65,6 %).

(14) Zalm (93,5 %).

(15) Conserven van schaal- en weekdieren (52,5 %).

(16) Conserven van schaal- en weekdieren (99,4 %).

1/ *Bewerkte vis.*

Onder deze categorie ressorteren gezouten, gedroogde of gerookte vis, andere dan sprout, haring en makreel.

De invoer bedroeg in 1957 ongeveer 3.266 ton of 51,7 miljoen frank¹⁷ en kende in de jongste jaren een vrij schommelend verloop. Zo bedroeg het invoercijfer in 1949 slechts 14,7 miljoen frank, steeg in 1952 reeds tot 29,9 miljoen frank en verviel in 1953 opnieuw tot 22,4 miljoen frank.

De landen van herkomst zijn : Frankrijk (30,7 %), Noorwegen (20,7 %), West-Duitsland (19,7 %), U.S.A. (13,1 %), Nederland (6,7 %) en Denemarken (6,6 %).

2/ *Mosselen.*

De totale importwaarde van mosselen beliep in 1948 29,5 miljoen frank ; de invoer van dit artikel was echter vanaf 1951 snel stijgend en bedroeg in 1957 reeds 58,9 miljoen frank¹⁸. Er valt op te merken dat de invoer in het laatst vermelde jaar (22.523 ton) deze van 1938 slechts met circa 4.000 ton overtreft. De snelle stijging van de importwaarde is dan ook veeleer toe te schrijven aan een prijshausse dan aan de verhoging van de ingevoerde hoeveelheid.

De voornaamste leverancier is Nederland met in 1957 58,1 miljoen frank of 98,7 %. In 1950 was ook Denemarken van enig belang met een invoerwaarde van 8,4 miljoen frank.

3/ *Oesters.*

Ook voor oesters is Nederland praktisch uitsluitend importeur op de Belgische markt. De totale import beliep in 1948 35,2 miljoen frank ; zij was vrij schommelend en bereikte in 1952 een maximum van 43,9 miljoen frank¹⁸. In 1957 beliep de totale invoerwaarde 42,7 miljoen frank. Het is opvallend dat de aangevoerde hoeveelheid (1.531 ton) toen driemaal zo groot was als in 1938 (548 ton).

4/ *Garnalen.*

Bij de studie van de garnalen moet een onderscheid gemaakt worden tussen ongepelde en gepelde garnalen.

De invoer van ongepelde garnalen beliep in 1947 583 ton of 7,7 miljoen frank. Nadien daalde de geïmporteerde hoeveelheid,

(17) Zie appendix VII, 4, blz. 331.

(18) Zie appendix VII, 4, blz. 331.

zodat zij in 1956 slechts 343 ton bedroeg; in 1957 bereikte zij opnieuw 500 ton¹⁹. De totale invoer is uit Nederland afkomstig.

De invoer van gepelde garnalen beliep in 1938 158 ton. Dit peil werd pas in 1953 opnieuw overschreden met een invoer van 194 ton of 11,8 miljoen frank. Vanaf 1954 ging de import plots fel toenemen en in 1957 bedroeg zij reeds 519 ton of 47,1 miljoen frank²⁰. De invoer komt praktisch uitsluitend uit Nederland.

5/ *Sprot.*

De invoer van verse sprot beliep in 1938 niet minder dan 2.590 ton. Na de tweede wereldoorlog stortte het invoercijfer ineen tot minder dan 200 ton. Na 1952 werd de invoer opnieuw belangrijker, zodat zij in 1955 reeds 375 ton of 2,3 miljoen frank beliep. De invoer van sprot moet dan ook beschouwd worden in samenhang met de eigen nationale aanvoer. 1956 vormde het naoorlogse topjaar met 1.241 ton of 7,7 miljoen frank. Deze jongste stijging ging samen met een verhoogde import uit Nederland (455 ton) en het voor het eerst op de markt komen van West-Duitsland (596 ton) en Noorwegen (170 ton)²⁰. In 1957 is de invoer opnieuw gedaald tot 854 ton of 4,4 miljoen frank. In de jongste jaren zijn enkele landen — als Zweden, Frankrijk en Frans-Marokko — als importeurs weggevallen.

De invoer van verwerkte sprot is onbeduidend (6 ton of 0,1 miljoen frank). Alleen Nederland is bij de invoer betrokken.

6/ *Makreel.*

Slechts sinds 1954 zijn afzonderlijke invoerstatistieken beschikbaar voor makreel²¹. In 1957 bedroeg de invoer van verse makreel 1.237 ton of 5,8 miljoen frank; 60,3 % was afkomstig uit Nederland²⁰. Voor geroekte makreel is Nederland uitsluitend leverancier en 32,9 % uit Frankrijk (80,9 %). De totale invoer beliep in 1957 187 ton of 3,1 miljoen frank²⁰.

7/ *Kreeften, langoesten en andere schaal-, schelp- en weekdieren.*

Kreeften, langoesten en andere schaal-, schelp- of weekdieren vormen een belangrijke importpost, die sinds 1947 aanhoudend in betekenis is toegenomen door een kleine uitbreiding van de ingevoerde hoeveelheid en een grote stijging van de gemiddelde prijs. Zo bedroeg

(19) Zie appendix VII, 4, blz. 331.

(20) Zie appendix VII, 4, blz. 331.

(21) Verse makreel werd vroeger gerangschikt onder de categorie bodemvis, terwijl geroekte makreel in de categorie gezouten, gedroogde en geroekte vis terecht kwam.

in 1949 de invoer 683 ton of 36,1 miljoen frank ; in 1957 waren de cijfers opgelopen tot 809 ton of 61,8 miljoen frank ²².

De voornaamste leveranciers zijn Nederland (56,9 %), Groot-Brittannië (19,2 %) en Noorwegen (18,2 %).

§ 2. UITVOER

De uitvoer omvat verse bodemvis, haring, conserven en een reeks andere zeeprodukten.

A. Bodemvis

Ingevolge de talrijke beperkingsmaatregelen welke sedert 1932 in vele landen getroffen werden, was de Belgische uitvoer vóór de wereldoorlog sterk achteruitgelopen ; in 1938 bedroeg de totale uitvoer nog slechts 3.566 ton tegen 7.608 ton in 1931 en 6.000 ton in 1932.

Na de tweede wereldoorlog kon België spoedig de uitvoer hernemen. Afnemers waren Groot-Brittannië ²³, Frankrijk, Italië en Zwitserland.

Begin 1947 nam de export, zoals zichtbaar is in grafiek VII, 5, aanzienlijk toe : zij bedroeg 13.129 ton of 172,0 miljoen frank voor 1947. In hetzelfde jaar ontstonden echter tal van economische en monetaire moeilijkheden, zoals het schorsen van de convertibiliteit van het pond sterling, de dollarcrisis en de transfermoeilijkheden.

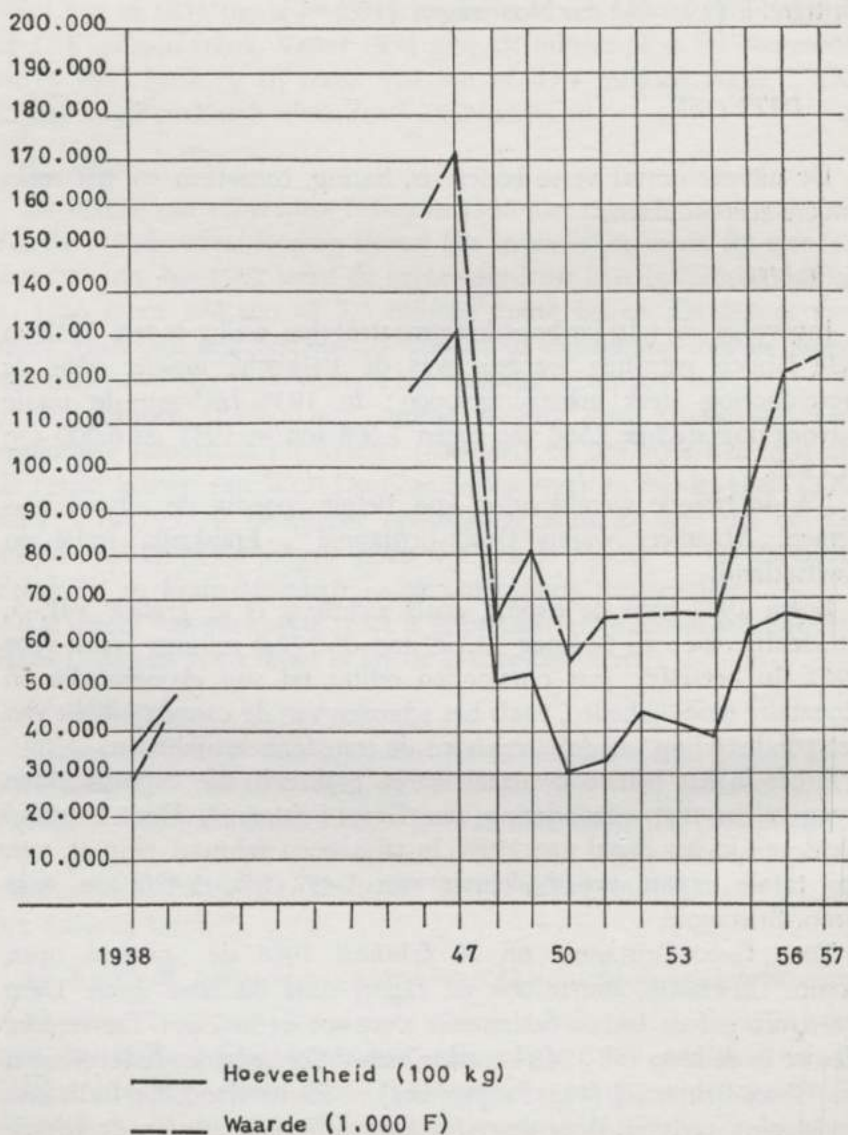
Reeds in het laatste kwartaal waren praktisch alle exportmarkten weggevallen met uitzondering van Groot-Brittannië. Deze toestand hield aan in het begin van 1948. In januari en februari ging er, van een totale export van bodemvis van 1.492 ton, 1.420 ton naar Groot-Brittannië.

Toen Groot-Brittannië op 26 februari 1948 de „general open licence” afschafte, stortte ook de export naar dit land ineen. Deze catastrofe gaf de laatste beslissende stoot tot de lock-out. De verdere uitvoer in de loop van 1948 beperkte zich tot onbeduidende leveringen aan Groot-Brittannië (vanaf september) en Zwitserland. De Italiaanse markt ging verloren door de ongunstige prijzensituatie en de wissel-pariteit ; ook de uitvoer naar Frankrijk werd onderbroken.

(22) Zie appendix VII, 4, blz. 331.

(23) In deze gegevens zijn de rechtstreekse landingen in Groot-Brittannië niet inbegrepen.

Grafiek VII, 5: Uitvoer bodemvis, hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

In 1949²⁴ gingen de exportcijfers lichtjes omhoog (5.353 ton of 80,9 miljoen frank) daar de visserij zich zware inspanningen getroostte om in de meest kritieke maanden rondvis naar Duitsland te sturen; Groot-Brittannië bleef evenwel de grootste afnemer met 3.096 ton of 47,4 miljoen frank.

Ondanks allerlei gunstige maatregelen die de uitvoer in de hand werkten, als het oprichten van de Europese Betalingsunie en het verkrijgen van een „general open licence” van Groot-Brittannië, werd 1950 het slechtste naoorlogse exportjaar: de uitvoer bereikte slechts 3.016 ton of 55,6 miljoen frank en was aldus zelfs geringer dan in 1938. De uitvoer naar de belangrijkste afnemer — Groot-Brittannië — daalde van 3.096 ton in 1949 tot 1.490 ton in 1950. De Belgische export van bodemvis naar Groot-Brittannië werd marginaal. Dit land verleende immers in het kader van de liberalisatie van het Europese verkeer meer vrije invoer, waardoor de Scandinavische landen (vnl. Denemarken) en Nederland aanzienlijke hoeveelheden in Groot-Brittannië gingen invoeren. Groot-Brittannië had nog slechts belangstelling voor de Belgische vis, wanneer de leveringen van de met België concurrerende landen te kort schoten. Anderzijds oriënteerden de Belgische exporteurs zich eerder naar Frankrijk, waar ruimere importcontingenten en betere prijzen beschikbaar waren. Verder maakte de enorme aanvoer van tongen de integrale uitputting van het vastgestelde invoercontingent mogelijk²⁵.

De uitvoer naar Frankrijk boekte in 1950 voor het eerst sedert 1947 een interessante vooruitgang, nl. van 318 ton in 1949 tot 1.071 ton in 1950.

In 1950 kwam ook, met de heropbouw van de Duitse vloot, de Duitse export opnieuw opdagen en werd België voor zijn afzet in Duitsland door de Nederlandse en Scandinavische concurrentie de pas afgesneden. In Zwitserland²⁶ en Italië viel de Belgische invoer weg ten gunste van Nederland, de Scandinavische landen en

(24) Na september 1949 zou de toestand opnieuw moeilijker worden daar de rechtstreekse concurrenten van België door een sterkere devaluatie in een gunstiger positie kwamen te staan.

(25) Zonder deze uitvoer zou de markt van tong in 1950 totaal ineengestort zijn. Hier blijkt duidelijk het belang van de export naar Frankrijk voor de Belgische middenslagvloot.

(26) Bovendien streefde men in Zwitserland — met het oog op de drukking van de hotel- en pensioenprijzen — naar een daling van het visverbruik. (Bron: Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en Visnijverheid, Jaarverslag 1950, 13.)

Duitsland. Beide landen zouden zelfs praktisch volledig hun betekenis verliezen voor de afzet van Belgische bodemvis²⁷.

Niettegenstaande de internationale economische moeilijkheden, o.m. veroorzaakt door de crediteurpositie van België in de Europese Betalingsunie, kende de uitvoer in 1951 een toename tot 3.364 ton of 65,8 miljoen frank. De stijging was echter zeer eenzijdig op Groot-Brittannië afgestemd, terwijl de uitvoer naar Frankrijk geringer was dan in 1950. De uitvoer naar Nederland nam toe, doch bereikte niet het kwantum dat in het pre-unieverdrag was vastgesteld.

Met de vrijmaking van het verkeer van verse bodemvis boven de 40 cm tussen België en Nederland in 1952 is dit laatste land, samen met Frankrijk en Groot-Brittannië, tot de voornaamste afzetgebieden gaan behoren. De uitvoer naar Nederland omvat echter meestal goedkope IJslandse vis, zodat een stijging van het volume, als in 1952, geen proportionele stijging van de exportwaarde betekent.

De laatste jaren gaat de uitvoer in stijgende lijn; in 1956 werd het hoogste cijfer sedert 1947 bereikt met 6.645 ton of 121,9 miljoen frank. In 1957 bedroeg de uitvoer 6.526 ton of 125,1 miljoen frank; bij de traditionele afnemers als Nederland, Groot-Brittannië en Frankrijk is in 1955 West-Duitsland gekomen.

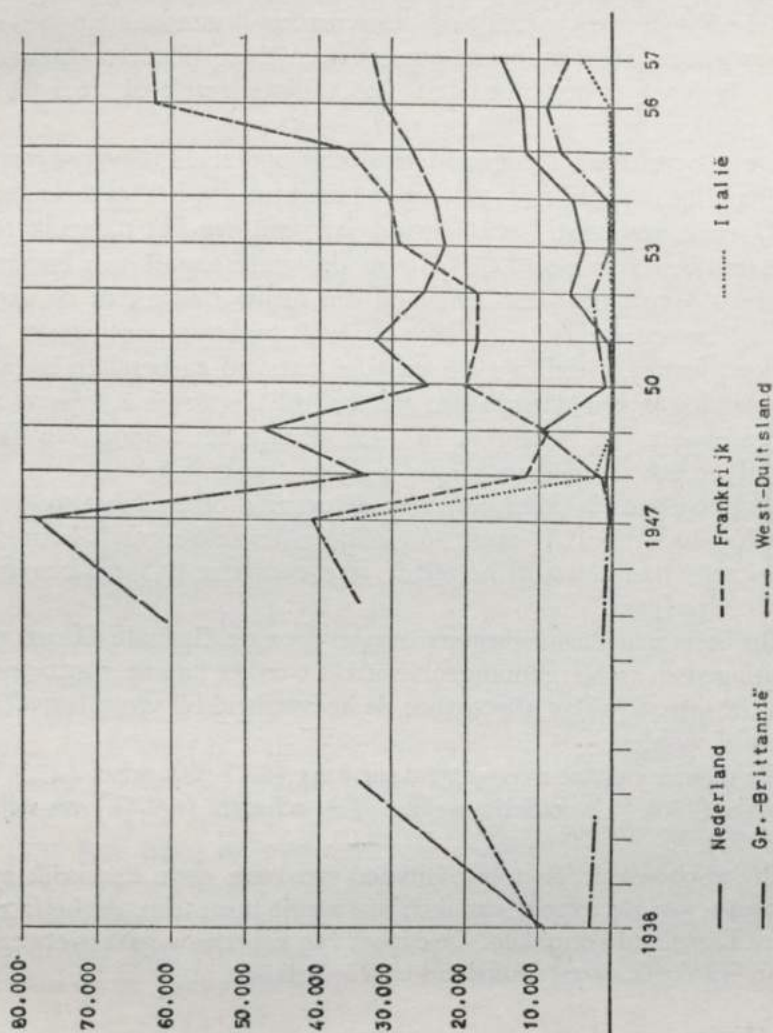
In grafiek VII, 6 werd ter verduidelijking de evolutie van de exportwaarde per land van bestemming aangebracht.

Uit de grafiek komt duidelijk het overwicht van Frankrijk als afzetmarkt voor Belgische bodemvis naar voren. Het minimumexportcijfer daalde in 1949 tot 9,3 miljoen frank; nadien schommelde de waarde tot in 1952 rond 20 miljoen frank. Met het jaar 1953 trad een periode van stijging in, welke vooral tussen 1955 en 1957 doorzette. In laatstgenoemd jaar bereikte de export 62,7 miljoen frank of 50,1 % van de totale exportwaarde van bodemvis. Deze afzet in Frankrijk vertoont een dubbel aspect: enerzijds wordt voor de afzet van tongen jaarlijks een aanzienlijk contingent vastgesteld, wat voor de middenslagvisserij van vrij grote betekenis is, anderzijds bestaat een compensatieregeling welke toelaat de omvang en inhoud van het exportpakket te wijzigen naar de omstandigheden. De vraag rijst

(27) De ligging van deze landen brengt mede dat de uitvoer op het einde van de week, liefst de zaterdag, moet kunnen verwezenlijkt worden. Daarom richtten deze landen zich hoofdzakelijk naar Denemarken en Nederland waar er, speciaal met het oog op deze uitvoer, op het einde van de week een grote aanvoer is.

Een grote oorzaak van de achteruitgang is ook het gebrek aan aanvoer van de voor deze markt nodige vissoorten.

Grafiek VII, 6: Uitvoer bodemvis volgens land van bestemming, in 1.000 frank, 1947-57 (a).



(a) Cijfergegevens N.I.S.

echter of het overschakelen van het Franse contingenteringstelsel van België naar Benelux en naar de E.E.G. in zijn geheel de uitvoer van België niet zal benadelen ten gunste van Nederland.

De export naar Groot-Brittannië welke tot 1949 gunstig bleef (47,4 miljoen frank), kende nadien een periode van inzinking; slechts in de laatste jaren is de aanvang van een traag herstel zichtbaar. In 1957 bedroeg de exportwaarde 33,3 miljoen frank of 26,6 % van het totaal.

De uitvoer naar Nederland is slechts sedert 1952 van betekenis (5,9 miljoen frank). Er valt op te merken dat het exportcijfer in 1957 ruim verdubbeld was; in dit jaar bedroeg het namelijk reeds 15,2 miljoen frank of 12,1 % van de totale export van bodemvis.

In 1955 vormde West-Duitsland een nieuw element in de export. De uitvoer naar dit land, welke na 1949 praktisch ineensloeg (9,8 miljoen frank), werd in 1955 en 1956 hersteld en bereikte in laatstgenoemd jaar een waarde van 8,8 miljoen frank of 7,2 % van de totale export van bodemvis. In 1957 daalde het belang van West-Duitsland echter opnieuw tot 6,4 miljoen frank of 5,1 %.

Van betekenis in de evolutie van de exportstromen is het wegvallen van Italië, dat in 1947 voor 36,7 miljoen frank bodemvis betrok, en van Zwitserland, dat in hetzelfde jaar eveneens 10,5 miljoen frank bodemvis afnam.

Op basis van de inlichtingen welke door de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen verstrekt werden, kan de samenstelling van het uitvoerpakket alleen voor de hoeveelheid bij grove benadering bepaald worden.

De uitvoer bestaat overwegend uit tong (23,7 %), schol (23,3 %), koolvis (18,4 %), kabeljauw (8,0 %), schelvis (6,9 %) en wijting (5,3 %) ²⁸.

Praktisch wordt de totale uitvoer van tong door Frankrijk afgenomen; van de export van koolvis wordt meer dan de helft door West-Duitsland betrokken. De export van kabeljauw gaat overwegend naar Frankrijk, West-Duitsland en Nederland.

B. *Haring*

De uitvoermogelijkheden van haring zijn afhankelijk van de nationale aanvoer: een grote aanvoer verhoogt de noodzakelijkheid tot uitvoer.

(28) Gemiddelde 1953-'57.

1/ Verse haring.

Nadat de export in 1947 ongeveer 6.000 ton belopen had, waarvan 4.600 ton voor West-Duitsland en 1.000 ton voor Italië, daalde zij in 1948, door het wegvallen van het Duitse afzetgebied, tot 1.259 ton. De aanvoer van ijle haring was echter gering, zodat het wegvallen van het Duitse afzetgebied niet samenging met een inzinking van de binnenlandse markt.

Behalve in 1949, zoals blijkt uit grafiek VII, 7, lag het exportcijfer in de volgende jaren eveneens op een laag peil, vooral wegens het mislukken van de ijle-haringcampagne.

Op 1 januari 1952 stelde Nederland zijn grenzen open voor de Belgische visserijprodukten, zodat het mogelijk werd ook daar haring te leveren. Aldus liep de export in 1952 op tot 2.339 ton of 11,2 miljoen frank, waarvan 680 ton haring voor West-Duitsland, 969 ton voor Nederland en 651 ton voor Tchechoslovakije²⁹.

De export bleef zelfs toenemen tot in 1954-55 en had als voor-naamste afnemers West-Duitsland en Nederland.

In 1954 en 1955 werd de hoogste export sinds 1938 bereikt met voor beide jaren circa 8.900 ton ; de waarde beliep echter 32,0 miljoen frank in 1954 en 40,7 miljoen frank in 1955.

Zowel naar hoeveelheid als naar waarde is de export in 1956 door de daling van de nationale aanvoer tot een derde van beide voorgaande jaren verminderd en bereikte in 1957 nog slechts 842 ton of 5,1 miljoen frank.

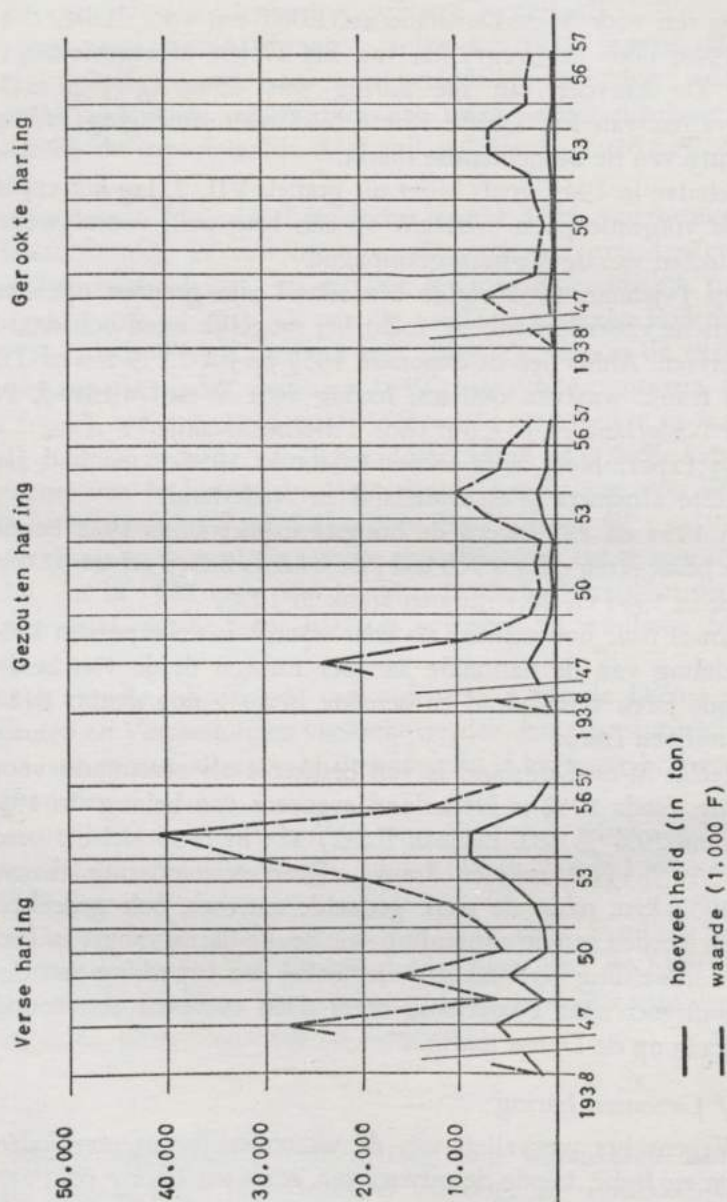
Slechts West-Duitsland is van betekenis als afzetmarkt voor verse haring. Sinds 1952 is Nederland eveneens van belang. In 1955 nam dit land 19,6 % (8,0 miljoen frank) af ; in 1956 viel dit percentage tot 8,9 % (1,2 miljoen frank). Deze vermindering tussen 1955 en 1957 kan, naast de sterk gedaalde aanvoer, ook gedeeltelijk geweten worden aan de uitbreiding van de ijle-haringvangst in Breskens ; deze uitbreiding veroorzaakte niet enkel een beperking van de Belgische uitvoer naar Nederland, maar deed eveneens een concurrentie ontstaan op de Duitse markt.

2/ Gezouten haring.

Wegens het wegvallen van de uitzonderlijke afzetgebieden, o.m. Polen en Italië, kende de uitvoer van gezouten haring na 1947 — en behalve in 1951 (326 ton) — een voortdurende afname tot in 1953

(29) Als private compensatie sedert 1951 toegestaan.

Grafiek VII, 7: Uitvoer van verse, gezouten en gerookte haring, hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

(zie grafiek VII, 7). In juli 1953 werd met een Russisch staatsorgaanisme, „Prodintorg”, een contract afgesloten voor de levering van 40.000 vaten gezouten haring van Fladen, zodat het exportcijfer in dit jaar opliep tot 1.085 ton of 6,7 miljoen frank.

In 1954 nam de uitvoer verder toe, alhoewel het contract met Rusland niet meer werd hernieuwd. Als afnemers kwamen in de plaats Roemenië (478 ton), West-Duitsland (455 ton) en Oost-Duitsland (564 ton).

Na 1954 daalde de export opnieuw. In 1956 importeerden enkel nog Roemenië (500 ton) en Frankrijk (174 ton) Belgische gezouten haring. In 1957 was nog enkel West-Duitsland (260 ton) van betekenis. De totale export van gezouten haring bedroeg amper nog 2,5 miljoen frank.

3. Gerookte haring.

De export van gerookte haring is eerder gering: in 1949-50 bedroeg zij slechts een 70-tal ton en in 1953-54 een 440-tal ton. In 1957 was dit cijfer opnieuw gedaald tot 135 ton of 2,6 miljoen frank. De afzet vindt voor ruim de helft plaats in Belgisch Kongo; ook Zwitserland is een traditionele afnemer van ongeveer 15 ton per jaar.

C. Conserveren

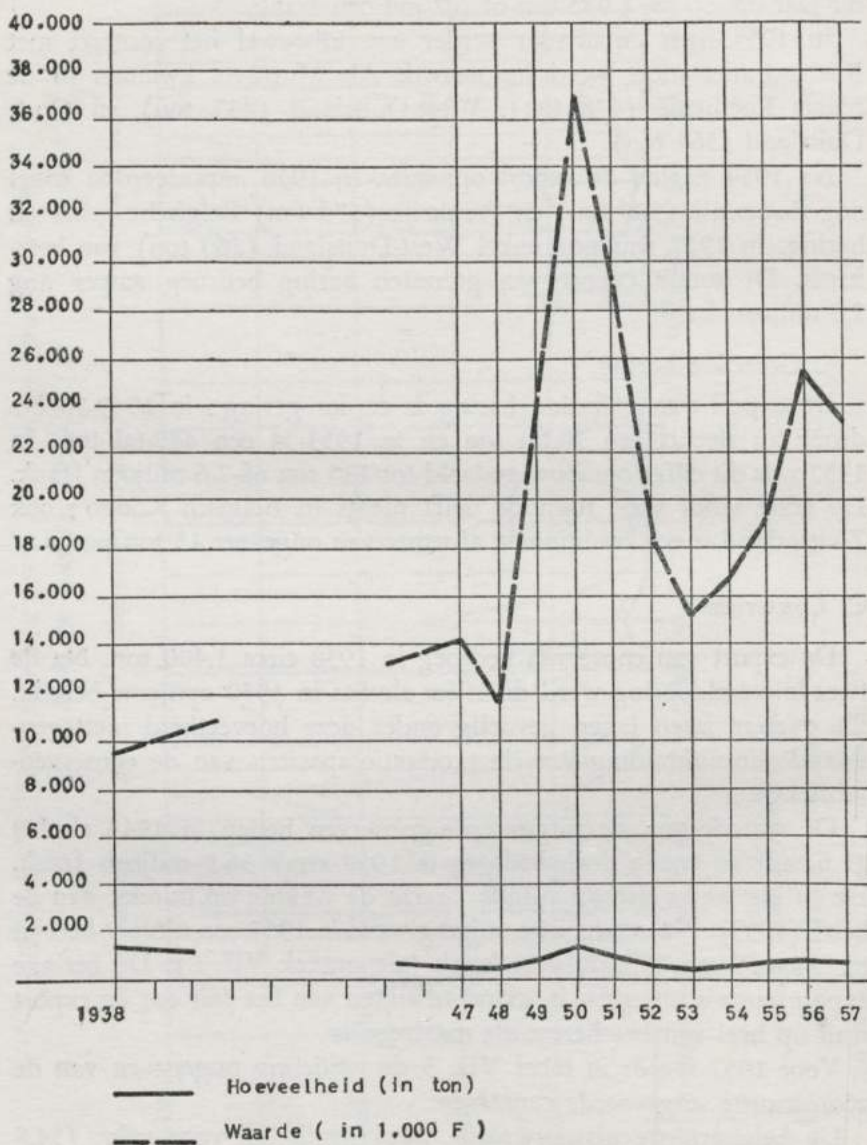
De export van conserven bedroeg in 1938 circa 1.400 ton. Na de tweede wereldoorlog werd dit cijfer slechts in 1950 opnieuw bereikt. De overige jaren lagen gevoelig onder deze hoeveelheid niettegenstaande de uitbreiding van de produktiecapaciteit van de conservenfabrieken.

De waarde van de uitgevoerde conserven beliep in 1948 slechts 11,6 miljoen frank, doch bedroeg in 1950 reeds 36,9 miljoen frank. De daling welke daarop volgde, bracht de waarde op minder dan de helft (1953). Na een nieuwe stijging werd in 1957 een uitvoer bereikt ter waarde van 23,3 miljoen frank (zie grafiek VII, 8). De geringe export van visconserveren is vooral te wijten aan het feit dat de export stuit op heel wat beschermende maatregelen.

Voor 1957 wordt in tabel VII, 3 de verdeling opgegeven van de voornaamste uitgevoerde conserven.

De belangrijkste uitvoerwaarde werd genoteerd voor zalm (34,8 %), sardines (22,0 %) en conserven van schaal- en weekdieren (7,3 %). Bij de studie van de evolutie van de uitvoerwaarde van conserven sedert 1947 blijkt dat 1957 voor de meeste soorten een

Grafiek VII, 8: Uitvoer van conserven, hoeveelheid en waarde, 1938-57 (a).



(a) Zie appendix VII, 1 en 2, blz. 326-329.

Tabel VII, 3 : Uitvoer van conserven, 1957 (a).

Soorten	Hoeveelheid in ton	Waarde in 1.000 frank
Zalm	155	8.100
Sardines	235	5.131
Schaal- en weekdieren	31	1.689
Pilchards	8	143
Andere	311	8.215
Totaal	740	23.278

gunstig uitvoercijfer vertoont. De uitvoer van zalm daalde bestendig van 12,5 miljoen frank in 1950 tot 3,7 miljoen in 1955 ; in 1956 steeg de uitvoer plots tot 11,1 miljoen frank. Dezelfde tendens van scherpe daling na 1950 kan waargenomen worden bij de uitvoer van sardines ; tussen 1955 en 1957 nam echter ook deze export toe van 1,4 tot 5,1 miljoen frank. De uitvoer van conserven van schaal- en weekdieren is sinds 1953 in gevoelige mate vermeerderd ; van 0,6 miljoen frank voor dit jaar werd nadien permanent een exportcijfer van minimum 1,5 miljoen frank bereikt. Slechts de uitvoer van pilchards stortte na het topjaar 1955 (1,4 miljoen frank) ineen, zodat zij in 1957 nog slechts 0,1 miljoen frank beliep.

In 1957 was Belgisch Kongo de voornaamste afnemer (39,0 %), gevolgd door Nederland (10,4 %), Jordanië (9,8 %), Italië (4,9 %), Griekenland (3,9 %) en Zwitserland (3,8 %).

Onder de verschillende afzetgebieden van Belgische visconserven zijn in de jongste jaren ook heel wat veranderingen merkbaar³⁰. De export naar Belgisch Kongo is sinds 1952 van overwegend belang. Zo bedroeg de export naar de Belgische kolonie in 1949 slechts 2,6 miljoen frank ; het exportcijfer is over 7,8 miljoen frank in 1952 gestegen tot 9,1 miljoen in 1957³¹.

De uitvoer naar Nederland bereikte in 1950 10,6 miljoen frank ; tussen 1952 en 1955 beliep het exportcijfer echter gemiddeld nog geen 2 miljoen frank per jaar. In 1956 was er een plotse stijging tot

(a) Bron N.I.S.

(30) Zie appendix VII, 5, blz. 332.

(31) Zalm (23,6 %) en conserven van schaal- en weekdieren (11,9 %).

7,3 miljoen frank³² en in 1957 een ineenstorting tot 2,4 miljoen frank. Ook in Frankrijk heeft zich een ineenstorting van onze export voorgedaan : van 8,4 miljoen frank in 1951 daalde de export tot 0,5 miljoen frank in 1957. Een gelijkaardig verschijnsel deed zich voor in West-Duitsland (1949 : 7,8 miljoen frank ; 1957 : 0,2 miljoen frank), Italië (1949 : 4,1 miljoen frank ; 1957 : 1,1 miljoen frank), Griekenland (1950 : 3,8 miljoen frank ; 1957 : 0,9 miljoen frank), Cuba (1950 : 3,3 miljoen frank ; 1957 : 0,5 miljoen frank) en Zwitserland (1949 : 2,3 miljoen frank ; 1957 : 0,9 miljoen frank).

D. Andere zeeproducten

Onder de overige zeeproducten vallen o.m. : bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprot en makreel.

1/ Bewerkte vis.

De bewerkte vis omvat gezouten, gedroogde of gerookte vis andere dan sprot, haring en makreel.

De uitvoer van deze vis is in de jongste jaren in een vrij vlug tempo verhoogd : van 1,2 miljoen in 1947 is de export voortdurend gestegen over 14,3 miljoen in 1954 tot 48,5 miljoen in 1957³³.

Het voornaamste afzetgebied is Belgisch Kongo met in 1957 een exportcijfer van 31,5 miljoen frank of 64,8 %. De export naar Kongo is echter slechts sinds 1955 massaal toegenomen. Ook Nederland neemt sedert 1952 en steeds stijgende waarde op ; in 1957 betekende de export naar dit land 1,4 miljoen frank tegen 0,7 miljoen frank in 1952.

2/ Mosselen.

De export van mosselen kreeg slechts enige betekenis vanaf 1950 (0,2 miljoen frank) ; nadien kende zij een steeds stijgende tendens en bereikte in 1957 reeds 1,8 miljoen frank³³. Er zij opgemerkt dat in 1957 slechts 1.081 ton geëxporteerd werd tegen 2.754 ton in 1938.

De geringe uitvoer gaat praktisch uitsluitend naar Nederland (93,2 %) ; ook Zwitserland (3,2 %) en Belgisch Kongo (3,1 %) nemen een kleine hoeveelheid af.

(32) Zalm (62,6 %).

(33) Zie appendix VII, 6, blz. 333.

3/ Oesters.

De export van oesters is sinds de tweede wereldoorlog sterk achteruitgelopen: van 42 ton in 1938 daalde zij tot 14 ton in 1957³⁴. De exportwaarde bedroeg in laatstgenoemd jaar 0,5 miljoen frank, waarvan 47,4 % werd afgenomen door Zwitserland, 40,6 % door Belgisch Kongo en 11,6 % door West-Duitsland.

4/ Garnalen.

De uitvoer van ongepelde garnalen is in België vrij aanzienlijk geworden. Deze export nam een aanvang in 1950; de toename van de belangrijkheid ligt vooral tussen 1955 (4,7 miljoen frank) en 1956 (29,8 miljoen frank)³⁴. De uitvoer stortte ineen in 1957 (10,5 miljoen frank); de uitvoer wordt praktisch volledig in Frankrijk afgezet (95,3 %).

De gepelde garnalen zijn qua uitvoer van geringere betekenis (1957: 0,9 miljoen frank)³⁴. Afnemers zijn: Belgisch Kongo (71,4 %) en Frankrijk (27,7 %).

5/ Sprot.

De export van verse sprot is onbelangrijk geworden: van circa 0,5 miljoen frank in 1950-51 en 0,7 miljoen in 1953 brokkelde de uitvoer af tot 0,09 miljoen frank in 1957³⁴. De weggevallen afnemers zijn West-Duitsland en Nederland.

De uitvoer van bewerkte sprot heeft daarentegen in de jongste jaren wel enige betekenis gekregen, doch blijft nog steeds aanmerkelijk onder het vooroorlogse cijfer³⁴. In 1957 bedroeg de exportwaarde 1,7 miljoen frank met als voornaamste afnemers Frankrijk (88,8 %) en Belgisch Kongo (7,8 %).

6/ Makreel.

Zowel de verse als de gerookte makreel heeft als exportartikel weinig betekenis. Beide hadden in 1957 slechts samen een exportwaarde van 0,15 miljoen frank³⁵.

7/ Kreeften, langoesten en andere schaal-, schelp- of weekdieren.

De uitvoer van deze zeeprodukten is praktisch onbeduidend; zij bedroeg in 1957 slechts 23 ton of 2,8 miljoen frank. De voornaamste afnemer was Zwitserland (67,0 %).

(34) Zie appendix VII, 6, blz. 333.

(35) Zie appendix VII, 6 en voetnoot (21); (blz. 333 en 192).

§ 3. OVERZICHT AANVOER, INVOER EN UITVOER

De studie van de in- en uitvoer toont aan dat per categorie en per land van herkomst of bestemming zeer grote verschillen voorkomen. Met het oog op de overzichtelijkheid is het daarom nuttig de in- en uitvoer naast elkaar te brengen en de situatie per land te resumeren. Om het belang en de toestand van de in- en uitvoer in zijn werkelijke proportie te stellen, is daarenboven een vergelijking van de buitenlandse handel met de eigen nationale aanvoer wenselijk.

A. Bodemvis.

De vergelijking van de aanvoer, invoer en uitvoer van bodemvis toont aan dat de aanvoer van de Belgische vloot in de schoot van het geheel dominerend is.

In tabel VII, 4 is de gemiddelde aanvoer van de jongste vijf jaar (1953-57) geplaatst naast de gemiddelde in- en uitvoercijfers van bodemvis voor dezelfde periode.

Tabel VII, 4: Aanvoer, invoer en uitvoer van bodemvis, jaargemiddelden 1953-57.

	Hoeveelheid (ton)	Waarde (1.000 frank)
Aanvoer	43.294	413.379
Invoer	6.950	125.820
Uitvoer	5.510	94.876

De gemiddelde nationale aanvoer bedroeg 43.294 ton ; deze hoeveelheid werd aangevuld door een invoer van 6.950 ton. Van de 50.244 ton welke ter beschikking kwam van de Belgische markt werd hieraan 5.510 ton onttrokken door uitvoer.

In waarde beliep de aanvoer 413,4 miljoen frank, de invoer 125,8 miljoen frank en de uitvoer 94,9 miljoen frank. Uit deze getallen komt het belang van de aanvoer naar voren evenals het feit dat de invoer lichtelijk de uitvoer overtreft ³⁶.

(36) De gemiddelde prijs van de aanvoer bedraagt 9,5 frank per kg ; deze van de uitvoer 17,2 frank en van de invoer 18,1 frank per kg. Uit deze cijfers kunnen echter

De verhouding tussen aanvoer en in- en uitvoer verschilt van vissoort tot vissoort³⁷. Zo stond er naast de aanvoer van 9.271 ton kabeljauw 2.444 ton invoer en 403 ton uitvoer. Voor de tweede grootste categorie qua hoeveelheid inzake aanvoer, nl. schelvis (5.616 ton), bedroegen de in- en uitvoer slechts een 400-tal ton. Voor koolvis beliep de aanvoer gemiddeld 2.895 ton; hier overtreft de uitvoer (935 ton) in ruime mate de invoer (263 ton). De verhouding aanvoer-invoer inzake hoeveelheid is evenwel nog gunstiger voor tong, schol, rog en wijting. Voor deze categorieën bedroeg de invoer respectievelijk 10,2, 2,9, 1,7 en 1,5 % van de aanvoer; de exportcijfers van deze categorieën beliepen in verhouding tot de aanvoer 26,4, 24,5, 8,5 en 7,3 %. Naast een aanvoer van 958 ton tarbot, stond jaarlijks gemiddeld 336 ton invoer; de uitvoer is onbeduidend (8 ton).

Verder zijn er eveneens een aantal zeeprodukten welke in de nationale aanvoer niet of slechts in geringe mate voorkomen, maar in het invoerpakket een min of meer belangrijke rol spelen. Onder deze produkten vallen: zeebrasem, geep, steert, latoer, roodbaard en zeepaling.

Het overwicht van de export op de import was tussen 1953 en 1957 belangrijk voor schol (+ 1.032 ton), tong (+ 732 ton), koolvis (+ 672 ton), wijting (+ 213 ton) en rog (+ 136 ton).

B. *Haring*

De gemiddelde nationale aanvoer van verse haring beliep in de jongste jaren 12.938 ton en werd aangevuld door een invoer van 4.858 ton; er zij evenwel opgemerkt dat de uitvoer 5.252 ton bedroeg of 394 ton meer dan de invoer. Tabel VII, 5 geeft een overzicht van deze verhoudingen ten aanzien van hoeveelheid en waarde³⁸.

In tegenstelling met de aanvoer in andere landen, zoals Nederland, wordt door de Belgische vloot geen gezouten haring aangebracht. Zoals echter eveneens blijkt uit tabel VII, 5, overtreft de invoer van dit produkt in belangrijke mate de uitvoer; in de jongste vijf jaar bedroeg de uitvoer gemiddeld slechts 937 ton of 6,0 miljoen frank, de invoer daarentegen 12.029 ton of 84,8 miljoen frank.

bezwaarlijk conclusies getrokken worden door het feit dat onder bodemvis een groot aantal vissoorten schuil gaat met sterk afwijkende prijzen en de prijs van iedere soort op zich zelf niet op dezelfde basis en niet met inbegrip van dezelfde dienstenverstrekking is berekend.

(37) Zie appendix VII, 7, en de beperkingen aangegeven in voetnoot (a), blz. 334.

(38) Zie volgende blz.

*Tabel VII, 5 : Aanvoer, invoer en uitvoer
van haring, jaargemiddelden 1953-57.*

	Hoeveelheid (ton)	Waarde (1.000 frank)
<i>Verse haring :</i>		
aanvoer	12.938	40.861
invoer	4.858	24.599
uitvoer	5.252	22.055
<i>Gezouten haring :</i>		
invoer	12.029	84.801
uitvoer	937	6.000
<i>Gerookte haring :</i>		
invoer	881	9.085
uitvoer	273	4.368

Ook voor de categorie gerookte haring overtreft de invoer in ruime mate de uitvoer. De uitvoer qua hoeveelheid beliep aldus in de laatste jaren slechts een vierde van de invoer.

C. Conserveren

De buitenlandse handel in conserven is de meest deficitaire post van de visbalans. In de jongste jaren beliep het overwicht van de invoer gemiddeld 450 miljoen frank. Dit gegeven, samen met de indeling naar de aard van de produkten, is vervat in tabel VII, 6.

Uit deze tabel blijkt dat het belang van de invoer voortspruit uit alle soorten conserven die in de buitenlandse handel voorkomen.

D. Andere zeeprodukten

Onder deze indeling vallen een groot aantal uiteenlopende zeeprodukten, die ook in hun verhouding tussen aanvoer, invoer en uitvoer onderling afwijken.

Zoals blijkt uit tabel VII, 7³⁹, komt slechts bij de bewerkte vis en de ongepelde garnaal een bepaalde vorm van evenwicht tussen in- en uitvoer voor. De invoer van bewerkte vis beliep in de jongste vijf jaar 32,9 miljoen frank voor 1.720 ton tegen een uitvoer van 28,5 miljoen frank voor 1.559 ton ; bij de ongepelde garnaal bedroeg

(39) Zie volgende blz.

*Tabel VII, 6: Invoer en uitvoer van conserven,
jaargemiddelden 1953-57 (a).*

	INVOER		UITVOER	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
<i>Visconserven:</i>	3.592	102.618	98	2.127
Sardines	2.246	37.733	32	573
Pilchards	4.572	157.667	144	6.379
Zalm	4.205	114.803	353	8.557
Andere				
<i>Schaal- en weekdieren- conserven</i>	1.447	57.761	37	2.314
Totaal	16.062	470.582	664	19.950

de invoer 9,3 miljoen frank en de uitvoer 10,3 miljoen frank. Bij deze laatste cijfers moet echter rekening gehouden worden met het feit dat de nationale aanvoer 51,3 miljoen beliep en dat een sterk deficit, nl. een meer-invoer van 25,4 miljoen frank, bij de gepelde garnalen voorkwam.

Een belangrijke invoerpost zonder tegenwicht bij de uitvoer komt voor bij de mosselen, oesters, kreeften en langoesten; tezamen bedroeg het importoverschot bij deze produkten jaarlijks circa 142,4 miljoen frank.

Bij sprout, met uitzondering van bewerkte sprout, en makreel heeft de invoer eveneens het overwicht.

* * *

De verdeling van de globale in- en uitvoer per land van herkomst of bestemming wijst op een uiteenlopende concentratie van de handel ⁴⁰. Zo was in 1957 niet minder dan 89,7 % van de uitvoer bestemd voor zes landen, en namen de zes voornaamste importeurs 82,4 % van de totale invoer voor hun rekening.

Als voornaamste afnemers treden op ⁴¹: Frankrijk (33,5 %), Belgisch Kongo (21,2 %), Groot-Brittannië (15,0 %), Nederland

(a) Bron N.I.S.

(40) Zie appendix VII, 8 en VII, 9, blz. 335-338.

(41) Verdeling waarde 1957.

Tabel VII, 7 : Aanvoer, invoer en uitvoer van verschillende visprodukten, jaargemiddelden 1953-57.

	AANVOER		INVOER		UITVOER	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
Bewerkte vis	—	—	1.720	32.901	1.559	28.505
Mosselen	—	—	22.081	53.346	608	960
Oesters	—	—	1.397	41.654	14	579
Garnalen (ongepelde)	1.961	51.253	375	9.315	311	10.257
Garnalen (gepelde)	—	—	381	26.328	10	953
Verse sprot	1.336	6.409	680	3.840	137	286
Andere sprot	—	—	8	118	57	1.406
Verse makreel	498	2.398	1.183 (a)	6.365 (a)	15 (a)	141 (a)
Andere makreel	—	—	167 (a)	2.695 (a)	4 (a)	78 (a)
Kreeften, langoesten, enz.	524	6.961	724	51.657	21	2.666

(9,7 %), Italië (5,4 %) en West-Duitsland (4,9 %). De invoerende landen zijn ⁴¹: Nederland (40,9 %), Japan (16,8 %), Portugal (11,1 %), Noorwegen (5,0 %), Canada (4,3 %) en West-Duitsland (4,3 %). De vergelijking tussen de landen onderling qua invoer en uitvoer moet echter met omzichtigheid geschieden; zo is de betekenis van Japan, Portugal en Canada voor de invoer enkel toe te schrijven aan de handel in conserven, terwijl de handel met de andere landen een breder gamma van produkten omvat.

(a) Gemiddelde van 1954-57.

In 1957 was de visbalans sterk negatief met Nederland (— 434,3 miljoen frank), Japan (— 184,9 miljoen frank), Portugal (— 123,6 miljoen frank), Noorwegen (— 55,3 miljoen frank), Canada (— 48,5 miljoen frank), West-Duitsland (— 36,4 miljoen frank) en Denemarken (— 20,4 miljoen frank). De balans was positief met Frankrijk (+ 48,5 miljoen frank) en Belgisch Kongo (+ 47,8 miljoen frank).

De Belgische export naar de landen van de E.E.G. beliep in 1957 120,7 miljoen frank en de invoer 531,4 miljoen frank. Het sterke deficit, nl. 410,7 miljoen, sproot enkel voort uit het sterke overwicht van de invoer uit Nederland. Bij uitschakeling van deze Benelux-partner wordt de visbalans met de overige landen van de E.E.G. evenwel positief (23,6 miljoen frank).

De betekenis van Nederland op de Belgische markt is vooral sinds 1949 sterk toegenomen; van 197,6 miljoen frank in dit jaar steeg de invoer tot 456,2 miljoen frank in 1957. De toename van de invoer uit West-Duitsland kende echter het hoogste stijgings-tempo, nl. van 2,1 miljoen frank in 1950 tot 47,4 miljoen frank in 1957. Ook uit Groot-Brittannië is de invoer geleidelijk toegenomen; bij de import uit Noorwegen en Denemarken deed zich, na de fantastische inzinking van 1947-48, insgelijks een geleidelijke stijging voor. De invoer uit Frankrijk was sterk schommelend met als topjaar 1957.

De uitvoer onderging eveneens grondige wijzigingen: zo werd de uitvoer naar Belgisch Kongo sinds 1950 verdrievoudigd en werd sedert hetzelfde jaar de export naar Nederland verdubbeld. Uitzonderlijk is de uitvoer naar Frankrijk, die van 1955 op 1956 van 43,6 miljoen frank tot 98,2 miljoen frank toenam⁴². Na een geleidelijke stijging daalde daarentegen de export naar West-Duitsland tussen 1955 en 1957 van 40,4 miljoen frank tot 11,0 miljoen frank. De handel met Groot-Brittannië ging in de laatste jaren echter in stijgende lijn.

Deze laatste beschouwingen wijzen er op dat de buitenlandse handel in zeeproducten, zowel qua invoer als qua uitvoer, in de jongste jaren tussen de verschillende partners sterk is toegenomen.

(42) 1957: 75,7 miljoen frank.

HOOFDSTUK VIII

BENELUX EN EUROPESE EKONOMISCHE GEMEENSCHAP

De Belgische zeevisserij, waarvan de analyse tot op heden beperkt bleef in het nationale kader, is op heden geconfronteerd met de thans reeds voltrokken Benelux en met de toekomstige Europese Economische Gemeenschap.

§ 1. BENELUX

In de 12e eeuw bestond in Nederland, als in België, een drukke bedrijvigheid in de kustvisserij¹. Vrij spoedig schakelde echter een deel van deze visserij over naar de zeevisserij : op het eind van de 14e eeuw vond Willem Beukelszoon een nieuwe behandeling uit voor het bewaren van haring, het z.g. „kaken”, waardoor het mogelijk werd de gevangen haring aan boord te bewerken en te bewaren, wat meteen een langere afwezigheid uit de thuishaven toeliet. Deze nieuwe toestand bracht eveneens de constructie mede van grotere vaartuigen, de z.g. „buizen”.

België en Nederland hadden in die tijd gelijke kansen. Een afwijkende ontwikkeling ontstond echter bij het begin van de 80-jarige oorlog, toen de Nederlandse vissersvloot een grote stimulans kreeg door de in die tijd heersende voedselschaarste en de inwijkende Vlaamse vissers ; de Vlaamse visserij daarentegen ging, mede door

(1) Historische nota ontleend aan J. H. KIEWIET DE JONGHE, *De Positie van de Nederlandse visserij ten overstaan van Benelux*. Verslagen van het 4e Internationaal Congres van de Zee, 1951, 175 en E. VROOME, *De Evolutie van de Oostendse vissershaven*, Oostende, 1957.

de interne onlusten, een periode van verval in. Zo kwam het dat na de 80-jarige oorlog aan de Vlaamse kust nog uitsluitend kustvisserij was overgebleven, terwijl zich in Nederland, naast de kustvisserij, een belangrijke zeevisserij op haring en bodemvis had ontwikkeld.

Omstreeks 1886 moderniseerde Nederland zijn vistechiek²; vanaf 1890 kwam het stoomschip op in de Nederlandse visserij, na de eerste wereldoorlog aangevuld en ten dele ook vervangen door de motorlogger. Met de stoom- en de motortrawler heeft ook België zich op de zeevisserij toegelegd. In beide landen ging de modernisatie van de stuwrichting samen met een concentratie van de vloot in bepaalde havens; de Nederlandse Noordzeevisserij nam meer en meer IJmuiden en Scheveningen tot aanleghaven, terwijl de Belgische Noordzee- en diepzeevloot zich hoofdzakelijk te Oostende ging vestigen.

Gezien de Beneluxakkoorden zijn beide visserijen echter in de jongste jaren op elkaar aangewezen; sinds 1950 kwamen immers een rij akkoorden tot stand met het doel geleidelijk de Belgische visserij aan de Nederlandse aan te passen.

Hierna worden enkel de akkoorden vermeld die in de schoot van Benelux betrekking hadden op de zeevisserij.

Akkoorden.

Het protocol van eind juli 1950, na de Benelux-besprekingen op ministerieel niveau te Oostende, stelde de vrijmaking van de handel in visserijprodukten tussen de drie landen in het vooruitzicht vanaf 1 januari 1952. Het verschil tussen Nederland en België inzake exploitatiekosten, hoofdzakelijk veroorzaakt door een verschil in lonen en sociale lasten, werd erkend, doch slechts tot 1 januari 1952; in die periode moest België zich door rationalisatie van de productie en de afzet aan het Nederlandse peil aanpassen. Aan de Commissie voor Landbouw, Voedselvoorziening en Visserij werd opdracht gegeven alle maatregelen te overwegen die zouden leiden tot een coördinatie van de zeevisserijpolitiek in het kader van Benelux.

Deze beslissingen van het protocol werden genomen zonder voorafgaandelijke raadpleging in België van de bedrijfsmilieus, zodat van Belgische zijde heel wat kritiek op deze vrijmaking werd uitgebracht. Behalve op de uiteenlopende kostenstructuur, werd gewezen op het

(2) Omstreeks die tijd werd een nieuw scheepstype ingevoerd, nl. de zeillogger, en ging men over tot het vissen met drijfnetten van katoen.



Vaartuigen scheepsklasse I en II in de haven van Zeebrugge

Fotoshop Meertens

Vaartuigen scheepsklasse I. Zicht op vismijn te Nieuwpoort



Foto Studio Leest

Cliché stad Nieuwpoort



Vismijn te Oostende, binnenzicht

Cliché Westtoerisme

Sorteren van vis te Nieuwpoort

Foto Studio Leest



gebrek aan organisatie en beroepsstatuut van de groothandel en de visverwerkende nijverheid in België en op de gunstige ligging van Nederland tegenover de visgronden. Door het protocol van 9 mei 1947 werd de landbouw beschermd en werden minimuminvoerprijzen, gebaseerd op de kostprijs van het invoerland, opgesteld. Voor de zeevisserij werd dergelijke regeling echter over het hoofd gezien.

Vóór het verstrijken van de „aanpassingstermijn” werden op professioneel plan tussen Nederland en België besprekingen gehouden, o.m. (a) door de Nederlandse Vakgroep „Groothandel” (1950) omtrent de vestigings- en uitbatingsvoorwaarden in de vishandel en visverwerkende nijverheid in het kader van Benelux; (b) op het 4e Internationaal Congres van de zee (van 20 tot 23 juli 1951), waarbij Nederland de Belgische moeilijkheden minimaal achtte en wees op de grote mogelijkheden van de Unie, terwijl België de hinderpalen in ruime mate overdreef, zodat weinig praktische resultaten werden verwezenlijkt.

Bij het verstrijken van de overeenkomst van 1950 vertoonden de bedrijfsvoorwaarden tussen beide landen nog te scherpe verschillen; de regeringen beslisten dan ook de protectie te handhaven. Na de besprekingen in februari 1952 te Ulvenhout werden in het protocol zekere toegevingen gedaan. Nederland zag af van de vrijmaking van de handel op 1 januari 1952, terwijl België een gedeeltelijke liberalisering onmiddellijk vóór 1 maart 1954 en een totale vrijmaking voor 1 maart 1955 toestond. Buiten de handel in gezouten, gedroogde en gerookte vissoorten, verse haring en sprot³, werd op 1 mei 1952⁴, ook het verkeer van verse bodemvis boven de 40 cm (kabeljauw, schelvis en koolvis uit IJsland) vrijgegeven.

Op dit gebied heerste er praktisch geen concurrentie: de Nederlandse en Belgische visserijen vulden elkaar eerder aan en België was erin geslaagd de afzet van die soorten in Nederland op te drijven. De vrije invoer van verse bodemvis onder de 40 cm en van garnaal zou daarentegen in België een ernstige prijsdaling veroorzaakt hebben, waardoor de rendabiliteit van de middenslag- en kustvisserij aanzienlijk zou zijn bedreigd. De regeringen besloten een tijdelijke, doch degressieve protectie te voeren door driemaandelijkse contingenten op te leggen, die geleidelijk zouden vernieuwd worden tot bij de gehele vrijmaking van het ruilverkeer. Aanvankelijk was deze liberalisering

(3) Geen wederzijdse invoer van verse haring en sprot tussen 1 oktober en 15 november.

(4) Aanvankelijk was bepaald 1 maart 1952.

vastgesteld op 1 maart 1954, doch werd bij een „modus vivendi”, ondertekend op 27 maart 1954, tot 1 maart 1956 verdaagd. Ingevolge overeenkomst op 1 maart 1955 kwam de invoer van garnaal vrij; deze liberalisatie werd echter verschoven tot 1 januari 1956 en later tot 1 april 1956.

Op 3 februari 1958 werd het verdrag tot instelling van de Economische Unie Benelux ondertekend, waardoor de vroeger aangegane akkoorden als een geheel werden bekrachtigd.

A. De vloot

Een in het oog springend verschil tussen de Nederlandse en de Belgische zeevisserij ligt in de toepassing van de visserijtechniek. In België is de vloot praktisch uitsluitend voor de trawlvisserij ingericht; Nederland daarentegen kent naast de trawlvisserij ook de drijfnetvisserij⁵. De Nederlandse trawlvisserij zelf kan gesplitst worden in de grote trawlvisserij en de kleine trawlvisserij. Deze laatste is voor een belangrijk deel als kustvisserij te beschouwen⁶. Onder de kustvisserij valt eveneens de garnaalvisserij, die voor de grootste eenheden een bijkomende aktiviteit is naast de trawlvisserij op verse zeevis en voor de kleinste schepen een hoofdbedrijvigheid uitmaakt. In Nederland bestaat tevens de IJsselmeervisserij, de binnenvisserij en de oester- en mosselcultuur⁷.

(5) „Lange tijd was er voor de trawlers en loggers een duidelijke scheiding van het werkterrein. Met de trawlers wordt op de zeebodem met een sleep- of trawl-net gevestigd op rond- en platvis. De loggers visten tot voor kort uitsluitend met een drijfnet, vlak onder het zeeoppervlak, op haring”, waarvan het grootste gedeelte aan boord in tonnen werd gezouten. „Reeds vóór 1940 gingen de reders er in toenemende mate toe over met de grootste trawlers, voorzien van een daarvoor speciaal geschikt trawl-net, in de tweede helft van het jaar op haring te trawlen. Anderzijds gingen de loggers-reders er toe over een groter motorvermogen in hun vaartuigen te plaatsen om een deel van het seizoen in plaats van met het drijfnet, met een trawl-net te gaan vissen.” (A. G. U. HILDEBRANDT, *Structuurveranderingen in de visserij*, E.S. Berichten, 5 mei 1955, 435). Overigens kwamen de nieuwgebouwde loggers het trawler-type zeer nabij, zodat het door deze trawler-logger combinatie mogelijk werd het gehele jaar door te vissen en het seizoenkarakter van de loggervisserij uit te schakelen.

(6) „De uitoefening van de kustvisserij met zeilkotters is, naarmate de motor voor de visserij bedrijfszekerder werd, langzamerhand overgegaan in de kleine zeevisserij met moderne motorkotters, waarmede zo ver uit de kust wordt gevist, dat de kleine stoomtrawlers der rederijen worden verdrongen.” Deze tendens werd versterkt door het feit dat door het slopen van een aantal kleine kuststoomtreilers nieuwe mogelijkheden voor de moderne kotters werden geschapen. „De kotters zijn als regel eigendom van de schipper. De trawlerrederijen hebben dus een deel van hun terrein moeten afstaan aan de schipper-eigenaren, wier kottertype voor de kleine zeevisserij het meest rendabel schip is.” (A. G. U. HILDEBRANDT, *op. cit.*, 427).

(7) De produkten van de twee laatstgenoemde takken vinden in België dan ook een belangrijke afzet (zie in- en uitvoer)

In tabel VIII, 1 wordt de evolutie aangetoond van de zeevisserijvloot in Nederland en België per scheepsklasse, volgens de Belgische classificatie der vaartuigen.

Tabel VIII, 1 : Evolutie van de zeevisserijvloot in Nederland en België, 1948-57 (a).

Jaar	I	II	III	IV	V	VI	Totaal
<i>Nederland</i>							
1948	289	161	154	73	28	25	730
1949	287	166	170	78	30	30	761
1950	276	162	182	80	32	33	765
1951	270	155	194	75	22	35	751
1952	248	151	202	82	21	31	735
1953	210	146	215	85	24	27	707
1954	156	129	228	88	28	28	656
1955	130	127	251	86	27	37	659
1956	119	126	262	91	28	40	666
1957	120	124	248	94	29	54	669
<i>België</i>							
1948	210	79	113	51	10	18	481
1949	187	81	115	51	8	19	461
1950	177	78	119	53	8	9	444
1951	164	72	122	50	10	9	427
1952	160	73	121	49	12	8	423
1953	152	73	116	46	13	10	410
1954	151	74	123	47	15	11	421
1955	147	75	132	49	18	9	430
1956	132	82	133	62	18	10	437
1957	134	72	143	66	18	13	446

Uit deze tabel blijkt dat België in 1957 in totaal over 446 eenheden beschikte en Nederland over 669 ; de totale brutotonnemaat van de Belgische vloot bedroeg 29.229 ton en van de Nederlandse 66.867 ton. De drijfkracht beliep 73.663 P.K. voor België en 129.898 P.K. voor Nederland.

Tussen 1948 en 1957 ging het aantal vaartuigen in beide landen achteruit ; in de jongste tien jaar verminderde de Nederlandse vloot

(a) Voor de bruto-tonnemaat en de drijfkracht zie appendix VIII, 1, blz. 339.

met 61 eenheden en de Belgische met 35 eenheden. Deze daling ging echter in beide landen gepaard met een toename van de totale drijfkracht; in Nederland steeg ook de brutotonnemaat tussen beide data, terwijl in België een lichte vermindering intrad.

De gemiddelde tonnage nam eveneens tussen 1948 en 1957 in beide landen toe. De aangroei was echter veel belangrijker in Nederland, nl. van 88 tot 99 B.T., dan in België, waar zij slechts van 62 tot 65 B.T. opliep. De verhoging van de gemiddelde drijfkracht was in Nederland eveneens belangrijker (134 tot 194 P.K.) dan in België (136 tot 165 P.K.)⁸.

Uit bovenstaande waarnemingen, nl. daling van het aantal eenheden, stijging van de totale B.T. en P.K., kan reeds afgeleid worden dat zich in de jongste jaren ofwel een vermindering van het aantal kleine vaartuigen, ofwel een toename van het aantal grote vaartuigen heeft voorgedaan.

In feite hebben zich in Nederland en België beide bewegingen voltrokken. In Nederland daalde het aantal vaartuigen van klassen I en II tussen 1948 en 1957 van 450 tot 244 eenheden, terwijl het aantal eenheden van klassen V en VI steeg van 53 tot 83. In België verminderde de bezetting van klassen I en II van 289 eenheden in 1948 tot 206 in 1957; het aantal eenheden van klassen V en VI nam echter met 3 eenheden toe.

In beide landen is ook de uitbreiding van klassen III en IV waarneembaar; zij is echter belangrijk hoger in Nederland (+ 115) dan in België (+ 45)⁹.

In zijn geheel beschouwd vertoont de Nederlandse vloot qua rompen een ongunstiger ouderdomsstructuur dan de Belgische¹⁰. In 1957 telde de oudste Nederlandse romp 60 jaar, de oudste Belgische daarentegen 49 jaar. De gemiddelde ouderdom beliep dan ook in Nederland 25,5 jaar en in België slechts 18,8 jaar. Deze nadelige structuur komt eveneens tot uiting bij de vergelijking van de ouderdom van de voortstuwingsmachines. Terwijl de gemiddelde ouderdom in België en Nederland 11,8 jaar bedroeg voor de motoren beliep deze voor stoommachines 5,5 jaar in België en 36,8 jaar in Nederland.

Dergelijke ongunstige ouderdomsopbouw heeft dan ook in beide

(8) Zie de evolutie van de P.K. en van de B.T., 1948-57, in appendix VIII, 1, blz. 339.

(9) Zie de evolutie van de P.K. en B.T. per scheepsklasse in appendix VIII, 1, blz. 339.

(10) De gegevens betreffende de ouderdom der Nederlandse rompen en voortstuwingsmachines zijn geput uit „De Zeevisserijvloot per 1 januari 1958” - Directie der Visserijen van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

landen aanleiding gegeven tot een vernieuwingsprogramma met overheidssteun¹¹. In België ontstonden de wet van 23 augustus 1948 en de Koninklijke Besluiten van 1 maart 1958, waarvan de bepalingen reeds vroeger werden uiteengezet¹²; in Nederland werd de modernisatie in de hand gewerkt door de wet op de materiële oorlogsschade en de voorzieningen van de visserijnota¹³.

B. *De aanvoer*

Nederland heeft voor zijn aanvoer een gunstiger geografische positie dan België. De Nederlandse kustwateren zijn immers rijk aan allerlei vissoorten en garnaal en bieden door hun geringe afstand aan de Nederlandse visserij de mogelijkheid om met een minimum van tijd en kosten zeeproducten aan te brengen. Ook de afstand tussen de visgronden van de middenslagvisserij is geringer voor Nederland dan voor België.

De totale aanvoer van de Nederlandse visserij¹⁴ bedroeg in 1957 circa 237,1 miljoen kg. De belangrijkste post bestaat uit aanvoer van pelagische vis, nl. 128,4 miljoen kg of 54,2 % van het totaal; het aandeel van de bodemvis beloopt 46,7 miljoen kg of 19,7 % en

(11) Deze overheidsstussenkomst was noodzakelijk daar in Nederland, zoals in België, het midden- en kleinbedrijf overweegt; de grote vaartuigen worden slechts geëxploiteerd door enkele grote rederijen die te IJmuiden en te Scheveningen gevestigd zijn. Gezien deze uitbatingsvorm is het dan ook duidelijk dat deze midden- en kleinbedrijven geen grote investeringslast op zich kunnen nemen.

(12) Zie hoofdstuk II, § 7, blz. 69.

(13) In 1950 werd de Commissie Sanering Zeevisserij of de z.g. Commissie-Tinbergen opgericht met het oog op het onderzoek van de toestand in de zeevisserij en het opmaken van voorstellen tot sanering van de produktie en de afzet. In mei 1952 werd door de Commissie een rapport aan de Regering overgemaakt. Op 1 april 1954 werd, op basis van dit rapport, een tienjarenplan bij de Tweede Kamer der Staten Generaal ingediend. In de maand juli 1955 werd de visserij-nota onderzocht en goedgekeurd; zij trad op 1 maart 1956 in werking.

In het kader van een vlootplan kan in Nederland een krediet bekomen worden tot maximum 75 %, waarvan 50 % op te nemen bij de Herstelbank en 25 % te dekken door een hypothecair krediet bij particuliere banken. Het aandeel van de Herstelbank wordt voor drie vierde door de overheid gegarandeerd voor hoofdsom en rente; de aflossing geschiedt in 20 jaar. Aan deze lening zijn tevens rente- en aflossingsfaciliteiten verbonden. Het totale vlootplan voorziet een investering van 43,9 miljoen gulden, waarvan 21,9 % door eigen middelen, 25 % door hypothecair krediet bij particuliere banken, 13,2 % door de Herstelbank op eigen risico, 31,2 % door de Herstelbank met overheids-garantie en 8,7 % door de Herstelbank met bijzondere regeling van overheidsgaranties.

(14) In deze beschouwingen rond de aanvoer is zowel zee- als kustvisserij begrepen; de aanvoer van vreemde vaartuigen, van de IJsselmeervisserij en van vis niet bestemd voor consumptie is echter niet in deze gegevens opgenomen. In de totale Nederlandse aanvoer komt de zeevisserij voor twee derde tussen en de kustvisserij voor een derde; de opbrengst van de zeevisserij beloopt echter meer dan drie vierde van het totaal. Men noteert dat het belang van de kustvisserij in de totale Nederlandse aanvoer sinds 1948 qua hoeveelheid met 2,6 % en qua opbrengst met 7,6 % is toegenomen.

circa 26 % van de aanvoer moet onder de categorie schaal- en weekdieren worden gerangschikt. De totale Nederlandse aanvoer is sinds 1953 gedaald, nl. van 278,9 tot 237,1 miljoen kg.

Uit deze gegevens blijkt reeds dat er een grondige afwijking bestaat tussen de samenstelling van de Nederlandse en die van de Belgische aanvoer. Deze afwijking wordt verduidelijkt in tabel VIII, 2.

*Tabel VIII, 2: Aanvoer in Nederland en België
naar vissoort, in miljoen kg, 1957 (a).*

VISSOORT	NEDERLAND	BELGIE
Bodemvis	46,7	42,9
Pelagische vis	128,4	4,7
Schaal- en weekdieren	62,0 (b)	1,9
Totaal	237,1	49,5

De totale aanvoer van bodemvis verschilt weinig in beide landen ; in 1957 bedroeg de aanvoer van bodemvis in Nederland circa 46,7 miljoen kg en in België 42,9 miljoen kg. Een groot verschilpunt ligt in de aanvoer van pelagische vis : terwijl Nederland in 1957 128,4 miljoen kg aanvoerde, beliep de Belgische aanvoer slechts 4,7 miljoen kg, wat overeenkomt met 3,7 % van de Nederlandse.

Bij de studie van de vissoorten zelf komen voor beide landen vaak gelijklopende naast afwijkende gegevens voor ¹⁵.

1) *Bodemvis.*

Inzake bodemvis heeft Nederland een belangrijk overwicht wat de aanvoer van schelvis (+ 11,0 miljoen kg), koolvis (+ 2,7 miljoen kg) en kabeljauw (+ 1,5 miljoen kg) uit andere gebieden dan de IJslandzee betreft en eveneens van schol (+ 7,1 miljoen kg) ¹⁶, tong (+ 1,0 miljoen kg) en wijting (+ 0,9 miljoen kg). In België nemen

(a) De gegevens over 1948-57 zijn vervat in appendix VIII, 2, blz. 340-341.

(b) Met het oog op de vergelijking met de Belgische aanvoer zij hier opgemerkt, dat onder deze rubriek een groot aantal produkten schuil gaan, waarvan echter de voornaamste zijn : mosselen voor consumptie (55,2 miljoen kg) en garnaal (4,4 miljoen kg).

(15) Zie appendix VIII, 2, blz. 340-341.

(16) De aanvoer van schol bekleedt in Nederland de tweede plaats in de zeevisserij.

de IJslanse kabeljauw, schelvis en koolvis (10,3 miljoen kg) in de totale aanvoer een belangrijke plaats in; deze verre visserij komt in Nederland praktisch niet voor. België heeft eveneens een belangrijker aanvoer van rog (+ 1,9 miljoen kg) dan Nederland. De aangevoerde hoeveelheid tarbot is in beide landen ongeveer dezelfde.

In beide landen hebben zich sinds het einde van de tweede wereldoorlog in de aanvoer van de verschillende soorten bodemvis verschuivingen voorgedaan. Zo kende België tussen 1948 en 1957 een vermindering van de aanvoer van kabeljauw uit andere gebieden dan de IJslandzee van 4,4 miljoen kg tot 3,7 miljoen kg; in Nederland nam de aanvoer in hetzelfde tijdstip toe van 3,1 miljoen kg tot 5,2 miljoen kg¹⁷. Hierbij moet echter opgemerkt worden dat de aanvoer van IJslanse kabeljauw in België toenam van 3,1 miljoen kg tot 4,2 miljoen kg, terwijl deze vangst in Nederland hoogstens 1,0 miljoen kg beliep in 1950. In België gaat de geringe uitbreiding van de aanvoer van kabeljauw gepaard met een toename van de aanvoer uit de IJslandzee en een daling van de aanvoer uit de andere gebieden; in Nederland daarentegen is de toename van de aanvoer van kabeljauw uitsluitend aan de aanvoer uit de overige gebieden toe te schrijven.

Een gelijkaardig verschijnsel kan waargenomen worden bij de aanvoer van schelvis: Nederland verdrievoudigde tussen 1948 en 1957 zijn aanvoer van schelvis uit andere gebieden dan de IJslandzee; in België daarentegen daalde de aanvoer uit deze gebieden, maar werd de aanvoer van IJslanse schelvis tussen beide data verdrievoudigd. België heeft zich, door het steeds stijgend belang van de IJslandzee, meer en meer toegelegd op de aanvoer van een goedkoop massa-produkt.

Wat vooral voor de Belgische zeevisserij in de schoot van Benelux van grote betekenis is, is de sterk stijgende aanvoer van tong in Nederland. Van 1,4 miljoen kg in 1948 liep de aanvoer op tot 4,5 miljoen kg in 1957. Ook in België deed zich een stijging van de tongaanvoer voor; na het topjaar 1953 (6,0 miljoen kg) daalde de aanvoer echter, zodat zij in 1957 nog slechts 3,5 miljoen kg bereikte. Daar tong een hoogwaardig produkt is, dat traditioneel door België op de Franse markt wordt afgezet, ontstaat door de toename van de Nederlandse tongaanvoer een concurrentiekracht die in de toekomst de Belgische exportpositie kan aantasten. Het is inderdaad geen

(17) Zie appendix VIII, 2, blz. 340-341.

denkbeeldig gevaar, dat de Nederlandse export door een gunstige prijsituatie de Belgische export zou ondervangen.

Een vierde verschilpunt in de evolutie van de visaanvoer is de verhoogde aanvoer van wijting in Nederland; in België is deze aanvoer in de jongste jaren eerder gedaald.

2) *Pelagische vis.*

Het overwicht van Nederland in de pelagische aanvoer geldt voor alle categorieën¹⁸. Zo bedroeg de Belgische aanvoer van volle haring in 1957 slechts 7,3 % van de Nederlandse; voor de ijle haring was de verhouding 0,9 %¹⁹ en voor makreel 4,2 %²⁰. Nederland bracht in 1957 ook 69,3 miljoen kg gezouten haring aan — van welk produkt geen Belgische aanvoer bestaat²¹. Inzake sprot heeft België ook een geringer aanvoer dan Nederland (— 2,1 miljoen kg).

Zowel in Nederland als in België vertoont de aanvoer van volle en ijle haring sinds 1948 heftige schommelingen met een tendens tot daling in de jongste jaren. Opmerkenswaard in de evolutie van de pelagische vissoorten is de snel toenemende betekenis van Nederland als aanvoerder van makreel; de zeer lage en constant blijvende vangst van makreel in België is een schadepost voor de Belgische visverwerkende bedrijven, die voor hun bevoorrading op buitenlandse markten zijn aangewezen.

3) *Schaal- en weekdieren.*

In vergelijking met Nederland is de aanvoer van schaal- en weekdieren in België zonder betekenis.

De aanvoer van garnaal ligt in België aanzienlijk lager dan in Nederland. In 1957 werd in België 1,0 miljoen kg garnaal aangevoerd

(18) De haring wordt in Nederland gevangen met een drijf- of trawl-net. De drijfnet-visserij wordt uitsluitend bedreven door loggers, terwijl de haringvangst met trawl-net door loggers, trawlers en kotters wordt beoefend. Het grootste gedeelte van de haring dat bestemd is om gezouten te worden, wordt met het drijfnet gevangen; de verse haring wordt met het trawl-net gevangen. Tengevolge van de structuurwijzigingen in de visserij, nl. de overlapping van het wederzijdse actievelid van trawler en logger, is het gebruik van het trawl-net sterk in betekenis toegenomen. Vóór 1940 beliep de trawl-haringaanvoer 9 miljoen kg en de drijfnet-haringaanvoer 87 miljoen kg; in 1957 bedroegen de cijfers respectievelijk 54 miljoen kg en 56 miljoen kg (C.B.S.).

(19) In Nederland wordt de ijle haring rond de jaarwisseling gevangen, hoofdzakelijk door de kotters in de Zeeuwse waters en aan de Belgische en Franse kust; zij wordt in de courante terminologie Breskens-haring genoemd.

(20) Zie appendix VIII, 2, blz. 340-341.

(21) Nederland vertoont dan ook een zeer groot exportcijfer van gezouten haring, waarvan België een traditionele afnemer is (zie verder).

tegen 4,4 miljoen kg in Nederland. Deze ruimere Nederlandse vangst is grotendeels te verklaren door de gunstige ligging van Nederland ten opzichte van de garnaalgronden. Ook hier rijst hetzelfde probleem tegenover de Belgische exportpositie als bij de tongaanvoer.

Nederland heeft sinds 1949 zijn overwicht in de garnalaanvoer nog versterkt; inderdaad, tussen 1949 en 1957 steeg de aanvoer in Nederland van 3,5 miljoen kg tot 4,4 miljoen kg, terwijl de Belgische aanvoer in dezelfde tijdsspanne daalde van 1,8 miljoen kg tot 1,0 miljoen kg. Terwijl Nederland in 1957 ruim voor 55 miljoen kg mosselen aanvoerde, was in België de aanvoer onbestaande.

* * *

Uit bovenstaande beschouwingen blijkt, dat de concurrentie Nederland-België zich tot nog toe beperkt tot de produkten van de midden-slag- en kustvisserij; de verre visserij is in Nederland van geen betekenis.

Het groeiende belang van Nederland voor sommige soorten bodem-vis (tong), pelagische vis en schaal- en weekdieren (garnaal) heeft in de jongste jaren het concurrentie- en exportvermogen van Nederland in ruime mate doen toenemen. Dit concurrentievermogen wordt tegenover België begunstigd door een afwijkend prijsgemiddelde.

C. Prijzen- en kostenstructuur

De prijzen- en kostenstructuur van beide landen wijken onderling af; deze afwijking wordt verscherpt door de verschillen in fiscale politiek en de uiteenlopende oriëntatie van het overheidsbeleid, waarvan vooral de loonpolitiek doorslaggevend is.

Gezien de ongelijke basis waarop de gegevens worden verzameld, is het onmogelijk de kostenelementen in beide landen naast elkaar te brengen. De studie van de gemiddelde aanvoerprijzen kan echter het vraagstuk in enige mate benaderen. In tabel VIII, 3²² is de verhouding tussen de Nederlandse en de Belgische prijzen opgenomen.

Behalve voor schol, waarvan de Nederlandse aanvoer duurder uitvalt, waren in 1957 alle prijzen in België hoger dan in Nederland. Het hoogste verschil is waar te nemen bij de garnaal, waarvan de Nederlandse prijs slechts 58 % bereikt van de Belgische. De verschillen zijn eveneens groot voor sprong (62 %), ijle haring (78 %), tarbot (93 %), tong (94 %) en wijting (94 %).

(22) Zie volgende blz.

De vergelijking van de prijsverschillen in 1950 en 1957 toont aan, dat de prijzen voor de meeste produkten reeds naar elkaar zijn toegeneigd. Het meest typisch voorbeeld daarvan is de garnaal, waarvan de Nederlandse prijs toenam van 38 % van de Belgische prijs in 1950 tot 58 % in 1957. Aan de omgekeerde prijsbeweging van ijle haring en sprot kan hier slechts een geringe betekenis worden toegeschreven, aangezien de aanvoer van deze produkten gering is en uitzonderlijke prijzen dus het prijsgemiddelde sterk beïnvloeden.

Tabel VIII, 3 : Prijs van de zeeprodukten in Belgische frank per kg in België en Nederland, 1950-57.

	1950			1957		
	België	Nederland	Nederland in pCt van België	België	Nederland	Nederland in pCt van België
Kabeljauw (a)	9,9	7,2	73	9,5	9,2	97
Schelvis (b)	6,3	6,5	103	5,3	5,1	96
Schol	6,3	5,5	87	6,9	7,1	103
Tarbot	18,5	13,7	74	23,0	21,4	93
Tong	18,4	16,3	89	39,7	37,4	94
Wijting	3,9	3,6	92	4,7	4,4	94
Volle haring	3,3	2,9	88	4,2	4,0	95
Ijle haring	2,7	2,9	107	5,1	4,0	78
Gezouten haring	—	3,8	—	—	5,3	—
Sprot	2,9	4,6	159	3,7	2,3	62
Makreel	3,9	3,6	92	3,5	3,4	97
Garnalen	26,6	10,1	38	37,0	21,4	58
Mosselen voor consumptie	—	0,8	—	—	1,6	—

Aanleunend bij deze prijzenstudie moet hier ook melding gemaakt worden van de verschillen inzake prijsvorming in de Beneluxlanden. In Nederland zijn alle vaartuigen verplicht hun vangst in de vismijn aan te bieden voor de verkoop²³. De verkoop geschiedt, zoals in België, bij afslag. Wanneer de prijs beneden een minimum daalt,

(a) Excl. IJslandse kabeljauw.

(b) Excl. IJslandse schelvis.

(23) Sommige vismeelfabrieken kunnen rechtstreeks van de vaartuigen de vangst afnemen, doch de administratieve formaliteiten — als de afrekening over de afslag — blijven bestaan.

wordt echter — en dit in tegenstelling met België — de afslag stilgelegd en wordt de vis naar de vismeelfabrieken verwezen. Het verschil tussen de verkoopprijs aan de vismeelfabrieken en de minimumprijs wordt bijgelegd door een Egalisatiefonds dat gespijsd wordt door een heffing op de opbrengst van de zeeproducten met minimumprijs²⁴. In principe is de prijsvorming vrij en werkt de wet van vraag en aanbod. Voor belangrijke vissoorten wordt van publiekrechtelijke zijde evenwel een „bodem” in de markt gelegd door het aanhouden van een stelsel van minimumprijzen, zodat alleen boven dit minimum vrije prijsvorming bestaat. Voor vrijwel alle overige vissoorten bepalen de reders onderling zelf zekere minimumprijzen.

Tot de vissoorten die op publiekrechtelijke wijze onder het stelsel van de minimumprijzen ressorteren, behoren : schelvis en wijting van 30 cm en kleiner, schar, schol, zwarte poon, bot, horsmakreel, makreel, verse en gezouten haring²⁵.

De minimumprijzen worden bepaald door het Bedrijfschap voor Visserijproducten en worden na bespreking met de Organisatie van de Visserij in de Stichting van de Nederlandse Visserij definitief vastgelegd. Het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening houdt toezicht op het stelsel.

Het meest kritieke punt van het minimumprijzenstelsel is de vaststelling van de prijs zelf. De reders beklagen zich over het feit dat deze vaststelling niet steeds de stijgende uitbatingskosten volgt, terwijl de handel en de exporteurs zich benadeeld voelen tegenover de concurrentie van het buitenland.

D. De in- en uitvoer

Het grootste verschilpunt tussen de Nederlandse en de Belgische situatie inzake in- en uitvoer ligt in het feit dat de handelsbalans in zeeproducten voor Nederland in 1957 een positief saldo opleverde van 1.115,8 miljoen frank, terwijl de Belgische handelsbalans een negatief saldo vertoonde van 889,9 miljoen frank²⁶.

(24) De fondsen worden voor ieder produkt afzonderlijk gehouden ; er is geen compensatie mogelijk tussen de fondsen van de verschillende soorten vis.

(25) Zie preciesere gegevens en de eigenlijke minimumprijs in appendix VIII, 3, blz. 342.

(26) Zowel voor Nederland als voor België is in de hiernavolgende gegevens de in- en uitvoer van vismeel niet begrepen. In 1957 beliep de invoer in Nederland 630,5 miljoen frank en in België 150,2 miljoen frank ; de uitvoer bedroeg in Nederland slechts 36,7 miljoen frank, terwijl in België geen uitvoer werd genoteerd. In beide landen was de balans van vismeel aldus sterk negatief, nl. 593,8 miljoen frank in Nederland en 150,2 miljoen frank in België.

In tabel VIII, 4 is de gemiddelde aanvoer, in- en uitvoer in Nederland en België over 1953-57 opgenomen.

Tabel VIII, 4: Aanvoer, invoer en uitvoer in Nederland en België, in miljoen kg, jaargemiddelde 1953-57.

	NEDERLAND	BELGIË
Aanvoer	254,5 (a)	60,8 (b)
Invoer	16,1	69,2
Uitvoer	151,2	15,3

Het uitgesproken exportkarakter van de Nederlandse visserij houdt verband met de massale aanvoer. Inderdaad, niettegenstaande het gemiddelde visverbruik in Nederland niet hoger ligt dan in België²⁷, lag de aanvoer in de jaren 1953-57 in Nederland gemiddeld vier maal hoger dan in België. Hieruit resulteert dat de export in Nederland belangrijk groter is dan in België en de invoer belangrijk kleiner.

Grafiek VIII, 1 geeft een overzicht van de betekenis van de buitenlandse handel in Nederland en België sinds 1948.

Uit deze grafiek blijkt dat de Nederlandse invoer na de tweede wereldoorlog zeer gering was. In 1949 bedroeg de import slechts 3,2 miljoen kg of 66,1 miljoen frank. Pas vanaf 1952 kende de invoer een aanhoudende stijging, die vooral in de jongste jaren vrij belangrijk werd. In 1957 bereikte de invoerwaarde in Nederland 357,7 miljoen frank, wat 757,9 miljoen frank minder is dan in België. De ingevoerde hoeveelheid beliep echter in 1957 17,7 miljoen kg in Nederland en in België 76,9 miljoen kg.

In het invoerpakket domineren dezelfde grote categorieën in beide landen. Zo besloegen van 1953 tot 1957 de conserven 46,9 % van

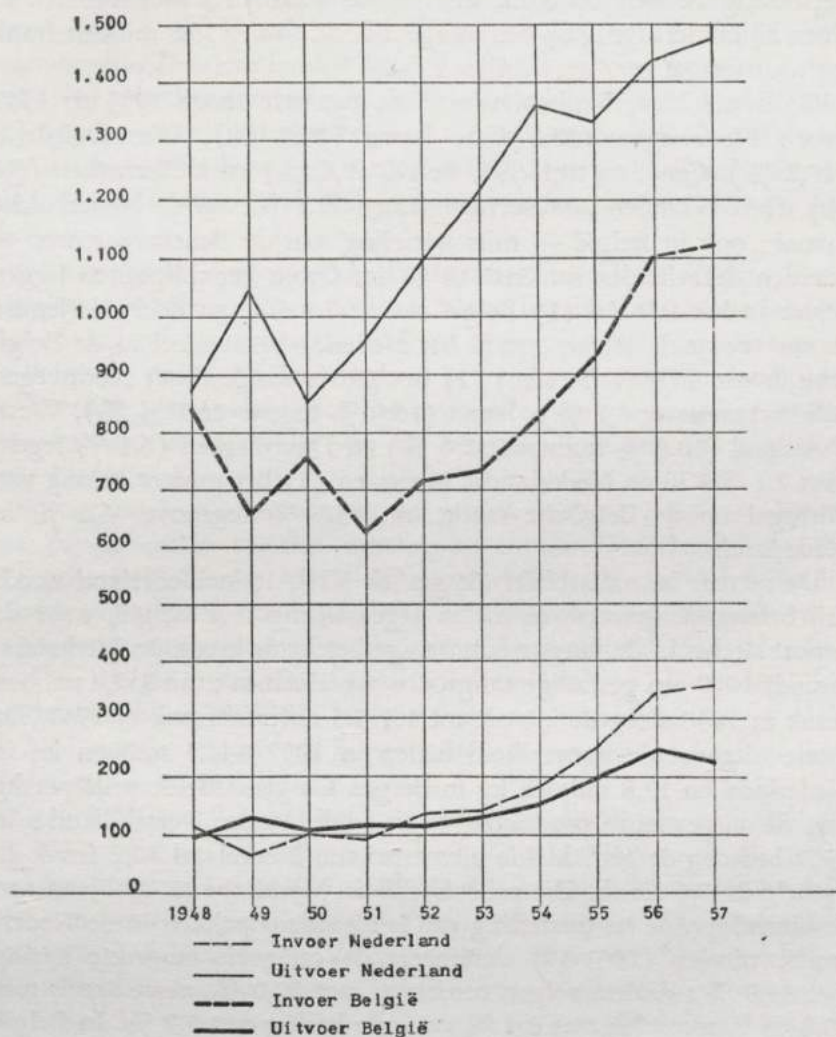
(a) Zee- en kustvisserij.

(b) Excl. aanvoer in vreemde havens.

(27) In 1946 beliep het verbruik van zeevis per hoofd van de bevolking 13,8 kg, terwijl het in 1957 verminderde tot 8,9 kg (C.B.S.). Deze achteruitgang houdt verband met het gebrek aan goedkope zeeprodukten en met de grotere hoeveelheden substituerende voedingsmiddelen, zoals vlees, eieren en kaas, die ter beschikking van de bevolking kwamen.

Zoals in alle landen, is in Nederland het verbruik groter in de steden dan in de landelijke gemeenten. Dit verschijnsel is niet zo zeer toe te schrijven aan de onvoldoende distributie, maar veeleer aan de aanwezigheid van landbouwprodukten, die men als voedzamer aanziet (C.B.S.).

Grafiek VIII, 1 : Totale in- en uitvoerwaarde van Nederland en België, in miljoen Belgische frank, 1948-57 (a).



(a) Zoetwatervis niet inbegrepen ; cijfergegevens (hoeveelheid en waarde) in appendix VIII, 4, blz. 343.

Bron : N.I.S., *Jaarcijfers over de Visserij*, Ministerie Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, Directie van de Visserijen.

0,5 % en 11,4 % in ³². De voornaamste afnemers van Nederland tussen 1953-57 waren : België (27,4 %), Frankrijk (12,8 %), West-Duitsland (10,0 %), Rusland (6,7 %), Oost-Duitsland (6,3 %), Groot-Brittannië (5,7 %) en Italië (5,2 %) ; deze landen namen in totaal 74,1 % af van de totale Nederlandse export. In België vertegenwoordigden deze landen 68,7 % van de uitvoer. Verschilpunten zijn : (1) zwakker aandeel van de Belgische export naar Nederland ; (2) hoger aandeel van Frankrijk en Groot-Brittannië in de Belgische uitvoer en (3) de betekenis van Oost-Duitsland en Rusland voor de Nederlandse uitvoer ; voor België is daarenboven Belgisch Kongo een voorname afnemer.

Grosso modo dingen beide landen naar dezelfde afzetmarkten. Aangezien het Belgisch prijsniveau hoger ligt dan het Nederlandse, kan Nederland bij verhoogde aanvoer of heroriëntatie van de export de Belgische positie op deze markten bedreigen. Het is inderdaad geen denkbeeldig gevaar dat, door het vaststellen van gemeenschappelijke contingenten, een gedeelte van de Belgische cliënteel zal afglijden naar Nederland.

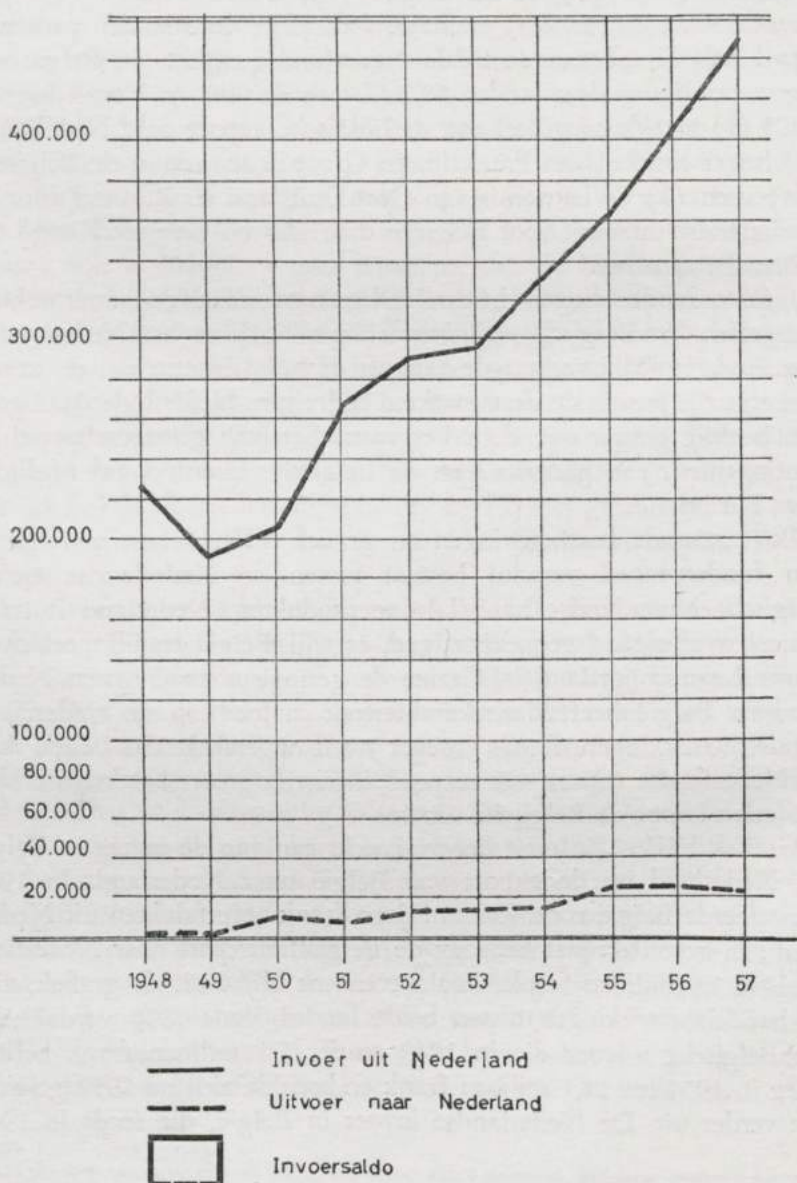
Bovenstaande beschouwingen en grafiek VIII, 1 bewijzen dat er een fundamenteel verschil bestaat tussen de Nederlandse en de Belgische buitenlandse handel in zeeprodukten. Nederland is traditioneel overwegend een exportland, terwijl België traditioneel overwegend een importland is. Gezien de geringe afstand tussen Nederland en België heeft deze karaktertrek invloed op de wederzijdse handelsbetrekkingen. Reeds vroeger werd opgemerkt dat België voor de Nederlandse export van zeeprodukten van groter betekenis is dan Nederland voor de Belgische uitvoer.

Grafiek VIII, 2 ³³, toont het overwicht aan van de invoer in België uit Nederland op de export van België naar Nederland. In 1957 importeerde België voor 456,2 miljoen frank zeeprodukten uit Nederland ; in hetzelfde jaar bedroeg de Belgische export naar Nederland slechts 21,9 miljoen frank. Zoals eveneens blijkt uit de grafiek, zijn de handelsbetrekkingen tussen beide landen sinds 1950 verdubbeld. De Belgische uitvoer die in 1949 amper 1,5 miljoen frank beliep, steeg in 1950 tot 11,1 miljoen frank en breidde zich na 1952 geleidelijk verder uit. De Nederlandse invoer in België, die reeds in 1949

(32) In feite is er geen tegenstelling tussen de hogere gemiddelde prijs van de Belgische uitvoer en het overwicht van de bodemvis. Het grootste deel van de uitvoer van bodemvis bestaat nl. uit de vissoort tong, die een hoogwaardig en duur produkt is.

(33) Zie volgende blz.

Grafiek VIII, 2: In- en uitvoer van België uit en naar Nederland, in 1000 F, 1948-57 (a).



(a) Zie appendix VIII, 5 en 6, blz. 344-347.

Foto Stad Brugge



Zeebrugge, vismijn 1909



Zeebrugge, vismijn

Foto Dienst voor Toerisme Brugge



Herstellen van het net

Foto Studio Tanghe

197,6 miljoen frank bedroeg, is sindsdien aanhoudend gestegen, zodat zij in 1957 ruim 450 miljoen frank beliep. Voor geen enkel zeeproduct is de Belgische export naar Nederland groter dan de Belgische import uit Nederland.

België importeert uit Nederland overwegend bodemvis, gezouten haring, mosselen, gepelde garnalen, oesters, kreeften, langoesten enz., conserven en verse haring. Zoals blijkt uit tabel VIII, 5, werd voor gezouten haring in 1957, 88,3 miljoen frank of 19,3 % van het totaal besteed ; de invoerwaarde nam sedert 1950 met circa 18 miljoen frank toe. De invoer van bodemvis steeg van 16,0 miljoen frank in 1950 tot 91,9 miljoen frank in 1957³⁴. Zijn eveneens van belang : (a) mosselen, waarvan het bedrag van 16,9 miljoen frank in 1950 steeg tot 58,2 miljoen frank in 1957 ; (b) oesters (42,6 miljoen frank) met een toename van 1950 tot 1957 van 8,8 miljoen frank ; (c) kreeften, langoesten enz. (35,2 miljoen frank) met een toename van 1950 tot 1957 van 12,7 miljoen frank ; (d) gepelde garnalen (47,1 miljoen frank) met een stijging van 42,1 miljoen frank tussen de jaren 1950-57 en (e) conserven met een stijging van 8,3 miljoen frank in 1950 tot 28,6 miljoen frank in 1957.

De verdubbeling van de invoer in België uit Nederland is, sedert het tot stand komen van Benelux, vooral toe te schrijven aan de sterke stijging van de invoer van bodemvis (+ 75 miljoen frank), gepelde garnalen (+ 42 miljoen frank), mosselen (+ 41 miljoen frank), conserven (+ 20 miljoen frank), gezouten haring (+ 18 miljoen frank) en kreeften, langoesten enz. (+ 13 miljoen frank).

België exporteert naar Nederland voornamelijk bodemvis en conserven. De uitvoer van bodemvis naar Nederland, die tot 1953 vrij onbeduidend was, steeg in 1954 en beliep in 1957 reeds 15,2 miljoen frank of 69,5 % van het totaal³⁵. Voor de conserven was 1950 een uniek jaar met 10,6 miljoen frank ; slechts in 1956 werd een cijfer van 7,3 miljoen frank bereikt, terwijl het in alle overige na-oorlogse jaren amper 2 miljoen frank beliep. In overwegende mate kan aldus de stijging van de uitvoer van België naar Nederland toegeschreven worden aan de opkomst van de export van bodemvis.

In feite zijn de handelsbetrekkingen tussen beide landen sedert

(34) In 1957 waren volgende soorten van belang : tong (37,8 miljoen frank), kabeljauw (31,7 miljoen frank), tarbot (4,0 miljoen frank), schelvis (4,4 miljoen frank) en schol (4,0 miljoen frank).

(35) In 1956 waren volgende soorten van belang : tong (3,2 miljoen frank), schol (2,6 miljoen frank), kabeljauw (1,6 miljoen frank) en schelvis (1,3 miljoen frank).

Tabel VIII, 5 : De Belgische invoer en uitvoer van en naar Nederland per vissoort, in 1.000 frank, 1950-57 (a).

Soorten	1950		1953		1957	
	Invoer	Uitvoer	Invoer	Uitvoer	Invoer	Uitvoer
Bodemvis	15.992	20	36.541	4.050	1.867	15.200
Verse haring	13.527	—	8.045	6.817	27.909	273
Gezouten haring	70.507	107	81.055	135	88.291	278
Gerookte haring	7.403	—	8.602	—	8.693	—
Conserven	8.343	10.616	23.636	2.203	28.618	2.413
Bewerkte vis	4.455	—	6.333	1.155	3.483	1.364
Mosselen	16.884	4	46.985	—	58.147	1.643
Oesters	33.779	—	37.255	—	42.630	—
Ongepelde garnalen	6.443	—	7.101	—	13.865	480
Gepelde garnalen	4.960	—	11.504	—	47.052	—
Verse sprot	113	378	2.350	78	4.270	—
Bewerkte sprot	147	13	141	82	127	—
Makreel	—	—	—	—	3.523	109
Bewerkte makreel	—	—	—	—	2.519	—
Kreeften, enz...	22.520	—	26.051	—	35.164	117
Totaal	205.073	11.138	295.599	14.520	456.158	21.877

(a) Voor de statistische reeks vanaf 1948, met inbegrip van de hoeveelheid, zie appendix VIII, 5 en 6, blz. 344-347.

1950, startpunt van Benelux, sterk uitgebreid. De Belgische export naar Nederland nam met 10,8 miljoen frank toe ; de Belgische import uit Nederland steeg echter met 251,1 miljoen frank. Door de stijging van de Belgische export naar Belgisch Kongo nam echter het procentueel aandeel van Nederland in de totale export niet toe (10 %) ; de belangrijkheid van Nederland als leverancier aan België vermeerderde echter tussen 1950 en 1957 van 27,0 % tot 40,9 %.

E. Visverwerkende nijverheden en distributie

In Nederland bestaan dezelfde visverwerkende nijverheden als in België, nl. rokerijen, drogerijen, inleggerijen, conservenfabrieken, vismeelfabrieken en diepvriesinrichtingen³⁶. De visverwerkende nijverheden zijn vooral gelokaliseerd te IJmuiden, Katwijk, Scheveningen, Vlaardingen en rond het IJsselmeer.

De omzetcapaciteit van de rokerijen en stomerijen bedroeg in 1957 23,5 miljoen kg, van de inleggerijen 10,8 miljoen kg, van de conservenfabrieken 19,7 miljoen kg en van de vismeelfabrieken 36,8 miljoen kg³⁷.

Een voordeel van de Nederlandse visverwerkende nijverheden op de Belgische ligt in het feit dat in Nederland alle grondstoffen worden aangevoerd, terwijl de Belgische bedrijven voor hun grondstoffen vaak op het buitenland zijn aangewezen. De Nederlandse visverwerkende nijverheden hebben zich ook na de tweede wereldoorlog dank zij een ruim begrip van de centrale overheid weten te ontwikkelen. Vooral de conservennijverheid werd beschermd ; aldus wist de conservenindustrie haar produktie uit te breiden van 7,4 miljoen kg in 1946 tot 19,7 miljoen kg in 1957.

Gezien de lagere kostenstructuur in Nederland — te wijten aan het gehele stelsel van de economische en fiscale politiek — het beroepsstatuut en de vestigingswet, ontstonden in de schoot van de visverwerkende nijverheden en de groothandel bepaalde fricties.

Om deze moeilijkheden uit de weg te ruimen, werd reeds in april 1950 overleg gepleegd tussen de Nederlandse en de Belgische groothandel en industrie. Beide partijen aanvaardden o.m.³⁸ : (i) dat in

(36) In de Visserijnota werd de betekenis van de visverwerkende nijverheid voor de Nederlandse export naar voren gebracht. Met het oog op de verbetering van de outillage van deze ondernemingen en de daarvoor noodzakelijke investeringen werden Herstelbankkredieten uitgetrokken, die tot een bedrag van f 2,5 miljoen door de overheid worden gegarandeerd.

(37) C.B.S.

(38) Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid, Jaarverslag 1950, 32-33.

België soortgelijke maatregelen tot stand moesten komen als in Nederland op gebied van erkenningsreglementen en inrichtingsvoordringen voor de groothandel in vis, de rokerijbedrijven, de inleggerijen en conservenfabrieken; (ii) dat gedurende de periode waarin de maatregelen in België werden voorbereid, de vestiging van Nederlanders in België en van Belgen in Nederland als groothandelaar in vis, als roker, inlegger of visconservenfabrikant moest verboden worden. Deze resoluties werden aan de betrokken overheid overhandigd, doch bleven zonder gevolg.

De eenzijdige infiltratiemogelijkheid van Nederland op de Belgische markt is dus blijven bestaan; dit is trouwens een moeilijkheid die zich in alle sectoren van de handel voordoet en die zich in de toekomst nog zal toespitsen in de schoot van de Europese Economische Gemeenschap. Hier moet echter gewezen worden op het feit dat de kostenstructuren in de Beneluxlanden elkaar in de jongste jaren dichter zijn benaderd.

Nederland doet ook in de sector distributie een inspanning; ten einde de uitbreiding en de verbetering van het distributienet te bewerkstelligen werden uit het Moody-Fonds gelden beschikbaar gesteld. Aldus is een krediet voorzien voor de verbetering van de winkelinrichting, de uitbreiding van de vakkennis, de modernisering van de afzetmethodes — o.a. door de verbetering van de koelketting — voor het verbeteren van de losmethodes op de vaartuigen en het oprichten van een demonstratiecentrum. Voor het geheel werd een krediet van 1,5 miljoen gulden voorzien. Het experiment met het Moody-Fonds heeft echter uitgemaakt dat hiermede vooral de afzet van diepvriesprodukten werd gestimuleerd. Inderdaad, de kruidenierswinkels hebben meer van deze kredieten genoten dan de eigenlijke viswinkels.

* * *

Deze korte analyse van de visserij in de Beneluxlanden heeft aangetoond dat de visserij in Nederland belangrijker is dan in België en dat de aanvoer in beide landen verschillend georiënteerd is: in Nederland domineert de aanvoer van pelagische vis en schaal- en weekdieren, terwijl in België het accent gelegd wordt op de bodemvis.

Door het vrijgeven van de handelsbetrekkingen is Nederland in ruimere mate bevoordeligd dan België; de prijzenstructuur, de marktorganisatie en de belangrijke aanvoer verscherpen de concurrentie van Nederland ten opzichte van België.

§ 2. EUROPESE EKONOMISCHE GEMEENSCHAP

Op 25 maart 1957 werd te Rome het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap door de respectieve partners ondertekend. De landen die tot de E.E.G. zijn toegetreden, zijn: België, West-Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland.

De doelstelling van deze nieuwe Gemeenschap is „door het instellen van een gemeenschappelijke markt en door het geleidelijk nader tot elkaar brengen van het economisch beleid van de Lid-Statens te bevorderen: de harmonische ontwikkeling van de economische activiteit binnen de gehele gemeenschap, een gestadige en evenwichtige expansie, een grotere stabiliteit, een toenemende verbetering van de levensstandaard en nauwere betrekkingen tussen de in de gemeenschap verenigde staten”³⁹. Ten einde deze doelstellingen te bereiken, voorziet het Verdrag onder meer: „(a) de afschaffing van de douanerechten en de kwantitatieve beperkingen bij in- en uitvoer van goederen tussen de Lid-Statens en (b) de invoering van een gemeenschappelijk douanetarief en van een gemeenschappelijke handelspolitiek ten opzichte van derde staten”⁴⁰.

In het Verdrag is de visserij als bedrijfstak onder de landbouw gerangschikt. Vooral enkele problemen in verband met de E.E.G. aan te vatten, worden hierna de karakteristieken van de visserij van de Gemeenschap en van de partner-landen besproken.

A. Aanvoer

De totale aanvoer van de partner-landen van de E.E.G. beliep in 1956 1.668,5 miljoen kg, waarvan 40,1 % aangevoerd werd door West-Duitsland, 28,7 % door Frankrijk, 15,0 % door Nederland, 12,5 % door Italië en 3,7 % door België⁴¹. De aanvoer van de landen van de E.E.G. ligt belangrijk lager dan die van de Scandinavische landen, IJsland en Groot-Brittannië⁴²; in deze landen bedroeg

(39) Artikel 2 van het Verdrag.

(40) Artikel 3 van het Verdrag.

(41) De totale aanvoerwaarde, omgerekend in Belgische frank, beliep in 1956 circa 16,1 miljard frank. (F.A.O., *Yearbook of Fishery Statistics*, 1955-56). Ten einde de vergelijkbaarheid van de gegevens bij de studie van de E.E.G. te kunnen behouden, zullen in de toekomst alle aanvoer-, invoer- en uitvoerstatistieken in hoeveelheid uitgedrukt worden. Het is onmogelijk bij gebrek aan vergelijkbaar materiaal een vergelijkende prijzenstudie per vissoort op te maken.

(42) Landen die zouden toetreden tot de z.g. vrijhandelszone, d.w.z. landen die op een bepaalde vorm van internationale economische samenwerking aansturen.

de aanvoer in 1956 3.909,2 miljoen kg of meer dan het dubbel van de E.E.G.⁴³.

Tussen 1953 en 1954 is de aanvoer van de E.E.G.-landen gedaald van 1.711,0 tot 1.641,8 miljoen kg, dus met 69,2 miljoen kg; van 1954 tot 1955 steeg de aanvoer echter met 91,5 miljoen kg, waarna zij in 1956 opnieuw daalde met 64,8 miljoen kg. Deze schommelingen in de aanvoer treft men aan in West-Duitsland en België. In Nederland is de aanvoer sinds 1953 bestendig gedaald; in Frankrijk en Italië daarentegen is de aanvoer sedert 1953 kwantitatief sterk toegenomen. Deze evolutie blijkt uit tabel VIII, 6⁴⁴.

Tabel VIII, 6: Aanvoer van zeeproducten in E.E.G.-landen, in miljoen kg, 1953-56 (a).

	1953	1954	1955	1956
België	68,5	65,7	73,0	62,2
Nederland	296,5	286,9	264,1	249,9
Frankrijk	458,5	444,4	458,6	478,1
West-Duitsland	689,1	637,2	729,4	669,7
Italië	198,4	207,6	208,0	208,6
Totaal	1.711,0	1.641,8	1.733,1	1.668,5

De samenstelling van het aanvoerpakket verschilt van land tot land. In de E.E.G. zelf domineert de aanvoer van rondvis en platvis; tussen 1953 en 1956 bedroeg de aanvoer van deze vissoorten gemiddeld 756,1 miljoen kg of 44,8 % van een totale gemiddelde aanvoer van 1.688,6 miljoen kg. De aanvoer van haring, sprat en makreel komt op de tweede plaats met 576,9 miljoen kg of 34,2 %.

(43) In beide cijfergegevens, evenals in de volgende statistieken, is de aanvoer van zoetwatervis, zalm, forel, spiering e.d. niet begrepen. De aanvoer van deze vissoorten beliep in 1956 in de E.E.G.-landen circa 25,6 miljoen kg, waarvan 25,0 miljoen kg zoetwatervis; in de Scandinavische landen, IJsland en Groot-Brittannië beliep de aanvoer in hetzelfde jaar 83,5 miljoen kg, waarvan 78 miljoen kg zoetwatervis.

(44) In de landen die tot de z.g. vrijhandelszone zouden toetreden, is de aanvoer van zeeproducten sinds 1953 vrij belangrijk toegenomen: tussen 1953 en 1956 steeg de aanvoer namelijk met 641,6 miljoen kg, terwijl de aanvoer in de E.E.G.-landen met 42,5 miljoen kg daalde. Landen met een grote expansie van de aanvoer zijn: Noorwegen (+ 511,4 miljoen kg), Denemarken (+ 124,0 miljoen kg) en IJsland (+ 82,9 miljoen kg). In Zweden (— 20,9 miljoen kg) en Groot-Brittannië (— 55,8 miljoen kg) liep de aanvoer evenwel terug. (F.A.O.)

(a) Zie appendix VIII, 7, blz. 348-349.

Onder de verschillende soorten bodemvis overweegt de aanvoer van rondvis. De grootste aanvoer geschiedt in West-Duitsland, nl. 323,2 miljoen kg of 46,1 % van de totale aanvoer van rondvis; binnen de aanvoer van dit land is de aanvoer van grote rondvis het belangrijkste, dit in tegenstelling met de aanvoer van de E.E.G.-landen. Ook Frankrijk is, met accent op grote rondvis, van vrij grote betekenis met 33 % van de totale aanvoer van rondvis. Op de derde plaats komt Italië, dat praktisch uitsluitend kleine rondvis aanvoert. Op te merken valt dat België door de aanwezigheid van de diepzeevloot een grotere aanvoer kent van grote rondvis dan Nederland. Laatstgenoemd land neemt echter de eerste plaats in in de aanvoer van platvis, gevolgd door Frankrijk en België.

In de aanvoer van haring beslaat West-Duitsland, met gemiddeld 296,3 miljoen kg, ruim de helft van het totale quantum van de E.E.G.-landen; daarna volgen Nederland (137,6 miljoen kg), Frankrijk (62,4 miljoen kg) en België (15,4 miljoen kg). Nederland is echter hét land voor de aanvoer van gezouten haring; tussen 1953-56 nam het met gemiddeld 90,7 miljoen kg, circa 65 % van de aanvoer van de E.E.G.-landen voor zijn rekening. Buiten Nederland kwam enkel West-Duitsland als belangrijke producent voor (45,0 miljoen kg).

Voor de aanvoer van sprat levert Frankrijk de helft (8,5 miljoen kg), terwijl West-Duitsland en Nederland ieder ongeveer dezelfde hoeveelheid aanvoeren.

Inzake makreel is Frankrijk de voornaamste aanvoerder met 32,5 miljoen kg of 65,1 % van het totaal van de E.E.G.-landen. Na Frankrijk volgen Nederland met 12,4 miljoen kg, West-Duitsland met 4,5 miljoen en België met 0,5 miljoen kg. Gezien de geografische ligging van de visgronden worden slechts in Italië (75,0 miljoen kg) en Frankrijk (37,5 miljoen kg) sardines aangevoerd.

Van de overige categorieën — waaronder de schaal- en weekdieren vallen — is Nederland een belangrijke aanvoerder.

Tabel VIII, 7 wijst eveneens uit dat België en Frankrijk in verhouding tot hun totale aanvoer meer op plat- en rondvis zijn aangewezen dan de E.E.G.-landen in het algemeen. Nederland daarentegen is inzake aanvoer meer georiënteerd op pelagische vissoorten. Hoewel meer speciaal gericht op verse haring, vertoont de aanvoer van West-Duitsland in zijn samenstelling het meest gelijkenis met het gemiddelde van het totaal van de E.E.G.-landen. De Italiaanse

Tabel VIII, 7 : Aanvoer van zeeproducten per land en per soort,
in miljoen kg, jaargemiddelden 1953-56 (a).

Landen	Platvis	Rondvis		Gezouten haring	Verse haring	Sprot	Makreel	Sardines	Overige	Totaal
		grote	kleine							
België	12,8	26,6	2,4	—	15,4	1,5	0,5	—	8,2	67,4
Nederland	20,2	22,3	4,7	90,7	46,9	2,5	12,4	—	74,8	274,3
Frankrijk	13,6	121,2	110,1	0,8	61,6	8,5	32,5	37,5	74,2	459,9
West-Duitsland	8,1	165,9	157,3	45,0	251,3	2,9	4,5	—	46,4	681,3
Italië	—	5,6	85,3	—	—	—	—	75,0	39,8	205,7
Totaal	54,7	341,6	359,8	136,5	375,2	15,4	49,9	112,5	243,4	1.688,6

(a) Berekeningen op basis van gegevens uit het *Yearbook of Fishery Statistics*, 1955-56 ; zie appendix VIII, 7, blz. 348-349.

aanvoer vertoont een speciale structuur, doordat hij vooral op kleine rondvis en sardines is afgestemd ⁴⁵.

Gezien de afwijkende samenstelling van de visaanvoer in de verschillende landen en het plusminus samenvallen van de consumptiegewoonten, kunnen de visserijen in het wordend Europa een complementariteit bereiken; deze zal echter slechts gerealiseerd kunnen worden na de nodige aanpassingen en verschuivingen, die zich tijdens de voorbereidende periode kunnen voltrekken.

De belangen van de zeevisserij van de E.E.G.-landen zijn solidair tegenover vraagstukken als de overbevissing en het wetenschappelijk onderzoek van de visgronden ⁴⁶. Behalve de haringvisserij doet zich nog een hoge concentratie van de vangst van platvis ⁴⁷ voor in het Noordzeegebied ⁴⁸; met uitzondering van Italië bevissen immers alle E.E.G.-landen deze visgrond. De verre visserij, waarbij hoofdzakelijk goedkope rondvis ⁴⁹ wordt opgehaald, wordt beoefend door West-Duitsland, Frankrijk en België. West-Duitsland en België richten zich naar de IJslandse wateren ⁵⁰; Frankrijk en in minder mate ook West-Duitsland begeven zich naar de Barents-zee, Groenland en New-Foundland.

B. De buitenlandse handel

De totale invoer in de E.E.G.-landen bedroeg in de jaren 1951-55 gemiddeld 382,8 miljoen kg; de uitvoer daarentegen beliep in dezelfde tijdspanne slechts 214,2 miljoen kg. Dit betekent dat de E.E.G. sterk op invoer is aangewezen. Onder de partner-landen heeft Italië het hoogste negatief handelssaldo, nl. gemiddeld 109,7 miljoen kg in de jongste vijf jaren. West-Duitsland komt op de tweede plaats met een gemiddeld negatief saldo van 83,4 miljoen kg. Frankrijk ⁵¹ en

(45) De aanvoer van Noorwegen, Zweden en Groot-Brittannië is georiënteerd op verse haring en grote rondvis. In IJsland domineert de grote rondvis; in de aanvoer neemt echter ook de verse haring en de kleine rondvis een belangrijke plaats in. In Denemarken is na de verse haring, ook de kleine en grote rondvis van betekenis.

(46) De totale brutotonnage van de visserijvloot der E.E.G.-landen mag op basis van de gegevens van de F.A.O. op circa 614.500 ton geraamd worden. Frankrijk bezit de grootste tonnemaat (243.500 B.T.) en wordt gevolgd door West-Duitsland (133.000 B.T.), Italië (144.000 B.T.), Nederland (66.500 B.T.) en België (27.500 B.T.).

(47) Teng, schol, enz...

(48) Tussen 1950-55 werd 20,6 % van de totale vangst van zeevis, excl. haring, uit de Noordzee opgehaald (O.E.C.E., *Le marché du poisson en Europe Occidentale depuis 1950*, 2).

(49) Kabeljauw, koolvis, roodbaars, enz...

(50) Tussen 1950 en 1955 werd 30,2 % van de vangst van zeevis, excl. haring, door Duitsland (27,6 %) en België (2,6 %) uit de IJslandse wateren betrokken.

(51) Excl. Algerië.

Tabel VIII, 8: Gemiddelde in- en uitvoer per land en per soort, in miljoen kg, 1951-1955 (a).

Vissoorten	België	Nederland	Frankrijk	West-Duitsland	Italië (b)	Totaal
INVOER						
Verse vis (c)	12,0	7,8	18,5	82,2	22,9	143,4
Gezouten vis e.d.	14,4	0,6	7,1	13,8	63,5	99,4
Conserven	12,0	1,7	28,6	11,6	23,0	76,9
Schaal- en weekdieren	25,9	1,6	34,2	—	1,4	63,1
Totaal	64,3	11,7	88,4	107,6	110,8	382,8
UITVOER						
Verse vis (c)	9,9	21,2	1,6	9,7	0,2	42,6
Gezouten vis e.d.	1,9	60,6	26,7	4,7	0,1	94,0
Conserven	0,6	13,8	3,5	4,1	0,5	22,5
Schaal- en weekdieren	0,4	45,3	3,4	5,7 (d)	0,3	55,1
Totaal	12,8	140,9	35,2	24,2	1,1	214,2

(a) O.E.C.E., *Le marché du poisson en Europe Occidentale depuis 1950.*

(b) Gemiddelde over de jaren 1951-54.

(c) Excl. zoetwatervis.

(d) Incl. andere zeeproducten.

België hebben beide ongeveer hetzelfde saldo, nl. respectievelijk 53,2 en 51,5 miljoen kg. Alleen Nederland kende tussen 1951 en 1955 een positief saldo, dat jaarlijks gemiddeld 129,2 miljoen kg bedroeg. Het totaal deficit van de handelsbalans in zeeprodukten in Italië, West-Duitsland, Frankrijk en België bedraagt in totaal 297,8 miljoen kg; dit sterke deficit wordt echter verminderd door het hoog positief saldo van Nederland (129,2 miljoen kg).

Tabel VIII, 8 geeft een overzicht van de gemiddelde in- en uitvoercijfers per vissoort tussen 1951 en 1955.

1/ Buitenlandse handel van de E.E.G.-landen.

Bij de invoer overwegen vooral de verse vissoorten nl. met 143,4 miljoen kg of 37,5 % van het totaal. In deze categorie is eveneens de verse haring vervat. In dalende orde van belangrijkheid volgen gezouten vis e.a. (99,4 miljoen kg), conserven (76,9 miljoen kg) en schaal- en weekdieren (63,1 miljoen kg).

De samenstelling van het uitvoerpakket wijkt af van dat van de invoer. Op de eerste plaats komt de gezouten vis e.d. met 94,0 miljoen kg of 43,9 % van het totaal; de belangrijke en geconcentreerde aanvoer van gezouten vis in Nederland verklaart deze dominerende positie qua export. Op de tweede plaats komt de uitvoer van schaal- en weekdieren met 55,1 miljoen kg, gevolgd door verse vis (42,6 miljoen kg) en conserven (22,5 miljoen kg).

Zoals eveneens in tabel VIII, 8, kan worden waargenomen, is het hoge importcijfer van verse vis hoofdzakelijk toe te schrijven aan de Duitse invoer: in totaal voerde Duitsland in de periode 1951-55 circa 82 miljoen kg verse vis in of 57,3 % van de totale invoer van de E.E.G.-landen. Ook Italië (16,0 %) en Frankrijk (12,9 %) zijn in het raam van de E.E.G. belangrijke importeurs. Gezouten vis wordt vooral door Italië opgenomen, nl. 63,9 % van de totale invoer van de E.E.G.-landen; op de tweede plaats komt België met 14,5 % (14,4 miljoen kg). De conserven-importerende landen zijn Frankrijk en Italië. In de categorie schaal- en weekdieren wordt 54,2 % van de import van de E.E.G.-landen door Frankrijk opgenomen; zoals voor gezouten vis komt België ook hier op de tweede plaats met 25,9 miljoen kg of 41,0 % van het totaal.

Bij de uitvoer van zeeprodukten in de E.E.G.-landen domineert Nederland in elke categorie: in het kader van de E.E.G. exporteerde

dit land, tijdens de periode 1951-55, gemiddeld 49,8 % van de verse vis, 64,5 % van de gezouten vis, 61,3 % van de conserven en 82,2 % van de schaal- en weekdieren.

Voor de export van verse vis zijn enkel België (23,2 %) en West-Duitsland (22,8 %) nog van enige betekenis. In de categorie gezouten vis neemt Frankrijk een niet te onderschatten aandeel van de totale uitvoer van de E.E.G. voor zijn rekening, nl. 26,7 miljoen kg of 28,4 %. Ook de Westduitse en Franse uitvoer van conserven hebben enig belang, nl. respectievelijk 18,2 en 15,6 % ; voor schaal- en weekdieren is enkel West-Duitsland van betekenis (10,3 %).

Voor alle categorieën wordt in Nederland een uitvoersaldo genoteerd ; het accent ligt echter voornamelijk op het overwicht van de uitvoer van gezouten vis (+ 60,0 miljoen kg) en schaal- en weekdieren (+ 43,7 miljoen kg). In België en Italië is daarentegen voor de vier hierboven onderscheiden zeeproducten een invoersaldo aanwezig. In België is vooral de categorie schaal- en weekdieren negatief (— 25,5 miljoen kg), terwijl in Italië het importsaldo van gezouten vis doorslaat (— 63,4 miljoen kg).

In Frankrijk kent men voor gezouten vis een exportsaldo (+ 19,6 miljoen kg), voor de overige categorieën schommelt het importsaldo tussen 16 à 30 miljoen kg. Ook West-Duitsland heeft voor één categorie, nl. schaal- en weekdieren, een uitvoersaldo (+ 5,7 miljoen kg) ; het invoersaldo is vooral belangrijk voor verse bodemvis (— 72,5 miljoen kg).

2/ Interne handelsbetrekkingen in de E.E.G.-landen.

Circa 30,0 % van de totale invoer van de E.E.G.-landen is afkomstig uit een van de partner-landen ; qua uitvoer is 53,7 % van het totaal eveneens gericht op een der deelnemende landen. In tabel VIII, 9 wordt het aandeel van de in- en uitvoer van de partner-landen opgenomen.

België kende qua invoer in de jongste vijf jaar de hoogste afhankelijkheid van de partner-landen (70,3 %) ; de hoge import uit Nederland waarop reeds vroeger werd gewezen, ligt aan de basis van dit verschijnsel. Daarna volgen Frankrijk en Nederland, die beide 35 % van hun invoer uit de E.E.G.-landen betrekken. Voor West-Duitsland betekenen de partner-landen slechts 20,6 % en voor Italië slechts 11,0 %.

Tabel VIII, 9: In- en uitvoer van zeeprodukten binnen de partner-landen, in miljoen kg, jaargemiddelden 1951-55 (a).

LANDEN	INVOER		UITVOER	
	totale hoeveelheid	% van de totale invoer	totale hoeveelheid	% van de totale uitvoer
België	45,2	70,3	8,3	64,8
Nederland	4,2	35,9	86,8	61,6
West-Duitsland	22,2	20,6	9,7	40,1
Frankrijk	31,0	35,1	9,9	28,1
Italië	12,2	11,0	0,4	36,4
Totaal	114,8	30,0	115,1	53,7

Voor hun uitvoer zijn België en Nederland voor meer dan 60 % op de E.E.G. aangewezen; voor Nederland is vooral zijn Benelux-partner van belang, terwijl voor België vooral de export naar West-Duitsland en Nederland doorweegt. Er zij opgemerkt dat de uitvoer van België slechts 10 % bedraagt van de uitvoer van Nederland naar dezelfde landen.

West-Duitsland is ook een belangrijke exporteur naar de partner-landen (40,1 %); vooral Nederland is hier van betekenis als afnemer. De gelijklopende afhankelijkheid van Italië heeft minder zin, aangezien dit land slechts een geringe hoeveelheid exporteert; Frankrijk voert slechts 28,1 % van zijn totale export uit naar de partner-landen.

3/ In- en uitvoer buiten de E.E.G.-landen.

De invoer van de E.E.G. uit derde landen overtreft in ruime mate de uitvoer. In totaal ging in de periode 1951-55 slechts gemiddeld 99,1 miljoen kg per jaar naar de overige landen, terwijl de import gemiddeld 268,0 miljoen kg bedroeg; jaarlijks werd aldus een gemiddeld invoersaldo van 168,9 miljoen kg genoteerd.

De derde landen zijn belangrijke leveranciers in Italië (89,0 %), West-Duitsland (79,5 %), Frankrijk (64,9 %) en Nederland (64,1 %).

(a) O.E.E.S.

Tabel VIII, 10 : In- en uitvoer van de E.E.G.-landen naar derde landen, in miljoen kg, jaargemiddelden 1951-55 (a).

LANDEN	INVOER		UITVOER	
	hoeveelheid	% van de totale invoer	hoeveelheid	% van de totale uitvoer
België	19,1	29,7	4,5	35,1
Nederland	7,5	64,1	54,1	38,4
Frankrijk	57,4	64,9	25,3	72,0
West-Duitsland	85,4	79,5	14,5	59,9
Italië	98,6	89,0	0,7	63,6
Totaal	268,0	70,0	99,1	46,3

Als afnemers zijn de derde landen van belang in Frankrijk (72,0 %), Italië (63,6 %) en West-Duitsland (59,9 %).

De positie van België ten opzichte van de de derde landen is qua invoer de laagste onder alle E.E.G.-landen : slechts 29,7 % van de totale invoer in België is niet afkomstig van de 6 landen van de E.E.G. Ook de Belgische uitvoer is het minst van alle partners aangewezen op derde landen (35,1 %).

C. Visserijpolitiek

In alle landen met visserijbelangen wordt een gemeenschappelijk hoofdkenmerk waargenomen : bescherming van de nationale visserij. In de E.E.G.-landen komt dit kenmerk overwegend tot uiting in (1) een prijsbeleid dat erop gericht is de schommelingen van de aanvoerprizen te dempen ; (2) een stelsel van invoerrechten en contingentering om de nationale aanvoer plusminus voor buitenlandse concurrentie te vrijwaren ; (3) speciale kredietfaciliteiten voor bouw, uitrusting en modernisering van de vloot en (4) een afwijkend stelsel van sociale zekerheid en premies met het doel het vissersberoep aantrekkelijk te maken en de vloot van een minimum van bezetting te voorzien.

In al de partner-landen bestaat een stelsel van invoertarieven en van contingentering. De meest strakke vorm van handelsbeperkingen

(a) O.E.E.S.

wordt toegepast in Frankrijk. Nederland heeft, behalve zijn invoerrechten op zekere visprodukten, een contingentenstelsel tegenover Frankrijk en West-Duitsland, terwijl België zijn invoer uit de Scandinavische landen contingenteert en eveneens bepaalde invoerrechten heft. In West-Duitsland en Italië gelden invoerrechten, welke vooral in laatstgenoemd land hoog oplopen.

In alle E.E.G.-landen verleent de overheid steun ter modernisering van de vloot. In Frankrijk is reeds een derde vierjarenplan en in Nederland een eerste tienjarenplan in werking; in België, West-Duitsland en Italië kan de visserij beroep doen op speciale financieringsmaatregelen. Slechts in twee landen wordt een stelsel van minimumprijzen toegepast, nl. in Nederland en West-Duitsland. Daarenboven werd in West-Duitsland sedert 1955 het opstellen van een aanvoerprogramma mogelijk gemaakt ⁵².

Bij de detailstudie van de diverse maatregelen in de partner-landen valt het op hoe sterk de visserijpolitiek van het ene land tot het andere afwijkt. Zoals bepaald bij artikel 40 van het verdrag tot oprichting van de E.E.G., zal evenwel een gemeenschappelijk visserijbeleid moeten tot stand komen. Voor deze gemeenschappelijke politiek biedt de gemeenschappelijke markt drie mogelijkheden, nl. (1) het opstellen van gemeenschappelijke regels inzake mededinging; (2) de verplichte coördinatie van de verschillende nationale marktorganisaties en (3) een Europese marktorganisatie. Welke mogelijkheid er ook wordt aangewend, het is duidelijk dat de realisatie van een gemeenschappelijk beleid niet op korte termijn kan uitgewerkt worden. Tijdens de overgangperiode zal men zelfs op grote moeilijkheden stuiten. Speciaal kunnen hier geciteerd worden de moeilijkheden die zullen ontstaan bij de afstemming van de economische en sociale produktievoorwaarden, het opstellen van een gemeenschappelijke handelspolitiek, de afschaffing van de kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen binnen de E.E.G. en het vaststellen van een gemeenschappelijk buitentarief ⁵³, de coördinatie van de regelingen inzake

(52) In sommige landen houdt de visserij wegens haar belangrijkheid de belangstelling van de respectieve overheden gaande. Zo bestaat in Denemarken en Noorwegen een speciale visserijbank, terwijl in Zweden en IJsland een visserijfonds werd opgericht ter financiering van de vloot; in Noorwegen en IJsland bestaat zelfs een speciaal ministerie voor visserij. In Zweden en Noorwegen komt eveneens het stelsel van afzetcoöperatieven voor. In Groot-Brittannië worden, behalve leningen en bouwpremies, in bepaalde gevallen subsidies verleend op de aanvoer; in IJsland komt de overheid door subsidiëring tegemoet om de nadelige gevolgen van de gestegen exploitatiekosten af te remmen.

(53) Door het wegvallen van de kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen binnen de E.E.G. en het vaststellen van een gemeenschappelijk buitentarief zullen zich bepaalde

aanvoer en afzet, de harmonisatie van de verschillende steunmaatregelen, de territoriale wateren, de vrije vestiging, de wederuitvoer, de rechtstreekse aanvoer enz.

Voor de overgangsperiode werd, met het oog op de aanpassing van de partner-landen, een systeem van minimuminvoerprijzen bepaald. Beneden deze minimumprijzen, welke niet discriminerend mogen werken en moeten dienen ter vervanging van de contingenten, kan de import, „hetzij tijdelijk worden opgeschorst of verminderd, hetzij onderworpen worden aan de voorwaarde dat die invoer plaats vindt tegen een hogere prijs dan de voor het betrokken produkt vastgestelde minimumprijs” (artikel 44). Deze minimumprijzen mogen evenwel geen vermindering van het bestaande handelsverkeer tussen de partner-landen tot gevolg hebben.

Na de overgangsperiode mag de Belgische zeevisserij, onder gelijklopende omstandigheden, een verruimde afzetmogelijkheid verwachten. Zo mag bij het openvallen van de Franse en, zij het in mindere mate, van de Italiaanse markt op een gunstige vraag naar Belgische

verschuivingen voordoen in de samenstelling en de richting van het invoer- en uitvoerpakket van de verschillende partners.

De op dit ogenblik toegepaste invoerrechten en het te verwachten buitentarief na het voltrekken van de E.E.G. zijn hierna volgend opgenomen. (Bron: „La Pêche Maritime” dec. 1957).

De invoertarieven van Benelux zijn in vergelijking met die van de overige partner-landen in de E.E.G. eerder gering; enkel voor oesters en visconserven wordt een invoerrecht van 20 % toegepast. Zowel in Frankrijk als in West-Duitsland en Italië zijn praktisch voor alle verse en bewerkte zeeprodukten invoerrechten vastgesteld. Behalve door deze tarieven verhinderen de verschillende partnerlanden het vrije handelsverkeer eveneens door contingenteringmaatregelen.

	Benelux	Frankrijk	West-Duitsland	Italië	E.E.G.
Zoetwatervis	0	15	10	20	16
Verse zeevis	0	33	0 - 10	20	Lijst G
Verse haring	0	33	0	20	Lijst G
Gezouten haring	0	20	10	5	Lijst G
Garnaal	0	20	30	18	18
Oesters	20	15	0	20	18
Mosselen	0	15	12	13	6 - 11
Visconserven	20	25	14 - 20	27	22 - 24

Het valt te verwachten dat België, met zijn ontbrekende of lage invoerrechten en zijn zwakke contingentering tegenover de E.E.G.-landen, geen massale stijging van de invoer zal kennen; anderzijds zullen door het wegvallen van de hoge invoerrechten en de contingenten de afzetgebieden in Frankrijk en in Italië voor de Belgische visserij worden verruimd.

In de E.E.G. zelf zal het gemeenschappelijk buitentarief voor sommige landen een grotere bescherming betekenen, terwijl het voor andere landen het bestaande protectieregime zal verzwakken.

zeeprodukten worden gerekend. Daar ook Nederland de invloed van deze nieuwe afzetmogelijkheden zal ondergaan, zal de concurrentiedruk van de Benelux-partner op de Belgische markt verzwakken. Tegenover deze lichtpunten stelt zich echter de mogelijke druk van West-Duitsland.

Verder mag na de overgangsperiode normaliter een betere bescherming verwacht worden tegen de invoer uit derde landen; deze bescherming zal echter slechts effectief zijn, wanneer derde landen door bewuste prijsdaling de tariefverhoging niet ondervangen. Tevens zal de egalisatie van prijzen en lonen in het kader van de E.E.G. het buitenlandse prijsniveau dicht bij het Belgische brengen.

In de overgangsperiode zelf zal voor de visserij veel afhangen van het tempo waarin de gelijkshakeling van de exploitatievoorwaarden wordt voltrokken, van de snelheid waarmede Frankrijk zijn markt openzet en van het feit of al dan niet door partner-landen de transitohandel uit derde landen wordt beoefend.

De gevolgen van de E.E.G. voor de zeevisserij blijven echter steeds moeilijk te overzien daar deze bedrijfstak voortdurend in volle beweging is. Bij gelijklopende omstandigheden mag echter door het opheffen van het binnentarief en het opstellen van een gemeenschappelijk buitentarief, een verruiming van het handelsverkeer tussen de partner-landen verwacht worden, ten koste van de in- en uitvoer van en naar de overige landen. Het is overigens duidelijk dat de massale invoer uit de derde landen in de E.E.G.-landen zal worden bemoeilijkt, terwijl deze landen anderzijds voor de uitvoer van weinig betekenis zijn.

Om uit de E.E.G.-markt een maximum van voordeel te halen, zal de evolutie in binnen- en buitenland evenwel moeten gevolgd worden, rekening houdend met alle schakels van winning tot verbruik. Veel zal in de toekomst echter afhangen van het feit of de visserijbelangen al dan niet op voldoende wijze in de schoot van de Europese organen zullen behartigd worden. Het inschakelen van de visserijvraagstukken in de landbouw heeft trouwens in dit verband enige ongerustheid verwekt.

HOOFDSTUK IX

BESLUITEN EN AANBEVELINGEN

De ontleding van de huidige structuur en de problematiek van het zeevisserijbedrijf toont aan dat deze typische Westvlaamse bedrijfstak vele facetten vertoont, die een ineengestrengeld geheel vormen. Behalve de wisselvalligheden van iedere produktie die nauw met de natuur verbonden is en de typische knelpunten, eigen aan elke vorm van rooibouw, doen zich eveneens de vraagstukken voor met economische inslag. Onder deze vallen de aanpassing van de vloot met het oog op een maximum rendabiliteit en maximum kwaliteit van de aanvoer, de wisselvalligheden van aanvoer en prijsvorming en de afzet in binnen- en buitenland voor rechtstreeks of onrechtstreeks verbruik. Ook rijzen vraagstukken, als overbevissing en territoriale wateren, die buiten het werkveld van de nationale overheid vallen en slechts door internationaal overleg geregeld kunnen worden.

De zeevisserij heeft daarbij nog af te rekenen met een dreigend personeelstekort. Het wordt inderdaad steeds moeilijker jongeren te vinden om de vloot te bemannen ; deze toestand doet zich praktisch in alle landen van West-Europa voor en schijnt te beantwoorden aan de sociologische veranderingen in de maatschappij, teweeggebracht door de stijgende welvaart. Het geheel wordt des te complexer wanneer men het situeert in de groeiende E.E.G., daar zowel het visserij-beleid als de structuur zelf van de bedrijfstak per land grondig van elkaar afwijken en traditioneel in vele landen door een gordel van beschermingsmaatregelen zijn uiteengegroeid.

Alvorens op basis van deze studie een aantal aanbevelingen te formuleren, zullen eerst nogmaals de hoofdpunten van deze ontleding naar voren gebracht worden.

§ 1. *SAMENVATTING*

1. De Belgische zeevisserij — traditionele bedrijvigheid van de Vlaamse kustvlakte — bestaat uit kustvisserij, middenslagvisserij en diepzeevisserij. Gezien deze spreiding van actieradius en uitrusting brengt zij een groot aantal vissoorten aan, die traditioneel gesplitst worden in drie groepen, nl. bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren. In totaal telde de vloot eind 1957 446 eenheden met een bruto tonnemaat van 29.229 BT en een drijfkracht van 73.663 PK.

2. Sinds het einde van de tweede wereldoorlog is het aantal vissersvaartuigen gedaald, doch is de tonnemaat lichtelijk en de drijfkracht fel verhoogd.

3. Op dit ogenblik behoren 206 vaartuigen tot de kustvisserij. De middenslagvloot telt 209 eenheden en de diepzeevloot 31. In de jongste jaren heeft zich in de vissersvloot een belangrijke structuurwijziging voorgedaan, nl. de verschuiving naar de hogere scheepsklassen.

4. De belangrijkste vissershaven is Oostende; in deze haven zijn alle diepzeetreilers van de Belgische vloot ingeschreven. Na Oostende volgen Zeebrugge en Nieuwpoort; Blankenberge is in de jongste jaren praktisch als vissershaven weggevallen. Zeebrugge daarentegen wist zich in de jongste jaren vrij snel te ontwikkelen.

5. De totale investering in de vaartuigen en in het vistuig beliep in 1957 meer dan een miljard frank; in de laatste 10 jaar is het geïnvesteerde kapitaal met 25 % toegenomen.

6. Het zeevisserijbedrijf wordt overwegend beoefend als familiale onderneming. In 1957 telden op 396 reders slechts 9 meer dan 2 vaartuigen; in hetzelfde jaar werden slechts 6 rederijen in de vorm van N.V. uitgebaat.

7. Op 446 vaartuigen zijn slechts 92 eenheden met metalen scheepsromp. De gemiddelde leeftijd van de scheepsrampen neemt jaarlijks toe en belooft thans meer dan 18 jaar; de motoren tellen gemiddeld een geringer aantal jaren. De aanbouw voltrekt zich meer en meer in de Belgische vissershavens zelf; vooral Zeebrugge en Oostende kenden sinds 1955 een toenemende activiteit in de scheepsbouw.

8. De verdeling van de exploitatiekosten verschilt van klasse tot klasse. Zo betekenen de lonen 43,5 % van de totale uitgaven in

klasse I en slechts 20,0 % in klasse VI. Na de lonen maken eveneens de brandstof en de smeerolie een belangrijk deel uit van de kosten; in tegenstelling echter met de lonen is het aandeel van deze uitgave het grootst in de hoogste klassen.

9. Wegens gebrek aan kennis en mogelijkheden om het risico te beoordelen is het vrij moeilijk om kapitalen van buiten de visserij-kringen voor deze bedrijfstak te interesseren. De zeevisserij geniet een regime van afschrijving in acht jaar en kan een beroep doen op het speciaal kredietstelsel van 23 augustus 1948 en 1 maart 1958. Aanvankelijk nam vooral de diepzeevloot deze kredieten op; in de jongste jaren doet echter vooral de middenslagvisserij een beroep op deze wet.

10. Op een bemande vloot van 408 eenheden waren eind 1957 1.818 vissers aanwezig. Circa de helft van het totaal aantal vissers behoort tot een eenheid die Oostende als thuishaven heeft; Zeebrugge telt 37,0 % van het aantal vissers en Nieuwpoort 10,0 %. In de jongste jaren doet zich een daling voor van de gemiddelde bezetting per vaartuig.

11. Meer dan drie vierde van de bemanning behoort tot het dekpersoneel; de verhouding dekpersoneel/machinepersoneel bleef in de jongste tien jaren vrij stabiel.

12. Niettegenstaande een lichte tendens tot toename van de leeftijd van de bemanning is de vloot door een relatief jong personeel bemand. De diepzeevloot trekt het meest de jonge arbeidskrachten aan; in de kleinste klassen tellen de bemanningsleden gemiddeld een hogere leeftijd.

13. De verdiensten van de vissers hangen in grote mate af van de functie en de klasse van het vaartuig. Grosso modo kunnen twee stelsels onderscheiden worden, nl. (1) het aandeel in de opbrengst en (2) een vast maandloon, vermeerderd met een aandeel in de opbrengst. Verder heeft een rijke traditie een viertal vormen van loon in natura nagelaten. De bijdragen tot de maatschappelijke zekerheid worden op forfaitaire basis berekend. Tenslotte bestaan er speciale regelingen inzake werkloosheidsvergoeding, arbeidsongevallen en schadeloosheidsstelling bij ramp.

14. De aanvoer per bemanningslid beloopt 29,6 kg; hiermede neemt België qua produktiviteit per visser de vierde plaats in na IJsland, West-Duitsland en Nederland.

15. Een nijpend probleem van de zeevisserij is het stijgend tekort aan scheepsjongens ; ook de functies van lichtmatroos en motorist worden onderbezet. De arbeids- en levensvoorwaarden, de concurrentie van andere beroepen op zee en te land en psychologische factoren vereisen een speciale inspanning om de jongeren tot de zeevisserij aan te trekken. Het K.B. van 1 maart 1958, dat een premie voorziet per vaardag voor de scheepsjongens en voor de reder die hen aanwerft, ligt in deze lijn.

16. Onder gelijklopende omstandigheden zal het moeilijk zijn de bemanningssterkte op hetzelfde effectief te houden ; een ernstige inspanning ter rationalisatie van de arbeidsprestaties is noodzakelijk.

17. De totale aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot beliep in 1957 circa 50.000 ton met een prijswaarde in de vismijnen van 492,4 miljoen frank. De aanvoer was het hoogst in 1947, nl. 75.370 ton, en het laagst in 1957, nl. 49.558 ton. Deze cijfers liggen hoger dan in 1938 ; de aanvoer bedroeg in dit jaar slechts 39.135 ton.

18. De nationale aanvoer bestaat voor 86,6 % uit bodemvis, voor 9,4 % uit pelagische vis en voor 3,9 % uit schaal- en weekdieren. Verdeeld naar waarde van de aanvoer, beslaat de bodemvis 86,3 % van de totale waarde ; de pelagische vis en de schaal- en weekdieren nemen respectievelijk 3,9 % en 9,8 % in van het totaal. Buiten deze aanvoer worden door Belgische vaartuigen ook circa 5.900 ton of 48,4 miljoen frank rechtstreeks in vreemde havens gelost.

19. Met uitzondering van 1953, een jaar met prijsinzinking, is sinds 1950 het belang van de bodemvis, zowel in hoeveelheid als in waarde, steeds stijgend. De aanvoer van IJslandse bodemvis is vooral in de jongste jaren fel verhoogd, terwijl de aanvoer uit de andere gebieden eerder stagnerend is. De vissoorten van belang zijn : kabeljauw, schelvis, schol, wijting en tong.

20. De aanvoer van pelagische vis is ten eerste aan schommelingen onderhevig ; sinds 1947 is de aanvoer tot minder dan een zesde gedaald ; vooral de ijle haringvangst nam sterk af.

21. Met uitzondering van de jaren 1953-55 was de aanvoer van schaal- en weekdieren van 1948 tot 1956 stijgend ; tussen dezelfde data verdubbelde praktisch de waarde van de aangevoerde hoeveelheid. In 1957 liep echter zowel de hoeveelheid als de waarde sterk achteruit. De aanvoer bestaat hoofdzakelijk uit garnaal.

22. Naar orde van belangrijkheid van aanvoer is de IJslandzee, de Kustzee, Noordzee-Zuid, Noordzee-Midden en Zuid- en West-Ierland van bijzondere betekenis voor de Belgische zeevisserij; vooral het aandeel van de IJslandzee in de totale aanvoer is in de jongste jaren fel toegenomen.

23. De middenslagvisserij boekt de belangrijkste aanvoer; daarna volgen de diepzeevisserij en de kustvisserij. De hoeveelheid en waarde van de opbrengst per vaartuig nemen toe per klasse; de gemiddelde waarde van de aanvoer per kg neemt daarentegen af naarmate de klasse stijgt.

24. Oostende neemt 81,8 % van de aangevoerde hoeveelheid op en 72,5 % van de waarde. Zeebrugge telt 13,7 % van de hoeveelheid en 20,7 % van de waarde van de totale nationale aanvoer; het aandeel van Nieuwpoort is respectievelijk 4,5 % en 5,8 %. De waarde van de aangevoerde hoeveelheid is in de laatste jaren vooral sterk toegenomen te Zeebrugge. Zeebrugge is de voornaamste aanvoerhaven van garnaal. Voor de andere vissoorten is de aanvoer van Oostende belangrijk hoger dan die van de andere havens.

25. De visaanvoer is zeer seizoengevoelig. De vangst van pelagische vis is een zuivere seizoenbedrijvigheid. Alle andere vissoorten worden het gehele jaar door gevangen; zij vertonen echter alle een concentratie van de vangst op enkele maanden, die evenwel, zowel wat de sterkte van de concentratie als de concentratiemaanden betreft, onderling afwijkt.

26. De prijsvorming geschiedt in de vismijnen. Zowel de vraag als het aanbod spelen een rol in de prijsvorming. Gezien de bederfbaarheid van de waar staat het aanbod eerder in een zwakke positie. Per kg is de waarde van de pelagische vis het geringst, nl. 4,1 frank. De gemiddelde prijs van de bodemvis beloopt 9,9 frank; onder dit cijfer gaan echter grote verschillen schuil als 4,7 frank voor wijting en 39,7 frank voor tong. De garnaalprijzen beliepen gemiddeld 37,0 frank per kg in 1957. Binnen het jaar zelf vertonen de prijzen van alle vissoorten grote schommelingen.

27. In België is de visverwerkende nijverheid weinig ontwikkeld. De voorkomende vormen zijn: diepvriezen van vis, vismeel- en visoliefabrieken, drogerijen en zouterijen, rokerijen, inleggerijen en conservenbedrijven. Over deze bedrijven zijn weinig gegevens be-

schikbaar. Zij bevinden zich hoofdzakelijk in de kuststrook ; men treft ze echter ook aan in het binnenland.

28. De vismijn is het vertrekpunt van de visdistributie. De vis wordt naar het binnen- of buitenland verzonden per spoor met isothermewagens of over de weg in speciaal daartoe uitgeruste vrachtwagens.

29. De groothandel bestaat uit twee takken, nl. de aan de kust gevestigde handelaars en de groothandelaars in het binnenland. In deze branche valt eveneens het bestaan van een consignatiehandel aan te stippen.

30. De distributie van visprodukten bij de consument geschiedt via het net van gevestigde winkeliers, visleurders, rechtstreekse verzendingen van de groothandelaars en gespecialiseerde afdelingen van grootwarenhuizen. In België is de visdistributie in vele streken niet verzekerd ; een uitbreiding van het net is noodzakelijk, evenals een verbetering van de uitrusting van alle schakels tussen aanvoer en consumptie.

31. Het visverbruik per inwoner beloopt in België 12,4 kg. De consumptie van bodemvis is in de jongste jaren gestadig toegenomen ; het verbruik van sprout en haring daarentegen is gedaald. Opvallend is tevens de toename van de afzet van gepelde garnalen. De belangrijkste wijziging van de laatste jaren is evenwel de zeer sterke stijging van het conservenverbruik.

32. België is een vis-importerend land ; tegenover een invoer van 76.875 ton met een waarde van 1.115,6 miljoen frank staat slechts een uitvoer van 12.832 ton met een waarde van 225,7 miljoen frank. Zowel in- als uitvoer kende sedert 1950 een belangrijke vermeerdering.

33. Tussen 1953 en 1957 bestond de invoer op basis van de waarde vooral uit conserven (50,0 %), bodemvis (13,4 %) en haring (12,6 %). Voor de uitvoer zijn vooral bodemvis (49,1 %), bewerkte vis (14,8 %) en garnalen (5,8 %) van betekenis.

34. Voor alle zeeproducten is de balans negatief. Vissoorten met een groot jaarlijks overwicht van de invoer op de uitvoer in de jongste vijf jaren zijn : conserven (— 450,6 miljoen frank), gezouten haring (— 78,8 miljoen frank), mosselen (— 52,4 miljoen frank),

langoesten, kreeften (— 48,9 miljoen frank), oesters (— 41,1 miljoen frank), bodemvis (— 30,9 miljoen frank), garnaal (— 24,4 miljoen frank) en verse haring (— 2,5 miljoen frank).

35. Tussen 1953 en 1957 waren de voornaamste naar België exporterende landen : Nederland (39,9 %), Portugal (13,5 %), Japan (11,4 %), Canada (9,5 %), Noorwegen (6,1 %) en West-Duitsland (2,4 %). De voornaamste afnemers van Belgische zee-produkten waren : Frankrijk (29,6 %), Belgisch Congo (20,5 %), Groot-Brittannië (14,5 %), West-Duitsland (11,6 %), Nederland (10,5 %), Zwitserland (3,2 %) en Italië (2,5 %).

36. Het belang van de visserijvloot, de aanvoer en de uitvoer van zeeprodukten is hoger in Nederland dan in België. De oriëntatie van beide Benelux-visserijen wijkt echter grondig af. Nederland beoefent tot op heden geen diepzeevisserij. De aanvoer van bodemvis is gelijklopend met deze van België (45 miljoen kg). In de pelagische vissoorten (130 miljoen kg) en schaal- en weekdieren (60 miljoen kg) beloopt de Nederlandse aanvoer ongeveer een dertigvoud van de Belgische aanvoer.

37. Het grootste verschil tussen de Nederlandse en Belgische situatie ligt in het feit dat de Nederlandse handelsbalans in visserij-produkten een positief saldo vertoont van circa een miljard frank, terwijl de Belgische handelsbalans een negatief saldo van circa 0,9 miljard nalaat. In het Nederlands invoerpakket overweegt de invoer van conserven en verse zeevis. In de Nederlandse uitvoer domineert de categorie haring. Zowel bij de import als bij de export vindt men grosso modo in beide Beneluxlanden dezelfde landen terug. Bij de Nederlandse export neemt België echter een grotere plaats in dan vice versa. Verdere afwijkingen zijn : het groter belang van Groot-Brittannië, Frankrijk en Belgisch Kongo voor de Belgische uitvoer en de belangrijkheid van Oost-Duitsland en Rusland voor de Nederlandse uitvoer.

38. Door het stelselmatig wegnemen van de belemmeringen voor de handel in zeeprodukten in de schoot van Benelux zijn de wederzijdse handelsbetrekkingen toegenomen ; Nederland wist echter uit deze nieuwe situatie meer voordeel te halen dan België.

39. In de schoot van de Europese Economische Gemeenschap neemt de Belgische aanvoer van visserijprodukten 3,9 % in van het totaal.

De aanvoer van West-Duitsland (40 %) en van Frankrijk (27 %) domineert de gehele visaanvoer. In de E.E.G.-landen overweegt de aanvoer van rond- en platvis (West-Duitsland, Frankrijk), gevolgd door de aanvoer van pelagische vis (West-Duitsland en Nederland).

40. Circa 30 % van de totale invoer in de E.E.G. is afkomstig uit de partnerlanden. De Belgische invoer zelf wordt voor 70 % uit de overige vijf landen betrokken. Qua uitvoer is 54 % van de verschillende landen naar een E.E.G.-land gericht; de landen van de E.E.G. nemen 65 % af van de totale Belgische export.

41. De gevolgen van de E.E.G. voor de zeevisserij kunnen, voorlopig althans, moeilijk overzien worden. Normaliter mag echter een verruiming van de handel tussen de partnerlanden en een hogere bescherming tegenover derden verwacht worden. Gezien de hogere kostenstructuur van de Belgische zeevisserij, ten dele onoverkomelijk door een ongunstiger ligging tegenover de rijke visgronden, zal België vanaf heden een belangrijke inspanning moeten leveren om de visserij aan de nieuwe omstandigheden aan te passen.

§ 2. AANBEVELINGEN

De economische situatie van de Belgische zeevisserij werd in de jongste jaren — zowel in haar interne structuur als in haar relaties met de buitenwereld — gekenmerkt door moeilijkheden waaraan nationaal en internationaal overleg moeten verhelpen.

Inderdaad, naast factoren waarop de nationale overheid en betrokken bedrijfsmilieus een gunstige invloed kunnen laten werken als rendabiliteit, voorziening van het personeel, havenuitrusting, uitbreiding van de markt enz., ontsnappen een deel van de problemen, eigen aan de zeevisserij, aan de interne beleidssfeer. De kwesties van de territoriale wateren en de overbevissing - welke problemen niet tot de geringste behoren van deze bedrijfstak - kunnen enkel door internationaal overleg tot een bevredigende oplossing gebracht worden.

De Belgische zeevisserij en aanverwante bedrijven staan zoals de andere bedrijfstakken op de drempel van de E.E.G. Alhoewel de uit deze nieuwe situatie gerezen verwachtingen niet tot pessimisme stemmen, is voorzichtigheid geboden.

Gezien deze situatie lijkt het wenselijk in de eerstkomende jaren voor de problemen van de zeevisserij een versnelde oplossing na te

streven. Hieronder worden een aantal mogelijke maatregelen besproken om de ontwikkeling van deze bedrijfstak te bevorderen. De uitwerking van deze aanbevelingen kan trapsgewijze geschieden; de onderlinge samenhang van de problemen mag hierdoor echter niet uit het oog worden verloren.

Van bij de aanvang moet eveneens de aandacht worden gevestigd op het feit dat specifieke maatregelen voor een of andere soort visserij hier slechts sporadisch worden aangeraakt. Gegevens voor een systematische studie van de rendabiliteit van de vloot per categorie ontbreken voorlopig te zeer om hier algemeen geldende aanbevelingen te kunnen doen. Verder moet het betrekken van de distributievraagstukken in dit geheel beschouwd worden in het raam van een verruimd visverbruik als basis van een hogere afzet voor de zeevisserijvloot.

Uiteraard behoort de uitwerking van deze aanbevelingen zowel tot de taak van het overheidsbeleid als tot de zorg van de betrokken bedrijfsmilieus.

Vooraleer echter de aanbevelingen te doen, past het even te wijzen op de ernst welke het vraagstuk van de rendabiliteit van de vloot sinds eind 1956 heeft aangenomen.

Terecht wordt op huidig ogenblik de aandacht van de publieke opinie gevestigd op de netelige situatie waarin de zeevisserij verkeert. Alhoewel het cijfermateriaal betreffende de rendabiliteit eerder schaars is, wijzen de gegevens voor 1956 op een laag rendement en voor sommige scheepsklassen zelfs op een verlies. Het rendement is vooral in 1957 en 1958 ineengestruik; voor deze jaren zijn tot op heden dienaangaande geen gegevens voorhanden. De ongunstige evolutie van het zeevisserijbedrijf in de jongste jaren komt trouwens duidelijk tot uiting in enkele vergelijkingen. Tussen 1955 en 1957 nam de tonnage toe met 2.879 B.T. (10,9 %), de drijfkracht met 9.750 P.K. (15,2 %) en de investering in de vloot en uitrusting met 172 miljoen frank (20,3 %). Daarentegen daalde de aanvoer met 19,9 miljoen kg. (— 28,8 %) of met 69,7 miljoen frank (— 12,5 %), verminderde de export met 6,4 miljoen kg (— 33,4 %) met echter een toename van de exportwaarde van 25,1 miljoen frank (+ 12,5 %) en steeg de import met 8,7 miljoen kg (+ 13,1 %) of met 184,0 miljoen frank (+ 14,6 %).

Deze ineenstorting van de aanvoer treft vooral de kustvisserij; voor het geheel is echter een uitvoering van deze aanbevelingen dringend vereist en moet zelfs tijdelijk naar rechtstreekse overheids-

hulp uitgekeken worden om aan de gegeven situatie het hoofd te bieden.

A. Rendabiliteit

De verhoging van de rendabiliteit van de zeevisserij kan vanuit twee gezichtspunten bekeken worden, nl. vanuit het standpunt der kosten en vanuit het standpunt van de opbrengst, waar hoeveelheid, prijs en prijsvorming hun effect laten gelden.

a) Kosten.

Onder de kosten vallen hier zowel de aanpassing van vloot en uitrusting als de specifieke uitbatingskosten zelf.

1. Gezien de schaarste aan eigen middelen van het overwegend familiaal bedrijf en de grote moeilijkheden om vreemde kapitalen voor dit bedrijf te interesseren, is voor de vernieuwing van de vloot en voor de aanbouw een *speciaal kredietstelsel* nodig, aangepast aan de specifieke behoeften van de visserij, nl. krediet op lange termijn tegen gunstige rentevoet.

In het kader van de wet van 23 augustus 1948 kunnen kredieten bekomen worden voor een termijn die gebruikelijk 12 jaar belooft voor schepen die op Belgische en 10 jaar voor vaartuigen die op vreemde werven gebouwd worden.

Het verlengen van de looptijd tot respectievelijk 15 en 13 jaar zou beter overeenstemmen met de specifieke kredietbehoeften van de zeevisserij. Deze verlengde looptijd zou eveneens een versoepeling betekenen van de schulddelgingsmethode.

Met betrekking tot de interest wordt op heden door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid een rentevoet toegepast van 5,75 % voor verrichtingen waarvan de duur 5 jaar overschrijdt en 5,50 % voor de verrichtingen waarvan de duur minder is dan 5 jaar; voor de visserij kan de staatstussenkomst de helft van de verschuldigde interest belopen, zonder evenwel 3 % te overschrijden.

In periodes van onrendabele opbrengsten zou een verdere verlichting van de interestlast moeten worden mogelijk gemaakt; dit kan gebeuren door het verdagen van de verschuldigde interest of door hogere bonificatie van de marktrentevoet ten laste van de centrale overheid.

Teneinde de persoonlijke interesse te behouden en meteen het effect van onrendabele prijzen op de terugbetaling te verdagen, lijkt het best het voorschot niet boven de voorziene kredietmarge te brengen.

Een netelig probleem ligt in de vraag of het genieten van deze kredietfaciliteiten al dan niet moet beperkt worden tot de gevestigde reders. Immers behalve de specifieke moeilijkheden van iedere bedrijfstak inzake het drukken van de kosten en het verzekeren van de afzet, komt bij de visserij een speciaal probleem om de hoek kijken, nl. de overbevising en het tekort aan personeel. Bij voortdurende uitbreiding van de vloot en van de vangstcapaciteit kan immers door overbevising de rendabiliteit van een zeereis dalen; het tekort aan personeel kan eveneens een deel van de geïnvesteerde kapitalen stereliseren in de haven.

Dit wil echter niet zeggen dat aanbouw uit den boze is en dat de opkomst van nieuwe reders moet beperkt worden. De aanbouw is immers een doorslaggevend element voor de verjonging van de vloot en is noodzakelijk om de weggefallen eenheden te vervangen. Wil men anderzijds de visserij aantrekkelijk houden voor de jongeren, dan moet de kans open blijven om in deze bedrijfstak zelf op de sociale ladder op te klimmen. Verjonging en vervanging van weggefallen reders is trouwens een noodzakelijk element om de dynamica van het bedrijf te behouden. De wet van 23 augustus 1948 schrijft geen discriminatie voor: het krediet kan zowel verstrekt worden aan een bestaande als aan een nieuwe rederij. In de geest van de wetgever is het krediet bestemd voor aanbouw, ombouw en wederopbouw ter instandhouding en uitbreiding van de vloot. Het Koninklijk Besluit van 1 maart 1958 heeft de besproken wet aangevuld met een stelsel van bonificatie van de interest voor leningen, aangegaan ter modernisering van de technische uitrusting van de vloot en van het vistuig en met een stelsel ter subsidiëring van opzoekingen in verband met de visserijtechniek.

In de gegeven omstandigheden lijkt het logisch dat vervangingsbouw boven aanbouw gesteld wordt zonder dat evenwel de toegang tot het beroep voor bekwame krachten wordt beperkt. Een preferentieel stelsel voor gevestigde reders zou daartoe kunnen uitgebouwd worden aan de hand van slooppremies, e.a.

2. Bij de vervanging van een vaartuig ware het toekennen van een *slooppremie* wenselijk. Thans wordt een vaartuig dat nog een zekere

gebruikswaarde heeft bij afbraak gedeclasseerd tot schrootwaarde. Een slooppremie zou de bouw van nieuwe in vervanging van oudere en minder rendabele vaartuigen ten zeerste aanmoedigen. Psychologisch zou dergelijke premie overigens ook een grote weerslag hebben.

3. Een politiek van vernieuwing van de vloot dient te worden gericht op de toekomst van het visserijbedrijf. Een differentiatie van de vloot is onontbeerlijk, maar binnen de grenzen van elke klasse zou een geleidelijke *standaardisatie* moeten worden nagestreefd. Het bouwen van enkele prototypen met een maximum aantal technische voordelen voor wel omschreven visserijgebieden, zou de bouwkosten aanzienlijk verminderen en het visserijbedrijf rendabeler kunnen maken. Door deze standaardisatie zouden daarenboven de onderhoudskosten, de reparatie en de aankoop van de motoren en wisselstukken goedkoper uitvallen en zou de constructie kunnen worden gericht op besparing van personeel. Het bouwen van prototypes gaat echter gepaard met vele moeilijkheden; veel zal afhangen van mogelijke combinaties van kostenbesparende elementen in bouw en uitbating. Enkel doorgezet *wetenschappelijk research* kan hier een afdoende oplossing brengen; hiervoor zou de centrale overheid de nodige begroting ter beschikking moeten stellen en een wetenschappelijk uitgerust orgaan met de opdracht belasten. Zowel *bouw*, *uitrusting* als verbetering van de *visserijtechniek* zouden hier op het oog moeten worden gehouden.

4. Om diverse redenen is een nauwkeurige *kennis van de uitbatingskosten* *hoogst wenselijk*: zowel voor het ontwerpen van het prototype als voor het drukken van deze kosten moeten duidelijk alle elementen gemeten en gescheiden worden. Door het K.B. van 1 maart 1958 worden premies verleend aan reders die nauwkeurig hun boekhouding bijhouden en een uittreksel overmaken aan de Dienst voor de Zeevisserij; de ter beschikking gestelde begroting is echter onvoldoende en gezien het groot belang van de zaak dringt zich een aanpassing op.

5. De *opvoering van de produktiviteit* kan eveneens bijdragen tot drukking van de kosten. Vermits de vergoeding van de arbeidsprestaties een belangrijk deel vormt van de totale exploitatiekosten, moet hier de besparing in de eerste plaats gezocht worden in een verhoging van arbeidsproduktiviteit; op deze gedachte zal in het verder verloop van deze aanbevelingen worden teruggekomen.

6. Tot drukking van de uitbatingskosten kan eveneens het aanmoedigen van *coöperatie* onder alle vormen voorgesteld worden.

Thans bestaan er aankoopcoöperatieven die het mogelijk maken bepaalde grondstoffen gezamenlijk en aldus in grote hoeveelheden en tegen lagere prijzen aan te kopen. Door dergelijke coöperatieve aankopen worden de kleine reders in de mogelijkheid gesteld de grondstoffen aan te kopen tegen dezelfde voorwaarden als de grote rederijen. Doch dit voordeel wordt gedeeltelijk beperkt door het feit dat ook de leveranciers zich verenigen of zekere prijsafspraken maken, waardoor de aankoopcoöperatieven niet ten volle van de laagste prijzen kunnen genieten. Op heden worden de kosten van verkoop eveneens gedrukt door onderlinge visafslag. Verdere coöperatie zou door de betrokken bedrijfsmilieus krachtig moeten worden ter hand genomen.

7. Gezien het grote belang van de *brandstof* in het totaal van de uitbatingskosten, moet worden gestreefd naar prijsdrukking van deze kostenfaktor; tijdelijke tussenkomst van de centrale overheid bij ineensorting van de rendabiliteit van sommige scheepsklassen behoort hier tot de mogelijkheden.

8. De *ecoragekosten*, de *mijn-, sluis-, kaai- en dokrechten* en andere, vormen een speciaal kostenelement in de uitbating. In verband met de retributies zou het principe gehuldigd moeten worden dat het bedrag van de te betalen rechten de gemaakte kosten niet mag overtreffen; bij het vaststellen van de taxes ware het echter wenselijk rekening te houden met de moeilijkheden waarmee de visserij te kampen heeft.

b) *Opbrengst.*

Onder de mogelijkheden ter verhoging van de opbrengst vallen o.m. de stabiliteit van het prijsniveau, de verbetering van de kwaliteit en het zoeken naar nieuwe afzetmogelijkheden, het zeewetenschappelijk onderzoek en de herziening van het overbevissingsvraagstuk.

1. De rendabiliteit van het visserijbedrijf wordt sterk beïnvloed door het gebrek aan stabiliteit van het prijsniveau in de vismijn. Het prijsniveau zelf ondergaat merkbaar de invloed van het prijsvormingsmechanisme en van de aangevoerde hoeveelheid. Ter verbetering van de rendabiliteit zou wellicht op beide factoren gereageerd kunnen worden door het opstellen van een aanvoerschema en het invoeren van een minimumprijsstelsel.

a/ Het invoeren van een *aanvoerschema* kan slechts gunstige resultaten afwerpen wanneer aan de vloot zekere beperkingen worden opgelegd en de overheidsinmenging vrij strak wordt gehouden.

b/ Het in voege brengen van een *minimumprijzenstelsel* betekent dat de verkoopprijs in de vismijn niet beneden een bepaald minimum kan dalen ; vis die de minimumprijs niet haalt wordt „opgevangen” en verkocht aan de vismeelfabrieken. Het systeem steunt op het leggen van een „bodem” in de markt ; de grens is de minimumprijs die de reder zeker is bij de verkoop van zijn waar te zullen ontvangen.

Bij de praktische uitwerking van het minimumprijzenstelsel rijzen heel wat moeilijkheden op o.m. de vaststelling van de minimumprijs, de overbrugging van de minimumprijs en de prijs voor verkoop aan de vismeelfabrieken, de normale werking van handel en nijverheid en de tussenkomst van de overheid. Het komt aan de bedrijfsmilieus toe te onderzoeken of, en volgens welke modaliteiten, deze geleide prijsvorming kan plaatsgrijpen. Een concreet plan zou dan eventueel door de bedrijfsmilieus aan de overheid kunnen voorgelegd worden ter sanctionering.

2. Bij de prijsvorming spelen ook de *kwaliteit* en de *afzetmogelijkheden* een grote rol. Op deze punten zal later teruggekomen worden.

3. Het stimuleren van het toegepast zeewetenschappelijk onderzoek kan eveneens bijdragen tot een verruiming van de opbrengst van de vloot. Zo kan in de huidige periode van uitbreiding van de territoriale wateren, *de verdere studie van het vistuig op nieuwe visgronden* van grote betekenis zijn.

4. De steeds groter wordende dreiging van dalende rendabiliteit ligt eveneens in de verdere uitputting van de visgronden. Een *herziening van het overbevissingsvraagstuk* door internationaal overleg en versteviging van de controle van de nationale overheid op de toepassing van de internationale overeenkomsten is dringend gewenst.

B. Personeel

Het is moeilijk een degelijk plan voor het probleem van het bemaningstekort op te bouwen ; de aanbevelingen blijven dan ook beperkt tot enkele maatregelen die een gunstige weerslag kunnen hebben op dit vraagstuk.

De houding van de overheid is hier van doorslaggevende betekenis : een versterking van de sociale voordelen voor de vissers behoort

immers tot de taak van het overheidsbeleid. Alhoewel de invloed van de overheid vrij belangrijk is in dit probleem, sluit dit echter niet uit dat een coördinatie tussen overheid en reders onontbeerlijk blijft.

1. De arbeid in de zeevisserij is zwaar en vormt, zoals hoger reeds vermeld werd, een belangrijke kostenfactor. Opvoering van de arbeidsproduktiviteit moet echter niet enkel de drukking van de uitbatingskosten beogen, maar eveneens gericht zijn op de rationalisatie van de arbeidsinspanning en het verhogen van de veiligheid op zee. Voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden zonder verhoging van de kostenelementen is een *analyse van de arbeidsprestaties op zee* en een studie naar mogelijke *verbeteringen in visserijtechniek en vistuig*, een noodzakelijke voorwaarde.

Voor de investeringen, voortspuitend uit de aanpassing van de vlootuitrusting en het vistuig kan thans beroep gedaan worden op een bonificatie van de interesten op het opgenomen krediet (K.B. 1 maart 1958).

Naarmate deze aanpassingen sneller worden uitgevoerd, zou de begrotingspost voor de bonificatie van de interesten naar verhouding moeten volgen. Ook zou men in de schoot van het rationalisatieprogramma de begrotingspost voor premies aan de reders die op hun vaartuig de experimenten laten plaatsgrijpen, moeten aanpassen.

2. Om het vissersberoep aantrekkelijk te maken en een compensatie te vormen voor het harde werk, de vele arbeidsuren, het gemis aan gezins- en ontspanningsleven, zou een regime van een *vervroegd en verhoogd pensioen* ingevoerd moeten worden.

De pensioenleeftijd kan gesteld worden op 55 jaar, te meer daar het merendeel der vissers, eenmaal deze leeftijd voorbij, ongeschikt zijn voor het harde werk op zee en uit de werkloosheidsverzekering of het ziektefonds een karig inkomen verwerven. Tegelijkertijd zou het pensioen verhoogd kunnen worden met 25 %.

Deze vervroeging en verhoging van pensioen zouden kunnen samengaan, ofwel met een vermeerdering van de bijdrage tijdens de vaartperiode, ofwel met het verder doorzetten van de storting van de bijdrage tot de leeftijd van 65 jaar, ofwel met een speciaal gunstregime van overheidstussenkomst.

Gezien het geheel van omstandigheden waarin de visser zijn leven doorbrengt, lijkt de derde oplossing nl. de overheidstussenkomst, verantwoord.

Dit pensioenstelsel zou echter enkel toepasselijk mogen zijn op de visser die een minimum vaartijd achter de rug heeft.

3. Ter bevordering van de aanwerving van scheepsjongens kan door een degelijk *premiestelsel* veel bereikt worden.

Het K.B. van 1 maart 1958 schrijft het toekennen voor van een premie van 50 F per zeedag aan de scheepsjongens en van een premie van 25 F per zeedag aan de reders die deze scheepsjongens opnemen op hun vaartuig. De uitvoering van dit K.B. zal normaliter de aantrekkelijkheid van de zeevisserij voor de jeugd verhogen.

Gezien het belang van een langdurig verblijf van de scheepsjongens op de vaartuigen om in de toekomst de personeelsbezetting van de vloot aan te vullen en te vervangen, ware het wenselijk het K.B. aan te vullen met een belangrijke getrouwheidspremie. Daartoe zou een speciaal fonds moeten gecreëerd worden. Ten einde het psychologisch effect van deze getrouwheidspremie te verhogen is het aan te raden de toekenning te laten geschieden ter gelegenheid van een of andere plechtigheid.

4. De rationalisatie van de vloot en de uitrusting, opgedrongen door de dwingende eis om de uitbatingskosten te drukken en het personeelstekort te overbruggen, zal noodzakelijkerwijze leiden tot specialisatie van het dek- en machinepersoneel. Beschouwd in dit kader zijn het *onderwijs* en de *wervingskracht* welke ervan uitgaat van de grootste betekenis.

Een propagandacampagne ten gunste van de visserijscholen kan echter bij ouders en onderwijsinstellingen slechts succes boeken, indien werkelijke voordelen aan het vissersberoep verbonden zijn. Deze campagne zal de hoogste kans op slagen hebben in de kuststreek zelf en in het onmiddellijk achterland. Verder zou de afvalligheid kunnen worden bestreden door van meet af in de propaganda te steunen op het feit dat enkel flinke elementen een ernstige kans maken van slagen in de zeevisserij.

5. De op dit ogenblik *concurrerende staatsmarine* zou door enkele beslissingen van de overheid een stimulans kunnen vormen voor het vissersberoep: door het verhogen van de minimum- en maximum leeftijd voor aanwerving en door het verlenen van prioriteit aan vissers met een minimum vaartijd, kan men dit effect nastreven.

6. Het bekendmaken met behulp van moderne technieken als pers, radio, televisie enz. van de voordelen van het vissersberoep zoals:

ruime verdiensten voor goede elementen, mogelijkheden om vlug op te klimmen op de sociale ladder, premie voor scheepsjongens en eventueel vervroegd en verhoogd pensioen zou het beroep meer in trek brengen. In deze campagne zou eveneens het grote publiek moeten voorgelicht worden over de vele facetten van het vissersleven teneinde door *waardering* te komen tot een revalorisering van het vissersberoep.

C. Afzet en verbruik

De afzet in binnen- en buitenland voor rechtstreeks verbruik of voor de visverwerkende bedrijven kan in haar geheel of in haar onderdelen gestimuleerd worden. Bij de studie van de visdistributie en het verbruik in België kan men zich niet ontdoen van de indruk dat gezonde opvattingen over de voedingskwaliteit vooralsnog te weinig tot de doorsnee consument zijn doorgedrongen. Daarom is zowel een actie bij de verbruiker als op de afzetkanalen noodzakelijk.

1. De *verbetering van de kwaliteit* van de vis aangeboden aan de verbruiker, is de *conditio sine qua non* voor een hoger visverbruik. Hogere kwaliteit kan zowel bij de winning als in alle distributieschakels nagestreefd worden. Bij de zeevisserij zelf liggen snelle reizen en degelijke behandeling aan boord aan de basis van kwaliteitsverbetering. Uit de mijn zelf zouden verder alleen kwaliteitsprodukten mogen vertrekken; kopers van vis van minderwaardige kwaliteit kunnen deze vis wel aan lagere prijzen afzetten, doch beïnvloeden de prijzen van de goede produkten en verwekken weerszin bij de verbruiker. Een strenge keuring van de aangevoerde vis is noodzakelijk, samen met een controle op de bestemming van vis van minderwaardige kwaliteit. De keuring zou zich eveneens moeten uitstrekken over alle distributieschakels.

Aan het vervoer van de zeeprodukten moet eveneens de grootste zorgen besteed worden. Een belangrijke schakel in het kwaliteitsproces is echter het optreden van de kleinhandelaar. Hij immers staat in contact met de verbruiker en moet hem de kwaliteitsvis leren waarderen. Daarvoor moet hij echter beschikken over een degelijke uitrusting en over een voldoende beroepskennis.

2. Van vrij grote betekenis voor de toename van de binnenlandse afzet zijn de ruimtelijke *uitbouw van het distributienet* en de *intensifiëring van de bewerking van de markt*. De basis van deze verruiming zou best steunen op een marktonderzoek waarin de voorkeur van het publiek, de prijshoogte, de vervoerkosten enz. voor de ver-

schillende streken worden ontleed. Deze studie zou eveneens een licht moeten werpen op de kennis van de huisvrouw inzake vissoorten en visbereiding en zou aldus een nuttige leiddraad worden voor de vispropaganda.

3. Een actie tot verhoging van het visverbruik zal weinig vruchten afwerpen zonder *propaganda*. Wat propaganda vermag, werd in Nederland o.m. bewezen bij het lanceren van de maatjesharing.

De propagandawerking in België zelf zou over ruime financiële middelen moeten beschikken. Deze propaganda zou permanent de aandacht moeten vestigen op de hoge voedingswaarde van de kwaliteitsvis en op de verscheidenheid van de zeeprodukten.

Hiertoe is het nuttig dat het werk van de huidige propaganda-vereniging, nl. demonstraties in kost- en huishoudscholen, deelname aan tentoonstellingen der voedingsnijverheid enz., verder zou worden doorgezet. Deze werking moet echter versterkt worden door een geografische actie, zodat het volle gewicht van de propaganda herhaaldelijk in een bepaalde streek of stad wordt gebracht door het inrichten van „visweken”, demonstraties, reclameverkoop, films en advertenties. Aan de kust zelf kunnen tijdens de zomer, in volle toeristisch seizoen, enkele speciale „visweken” worden ingericht.

Een actie in alle lagen van de bevolking is wenselijk. Er dient gewezen te worden op het feit dat de zeeprodukten voedingsmiddelen zijn die in het bereik vallen van ieders beurs.

Het lanceren van het begrip „vis van het seizoen” is eveneens aan te raden; hierdoor kan men aan het publiek duidelijk maken op welk tijdstip een bepaalde vissoort het best is en het goedkoopst. Verder moet de huisvrouw de vis leren kopen en bereiden. De huisvrouw koopt doorgaans niet meer dan eenmaal per week vis, omdat zij de vis niet op verschillende manieren kan bereiden. Hier vooral zijn receptenboekjes en demonstraties nuttig. Om de huisvrouw tijd en moeite bij het bereiden te besparen, moet men de handelaars de vis leren verkopen zonder graten, zonder kop en zonder afval.

De zeevisserij zelf moet echter de propaganda schragen; de aanvoer moet regelmatig zijn en in bepaalde gevallen aangevuld worden door invoer; voor de groot- en kleinhandel is de taak weggelegd te zorgen dat de verwachtingen, door de reclame opgewekt, niet worden beschaamd. Naargelang door systematische propaganda een streek wordt voorbereid, moet ook de distributie onmiddellijk de potentiële behoeften kunnen ondervangen.

4. Voor de versteviging van de visserij kunnen ook door de handelssector waardevolle bijdragen geleverd worden.

In het kader van Benelux en weldra van de E.E.G. wordt een *statuut* voor de vishandel in het algemeen beslist noodzakelijk. Dit statuut zou minimumeisen voor vestiging kunnen stellen in verband met de vakkennis, de uitrusting enz.

Voor de rationele werking van de groothandel aan de kust wordt dit statuut zeker een dringende eis. Naargelang de economische integratie verder schrijdt, zullen de Belgische vissershavens immers toegankelijk worden voor vestiging van buitenlandse handelaars ; vooral personen uit landen waar een vestigingswet van kracht is, zullen een neiging hebben om af te glijden naar de Belgische kust.

De groothandelaars zelf kunnen een grote rol vervullen ten dienste van de Belgische zeevisserij door de coördinatie tussen aanvoer en import te verbeteren. Zij kunnen deze taak echter slechts tot een goed einde brengen indien de aanvoerverwachtingen getrouw door de reders worden overgemaakt. Het aankondigen van de aanvoerverwachting zou daarenboven tot een regelmatigere afzet leiden, waaruit een prijsstabiliserende werking zou voortspruiten. In vele gevallen zou zowel de reder als de groothandelaar baat hebben bij deze nauwere samenwerking.

5. In de sector van de kleinhandel zal, vooral in de toekomst, een permanente inspanning geleverd moeten worden om de *bedrijfsuitrusting* op peil te brengen, wil men komen tot een verruimd visverbruik. In dit verband zou bij het opmaken van een beroepsstatuut een belangrijke betekenis gehecht moeten worden aan een welomschreven minimum installatie.

In een klimaat van stijgend visverbruik krijgt de kleinhandel nieuwe kansen om de visverkoop over een groter aantal dagen per week te spreiden ; deze evolutie zou normaliter ook leiden tot een ruimere samenstelling van het verkooppakket. Zowel de spreiding in de tijd als de spreiding over een groter aantal vissoorten moet geschraagd worden door een gunstiger prijsverloop en een verhoogde kwaliteit en dienstenverstrekking van de vishandelaar aan de consument.

Deze verruiming van de *dienstenverstrekking* door de kleinhandelaars is trouwens onder gelijkblijvende omstandigheden een dringende noodzaak. Wil men de substitutie van verse vis door bewerkte vis en conserven tegengaan, dan zal het eerste stadium van de visbereiding immers meer en meer door de detaillant moeten geschieden.

Degelijke beroepsopleiding, desnoods met avondonderwijs, ligt aan de basis van toenemende omzet.

6. Ter bevordering van de export is een grondige *marktoprospectie* van de afzetgebieden van Belgische visserijprodukten noodzakelijk. Wanneer deze markten aan de hand van de opgedane kennis eenmaal doeltreffender bewerkt kunnen worden, zou deze prospectie zich geleidelijk ruimtelijk moeten uitbreiden.

7. Tevens moet de overheid bij de voorbereiding van de handelsakkoorden rekening houden met de consideraties van de visserij. Een bepaalde graad van *zelfstandigheid* van de visserijbelangen in de schoot van de landbouw is bij het afsluiten van handelsakkoorden wenselijk.

8. Gezien de geleidelijke totstandkoming van de Europese Economische Gemeenschap zal in de toekomst een groot deel van de invoerbeporingen wegvallen. Daarom is een *structurele versterking* van de zeevisserij dringend vereist, ten einde de toekomstige concurrentiekracht van de partnerlanden te ondervangen. Dergelijke versterking kan enkel samengaan met een voorlopig voorzichtige invoerpolitiek.

⑨ De schaarste van de beschikbare documentatie over de *visverwerkende nijverheden* maakt het moeilijk om voor deze sector aanbevelingen te formuleren. Waarnemingen wijzen echter uit dat zich in deze bedrijfstak vraagstukken voordoen in verband met de bevoorradings, de modernisatie van de uitrusting en de aanpassing van de verpakking. Gezien het stijgend verbruik van visconserven en de te verwachten hogere invoertarieven van de E.E.G. voor de produkten tegenover de grote Belgische leveranciers, welke hoofdzakelijk buiten de E.E.G.-landen liggen, vallen in de nabije toekomst nieuwe mogelijkheden open voor de specifieke tak van de visverwerkende nijverheden. Gezien het Belgisch aanvoerschema zullen deze mogelijkheden slechts ten nutte gemaakt kunnen worden indien de smaak van het publiek georiënteerd wordt op consumptie van verwerkte vis van eigen aanvoer.

D. Benelux en de Europese Economische Gemeenschap

De jongste wijzigingen in de situatie van de zeevisserij, veroorzaakt door de geleidelijke tot standkoming van Benelux en de te verwachten

wijzigingen in de schoot van de zich geleidelijk aan vormende E.E.G., vergen zeker de aandacht van de betrokken bedrijfsmilieus en van de overheid.

1. De *aanpassing van de vloot en het vistuig* is in de schoot van de E.E.G. des te sneller nodig. Er zij hier nogmaals op gewezen dat enkel een topuitrusting mogelijk kan maken de meerkost, voortvloeiend uit de minder gunstige ligging van de Belgische havens tegenover de visgronden, te overbruggen.

2. Op het huidig ogenblik is een onderzoek naar de *exploitatievoorwaarden* in de partnerlanden van de E.E.G. en naar de *overheidsinterventies* in deze landen ten gunste van het visserijbedrijf dringend gewenst. Slechts na dit onderzoek zal een prognose van de structuurwijzigingen in de zeevisserij en in de vishandel kunnen opgemaakt worden.

3. Gezien de groeiende gebondenheid ware het in de E.E.G. eveneens wenselijk zowel het *begrippenapparaat* als het *statistische materiaal* en het *bedrijfseconomisch onderzoek* op elkaar af te stemmen; ook de coördinatie van het zeewetenschappelijk onderzoek moet overwogen worden.

4. Zeker moet in de schoot van de E.E.G. uitgezien worden naar het *minimaliseren van de kostenverschillen*. Deze uitschakeling van kostenverschillen mag echter niet te ver gaan, teneinde het aanvullend karakter en de specialisatie van de betrokken visserijen niet te hinderen; enkel storingen in de bestaande structuur moeten het voorwerp uitmaken van speciale zorg.

5. Onder de vraagstukken van betekenis waarover in het kader van de E.E.G. besprekingen moeten volgen en opheldering verwacht wordt zijn: het vissen in de wederzijdse territoriale wateren, de rechtstreekse aanvoer, het gemeenschappelijk visserijbeleid en de vooruitzichten inzake minimumprijzen.

6. Bij het opduiken van economische en sociale storingen voortvloeiend uit het E.E.G.-verdrag, moet door de Belgische overheid tijdig een *beroep* gedaan worden op het *Sociaal Fonds en de Investeringsbank*, welke in de schoot van het Verdrag in het vooruitzicht werden gesteld om de knelpunten op te lossen. Dit veronderstelt meteen dat de belangen van de zeevisserij voldoende behartigd worden in de schoot van de E.E.G.-organen.

Op de achtergrond van deze internationale vraagstukken moet hier ook nog melding gemaakt worden van de problemen van de overbevissing en van de territoriale wateren. De stevige houding van de Belgische overheid bij het internationaal overleg ter zake moet doorgezet worden.

* * *

De problematiek van de zeevisserij is complex ; door een begrijpende houding, samenwerking en medewerking van overheid en bedrijf kan echter veel bereikt worden.

Teneinde de gestelde objectieven te verwezenlijken, ware het wenselijk de verschillende overheidsdiensten die betrekking hebben op de visserij, zoveel mogelijk te groeperen onder de bevoegdheid van één ministerie.

Tevens is overleg en coördinatie van de visie van de betrokken bedrijfsmilieus noodzakelijk. Een bestendige waakzaamheid en een collectieve stellingname, rekening houdend met de belangen van de verschillende categorieën van de visserij of aanduidend over welke categorie het gaat, zullen in de komende jaren in de schoot van de E.E.G. meer en meer noodzakelijk worden.

Verder is de welwillende samenwerking tussen werkgevers en werknemers in de zeevisserij van vrij grote betekenis én dit niet enkel om de sociale zijde van het vraagstuk te benaderen, maar tevens om door gemeenschappelijke actie problemen in verband met het personeelstekort, de scholing, de produktiviteit enz. op te lossen. Op dit vlak beantwoordt de onlangs gestarte Bedrijfsraad voor de Visserij aan een werkelijke behoefte. Ook bij een zeer concrete uitbouw van bovenvermelde aanbevelingen is voor de Bedrijfsraad een belangrijke taak weggelegd als contactpunt en als adviseur van de centrale overheid.

Gevraagd wordt dat zowel de overheid als de bedrijfsmilieus de conclusies van dit rapport zouden behartigen.

Voor West-Vlaanderen, België's enige zeeprovincie, is de zeevisserij een waardevolle parel aan de kroon van haar economische uitbouw.

SUMMARY

The analysis of the present structure as well as the study of the actual problems in connection with sea-fishery demonstrate and prove that this typical West-Flemish branch of industry has many aspects, which altogether constitute a neatly interlaced unity.

Together with the alternately good and bad fortune of any production, which is closely connected with nature, and the peculiar difficulties proper to any form of predatory fishing, there are other problems of an essentially economic character. Among these questions we may for instance mention : the efforts to make the fishing-fleet suitable for the highest possible output and for the maximum quality of supply ; the rises and the falls of the supply as such and of the factors regulating prices ; and finally the possibilities of finding a ready sale at home and abroad either for direct and for indirect consumption. Besides, there are other problems, such as those concerning over-fishing and territorial seas, which do not belong to the sphere of action of the government and the national authorities, and which must therefore be settled by international conventions.

Moreover, sea-fishing has to settle up with a threatening and impending lack of personnel. It becomes in fact more and more difficult to find young people to man a fleet ; this situation, being practically the same in all West-European countries, seems to result from a new sociological structure and from altered conditions in social life, which, in their turn, are undoubtedly an immediate and logical consequence of a continuously rising level of prosperity and welfare.

The whole complex becomes the more complicated when we consider it from the point of view of the European Economic Community, the importance of which is steadily increasing ; indeed, the management of fishing-industry, and the structure of this industrial branch are quite unlike in each country ; and in many of these countries they have developed in a rather different way according to local traditions, chiefly based upon systems of protectionism.

1. Belgian sea-fishery, a traditional business and trade of the Flemish coastal area, consists of inshore-fishery or coast-fishing, middle-water fishery, and deep-sea fishery.

As a result of this vast field of operation, and owing to an adequate equipment, numerous kinds of fish are caught ; they are commonly subdivided into three groups, namely : 1/ demersal fish, 2/ pelagic fish, and 3/ crustaceans and molluscs.

At the end of 1957 the fleet as a whole consisted of 446 units with a total gross tonnage of 29.229 tons, and a motive power of 73.663 H.P.

2. Since the end of the second world war the number of fishing-boats has declined, but the tonnage and the motive power have increased : the former only slightly, the latter, however, rather considerably.

3. At present 206 vessels are used for coast-fishing ; middle-water fishery has 209 craft at its disposal, and deep-sea fishery 31 units.

In the last few years the fishing-fleet met with an important change as far as its structure is concerned ; it namely moved up towards a higher class of ships.

4. The most important fishing-port is Ostend ; all deep-sea trawlers of the Belgian fleet are registered there. Next to Ostend we mention Zeebrugge and Nieuport ; in the last few years Blankenberg has been left out and neglected as a fishing-port. Zeebrugge, on the contrary, has recently developed rather quickly, strengthening steadily its position.

5. In 1957 more than one milliard francs were invested in fishing-craft and in the necessary equipment and fishing-tackle. In the last ten years the investment of capital has increased by 25 %.

6. Sea-fishing and fishermen's trade and profession are chiefly practised as a sort of family-enterprise. In 1957 only 9 out of 396 ship-owners had more than 2 vessels ; and in the same year only 16 firms of ship-owners were working in the form of a limited liability company.

7. Out of the 446 fishing-craft only 92 vessels have a complete metallic frame and hull. The average lifetime of ships' hulls becomes gradually greater : at present it is certainly more than 18 years ; ships' motors, however, do not averagely attain such a considerable number of years. Since 1955 there has been an active and busy ship-building industry in the Belgian sea-ports themselves ; especially at Zeebrugge and Ostend this activity has proved to become more and more efficient.

8. Working-expenses are not always the same ; they differ from class to class. The wages for instance represent 43,5 % of the total expenses in class I, and only 20,0 % in class VI. Next to the wages, fuel and lubricating oil also require a great part of the expenses ; but, in contrast with the wages, the amount of these expenses is the highest in the top-classes.

9. The attention of capital and financial circles which do not directly belong to fishing-trade itself, is not easily to be drawn towards this special branch of industry ; this is certainly due to a sort of insufficiency either of knowledge how all the facts really are, or of possibility to form an opinion about the risks. Sea-fishing has the use and the benefit of a cancelling system within 8 years ; and it may also appeal to a special credit-arrangement of August 23rd 1948, and March 1st 1958. At first these credits were chiefly taken up by the fleet for deep-sea fishery ; but in the last few years the items of this law have mostly been called on by the fleet for middle-water fishery.

10. At the end of 1957 a fleet of 408 units had a crew of 1.818 fishermen. About half of the total number of fishermen belongs to the crew of a vessel which has Ostend as a fixed place for anchoring ; Zeebrugge has 37,0 % of the total number of fishermen and Nieuport 10,0 %. In the last few years a decrease has been noticeable as far as the average crew of each separate vessel is concerned.

11. More than the three fourths of the crew belong to the deck-personnel ; the proportion of numerical strength between the latter and the engineers, has practically remained fixed for nearly a whole decade.

12. In spite of a slight inclination towards an increase of the average lifetime of the ship's company, the crew of our fishing-fleet is comparatively young. The attention of younger workmen goes in the first place to the fleet for deep-sea fishing, whereas in smaller and lower classes the average lifetime of the crew is much higher.

13. The profits of the fisherman largely depend on the capacity and the class of the vessel. Broadly speaking we may distinguish two different systems : 1) a share in the profits, 2) fixed monthly wages, increased by a share in the profits. Next to that a rich tradition grants the fishermen some rights which consist of some four forms of profits in kind. The contributions for social security are calculated in such a way that they altogether form a sort of lump-sum. Finally there are special arrangements concerning certain allowances and indemnifications in case of unemployment ; there are accident benefits and damages in compensation for losses suffered in disasters.

14. The supply of each member of the ship's crew amounts to 29,6 kilograms ; in this way Belgium ranks fourth among the best countries of Western Europe. As far as the productivity per fisherman is concerned, Belgian fishery comes immediately after Iceland, Western Germany and the Netherlands.

15. A troublesome question too, is that sea-fishing gets increasingly short of cabin-boys or ship's boys ; the posts of ordinary seamen and engineers become vacant. Labour-conditions and conditions of life, competition in other trades and professions by sea and on land, as well as other psychological factors require the greatest effort to draw the attention of young men towards sea-fishery. In this connection the Royal Warrant of March 1st 1958 is certainly a step forward ; it namely grants an additional premium for each day's sailing not only to ship's boys, but also to ship-owners who engage them.

16. In similar and parallel circumstances it will be very difficult to maintain the numerical strength of the crew ; a serious effort to rationalize labour is absolutely necessary.

17. In 1957 the total supply of the Belgian sea-fishing fleet amounted to about 50.000 tons with a value of 492,4 million francs at the fish-market. The supply reached its highest point in 1947, namely 75.370 tons ; it was lowest in 1957 with 49.558 tons. These figures are at any rate much higher than in 1938 ; the supply then came only to 39.135 tons.

18. The national supply consists of : demersal fish (86,6 %) ; of pelagic fish (9,4 %) ; and of crustaceans and molluscs (3,9 %). As to the value of the supply, demersal fish represents 86,3 % of the total value, pelagic fish 3,9 %, and crustaceans and molluscs 9,8 %. Next to this supply, Belgian vessels unload also in foreign sea-ports about 5.900 tons, representing a value of 48,4 million francs.

19. Since 1950, but with the exception of 1953, in which year there was a serious drop in prices, the importance of demersal fish as far as its amount and its value are concerned, has steadily increased. Especially the supply of Icelandic demersal fish. The supply from other countries is rather stagnant. Of great importance are : cod-fish, haddock, plaice, whiting and sole.

20. The supply of pelagic fish is highly subject to irregular rises and falls. Since 1947 the general supply has fallen off to less than one sixth ; especially spent-herring fishery knew a rather striking decline.

21. With the exception of the years 1953-1955, the supply of crustaceans and molluscs was increasing from 1948 till 1956 ; during these same years the value of the supplied quantity became practically twice as great. In 1957, however quantity and value fell off rather quickly. The supply mainly consists of shrimps.

22. According to the order of importance for the supply of Belgian sea-fishery, we mention successively : the Iceland Sea, the Coastal Sea, the North Sea (South), the North Sea (Central), and Southern and Western Ireland. The share of the Iceland Sea in the total supply is of the utmost importance ; in the few last years it has highly increased.

23. For the general supply, middle-water fishery is the most important ; then comes deep-sea fishery, and finally coastal fishery. The amount and the value of the supply per vessel increase for each class ; the average value per kilogram, on the contrary, becomes smaller as the class rises.

24. Ostend gets 81,8 % of the total supply and 72,5 % of its value ; Zeebrugge has 13,7 % of the amount and 20,7 % of the value of the complete national supply ; the share of Nieuport is respectively 4,5 % and 5,8 %. Especially at Zeebrugge the value of the amount has highly increased in the last few years. Zeebrugge is the most important port for the supply of shrimps. For all other kinds of fish Ostend takes the lead.

25. The supply of fish largely depends on the seasons. Fishery of pelagic fish is a typically seasonal activity. All other kinds of fish are caught at any time and season of the year ; although, for each special sort of them, fishery is concentrated within the limits of a few months ; and there is still a strong difference as to the importance of the concentration itself as well as to the months in which the concentration presents itself.

26. Prices are fixed in the fish-market. Supply and demand play of course a prominent part in the fixation of prices. Taking into consideration that the products are perishable, we can easily imagine that the offers made for them are generally not very favourable. Per kilogram the value of pelagic fish is smallest, namely : 4,1 francs. The average price of demersal fish amounts to 9,9 francs ; within these figures are hidden some strange and very often amazing differences, as for instance : 4,7 francs for whiting, and 39,7 francs for sole. In 1957 the prices for shrimps were on an average 37,0 francs per kilogram. It is clear that in the course of the year itself prices of all kinds of fish are liable to seasonal fluctuations.

27. In Belgium fish-processing industry is not widely spread : it has developed only to a small extent. The most typical industries are : deep-freezing of fish, manufacturing of fish-meal or fish-flour and of fish-oil, fish-drying and fish-salting industries, some smoke-houses, preserving industries and canning industry. Only few details are at our disposal in connection with

these trades and industries. Most of them are situated in the coastal areas : some are also to be found in the interior.

28. The fish-market is the starting-point of fish-distribution. Fish is sent to the interior or abroad by railway in isothermal railway carriages, and by road-transport in trucks specially equipped for the purpose.

29. Wholesale trade consists of two branches : namely the dealers and merchants who have their business established in coastal districts, and the wholesale-dealers living in the interior. In this branch we must also mention the existence of a consignment-trade.

30. The distribution of fish-products to the consumers is organized by a vast network of established shop-keepers, fish-mongers and direct dispatches forwarded by wholesale-dealers and by specialized departments of large stores. In many parts of Belgium there is not yet a regular fish-distribution : a wider spreading and expansion of the network is absolutely necessary ; an improvement of the equipment of all links between supply and consumption is also urgently required.

31. The consumption of fish is in Belgium 12,4 kilogram per inhabitant. The use of demersal fish has of late increased quite regularly : consumption of sprat and herring, on the contrary, has declined. It is a really striking fact that the sale of scaled shrimps has considerably increased. One of the most important changes we have noticed in recent years is a greater consumption of preserves.

32. Belgium imports a considerable amount of fish ; there is an import of 76.875 tons with a value of 1.115,6 million francs, whereas the export only reaches 12.832 tons representing a value of 225,7 million francs. Since 1950 an important increase is noticeable both for import and for export.

33. Based upon the value itself, the import between 1953 and 1957 consisted mainly of preserves (50,0 %), pelagic fish (13,4 %), and herring (12,4 %). For the export, especially demersal fish (49,1 %), processed or preserved fish (14,8 %), and shrimps (5,8 %) are of importance.

34. For the other products of sea-fishing import is greater than export. Some special kinds of fish, the yearly import of which is preponderating, are : preserves (450,6 million francs), cured herring (78,8 million francs), mussels (52,4 million francs), lobsters (48,9 million francs), oysters (41,1 million francs), demersal fish (30,9 million francs), shrimps (24,4 million francs), and fresh herring (2,5 million francs).

35. The most important countries which imported to Belgium between 1953 and 1957 : The Netherlands (39,3 %), Portugal (13,5 %), Japan (11,4 %), Canada (9,5 %), Norway (6,1 %), and Western Germany (2,4 %). The countries importing Belgian products are chiefly : France (29,6 %), the Belgian Congo (20,5 %), Great Britain (14,5 %), Western Germany (11,6 %), the Netherlands (10,5 %), Switzerland (3,2 %) and Italy (2,5 %).

36. The importance of the fishing-fleet, the supply and the export of products of sea-fishery is greater in the Netherlands than in Belgium. Both

Benelux-fisheries are, however, turned in a special direction. Up to now there is no deep-sea fishery in the Netherlands. The supply of demersal fish is nearly parallel with the Belgian one (45 million kilograms). The Dutch supply, as far as the different kinds of pelagic fish (130 million kilograms), and the crustaceans and molluscs (60 million kilograms) are concerned, reaches a total amount which is nearly thirty times greater than the Belgian supply.

37. The greatest difference between the Dutch and the Belgian situation is explained by the fact that the Dutch trade balance for fishing-products has a surplus of about one milliard francs, whereas the Belgian trade balance shows a deficit of nearly 0,9 milliard francs. In the total Dutch import preserves and fresh sea-fish are preponderant. In the Dutch export fresh herring is predominating. As to the import and export of both Benelux-countries, we must mention, generally speaking, nearly the same countries. Dutch export to Belgium, however, is greater than Belgian export to the Netherlands. Further differences are : Great Britain and France and a ready sale in the Belgian Congo being of the utmost importance for the Belgian export ; Eastern Germany and Russia taking an important place in the Dutch export.

38. By taking away systematically all hindrances and obstructions for an efficient trade in fishing-products in the Benelux-countries, mutual business relations between Belgium and the Netherlands have increased ; the Netherlands, however, took a greater advantage of this new situation than Belgium.

39. In the European Economic Community Belgian supply of fishery-products represents 3,9 % of the total amount. Western Germany (40 %) and France (27 %) dominate the entire supply of fish. In the member countries of the European Economic Community the supply of roundfish and flatfish (Western Germany and France) is preponderant ; next comes the supply of pelagic fish (Western Germany and the Netherlands).

40. About 30 % of the total import in the European Economic Community is coming from the member countries themselves. 70 % of the Belgian import is obtained from the other five countries. For nearly 54 % the export of the different countries is directed to another country, member of the European Economic Community ; the member countries of the European Economic Community altogether take 65 % of the total Belgian export.

41. The consequences of the structure of a European Economic Community, which might be of importance for sea-fishery as a whole, are, at least for the time being, not yet surveyable. Normally we may, however, expect a commercial expansion and an extension of transactions among the member countries themselves, and also a higher protection and support against third-party risks. In view of the expensive structure of the Belgian sea-fishery, heavy cost which is partly but inevitably due to a rather unfavourable position in relation to the rich fishing-grounds, Belgium will be forced to make earnest efforts to accommodate fishery to the new circumstances.

APPENDICES

Appendix A, 1 : De functie van de bemanningsleden.

Er bestaat een onderscheid tussen dekpersoneel en machinepersoneel. Het dekpersoneel werkt aan dek en oefent de eigenlijke visvangst uit.

Het dekpersoneel omvat :

- 1) De schipper :
De schipper voert het bevel over het vaartuig en moet volledig op de hoogte zijn van het vissersbedrijf. Hij beslist gewoonlijk waar zal gevisst worden. Hij regelt de dienst, geeft bevelen, houdt toezicht en steekt overal een hand aan toe waar het nodig blijkt. Hij draagt niet enkel de verantwoordelijkheid over het vaartuig en het materieel, maar moet tevens instaan voor de veiligheid van de bemanning.
- 2) De stuurman :
Hij staat rechtstreeks onder het bevel van de schipper en beveelt zelf de bemanning gedurende het vangen van de vis. Hij is verantwoordelijk voor de goede bewaring van de vis. Hij ijst de vis en bergt hem in het ruim of houdt toezicht wanneer dit werk door anderen wordt uitgevoerd.
- 3) De bootsman :
De bootsman komt enkel voor op grote treilers. Hij staat rechtstreeks in dienst van de stuurman. Hij houdt toezicht bij het schoonmaken van de vangst en regelt de wachturen.
- 4) De matroos :
De taak van de matroos is veelvuldig en hard. Hij helpt bij het in- en uitzetten van het net of de „korre”. Hij moet de vis „gutten” (verwijderen van de ingewanden), wassen, sorteren en in het ruim bergen. Hij herstelt de gescheurde netten en touwen en staat in voor het reinigen van netten en vaartuig. Hij loopt wacht als roerganger.
- 5) De lichtmatroos :
De lichtmatroos is een scheepsjongen met een zekere ervaring, die reeds allerlei matrozenwerk kan verrichten. Hij brengt gewoonlijk het ijs aan bij het inijzen van de vis.
- 6) De scheepsjongen :
Hij is een leerjongen en voert de gewone onderhoudswerken uit aan boord, onderhoudt het logies van de bemanning, helpt de kok en loopt wacht samen met de schipper of met de stuurman, van wie hij praktisch zeevaartonderricht krijgt.
- 7) De kok : op de diepzeetreilers wordt de kok bij het dekpersoneel gerekend, alhoewel hij niets te maken heeft met de vangst. Hij moet zich uitsluitend met het bereiden van het eten der bemanning bezighouden. Op de kleinere vaartuigen wordt deze functie waargenomen hetzij door de motorist, hetzij door de hiertoe best geschikte matroos.

Het machinepersoneel is met de zorg voor de motor belast. In geval van succesrijke vangst nemen sommige leden van het machinepersoneel ook wel deel aan het werk aan dek.

Het machinepersoneel omvat :

- 1) De motorist :
De motorist draagt tegenover de schipper de verantwoordelijkheid voor de goede werking van de motor. Op sommige vaartuigen wordt hij bijgestaan door een hulpmotorist.
- 2) De hoofdmachinist :
Deze functie komt enkel voor op de stoomschepen en is van dezelfde aard als deze van de motorist. Eventueel wordt de machinist ook bijgestaan door een hulpmachinist.
- 3) De stoker en de hulpstoker komen ook enkel voor op stoomschepen.
- 4) De radiotelegrafist zorgt voor de radioverbindingen met de wal en met andere vaartuigen. Hij komt uitsluitend voor op de schepen van klasse VI.

Appendix A, 2 : Sociale wetgeving.

1. DE MAATSCHAPPELIJKE ZEKERHEID

Het Regentsbesluit van 4 januari 1946 voorziet voor de zeevisserij bijzondere toepassingsmodaliteiten inzake maatschappelijke zekerheid.

Vallen onder *toepassing* van dit speciaal stelsel : „de door een aanwervingscontract voor de zeevisserij verbonden werkgevers en werknemers, om het even op welke wijze de werknemers bezoldigd worden, hetzij uitsluitend door een vaste bezoldiging en/of hoofdzakelijk of te bijkomstige titel naar een aandeel in de opbrengst” (art. 1).

De *bijdragen* van de werkgevers en werknemers worden berekend op basis van vastgestelde forfaitaire bedragen van bezoldiging (art. 2). Dit geldt zowel voor de werknemers die een vaste bezoldiging genieten als voor hen die uitsluitend, hoofdzakelijk of bijkomstig procentsgewijze bezoldigd worden.

De forfaitaire bezoldigingen zijn als volgt bepaald : voor de bemanningsleden van de vissersvaartuigen op 240 F en voor de scheepsjongen op 120 F per arbeidsdag¹.

Het begrip „arbeidsdag” is driedelig en omvat :

- (1) Iedere arbeidsdag aan wal,
- (2) Iedere „vaardag”²,
- (3) Iedere dag en daggedeelte waarop niet gewerkt wordt, maar voor dewelke de werkgever verplicht is krachtens de wet of een overeenkomst een bezoldiging uit te keren als bijvoorbeeld bezoldigde feestdagen, betaald verlof enz.

De te betalen *bijdragen* zijn dezelfde als voor de overige bedrijfstakken en worden verdeeld tussen werkgever (reder) en werknemer (visser). Zij zijn verschuldigd voor alle tewerkgestelden in verhouding tot de vastgestelde forfaitaire lonen.

De takken van de maatschappelijke zekerheid.

Buiten de verzekering tegen werkloosheid en het stelsel van betaald verlof, vallen de overige takken van maatschappelijke zekerheid onder het gewone stelsel.

(1) *De verzekering tegen werkloosheid.*

De vissers zijn verzekerd tegen werkloosheid zoals de overige arbeiders ; enkele verschilpunten werden echter opgesteld, die plaatselijk geregeld zijn. Zo wordt ondermeer de werkloosheid tengevolge van herstellingen, machinedefekt, enz. beschouwd als toevallige werkloosheid. Afgemonsterde vissers worden volledig werkloos, na rekening gehouden te hebben met de voorziene rustdagen aan wal.

De aangemonsterde vissers die wegens ongunstige weersomstandigheden niet kunnen uitvaren, worden als gedeeltelijke werklozen beschouwd.

Voor de kustvisserij bestaat een speciale regeling : de dagen waarop de kustvissers wegens slecht weder of wegens averij verplicht zijn binnen de vier uur naar hun haven terug te keren, hebben recht op het genot van werkloosheidsvergoeding.

De reglementering op de werkloosheid gaat verder uit van het principe, dat ieder arbeidsprestatie vergoed wordt. Indien de vissers werken aan boord van het vaartuig terwijl het oplicht en zij door de reder niet vergoed worden, kunnen zij niettemin geen werklozensteun genieten.

(1) M.B. 17 maart 1958.

(2) Onder „vaardag” wordt verstaan de aanwezigheid in zee van minimum 4 uur tijdens een kalenderdag. Wanneer de uitvaart over twee opeenvolgende kalenderdagen loopt, zonder op elk dezer afzonderlijk vier uur te bereiken, wordt zij als „vaardag” beschouwd indien zij in totaal tenminste vier uur bereikt.

Voor de schepen die op ononderbroken wijze meer dan twee dagen in zee verblijven, wordt de arbeid van minder dan vier uur gepresteerd op de dag van vertrek en de dag van aankomst samengeteld en als een „vaardag” gerekend, indien hij in totaal tenminste vier uur bedraagt (M.B. 4 januari 1946 en M.B. 24 juni 1949).

(2) *Het betaald verlof.*

De vissers hebben recht op jaarlijks betaald verlof. De vergoeding wordt bepaald op basis van het forfaitair loon en het aantal werkelijke prestatiedagen tijdens het verlof-dienstjaar.

2. SOCIALE WETGEVING BUITEN HET KADER VAN DE MAATSCHAPPELIJKE ZEKERHEID

(1) *De arbeidsongevallen* (wet van 30 december 1929).

De verzekering tegen arbeidsongevallen wordt gedekt door de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij (G.K.Z.). De G.K.Z. bestaat uit drie afdelingen : de afdeling voor gewone arbeidsongevallen, afdeling voor ongevallen tegen oorlogsrisico en een Steun- en Voorzorgsfonds.

De bijdrage voor de verzekering tegen arbeidsongevallen geschiedt door een procentuele afhouding op de integrale bruto-opbrengst van de verkoop van alle visserij-produkten in de Belgische havens of in havens van het buitenland.

Voor de gewone arbeidsongevallen is het percentage bepaald op 1,17 % van de bruto-opbrengst ; voor de oorlogsrisico's bedraagt dit percentage 0,01 % van de bruto-opbrengst en voor het Steun- en Voorzorgsfonds 0,07 % van de bruto-opbrengst.

Benevens het vigerende regime kan bij ongeval ook het Steun- en Voorzorgsfonds der Zeevisserij een aanvullende bijdrage verlenen aan de door een arbeidsongeval getroffen zeelieden.

(2) *Betaalde feestdagen.*

Bij Besluitwet van 25 februari 1947 zijn de reders verplicht feestdagen met loon (berekend op de forfaitaire basis welke ook geldt voor de R.M.Z.-bijdrage) toe te kennen aan de vissers die bepaalde voorwaarden vervullen.

(3) *Vergoeding bij schipbreuk.*

Het verlies van loon gedurende de reis wordt geregeld bij art. 53 van de wet op het arbeidskontraat voor zeelieden (8 juni 1928). Dit artikel legt de betaling van het loon ten laste van de reder tot de terugkeer in de thuishaven.

Voor het verlies van loon gedurende de periode van eventuele werkloosheid na schipbreuk, voorziet hetzelfde art. 53 de verplichting voor de reder, gedurende een periode van maximum twee maanden, een loon uit te betalen.

De vergoeding voor verlies van uitrusting is ook ten laste van de reder als de oorzaak te wijten is aan schipbreuk, brand aan boord en alle andere gevallen van heikracht.

Bij de sociale wetgeving dient ook gevoegd te worden de wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst van zeelieden (5 juni 1928).

Appendix A, 3 : De reglementering van de buitenlandse handel.

In verband met de contingenteringsmaatregelen die in 1948 werden getroffen, ontstond in maart 1949 een Comité voor de Invoer. Dit comité had als opdracht, steunend op de eigen aanvoermogelijkheden en de behoeften van de binnenlandse markt, iedere maand aan de overheid de invoercontingenten voor verse bodemvis boven de 40 cm voor te stellen. In april 1950 werd het comité gedeeltelijk gereorganiseerd en kreeg het een meer officieel karakter. Sinds de vrijmaking op 1 maart 1952 van de handel in vis boven de 40 cm tussen België en Nederland heeft het comité nog slechts bevoegdheid op een gering gedeelte van het invoervolume, nl. het deel dat uit de Scandinavische landen afkomstig is.

Het advies van het „Comité voor de Visinvoer” wordt voor beslissing voorgelegd aan de Minister van Landbouw.

Het vaststellen van de vereiste uitvoeringsmaatregelen wordt toevertrouwd aan de „Sub-Commissie van de Vergunningen voor Ravitaillering” van de „Interministeriële Economische Commissie”.

§ 1. INVOERREGLEMENTERING¹a. *Verse zeevis*

Haring en sprout :

De invoer van verse haring en sprout kan, mits een vergunning, zonder beperking van hoeveelheid of waarde geschieden, met dien verstande dat de invoer van haring uit Denemarken en Zweden, evenals de invoer van sprout uit Denemarken, Noorwegen en Zweden, beperkt is tot de hoeveelheden en bedragen welke bepaald zijn in de gemeenschappelijke Beneluxhandelsakkoorden.

Er dient opgemerkt te worden dat de invoer van verse haring uit Denemarken slechts toegelaten is van 1 januari tot 15 april (1958) en dat tussen 1 oktober en 15 november de invoer van verse sprout, bestemd voor rechtstreeks verbruik, verboden is uit alle landen uitgezonderd Nederland. Dit invoerverbod geldt echter niet voor de verse sprout die voor de conservennijverheid bestemd is.

Makreel :

De invoer van verse makreel is toegelaten met vergunning onder volgende voorwaarden :

- a) voor Denemarken, Noorwegen en Zweden binnen de perken van de in de Benelux-handelsakkoorden vastgestelde contingenten ;
- b) de invoer uit Nederland is aan geen enkele beperking onderworpen ;
- c) de invoer uit West-Duitsland is uitsluitend toegelaten om de behoeften te dekken van de industrie. De vergunningen worden afgeleverd voor beperkte hoeveelheden, maar zijn hernieuwbaar na gebruik of na het verstrijken van de geldigheidsduur ;
- d) voor Groot-Brittannië en Frankrijk is de invoer toegelaten voor elk gebruik. De vergunningen worden afgeleverd voor beperkte hoeveelheden, maar zijn hernieuwbaar na gebruik of na het verstrijken van de geldigheidsduur ;
- e) andere landen : invoerverbod.

Andere verse zeevis :

De invoer van andere verse zeevis is toegelaten met vergunning onder volgende voorwaarden :

- a) voor Denemarken, Noorwegen en Zweden binnen de perken van de contingenten welke in de Beneluxhandelsakkoorden worden vastgesteld ;
- b) voor Nederland is de invoer toegelaten zonder beperking ;

(1) Op 1 mei 1958 geldende reglementering. Deze gegevens werden overgemaakt door de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel en de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen.

- c) voor West-Duitsland is de invoer uitsluitend toegelaten voor de behoeften van de industrie. De invoer van rode poot en zeebrasem is echter toegelaten voor om het even welk gebruik. De vergunningen worden eveneens afgeleverd voor beperkte hoeveelheden, maar zijn hernieuwbaar na gebruik of na het verstrijken van de geldigheidsduur.
- d) voor Groot-Brittannië en Frankrijk is de invoer toegelaten voor elk gebruik. De vergunningen worden afgeleverd voor beperkte hoeveelheden, maar zijn hernieuwbaar na gebruik of na het verstrijken van de geldigheidsduur ;
- e) andere landen : invoerverbod.

Er dient opgemerkt te worden dat de invoer van verse zeevis van minder dan 40 cm, bestemd voor rechtstreeks verbruik, verboden is uit alle landen, uitgezonderd Nederland.

b. *Gezouten, gerookte of gedroogde vis*

Haring :

De invoer onder vergunning is toegelaten zonder beperking van hoeveelheid en waarde uit alle landen, uitgezonderd Zweden, waarvoor de invoer beperkt wordt tot het contingent, vastgesteld in het Beneluxhandelsakkoord.

Sprot en makreel :

De invoer is toegelaten zonder beperking door middel van een „Bericht van Invoer”, te bekomen in de tolkantoren.

Andere vis :

De invoer is onbeperkt toegelaten mits vergunning. Op de invoer van verse vis, gezouten, gerookte of gedroogde vis wordt geen invoerrecht² geheven, maar wel een overdrachtaks van 10 %³.

c. *Schaal-, schelp- en weekdieren*

De invoer van gepelde of ongepelde garnalen is verboden met uitzondering van deze welke afkomstig zijn uit Nederland.

De invoer van schaaldieren (*pandalus borealis*) vallend onder de rubriek ex 21 a 2 van het toltarief herkomstig uit Noorwegen, wordt beperkt tot het contingent dat in het Beneluxhandelsakkoord met Noorwegen werd vastgesteld.

Voor de andere schaal- en weekdieren is de invoer mits een „Bericht van Invoer”, te bekomen in de tolkantoren, zonder enige beperking van hoeveelheid of waarde toegelaten. Zekere schaal-, schelp- en weekdieren zijn echter onderworpen aan een invoerrecht en een overdrachtaks⁴ ; op andere is enkel een overdrachtaks toepasselijk⁵.

d. *Vis en schaaldieren in conserven*

De invoer van vis en schaaldieren in conserven is toegelaten zonder beperking, mits het opmaken van een „Bericht van Invoer” te bekomen in de tolkantoren.

De ingelegde of geconserveerde vis is onderworpen aan een invoerrecht van 20 %, indien hij verpakt is in dozen, kommetjes of hermetisch gesloten vaatjes, en van 25 %, zo hij op een andere wijze verpakt is. De invoerrechten op de zalmconserven zijn

(2) De invoerrechten zijn ad valorem berekend.

(3) De heffing van deze taks heeft tot doel de belasting welke op de in België afgesloten transacties van toepassing is te compenseren.

(4) Langoesten, bestemd om te worden uitgezet, en zeekeeftjes zijn onderworpen aan een invoerrecht van 15 % en een overdrachtaks van 13 % ; voor andere langoesten zijn de percentages resp. 20 % en 13 %. Voor zaaioesters, die niet meer dan 45 gr per stuk wegen, bedraagt het invoerrecht 5 % en de overdrachtaks eveneens 5 % ; voor andere oesters belopen deze percentages resp. 20 % en 13 %.

(5) Garnalen en andere schaaldieren zijn onderworpen aan een overdrachtaks van 10 %, evenals de overige schaal- en weekdieren ; op het oesterbroed is slechts een overdrachtaks van 5 % toepasselijk.

momenteel geschorst ; deze opschorsing geldt slechts voor een termijn van één jaar, maar wordt geregeld hernieuwd.

De toebereide of geconserveerde schaal- en weekdieren zijn onderworpen aan een invoerrecht van 25 %.

Zoals voor de verse vis wordt bij de invoer van conserven ook een overdrachttaks geheven. Deze taks verschilt naar het soort artikel. Op de produkten die onderworpen zijn aan een douanerecht van 20 % (de zalm inbegrepen), moet 5 % overdrachttaks worden betaald ; op de artikelen waarvoor 25 % douanerechten verschuldigd is, wordt 10 % overdrachttaks geheven ⁶.

Bij de invoer gelden nog volgende bepalingen :

- 1) Met het oog op de uitoefening van het toezicht wordt de invoer van volgende produkten slechts toegelaten over volgende tolkantoren :
 - a) voor verse zeevis : Antwerpen, Wuustwezel, Essen, Visé, Schapenbrug, Lommel-Kolonie en Poppel ;
 - b) voor verse garnalen : Putte, Essen, Schapenbrug en Visé.
- 2) De invoer van vis, bestemd voor de industrie, wordt gevolgd door de bevoegde controlediensten ten einde te vermijden dat deze waar als verse vis op de Belgische markt zou terechtkomen.
- 3) Bepaalde zendingen zeevis moeten bij de invoer vergezeld zijn van een afschrift van de aankoopfactuur en van een oorsprongsattest ten einde onregelmatigheden bij de invoer tegen te gaan.

§ 2. UITVOERREGLEMENTERING

De uitvoer van visserijprodukten van Belgische oorsprong is niet onderworpen aan beperkingen en kan dus vrij naar alle landen geschieden door middel van een „Bericht van Uitvoer", te bekomen op de Tolkantoren.

(6) Dit percentage wordt verminderd tot 5 %, indien de conserven toebereid zijn om als soep geserveerd te worden.

*Appendix I, 1 : Aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot
in ton, 1938-57.*

Jaar	Bodemvis	Pelagische vis	Schaal- & weekdieren	Totaal
1938	28.449	7.541	3.145	39.135
1946	29.849	38.545	1.300	69.694
1947	40.032	33.264	2.074	75.370
1948	37.318	25.320	1.802	64.440
1949	39.690	19.502	2.120	61.312
1950	37.634	13.492	2.054	53.180
1951	38.289	10.637	2.557	51.483
1952	43.025	15.970	3.218	62.213
1953	43.510	18.908	2.660	65.078
1954	40.549	18.692	2.208	61.449
1955	45.323	21.319	2.862	69.504
1956	44.153	10.542	3.799	58.494
1957	42.933	4.680	1.945	49.558

*in Belgische
tonnen*

Dienst voor de Zeevisserij.

*Appendix I, 2 : Opbrengst van de aanvoer van de Belgische
zeevisserijvloot in 1.000 frank, 1938-57.*

Jaar	Bodemvis	Pelagische vis	Schaal- & weekdieren	Totaal
1938	101.687	6.864	14.828	123.379
1946	305.594	103.851	36.426	445.871
1947	409.425	99.516	40.420	549.361
1948	348.103	74.246	39.701	462.050
1949	373.873	47.146	43.648	464.667
1950	335.050	42.203	45.070	422.323
1951	386.239	42.233	54.286	482.758
1952	392.835	51.793	57.690	502.318
1953	379.443	53.059	58.756	491.258
1954	405.560	54.184	49.702	509.446
1955	427.640	75.167	59.289	562.096
1956	429.456	47.629	80.748	557.833
1957	424.797	19.161	48.430	492.388

Dienst voor de Zeevisserij.

Appendix I, 3 : Aanvoer van de Belgische zeevisserij naar soort, in ton, 1938-57 (a).

Vissoorten	1938	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Haring volle ijle	5.883	11.092 26.040	15.239 17.194	14.501 7.880	9.227 7.595	7.765 2.662	6.496 1.561	8.300 5.716	10.496 5.944	6.719 10.080	13.353 6.448	5.104 3.493	2.287 766
Kabeljauw	1.860	923	4.689	3.072	3.990	4.249	4.468	4.757	6.686	4.982	6.736	5.419	4.151
IJslandse	2.297	4.038	4.703	4.389	5.310	3.577	2.809	3.380	3.532	3.603	3.700	3.751	3.792
andere	2.272	3.097	2.676	1.779	3.199	6.076	5.857	5.436	6.020	5.583	3.876	3.592	3.467
Tong	3.065	6.323	6.267	4.575	3.799	3.967	4.169	4.043	5.047	4.532	4.706	4.554	5.119
Schelvis	442	482	1.907	1.313	2.000	1.640	2.148	3.864	3.793	3.922	5.071	4.419	4.059
IJslandse	868	1.712	1.293	1.678	1.085	977	723	776	802	1.448	1.477	1.811	1.272
andere	—	715	2.592	2.727	2.404	2.035	2.633	5.031	2.740	2.792	3.367	3.009	2.569
Koolvis	3.159	3.641	3.865	4.004	3.178	3.022	3.670	4.037	3.275	3.282	3.810	3.977	3.838
Wijting	3.438	3.779	4.633	3.676	4.517	2.339	2.246	2.274	1.993	1.675	2.189	2.044	2.155
Rog	2.950	1.289	2.038	1.651	1.796	1.548	2.068	2.608	1.962	1.514	2.130	3.193	1.004
Garnaal	1.160	815	607	2.317	2.119	2.283	1.855	1.362	1.860	1.385	959	1.574	901
Sprot	742	799	858	750	874	1.047	998	1.040	1.099	909	868	968	947
Tarbot													
Totaal	28.136	64.745	68.561	54.312	51.093	43.187	41.701	52.624	55.249	52.426	58.690	46.908	36.325
Totale aanvoer	39.135	69.694	75.370	64.440	61.312	53.180	51.483	62.213	65.078	61.449	69.504	58.494	49.558
% v. totale aanvoer	71,9	92,9	91,0	84,3	83,3	81,2	81,0	84,6	85,0	85,3	84,4	80,2	73,3

Dienst voor de Zeevisserij.

(a) Rechtstreekse Belgische aanvoer in Groot-Brittannië en Nederland niet inbegrepen.

Appendix I, 4: Opbrengst van de aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot naar soort, in 1.000 frank, 1938-57 (a).

Vissoorten	1938	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Haring		46.780	61.569	47.775	24.113	25.402	24.626	24.662	30.568	21.614	45.197	24.612	9.498
volle ijle	4.813	48.209	31.373	15.385	13.866	7.233	5.209	16.813	13.211	21.767	20.503	13.457	3.875
Kabeljauw		6.020	39.825	23.431	28.062	28.945	35.204	33.772	37.851	39.461	46.637	40.277	33.649
IJslandse		48.867	49.440	50.757	52.689	35.493	32.409	36.590	33.453	38.446	37.187	37.290	35.916
andere		30.352	90.990	72.029	91.083	112.050	134.662	132.963	140.390	146.166	136.709	133.749	137.445
Tong		9.147	47.056	40.923	32.850	25.142	30.693	29.688	26.305	29.282	33.457	34.239	35.175
Schol													
Schelvis													
IJslandse	1.563	3.478	15.939	9.793	14.063	11.559	16.939	22.679	21.634	25.742	27.763	27.113	27.228
andere	2.254	8.929	8.008	10.311	6.817	6.157	4.741	4.810	4.011	6.577	5.756	7.470	6.763
Koolvis		3.445	13.117	11.779	11.878	8.370	11.770	16.090	11.421	13.124	18.408	17.953	12.895
Wijting	4.974	17.645	17.800	16.953	15.669	11.856	15.445	15.768	12.924	15.165	17.037	18.120	17.969
Rog	8.019	23.684	30.582	21.995	28.218	16.251	21.170	19.928	16.792	15.025	17.794	17.049	16.841
Garnaal	14.197	36.253	39.882	38.113	40.527	41.241	49.559	52.158	51.996	42.397	51.754	72.977	37.170
Sprot	1.265	4.887	4.703	6.878	7.341	6.642	8.867	7.359	6.544	8.187	6.528	7.479	3.306
Tarbot	7.349	20.501	22.337	20.158	21.094	19.391	19.736	20.290	20.412	18.804	19.452	21.623	21.759
Totaal	96.099	406.744	490.900	386.280	388.270	355.732	411.030	433.570	427.512	441.757	484.182	473.408	399.489
Totale aanvoer	123.379	445.871	549.361	462.050	464.667	422.323	482.758	502.318	491.258	509.446	562.096	557.833	492.388
% v. totale aanvoer	77,9	91,2	89,4	83,6	83,6	84,2	85,1	86,3	87,0	86,7	86,1	84,9	81,1

Dienst voor de Zeevisserij.

(a) Rechtstreekse Belgische aanvoer in Groot-Brittannië en Nederland niet inbegrepen.

Appendix II, 1 : Verdeling van de vloot volgens klasse en haven, 1935-57 (a).

Jaar	Klasse I					Klasse II					Klasse III					Klasse IV				
	O. (1)	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.
1935 (b)					264					76					112					27
1936 (b)					285					78					114					37
1937 (b)					256					83					123					44
1938	83	77	63	13	236	7	54	15	9	85	107	15	—	1	123	43	—	—	—	43
1939	73	71	49	8	201	4	53	17	8	82	104	20	2	1	127	43	2	—	—	45
1941 (b)					212					5					—					—
1942 (b)					271					19					—					—
1943 (b)					271					40					12					—
1944	77	51	90	29	247 (c)	12	15	17	1	45	4	3	8	1	16	—	—	—	—	—
1945	110	57	82	20	269 (d)	26	21	12	2	61	41	11	5	1	58	10	—	—	—	10
1946	103	63	67	17	250	23	31	15	3	72	78	20	9	1	108	33	2	—	—	35
1947	85	65	62	14	226	23	33	19	3	78	78	27	6	1	112	41	2	—	—	43
1948	79	63	55	13	210	18	39	19	3	79	72	33	7	1	113	48	3	—	—	51
1949	73	62	45	7	187	17	43	19	2	81	72	35	7	1	115	47	4	—	—	51
1950	70	63	37	7	177	14	42	19	3	78	71	42	6	—	119	49	4	—	—	53
1951	63	59	37	5	164	13	40	16	3	72	67	50	5	—	122	44	6	—	—	50
1952	61	58	35	6	160	11	41	18	3	73	65	50	6	—	121	40	9	—	—	49
1953	59	56	34	3	152	11	41	19	2	73	61	49	6	—	116	37	9	—	—	46
1954	59	54	35	3	151	12	45	16	1	74	59	58	6	—	123	38	9	—	—	47
1955	58	49	37	3	147	12	46	16	1	75	56	67	9	—	132	41	8	—	—	49
1956	53	43	33	3	132	16	51	15	—	82	48	73	11	1	133	50	12	—	—	62
1957	55	44	32	3	134	13	46	13	—	72	46	80	16	1	143	53	13	—	—	66

Bestuur van het Zeewezen — Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

(a) De gegevens zijn opgenomen op een tellingsdag nl. op 31 december van ieder jaar.

(b) De cijfers per haven zijn voor de jaren 1935-36-37 niet beschikbaar; voor de jaren 1941-42-43 is enkel het totaal aantal vaartuigen per haven voorhanden.

(c) W.o. 48 open of half gedekte boten.

(d) W.o. 45 open of half gedekte boten.

(1) O. (Oostende), Z. (Zeebrugge), N. (Nieuwpoort), B. (Blankenberge).

Appendix II, 1 : Verdeling van de vloot volgens klasse en haven (vervolg).

Jaar	Klasse V					Klasse VI					Totaal aantal vaartuigen per haven							
	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.		N.		B.	Tot.	Totaal	O.	Z.	N.	B.	
							M	S	M	S								M
1935					1								1	14	494			
1936					1								1	17	533			
1937					1								1	18	526			
1938	2				2	5	16						5	16	510	263	146	23
1939	2				2	3	14						3	14	474	243	146	17
1941															217	105	34	61
1942															290	92	41	115
1943															323	95	62	124
1944															308 (c)	93	69	115
1945																		
1946	1				1		1							1	399 (d)	188	89	99
1947	6				7		13							13	479	251	116	91
1948	9		1		10		18							18	484	251	127	88
1949	8		1		8		18							18	481	244	138	82
1950	8				8		19(e)							19	461	236	144	71
1951	9				10		9							9	444	221	151	62
1952	11	1			12	2	7						2	7	427	205	156	58
1953	11	1			12	2	6						2	6	423	196	159	59
1954	13	2			13	4	6						2	6	410	189	157	59
1955	15	3			15	4	7						4	7	421	192	168	57
1956	15	3			18	4	5						4	5	430	191	173	62
1957	15	3			18	5	5						5	5	437	192	182	59
		3			18	7	6						7	6	446	195	186	61

(e) Inbegrepen 5 treilers verhuurd aan een Duitse rederij en de 5 uit de vaart genomen treilers, toebehorende aan de Regie van het Zeewezen. — (2) M. (motortreilers), S. (stoomtreilers).

OPMERKINGEN

— Het is pas vanaf 1941 dat de vaartuigen van Heist bij Zeebrugge en van De Panne en Oostduinkerke bij Nieuwpoort worden gevoegd. Om een eensluidende tabel te bekomen werd voor de jaren 1938-1939 eveneens een samentrekking gemaakt.

— Tot 1944 werd de vloot ingedeeld volgens drijfkracht en brutotonnemaat. Zo werd uitgemaakt hoeveel vaartuigen 1 tot 10 P.K., 11 tot 20 P.K., enz. ontwikkelden en tevens hoeveel 1 tot 10 B.T., 11 tot 20 B.T., enz. maten. Zulke indeling liet toe de gestadige groei van de vloot van nabij te volgen en gaf wel een benaderend idee van de vangstcapaciteit der vloot; op technisch gebied echter leerde ze weinig of niets. Met het oog op een rationele wederopbouw van de zeevisserijvloot werd het leerrijker en nuttiger geacht, deze in 5 scheepsklassen in te delen, die naar gelang van hun drijfkracht en brutotonnemaat op verschillende visserijen en visgronden aangewezen waren. (Bestuur van het Zeewezen — Jaarlijks Verslag, *Visserij in 1945*, 64 en 66). Deze indeling in 5 klassen werd behouden tot 1949. In 1949 werden de vaartuigen in 6 klassen (waarvan de zesde onderverdeeld wordt in motor- en stoomtreilers) ingedeeld op grond van de drijfkracht die het actiegebied begrenst, nl.:

Klasse I : garnaalkotters met motoren van minder dan 80 P.K.

Klasse II : kusttreilers met motoren van 80 tot 119 P.K.

Klasse III : middenslagtreilers met motoren van 120 tot 239 P.K.

Klasse IV : grote middenslagtreilers met motoren van 240 tot 349 P.K.

Klasse V : kleine diepzee treilers met motoren van 350 tot 499 P.K.

Klasse VI : grote diepzee treilers-motortreilers vanaf 500 P.K.

stoomtreilers van meer dan 439 P.K.

Het actiegebied is vermeld op blz. 9 e.v.

Om een eensluidende tabel te kunnen opstellen werd de vissersvloot voor de jaren 1945-48 omgewerkt op basis van 6 scheepsklassen.

— Te bemerken valt dat deze tabel de numerieke belangrijkheid van de vloot weergeeft en dus geenszins het aantal *bemande* vaartuigen.

— Voor de oorlogsjaren werd enkel rekening gehouden met de vaartuigen in België; deze in de vreemde verblijvend werden slechts in de statistieken ingelast, naarmate ze terug in België in vaart waren gebracht.

*Appendix II, 2: Verdeling van de vloot volgens
tonnemaat (B.T.) en klasse 1935-57.*

Jaar	Scheepsklassen							Totaal
	I	II	III	IV	V	VI		
						motor	stoom	
1935	4.365	3.458	8.231	2.961	—	268	3.697	22.980
1936	4.306	3.434	8.635	4.248	197	268	5.678	26.766
1937	4.216	3.356	9.047	5.351	197	268	4.921	27.356
1938	3.988	3.408	9.241	5.210	342	1.242	4.606	28.037
1939	3.684	3.267	9.619	5.391	342	804	4.501	27.608
1941	2.280	172	—	—	—	—	—	2.452
1942	3.084	651	—	—	—	—	—	3.735
1943	3.022	1.182	470	—	—	—	—	4.674
1944	3.356	1.348	669	—	—	—	—	5.373
1945	3.963	2.046	3.560	1.239	—	—	338	11.146
1946	3.774	2.365	7.173	4.241	181	—	4.799	22.533
1947	3.510	2.548	7.764	5.153	1.536	—	7.393	27.904
1948	3.306	2.569	7.932	6.191	2.134	—	7.806	29.938
1949	3.046	2.629	8.146	6.243	1.643	—	8.321	30.028
1950	2.978	2.560	8.356	6.406	1.548	—	3.874	25.722
1951	2.798	2.363	8.577	6.048	1.800	784	3.615	25.985
1952	2.698	2.363	8.470	5.838	2.097	784	3.291	25.541
1953	2.561	2.332	8.103	5.471	2.230	1.682	3.291	25.670
1954	2.532	2.306	8.345	5.539	2.487	1.682	3.890	26.781
1955	2.462	2.294	8.543	5.650	2.875	1.682	2.844	26.350
1956	2.235	2.374	8.312	6.792	2.874	2.256	2.844	27.687
1957	2.347	2.072	8.541	7.018	2.876	2.592	3.783	29.229

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

*Appendix II, 3 : Verdeling van de vloot volgens
drijfkracht (P.K.) en klasse, 1935-57.*

Jaar	Scheepsklassen							Totaal
	I	II	III	IV	V	VI		
						motor	stoom	
1935	7.980	7.295	18.472	6.560	—	550	6.550	47.407
1936	8.449	7.600	18.920	9.280	500	550	8.810	54.109
1937	8.611	8.022	20.237	11.285	500	550	8.870	58.075
1938	8.413	8.187	20.397	10.925	850	3.050	7.850	59.672
1939	7.792	7.896	21.397	11.635	850	1.850	7.900	59.320
1941	5.329	460	—	—	—	—	—	5.789
1942	7.608	1.630	—	—	—	—	—	9.238
1943	8.771	3.378	1.560	—	—	—	—	13.709
1944	8.827	3.808	2.150	—	—	—	—	14.785
1945	10.195	5.375	8.803	2.635	—	—	600	27.608
1946	10.040	6.480	17.303	9.170	500	—	7.940	51.433
1947	9.525	7.119	18.156	11.406	3.050	—	12.190	61.446
1948	9.074	7.219	18.521	13.720	4.350	—	12.490	65.374
1949	8.473	7.399	19.041	13.790	3.400	—	13.340	65.443
1950	8.322	7.140	19.716	14.380	3.260	—	6.150	58.968
1951	7.881	6.615	20.401	13.520	3.970	1.505	5.700	59.592
1952	7.607	6.740	20.091	13.100	4.820	1.505	5.220	59.083
1953	7.355	6.730	19.316	12.370	5.180	3.505	5.220	59.676
1954	7.385	6.826	20.335	12.610	5.925	3.505	6.160	62.746
1955	7.381	6.913	21.395	13.164	7.095	3.505	4.460	63.913
1956	6.814	7.571	21.420	16.554	7.135	4.755	4.460	68.709
1957	7.244	6.710	22.665	17.734	7.135	5.755	6.420	73.663

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

*Appendix II, 4 : Gemiddelde B.T. en P.K. per scheepsklasse, 1938-57.**Gemiddelde B.T.*

Jaar	I	II	III	IV	V	VI	
						motor	stoom
1938	16,90	40,09	75,13	121,16	171,—	248,40	287,88
1946	15,10	32,85	66,42	121,17	181,—	—	369,15
1947	15,53	32,67	69,32	119,84	219,43	—	410,72
1948	15,79	32,52	70,19	121,39	213,40	—	433,67
1949	16,29	32,45	70,83	122,41	205,37	—	437,95
1950	16,82	32,82	70,21	120,86	193,50	—	430,44
1951	17,06	32,82	70,30	120,96	180,—	392,—	516,42
1952	16,86	32,37	70,—	119,14	174,75	392,—	548,50
1953	16,85	31,95	69,85	118,93	171,54	420,50	548,50
1954	16,77	31,16	67,84	117,85	165,80	420,50	555,71
1955	16,74	30,58	64,72	115,30	159,72	420,50	568,80
1956	16,93	28,95	62,49	109,54	159,66	451,20	568,80
1957	17,51	28,77	59,72	106,33	159,76	370,28	630,50

Gemiddelde P.K.

Jaar	I	II	III	IV	V	VI	
						motor	stoom
1938	35,65	96,32	165,83	254,07	425,—	610,—	490,63
1946	40,16	90,—	160,21	262,—	500,—	—	610,77
1947	42,15	91,27	162,11	265,26	435,70	—	677,22
1948	43,21	91,38	163,90	269,02	435,—	—	693,89
1949	45,31	91,35	165,73	270,39	425,—	—	702,10
1950	47,01	91,54	165,68	271,32	407,50	—	683,33
1951	48,06	91,87	167,22	270,40	397,—	752,50	814,29
1952	47,54	92,33	166,04	267,35	401,67	752,50	870,—
1953	48,39	92,19	166,52	268,91	398,46	876,25	870,—
1954	48,91	92,24	165,32	276,30	395,—	876,25	880,—
1955	50,21	92,17	162,08	268,65	394,16	876,25	892,—
1956	51,62	92,32	161,05	267,—	396,38	951,—	892,—
1957	54,05	93,19	158,46	268,69	396,38	822,14	1070,—

Appendix II, 5 : Indeling van het aantal vaartuigen, de drijfkracht en de brutotonnemaat per haven, 1938-57.

Jaar	Oostende			Zeebrugge			Nieuwpoort			Blankenberge		
	Aantal vaart.	P.K.	B.T.	Aantal vaart.	P.K.	B.T.	Aantal vaart.	P.K.	B.T.	Aantal vaart.	P.K.	B.T.
1938	263	43.989	21.385	146	11.270	4.685	78	3.016	1.317	23	1.397	650
1939	243	42.162	20.444	146	12.437	5.069	68	3.466	1.518	17	1.255	577
1944	93	3.845	1.396	69	3.965	1.514	115	5.825	2.055	31	1.150	408
1945	188	15.601	6.644	89	6.254	2.489	99	4.790	1.620	23	963	383
1946	251	35.661	16.653	116	9.624	3.689	91	5.163	1.774	21	985	416
1947	251	43.994	21.318	127	11.075	4.231	88	5.475	1.971	18	902	384
1948	244	46.283	22.790	138	12.770	4.827	82	5.455	1.940	17	866	381
1949	236	46.564	23.080	144	13.673	5.134	71	4.610	1.563	10	596	251
1950	221	39.284	18.542	151	14.876	5.510	62	4.287	1.454	10	521	216
1951	205	38.524	18.290	156	16.742	6.201	58	3.832	1.291	8	494	203
1952	196	37.000	17.512	159	17.485	6.402	59	4.082	1.415	9	516	212
1953	189	37.556	17.668	157	17.695	6.443	59	4.065	1.398	5	360	161
1954	192	39.277	18.384	168	19.407	6.959	57	3.802	1.317	4	260	121
1955	191	38.647	17.518	173	20.670	7.249	62	4.336	1.462	4	260	121
1956	192	40.999	18.202	182	22.880	7.869	59	4.470	1.495	4	360	121
1957	195	44.479	19.326	186	23.812	8.089	61	5.012	1.693	4	360	121

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

*Appendix II, 6 : Functies van reder-eigenaar,
per scheepsklasse, 1951-57.*

Jaren & Klassen	Schipper	Motorist	Matroos	Totaal
1951				
I	80	4	2	86
II	22	3	5	30
III	17	1	4	22
IV	8	1	2	11
	127	9	13	149
1952				
I	69	1	4	74
II	24	2	5	31
III	14	3	4	21
IV	7	1	—	8
	114	7	13	134
1953				
I	74	2	5	81
II	28	1	2	31
III	15	2	1	18
IV	5	—	1	6
	122	5	9	136
1954				
I	78	13	2	93
II	19	3	1	23
III	16	3	2	21
IV	9	—	—	9
	122	19	5	146

*Appendix II, 6 : Functies van reder-eigenaar,
per scheepsklasse, 1951-57 (vervolg)*

Jaren & Klassen	Schipper	Motorist	Matroos	Totaal
1955				
I	72	9	7	88
II	30	5	2	37
III	37	6	3	46
IV	13	1	—	14
V	—	—	1	1
	152	21	13	186
1956				
I	71	5	5	81
II	30	1	1	32
III	29	6	1	36
IV	15	4	1	20
V	1	—	—	1
	146	16	8	170
1957				
I	75	7	4	86
II	31	3	1	35
III	33	11	—	44
IV	13	1	—	14
V	3	—	—	3
	155	22	5	182

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

*Appendix II, 7 : Indeling der vaartuigen naar scheepsklasse
en ondernemingsvorm, 1947-57.*

Jaren & soort ondern.		Aantal schepen in bedrijf									Tot. vaart.	%
		Aant. Red.	Klassen									
			I	II	III	IV	V	VI m. s.				
1947	P.F.	326	182	61	85	20	1	—	—	349	72,10	
	F.V.	68	39	9	18	13	—	—	—	79	16,30	
	P.V.B.A.	5	2	5	3	1	—	—	—	11	2,30	
	N.V.	11	2	3	5	8	6	—	18	42	8,70	
	V.Z.W.D.	2	1	—	1	1	—	—	—	3	0,60	
	Totaal	412	226	78	112	43	7	—	18	484	100,—	
1950	P.F.	317	164	63	86	28	1	—	—	342	77,03	
	F.V.	49	13	11	22	11	1	—	—	58	13,07	
	P.V.B.A.	5	—	1	7	3	—	—	—	11	2,47	
	N.V.	10	—	3	4	10	6	—	9	32	7,20	
	V.Z.W.D.	1	—	—	—	1	—	—	—	1	0,23	
	Totaal	382	177	78	119	53	8	—	9	444	100,—	
1951	P.F.	321	157	59	97	32	2	—	—	347	81,26	
	F.V.	40	7	10	20	10	1	—	—	48	11,24	
	P.V.B.A.	2	—	—	2	—	—	—	—	2	0,47	
	N.V.	9	—	3	3	7	7	2	7	29	6,79	
	V.Z.W.D.	1	—	—	—	1	—	—	—	1	0,24	
	Totaal	373	164	72	122	50	10	2	7	427	100,—	
1955	P.F.	320	139	62	107	34	7	—	—	349	81,16	
	F.V.	42	7	8	19	9	2	—	—	45	10,46	
	P.V.B.A.	7	1	2	4	1	2	—	—	10	2,33	
	N.V.	8	—	3	2	5	7	4	5	26	6,05	
	Totaal	377	147	75	132	49	18	4	5	430	100,—	
1956	P.F.	332	128	70	106	48	7	—	—	359	82,16	
	F.V.	39	4	8	20	9	2	—	—	43	9,84	
	P.V.B.A.	8	—	1	6	3	3	—	—	13	2,96	
	N.V.	6	—	3	1	2	6	5	5	22	5,04	
	Totaal	385	132	82	133	62	18	5	5	437	100,—	
1957	P.F.	332	130	61	109	51	8	2	—	361	80,94	
	F.V.	48	4	8	24	10	2	—	—	48	10,76	
	P.V.B.A.	10	—	1	9	3	2	—	—	15	3,37	
	N.V.	6	—	2	1	2	6	5	6	22	4,93	
	Totaal	396	134	72	143	66	18	7	6	446	100,—	

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

Opmerking : P.F. = persoonlijke of familieonderneming.

F.V. = feitelijke vennootschap.

Appendix II, 8 : Rendabiliteit per klasse, 1950-56 (a).

Jaar	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						motor	stoom
1950							
Gem. aanbouwwaarde	712.800	1.253.412	2.114.453	3.313.265	7.910.460	—	13.782.570
Aantal zeedagen	24.569	14.313	26.714	12.272	1.935	—	1.875
Totale opbrengst	45.606.805	47.306.713	148.665.240	95.488.742	26.929.691	—	57.326.220
Gem. aant. zeedagen	130	163	224	232	242	—	188
Gem. opbr. p. zeedag	1.856	3.305	5.565	7.862	13.917	—	30.573
Gem. exploitatiekosten	1.812	3.035	4.707	6.812	10.383	—	22.609
Brutowinst of -verlies	44	270	858	1.050	3.534	—	7.964
Afschrijvingen	275	384	472	774	1.634	—	2.757
Nettowinst of -verlies	— 231	— 114	+ 386	+ 836	+ 1.900	—	+ 5.207
% op kapitaal	— 4,21	— 1,48	+ 4,09	+ 5,85	+ 5,81	—	+ 7,10
1951							
Gem. aanbouwwaarde	748.810	1.226.990	2.160.480	3.321.184	7.736.030	—	16.130.380
Aantal zeedagen	23.523	14.045	29.539	12.651	2.361	—	1.589
Totale opbrengst	50.246.166	53.239.890	170.952.601	110.275.075	35.280.709	—	62.690.423
Gem. aant. zeedagen	138	175	236	230	262	—	199
Gem. opbr. p. zeedag	2.163	3.790	5.787	8.716	14.943	—	39.452
Gem. exploitatiekosten	1.940	3.202	4.804	6.537	10.592	—	25.810
Brutowinst of -verlies	196	588	983	2.179	4.351	—	13.642
Afschrijvingen	271	366	458	722	1.476	—	3.226
Nettowinst of -verlies	— 75	+ 222	+ 525	+ 1.457	+ 2.875	—	+ 10.416
% op kapitaal	— 1,38	+ 3,13	+ 5,73	+ 10,09	+ 9,74	—	+ 12,85

Appendix II, 8 : Rendabiliteit per klasse, 1950-56 (a) (vervolg).

Jaar	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						motor	stoom
1952							
Gem. aanbouwwaarde	759.473	1.284.668	2.168.958	3.349.586	7.678.290	15.439.248	17.543.900
Aantal zeedagen	23.085	13.028	28.280	11.692	2.585	525	1.969
Totale opbrengst	52.467.314	55.403.371	180.024.843	103.534.361	31.091.297	11.733.050	68.063.611
Gem. aant. zeedagen	140	174	236	238	258	262	218
Gem. opbr. p. zeedag	2.273	4.253	6.366	8.855	12.027	22.349	34.568
Gem. exploitatiekosten	2.002	3.365	4.982	6.614	9.439	19.675	25.775
Brutowinst of -verlies	271	888	1.384	2.241	2.588	2.674	8.793
Afschrijvingen	271	369	459	704	1.488	2.946	3.249
Nettowinst of -verlies	—	+ 319	+ 925	+ 1.537	+ 1.100	— 272	+ 5.544
% op kapitaal	—	+ 7,03	+ 10,06	+ 10,92	+ 3,70	— 0,46	+ 6,89
1953							
Gem. aanbouwwaarde	768.194	1.302.028	2.202.480	3.384.544	7.758.356	15.752.340	18.021.420
Aantal zeedagen	22.246	13.230	27.698	11.105	3.360	500	1.782
Totale opbrengst	51.740.972	55.292.941	169.870.101	91.905.581	43.022.100	13.061.416	66.364.648
Gem. aant. zeedagen	137	160	225	230	250	250	215
Gem. opbr. p. zeedag	2.326	4.179	6.132	8.274	12.804	26.122	37.359
Gem. exploitatiekosten	2.026	3.346	4.918	6.436	9.701	20.651	26.689
Brutowinst of -verlies	300	833	1.214	1.838	3.103	5.471	10.670
Afschrijvingen	280	407	489	736	1.552	3.138	3.400
Nettowinst of -verlies	+ 20	+ 426	+ 725	+ 1.102	+ 1.551	2.333	7.270
% op kapitaal	+ 0,56	+ 5,23	+ 7,41	+ 7,49	+ 3,0	+ 3,7	+ 8,67

Appendix II, 8 : Rendabiliteit per klasse, 1950-56 (a) (vervolg).

Jaar	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						motor	stoom
1954							
Gem. aanbouwwaarde	779.346	1.321.290	2.219.024	3.401.637	7.864.742	15.752.340	18.836.594
Aantal zeedagen	18.263	12.152	26.621	10.836	3.164	502	1.877
Totale opbrengst	40.609.469	53.412.279	183.652.772	101.388.416	45.149.520	13.133.295	72.495.702
Gem. aant. zeedagen	117	156	214	225	243	251	209
Gem. opbr. p. zeedag	2.275	4.395	6.898	9.320	14.260	26.161	38.623
Gem. exploitatiekosten	2.013	3.427	5.166	6.692	10.177	20.671	27.532
Brutowinst of -verlies	262	968	1.732	2.628	4.083	5.490	11.091
Afscriptingen	333	423	518	756	1.618	1.138	3.693
Nettowinst of -verlies	— 71	+ 545	+ 1.214	+ 1.872	+ 2.465	+ 2.352	+ 7.398
% op kapitaal	— 1,07	+ 6,43	+ 11,71	+ 12,38	+ 7,62	+ 3,75	+ 8,21
1955							
Gem. aanbouwwaarde	811.037	1.321.582	2.344.368	3.475.058	7.940.187	18.278.215	18.608.278
Aantal zeedagen	18.982	12.264	28.092	11.453	4.005	972	1.714
Totale opbrengst	47.877.804	58.686.908	195.335.421	110.639.548	56.862.590	28.669.795	64.023.582
Gem. aant. zeedagen	127	159	205	234	236	243	245
Gem. opbr. p. zeedag	2.522	4.785	6.953	9.660	14.197	29.495	37.353
Gem. exploitatiekosten	2.115	3.546	5.044	6.855	10.156	24.114	26.887
Afscriptingen	407	1.239	1.909	2.805	4.041	5.381	10.466
Nettowinst of -verlies	319	416	572	743	1.682	3.761	3.511
Brutowinst of -verlies	+ 88	+ 823	+ 1.357	+ 2.062	+ 2.359	+ 1.620	+ 6.955
% op kapitaal	+ 1,27	+ 9,9	+ 11,69	+ 13,88	+ 7,01	+ 2,15	+ 9,16

Appendix II, 8 : Rendabiliteit per klasse, 1950-56 (a) (vervolg).

Jaar	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V	Klasse VI	
						motor	stoom
1956							
Gen. aanbouwwaarde	851.589	1.387.661	2.461.586	3.648.811	8.337.196	19.192.126	19.538.692
Aantal zeedagen	19.069	12.050	29.147	11.480	4.541	1.089	1.334
Totale opbrengst	56.935.299	65.418.751	188.768.414	101.144.123	64.618.975	30.667.673	50.279.315
Gen. aant. zeedagen	142	160	208	229	239	218	267
Gen. opbr. p. zeedag	2.959	5.429	6.476	8.810	14.230	28.161	37.690
Gen. exploitatiekosten	2.805	3.687	5.223	6.912	10.225	25.656	33.575
Brutowinst of -verlies	154	1.742	1.253	1.898	4.005	2.505	4.115
Afschrijvingen	300	434	589	797	1.744	4.402	3.659
Nettowinst of -verlies	— 146	+ 1.308	+ 664	+ 1.101	+ 2.261	— 1.897	+ 456
% op kapitaal	— 2,43	+ 15,08	+ 5,63	+ 6,91	+ 6,48	— 2,15	— 0,62

Dienst voor de Zeevisserij.

(a) In appendix II, 8 zijn per klasse vermeld : de gemiddelde aanbouwwaarde, het aantal zeedagen, de totale opbrengst, het gemiddeld aantal zeedagen, de gemiddelde opbrengst per zeedag, de gemiddelde exploitatiekosten per zeedag, de brutowinst of -verlies per zeedag, de afschrijving over 20 jaar per zeedag, de nettowinst of -verlies per zeedag, en het percentage van het geïnvesteerde kapitaal. Dit laatste werd bekomen door de nettowinst of -verlies vermenigvuldigd met het aantal zeedagen te berekenen in percenten van de gemiddelde aanbouwwaarde.

Appendix II, 9: Aandeel van het loon in de opbrengst in percenten
per functie, klasse en haven, 1956-57 (a).

Haven en klasse	Functie										
	Schipper	Motorist	Matroos	Scheeps- jongen	Stuurman	Licht- matroos	2° motorist	Leerling- motorist	Bootsman	Smeerder	Kok
Oostende	20,6	18,8	18,5	10,0							
	14,4	13,8	12,9	—							
	7,3	6,4	5,3	1,6	5,3	3,0					
	6,2	5,4	4,1	1,7	4,6	2,4	2,9	1,5			
	5,5	4,3	2,8	0,9	3,4	1,5	2,1	—	2,5	1,4	2,0
Zeebrugge	15,0	11,9	12,0	6,4	—	8,0					
	12,1	10,4	9,5	5,0	—	6,0					
	9,4	7,9	6,9	2,3	5,4	4,0					
	7,1	6,0	4,9	1,6	5,4	2,8					
	6,8	5,4	4,0	—	4,5	3,0					
Nieuwpoort											
	19,5	16,1	16,1	11,0	—	11,8					
	10,8	9,8	8,3	4,0	14,0	6,5					
Blankenberge											
	9,1	8,1	7,2	2,3	—	4,0					
	14,3	13,0	12,8								
	10,3	8,8	7,8								

(a) Deze gegevens werden opgesteld aan de hand van de monsterrollen. Voor klassen I tot en met V werden de percentages in de respectievelijke havens en klasse berekend volgens het rekenkundig gemiddelde; geen rekening werd gehouden met de deelname van de bemanning in zekere kosten (mijnrechten, kosten voor olie, diesellole, huurgeld van navigatieoestellen, enz.). Voor klasse VI konden wgens het uiteenlopend karakter der toegekende vergoeding geen representatieve cijfers worden opgesteld.

Appendix II, 9: Aandeel van het loon in de opbrengst in percenten per functie, klasse en haven, 1956-57 (a) (vervolg).

Klasse VI

Functie	Vast maandloon	Deel in de opbrengst	Opmerkingen
Stuurman	3.250	1,3 % à 1,5 %	Deze lonen worden toegekend na aftrek van het kordeelgeld. Huur, onderhoud en kosten van navigatietoestellen komen voor een deel ten laste van de bemanning. De voeding is ten laste van de reder. De opbrengst van traan en kuiten komt voor 50 % toe aan de bemanning.
Bootsman	3.000	0,7 % à 0,75 %	
Matroos	2.500	0,6 % à 0,65 %	
Lichtmatroos	2.000	0,3 % à 0,35 %	
Scheepsjongen	1.500	0,2 % à 0,35 %	
Kok	2.500	0,55 % à 0,65 %	
1° Motorist	(3.500	1,7 %	
	(3.000	2 %	
2° Motorist	(3.000	0,95 %	
	(2.500	1 %	
Smeerder	2.500	0,62 % à 0,70 %	
Telegrafist	(3.000	0,65 % à 0,75 %	
	(2.500	0,60 % à 0,65 %	
1° Machinist	3.250	1,4 % à 1,45 %	
2° Machinist	3.000	0,85 % à 0,90 %	
1° Stoker	2.750	0,65 % à 0,70 %	
2° Stoker	2.500	0,60 % à 0,65 %	
Leerlingstoker	2.000	0,35 %	
Schipper	3,5 % van minder dan 700.000 F 4 % van 700.000 tot 900.000 F 4,5 % van 900.000 tot 1.200.000 F 5 % van 1.200.000 tot 1.500.000 F 6 % boven 1.500.000 F		Dit loon wordt toegekend na aftrek van het kordeelgeld (4,5 %) en de deelname in de radiokosten volgens onderlinge overeenkomst.

Op een viertal vaartuigen van klasse VI wordt de bemanning betaald in verhouding tot de opbrengst. De percentages belopen voor de schipper 4,5 % tot 451.000 F, 5 % van 451.000 F tot 525.000 F, 5,5 % van 526.000 F tot 600.000 F en 6 % boven 600.000 F; voor de stuurman van 2,25 tot 2,5 %; voor de bootsman van 1,30 tot 1,40 %; voor de matroos van 1,15 tot 1,25 %; voor de 1e motorist 2,85 %; voor de 2e motorist 1,75 %; voor de kok van 1,05 tot 1,15 %; voor de lichtmatroos van 0,75 tot 0,85 % en voor de scheepsjongen 0,50 %. Deze percentages worden toegekend zonder enige aftrek; het kordeelgeld bedraagt 1 % tot 1,5 %. De opbrengst van traan en kuiten komt voor 50 % toe aan de bemanning.

Twee van deze vier vaartuigen stellen daarbij een minimumloon per zeedag vast; dit loon bedraagt 250 F voor de stuurman, 225 F voor de bootsman, 200 F voor de matroos en de kok, 130 F voor de matroos en 85 F voor de scheepsjongen.

Appendix II, 10: Gemiddelde ouderdom van rompen en machines volgens klasse en ouderdom, 1948-57 (a).

Scheepsklasse	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Klasse I										
Rompen	14,1	16,2	16,9	17,9	19,0	19,9	20,7	21,5	22,9	23,8
Machines	10,3	12,2	12,3	13,3	14,0	14,3	14,2	14,0	14,2	14,6
Klasse II										
Rompen	11,9	12,5	13,3	14,3	15,3	15,5	15,6	16,6	17,3	18,7
Machines	7,8	9,2	9,9	10,6	11,3	11,6	11,3	11,3	10,3	10,8
Klasse III										
Rompen	14,5	15,3	15,7	16,0	17,1	18,0	17,9	17,1	16,7	15,7
Machines	11,2	12,8	12,9	13,2	11,5	14,3	13,9	13,3	12,3	11,3
Klasse IV										
Rompen	11,4	11,6	12,7	13,7	13,9	14,7	15,4	16,7	16,9	17,4
Machines	8,8	10,2	10,9	12,0	12,0	12,8	13,3	13,0	11,1	10,6
Klasse V										
Rompen	2,6	9,0	7,8	9,7	12,2	15,0	16,4	16,8	17,3	18,3
Machines	2,1	3,6	5,3	3,7	4,2	4,6	5,0	5,1	5,7	6,7
Klasse VI Mot.										
Rompen	—	—	—	26,0	27,0	15,0	16,0	17,0	14,6	17,3
Machines	—	—	—	1,0	2,0	2,5	3,5	4,4	4,8	4,4
Klasse VI St.										
Rompen	9,7	10,8	12,3	6,4	3,8	4,8	5,3	4,7	5,8	5,5
Machines	8,4	10,3	12,3	6,4	3,8	4,8	5,2	4,7	5,8	5,5

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

(a) De gemiddelde ouderdom in 1948 werd berekend rekening houdend met de indeling in 6 klassen.

Appendix II, 11 : Aanbouw : verdeling van het aantal schepen naar constructie en scheepswerf, 1946-57.

Jaar	Op eigen werven geb.			Op vreemde werven			Totale aanbouw		
	hout	staal	tot.	hout	staal	tot.	hout	staal	tot.
1946	18	1	19	—	4	4	18	5	23
1947	10	6	16	—	—	—	10	6	16
1948	8	8	16	—	—	—	8	8	16
1949	4	—	4	—	—	—	4	—	4
1950	6	—	6	—	1	1	6	1	7
1951	6	—	6	—	5	5	6	5	11
1952	1	—	1	—	1	1	1	1	2
1953	3	2	5	—	—	—	3	2	5
1954	6	2	8	—	3	3	6	5	11
1955	12	5	17	—	—	—	12	5	17
1956	11	6	17	—	2	2	11	8	19
1957	10	5	15	—	3	3	10	8	18
Totaal	95	35	130	—	19	19	95	54	149

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

*Appendix II, 12 : Kredieten voor aankoop, nieuwbouw, ombouw
of heropbouw van vaartuigen, 1949-56 (a).*

	1949		1950		1951		1952	
	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
Nieuwe reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
Gevestigde reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.000.000	1	250.000	—	—	1	920.000
III	2	2.900.000	4	6.450.000	—	—	3	3.600.000
IV	2	3.300.000	—	—	—	—	1	566.000
V	2	5.000.000	—	—	—	—	1	700.000
VI M	1	3.750.000	2	8.000.000	—	—	—	—
S	—	—	1	9.500.000	3	33.600.000	—	—
Totaal	8	15.950.000	8	24.200.000	3	33.600.000	6	5.786.009
Algemeen Totaal	8	15.959.000	8	24.200.000	3	33.600.000	6	5.786.000

Ministerie van Verkeerswezen.

(a) De verdeling van de opgenomen kredieten volgens scheepsklasse zijn voor 1957 niet beschikbaar.

*Appendix II, 12 : Kredieten voor aankoop, nieuwbouw, ombouw
of heropbouw van vaartuigen, 1949-56 (a) (vervolg).*

	1953		1954		1955		1956	
	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
Nieuwe reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	2	993.000	—	—
III	2	2.550.000	11	14.697.000	3	4.411.000	5	7.129.000
IV	—	—	—	—	2	3.500.000	4	8.683.000
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	2	2.550.000	11	14.697.000	7	8.904.000	9	15.812.000
Gevestigde reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.200.000	2	780.000	2	1.622.000	2	1.209.000
III	—	—	4	5.752.000	3	3.491.000	3	5.197.000
IV	—	—	1	1.000.000	3	6.760.000	1	1.000.000
V	—	—	1	2.000.000	1	1.188.000	—	—
VI M	—	—	1	19.600.000	—	—	—	—
S	—	—	—	—	2	25.900.000	—	—
Totaal	1	1.200.000	9	29.132.000	11	38.961.000	6	7.406.000
Algemeen Totaal	3	3.750.000	20	43.829.000	18	47.865.000	15	23.218.000

Appendix II, 13 : Kredieten voor nieuwe motoren in de zeevisserijvloot, 1949-56 (a).

	1949		1950		1951		1952	
	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
Nieuwe reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	—	—	—	—
Gevestigde reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	2	500.000	1	275.000
III	—	—	2	900.000	—	—	2	1.255.000
IV	—	—	1	450.000	—	—	1	600.000
V	—	—	1	875.000	1	875.000	1	1.400.000
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	4	2.225.000	3	1.375.000	5	3.530.000
Algemeen Totaal	—	—	4	2.225.000	3	1.375.000	5	3.530.000

Ministerie van Verkeerswezen.

(a) De verdeling van de opgenomen kredieten volgens scheepsklasse zijn voor 1957 niet beschikbaar.

Appendix II, 13 : Kredieten voor nieuwe motoren in de zeevisserijvloot, 1949-56 (a) (vervolg).

	1953		1954		1955		1956	
	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag	Aan- tal	Bedrag
Nieuwe reders								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	1	273.000
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	—	—	1	940.000
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	—	—	2	1.213.000
Gevestigde reders								
I	1	300.000	2	410.000	2	507.000	3	572.500
II	1	495.000	1	275.000	—	—	1	230.000
III	—	—	3	1.172.000	5	675.000	6	2.002.000
IV	—	—	1	930.000	3	2.041.000	6	5.785.320
V	1	910.000	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	3	1.705.000	7	2.787.000	10	3.223.000	16	8.589.820
Algemeen Totaal	3	1.705.000	7	2.787.000	10	3.223.000	18	9.802.820

Appendix III, 1 : Evolutie van het aangemonsterd personeel en de bemande schepen volgens scheepsklasse, 1946-57 (a).

Jaren	Aangemonsterd personeel						Bemande schepen						
	Totaal	Per scheepsklasse					Totaal	Per scheepsklasse					
		I	II	III	IV	V		VI	I	II	III	IV	V
1946	1.992	745	300	519	227	201	408	205	67	93	31	12	—
1947	2.110	574	286	584	332	334	407	173	68	104	44	18	—
1948	2.018	518	319	581	388	212	411	162	78	107	51	13	—
1949	1.942	538	301	569	328	71	410	169	75	104	47	7	8
1950	1.840	475	300	600	308	73	396	150	74	113	47	7	5
1951	1.862	464	269	595	289	94	398	152	69	114	44	10	9
1952	1.779	425	271	593	258	96	381	139	69	113	41	11	8
1953	1.727	399	266	547	246	104	378	139	70	107	40	12	10
1954	1.833	400	281	572	275	124	395	136	73	116	44	15	11
1955	1.800	373	261	604	265	150	391	123	70	126	45	18	9
1956	1.816	358	282	598	316	113	406	119	76	131	56	15	9
1957	1.818	325	231	606	337	123	408	116	66	138	59	16	13

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

(a) Van 1946 tot 1948 is slechts een indeling in vijf klassen voorhanden.

*Appendix III, 2 : Gemiddelde bezetting per scheepsklasse,
1946-57 (a).*

Jaren	Gemiddeld aangemonsterd personeel per klasse							Totaal
	I	II	III	IV	V		VI	
					Mot.	St.		
1946	3,6	4,5	5,6	7,3	9	17,5	—	4,9
1947	3,3	4,2	5,6	7,5	10	19,1	—	5,2
1948	3,2	4,1	5,4	7,6	10	17,4	—	4,9
1949	3,2	4,0	5,5	7,0	10,1		16,9	4,7
1950	3,2	4,1	5,3	6,6	10,4		16,8	4,6
1951	3,1	3,9	5,2	6,6	9,4		16,8	4,7
1952	3,1	3,9	5,2	6,3	8,7		17,0	4,7
1953	2,9	3,8	5,1	6,2	8,7		16,5	4,6
1954	2,9	3,8	4,9	6,3	8,3		16,5	4,6
1955	3,0	3,7	4,8	5,9	8,3		16,3	4,6
1956	3,0	3,7	4,6	5,6	7,5		16,6	4,5
1957	2,8	3,5	4,4	5,7	7,7		15,1	4,5

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

(a) Van 1946 tot 1948 is slechts een indeling in vijf klassen voorhanden.

*Appendix III, 3 : Indeling van de aangemonsterde vissers
volgens ouderdomsklasse, 1954-57.*

Leeftijdsklasse en jaar	Scheepsklasse						Totaal
	I	II	III	IV	V	VI	
1954							
— 20	49	37	67	42	25	44	264
20/30	94	94	187	98	43	63	579
30/40	100	77	151	65	21	28	442
40/50	88	47	119	51	25	34	364
50 +	69	26	48	19	10	12	184
	400	281	572	275	124	181	1.833
1955							
— 20	50	27	77	35	33	33	255
20/30	75	74	203	88	50	60	550
30/40	96	81	153	63	30	20	443
40/50	80	51	122	59	28	25	365
50 +	72	28	49	20	9	9	187
	373	261	604	265	150	147	1.800
1956							
— 20	46	39	63	44	21	35	248
20/30	64	88	205	107	44	49	557
30/40	86	80	154	64	22	24	430
40/50	84	48	122	71	21	31	377
50 +	78	27	54	30	5	10	204
	358	282	598	316	113	149	1.816
1957							
— 20	44	43	82	43	25	60	297
20/30	56	61	206	120	44	65	552
30/40	84	62	162	70	30	25	433
40/50	69	42	108	75	16	30	340
50 +	72	23	48	29	8	16	196
	325	231	606	337	123	196	1.818

Bestuur van het Zeewezen. — Jaarverslagen.

Appendix III, 4 : Houding van de ouders tegenover de beroepskeuze van de kinderen, volgens baven en dienstjaren.

Dienstjaren	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Blankenberge		Totaal		Tot. aantal gevallen
	Positief	Negatief	Positief	Negatief	Positief	Negatief	Positief	Negatief	Positief	Negatief	
0-10 j.	3	1	6	1	—	1	—	—	9	3	12
10-20 j.	11	24	8	7	4	1	1	—	24	32	56
20-30 j.	12	13	12	5	2	1	—	—	26	19	45
30 j. en meer	19	15	20	2	3	3	2	1	44	21	65
Totaal	45	53	46	15	9	6	3	1	103	75	178

Appendix III, 5 : *Tevredenheid met het beroep bij de gebuude vissers met kinderen. Resultaten van de enquête volgens de haven en de dienstjaren van de betrokken manschappen.*

Dienstjaren	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Blankenberge		Totaal	
	gunstig	ongun- stig	gunstig	ongun- stig	gunstig	ongun- stig	gunstig	ongun- stig	gunstig	ongun- stig
0-5 j.	1	1	1	—	1	—	—	—	3	1
5-10 j.	2	—	5	1	—	—	—	—	7	1
10-15 j.	12	10	6	3	2	—	1	—	21	13
15-20 j.	11	3	5	4	2	—	—	—	18	8
20-25 j.	6	4	12	2	1	—	—	—	19	6
25-30 j.	11	3	6	5	2	—	—	—	19	8
30 j. en meer	29	5	7	4	5	1	3	—	44	10
Totaal	72	26	42	19	13	2	4	—	131	47

*Appendix III, 6 : Traditie bij gehuwde vissers met jongens.
Statistiek per haven.*

Havens	Beroep van					
	vader			schoonvader		
	Visser(a)	Andere	Totaal	Visser(a)	Andere	Totaal
Oostende	75	23	98	46	52	98
Zeebrugge	40	21	61	25	36	61
Nieuwpoort	10	5	15	3	12	15
Blankenberge	4	—	4	3	1	4
Totaal	129	49	178	77	101	178

(a) Met inbegrip van visserijbedrijf.

Appendix III, 7 : Woonplaats en geboorteplaats van de geënquêteerde vissers.

Woonplaats	Geboren zelfde gemeente	Geboren vissers- haven	Geboren kust- streek	Geboren binnenland			Geboren buitenland			Totaal
				Noord. arr. (a)	Zuid. arr. (b)	Buiten W.-VI.	Frankr.	Groot- Britannië	Ned.	
Oostende	136	2	41	1	1	1	1	6	2	191
Bredene	1	10	2	—	—	—	2	—	—	15
Stene	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Heist	56	1	2	17	—	3	—	—	1	80
Zeebrugge	15	4	10	2	1	2	—	—	1	35
Nieuwpoort	12	2	12	—	1	1	—	1	—	29
Blankenberge	13	1	—	—	—	—	—	—	—	14
De Panne	7	2	2	—	—	—	1	—	—	12
Oostduinkerke	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Veurne	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Totaal	245	24	70	20	3	7	4	7	4	384

(a) Noordelijke arrondissementen : Brugge, Oostende, Diksmuide en Veurne.

(b) Zuidelijke arrondissementen : Ieper, Roeselare, Tielt en Kortrijk.

Appendix III, 8: Aantal en aard der ongevallen in de zeevisserij, 1951-57 (a).

Aard	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Fractuur	20	26	27	20	44	39	34
Brandwond	13	8	13	10	12	12	8
Breuk	5	2	2	2	9	1	13
Kneuzing-Verplettering	125	132	139	158	233	181	158
Oogverwonding	20	10	12	19	14	21	19
Spierscheuring	—	—	—	—	11	9	8
Steekwond	180	213	189	194	211	207	232
Verrokkenheid-lendenschot	17	13	14	15	6	10	2
Verstuiking-ontwrichting	35	23	24	29	30	51	55
Verwonding	70	70	79	64	88	76	113
Zeegevaar	3	9	16	13	24	10	11
Andere	12	4	21	15	8	10	27
Totaal	500	510	536	539	690	627	680

Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij.

(a) Inbegrepen de ongevallen op de Scheldevloot ; zij bedroegen in 1951 : 5, 1952 : —, 1953 : 1, 1954 : 4, 1955 : 6, 1956 : 4, 1957 : 5.

Fractuur en verstuiking-ontwrichting zijn gevolgen van het hanteren van vistoestellen en het struikelen aan dek. Breuk, verrokkenheid en lendenschot worden meestal veroorzaakt door het oplichten en dragen van zware visbennen en het overboord lichten van de korre. Brandwonden zijn eerder beperkt tot motoristen, koks en het personeel van de garnaalkotters, die hun vangsten koken aan dek. Oogverwondingen vinden een oorzaak in een val of een projectie van een voorwerp (bv. staaldraad).

Appendix IV, 1 : Aanvoer en opbrengst van bodemvis, 1946-57.

Jaar	Bodemvis			IJslandse bodemvis			Bodemvis uit andere gebieden		
	Hoeveelheid (ton)	Opbrengst (1.000 frank)	Prijsgem.	Hoeveelheid (ton)	Opbrengst (1.000 frank)	Prijsgem.	Hoeveelheid (ton)	Opbrengst (1.000 frank)	Prijsgem.
1946	29.849	305.594	10,2	2.199	13.417	6,1	27.650	292.177	10,6
1947	40.032	409.425	10,2	9.777	73.401	7,5	30.255	336.024	11,1
1948	37.318	348.103	9,3	8.093	51.363	6,3	29.225	296.740	10,2
1949	39.690	373.873	9,4	9.756	62.517	6,4	29.934	311.356	10,4
1950	37.634	335.050	8,9	9.797	60.351	6,2	27.837	274.700	9,9
1951	38.289	386.239	10,1	12.716	88.000	6,9	25.573	298.239	11,7
1952	43.025	392.835	9,1	17.501	95.379	5,4	25.524	297.456	11,7
1953	43.510	379.443	8,7	17.505	95.294	5,4	26.005	284.149	10,9
1954	40.549	405.561	10,0	16.202	107.273	6,6	24.347	298.288	12,3
1955	45.323	427.640	9,4	20.650	127.267	6,2	24.673	300.373	12,2
1956	44.153	429.456	9,7	18.923	124.132	6,6	25.230	305.324	12,1
1957	42.933	424.797	9,9	16.285	111.014	6,8	26.648	313.783	11,8

Dienst voor de Zeevisserij.

Appendix IV, 2 : Aanvoer en opbrengst van pelagische vis, 1938-57.

Jaar	Aanvoer pelagische vis (ton)	Opbrengst pel. vis (frank) (1.000)	Prijsgem.	Aanvoer volle haring	Opbrengst volle haring	Prijsgem.	Aanvoer ijle haring	Opbrengst ijle haring	Prijsgem.
1938 (a)	7.541	6.864	0,9	5.883	4.813	0,8	—	—	—
1946	38.545	103.851	2,7	11.092	46.780	4,2	26.040	48.209	1,9
1947	33.264	99.516	3,0	15.239	61.569	4,0	17.194	31.373	1,8
1948	25.320	74.246	2,9	14.501	47.775	3,3	7.880	15.385	2,0
1949	19.502	47.146	2,4	9.227	24.113	2,6	7.595	13.866	1,8
1950	13.492	42.203	3,1	7.765	25.402	3,3	2.662	7.233	2,7
1951	10.637	42.233	4,0	6.496	24.626	3,8	1.561	5.209	3,3
1952	15.970	51.793	3,2	8.300	24.662	3,0	5.716	16.813	2,9
1953	18.908	53.059	2,8	10.496	30.568	2,9	5.944	13.211	2,2
1954	18.692	54.184	2,9	6.719	21.614	3,2	10.080	21.767	2,2
1955	21.319	75.167	3,5	13.353	45.197	3,4	6.448	20.503	3,2
1956	10.542	47.629	4,5	5.104	24.612	4,8	3.493	13.457	3,9
1957	4.680	19.161	4,1	2.287	9.498	4,2	764	3.875	5,1

Dienst voor de Zeevisserij.

(a) Voor 1938 werd geen onderscheid gemaakt tussen volle en ijle haring.

Appendix IV, 3 : De aanvoer per visgrond, in ton, 1946-57.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Kustzee Noordzee	36.229	28.176	18.724	15.136	8.272	7.792	12.604	14.969	16.516	20.397	12.672	6.188
Zuid Midden-West	9.202	5.382	5.881	10.663	8.499	7.254	7.194	7.672	6.845	7.073	8.087	8.665
Midden-Oost (Witte Bank)	samen	2.967	2.910	5.764	7.439	5.125	4.470	6.942	2.919	2.335	1.260	1.076
Noord	5.825	5.769	2.695	1.741	7.858	9.030	8.409	9.796	10.722	6.515	4.763	3.092
Moray Firth	2.464	2.515	5.976	2.480	2.284	1.406	1.934	1.088	685	1.559	1.600	1.702
Fladen	—	—	—	1.397	1.621	1.515	1.520	1.526	1.921	1.859	1.558	1.251
Kanaal	12.426	16.419	15.477	8.854	3.210	2.802	3.339	2.421	1.188	748	990	574
Kanaal van Bristol	—	—	1.795	2.761	1.995	1.485	2.036	1.323	1.414	1.583	1.020	1.107
Z.- en W.-Ierland (Mine Head)	1.276	4.356	—	695	861	1.116	465	621	249	433	1.225	2.402
West-Schotland	(a)	(a)	2.885	2.063	1.182	1.212	2.685	1.214	2.548	6.128	6.228	6.655
IJslandzee	—	—	(a)	—	132	—	—	—	—	—	22	—
Spanje	2.251	9.786	8.096	9.757	9.827	12.745	17.557	17.505	16.440	20.850	19.060	16.844
Frankrijk-West	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	8	—
Totale aanvoer	69.694	75.370	64.440	61.312	53.180	51.483	62.213	65.078	61.449	69.504	58.494	49.558
Totale aanvoer Noordzee	66.146	61.228	51.663	46.035	39.183	34.924	39.470	44.414	40.796	40.486	30.930	22.548
Aanvoer Noordzee in % van totale aanvoer	94,91	81,23	80,17	75,08	73,68	67,84	63,44	68,25	66,39	58,25	52,88	45,50
Aanvoer IJslandzee in % van totale aanvoer	3,23	12,98	12,56	15,91	18,48	24,76	28,22	26,90	26,75	30,00	32,58	34,00

Dienst voor de Zeevisserij. — (a) Enkel Z.-Ierland.

Appendix IV, 4: De opbrengst van de aanvoer per visgrond, in 1.000 frank, 1946-57.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Kustzee Noordzee	166.302	159.990	118.914	96.705	69.061	83.768	97.769	98.199	93.425	135.120	130.776	81.100
Zuid	109.410	68.616	75.124	122.207	77.689	79.647	80.353	82.753	80.985	87.984	108.865	114.279
Midden-West samen	25.748	27.339	27.339	38.710	31.676	26.453	23.942	32.194	18.691	16.615	10.507	7.223
Midden-Oost(Witte Bank)	69.343	84.467	34.121	22.673	97.215	128.552	121.173	129.023	151.345	107.071	78.459	48.984
Noord	16.241	24.684	49.775	19.943	18.212	12.380	15.462	6.808	5.446	11.501	11.139	12.732
Moray Firth	—	—	—	14.262	14.680	15.092	15.376	12.094	18.255	15.263	14.670	11.435
Fladen	59.069	73.070	64.193	33.331	18.868	15.039	15.370	10.779	5.712	4.848	6.007	3.465
Kanaal	—	—	17.288	7.034	16.790	14.111	19.329	11.526	14.372	15.112	9.684	11.151
Kanaal van Bristol	—	—	—	—	7.296	10.867	4.627	5.085	2.582	5.584	14.489	28.001
Z.- en W.-Ierland	11.375	39.365	23.919	19.503	9.114	8.589	12.799	7.503	8.636	33.092	46.658	57.084
(Mine Head)	(a)	(a)	(a)	(a)	—	—	—	—	—	—	210	—
West-Schotland	—	—	—	62.524	60.636	88.260	95.919	95.294	109.999	129.732	126.274	116.934
IJslandzee	13.993	73.422	51.377	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanje	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankrijk-West	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	94	—
Totale opbrengst	445.871	549.361	462.050	464.667	422.323	482.758	502.318	491.258	509.446	562.096	557.833	492.388
Totale opbrengst van de Noordzee	420.365	436.575	369.466	347.831	327.401	360.931	369.645	371.850	373.859	378.402	360.423	279.218
Opbrengst Noordzee in % van totale opbrengst	94,28	79,47	79,96	74,86	77,52	74,76	73,59	75,69	73,39	67,32	64,61	56,70
Opbrengst IJslandzee in % van totale opbrengst	3,14	13,36	11,12	13,46	14,36	18,28	19,10	19,40	21,59	23,08	22,64	25,70

Dienst voor de Zeevisserij. — (a) Enkel Z.-Ierland.

Appendix IV, 5 : Aanvoer en opbrengst per baven, in ton, 1938-57 (a).

OOSTENDE													Op- brengst (in 1.000 frank
Jaar	Bodemvis			Pelagische vis					Schaal- en weekdieren			Totaal	
	Totaal	Waarvan uit		Totaal	Haring		Sprot	Andere	Totaal	Gar- naal	Andere		
		Andere Gebie- den	Ijs- land- zee		Volle	IJle							
1938	24.559	—	—	5.700	—	6.690	535	455	1.193	1.000	193	32.442	94.921
1946	22.391	20.192	2.199	32.154	—	33.248	500	594	657	433	224	56.296	335.793
1947	32.921	23.144	9.777	30.451	—	31.044	370	222	771	659	112	64.735	433.596
1948	30.736	22.643	8.093	21.201	—	23.341	1.520	620	691	488	203	54.769	346.478
1949	32.235	22.479	9.756	15.421	—	16.964	986	557	939	619	320	50.138	344.637
1950	31.414	21.617	9.797	7.684 2.284	—	11.840	1.095	778	942	447	495	44.196	328.390
1951	31.566	18.850	12.716	7.845	—	9.667	1.103	719	1.020	549	471	42.254	365.775
1952	36.505	19.004	17.501	13.367	—	14.715	758	590	1.360	791	569	52.580	383.555
1953	36.493	18.988	17.505	10.429 5.600	—	17.836	1.202	605	1.097	436	662	55.427	372.179
1954	34.179	17.977	16.202	16.400	—	17.655	753	502	1.005	359	646	52.839	395.104
1955	38.046	17.396	20.650	19.250	—	20.478	683	545	1.130	472	658	59.654	426.888
1956	36.528	17.605	18.923	5.059 3.468	—	10.120	1.233	360	1.303	754	549	47.951	395.627
1957	34.774	18.489	16.285	2.279 765	—	4.549	784	721	1.218	343	875	40.541	356.900

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

Appendix IV, 5 : Aanvoer en opbrengst per haven, in ton, 1938-57 (a) (vervolg).

ZEEBRUGGE												Op- brengst (in 1.000 frank
Jaar	Bodemvis		Pelagische vis					Schaal- en weekdieren			Totaal	
	Totaal	Waarvan uit	Totaal	Haring		Sprot	Andere	Totaal	Gar- naal	Andere		
				Andere Gebie- den	Ijs- land- zee							
1938	2.465	2.465	—	—	—	—	—	1.663	1.663	—	4.128	20.552
1946	5.786	5.786	—	1.351	1.342	9	—	638	612	26	7.775	80.627
1947	5.576	5.576	—	550	491	59	—	1.099	1.074	25	7.225	91.260
1948	4.311	4.311	—	805	732	72	—	1.637	1.014	623	6.753	92.471
1949	5.436	5.436	—	1.058	1.032	26	—	1.055	1.055	—	7.549	93.316
1950	4.516	4.516	—	182	182	—	—	1.012	1.012	—	5.710	73.065
1951	5.167	5.167	—	12	—	12	—	1.412	1.399	13	6.591	95.166
1952	5.054	5.054	—	20	1	19	—	1.642	1.604	38	6.716	95.242
1953	5.348	5.348	—	25	—	25	—	1.356	1.329	27	6.729	95.091
1954	5.146	5.146	—	108	—	107	1	1.059	1.017	42	6.313	94.264
1955	5.745	5.745	—	64	—	64	—	1.475	1.419	56	7.284	110.751
1956	5.911	5.911	—	73	—	73	—	2.137	2.090	47	8.121	133.305
1957	6.176	6.176	—	18	—	18	—	580	527	53	6.773	106.961

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

Appendix IV, 5: Aanvoer en opbrengst per haven, in ton, 1938-57 (a) (vervolg).

NIEUWPOORT													Op- brengst (in 1.000 frank)
Jaar	Bodemvis			Pelagische vis					Schaal- en weekdieren			Totaal	
	Totaal	Andere Gebie- den	Waarvan uit	Totaal	Haring		Sprot	Andere	Totaal	Gar- naal	Andere		
					Volle	IJle							
1938	1.003	1.003	—	807	182		625	—	247	244	3	2.058	5.826
1946	1.107	1.107	—	3.740	3.430		306	4	199	164	35	5.046	24.361
1947	1.084	1.084	—	1.667	1.488		179	—	277	250	27	3.027	19.715
1948	1.399	1.399	—	1.174	448		726	—	153	116	37	2.726	19.558
1949	1.841	1.841	—	1.480	369		1.106	5	105	101	4	3.425	24.056
1950	1.622	1.622	—	1.471	82	197	1.188	4	81	71	10	3.174	19.579
1951	1.502	1.502	—	957	23	189	740	5	110	106	4	2.569	20.812
1952	1.427	1.427	—	1.235	18	630	585	2	191	187	4	2.854	22.652
1953	1.619	1.619	—	1.047	67	344	633	3	195	186	9	2.861	23.142
1954	1.214	1.214	—	930	63	337	525	5	134	129	5	2.318	19.686
1955	1.520	1.520	—	777	266	285	212	4	242	225	17	2.539	23.848
1956	1.714	1.714	—	349	45	25	268	11	348	338	10	2.411	28.619
1957	1.982	1.982	—	114	7	—	99	8	146	134	12	2.241	28.455

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

Appendix IV, 5 : Aanvoer en opbrengst per haven, in ton, 1938-57 (a) (vervolg).

BLANKENBERGE													Op- brengst (in 1.000 frank)	
Jaar	Bodemvis			Pelagische vis				Schaal- en weekdieren			Totaal			
	Totaal	Waarvan uit		Totaal	Haring		Sprot	Andere	Totaal	Gar- naal		Andere		
		Andere Gebie- den	Ijs- land- zee		Volle	IJle								
1938	402	402	—	20	—	—	—	20	47	47	—	469	1.796	
1946	290	290	—	206	—	—	—	—	80	80	—	—	576	5.090
1947	323	323	—	4	206	—	—	—	57	56	1	—	383	4.790
1948	219	219	—	—	4	—	—	—	35	33	2	—	200	3.543
1949	178	178	—	—	—	—	—	—	22	22	—	—	100	2.637
1950	82	82	—	—	—	—	—	—	18	18	—	—	69	1.289
1951	55	55	—	—	—	—	—	—	15	15	—	—	63	1.006
1952	38	38	—	—	—	—	—	—	25	25	—	—	60	1.069
1953	49	49	—	—	—	—	—	—	11	11	—	—	19	846
1954	11	11	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	27	392
1955	12	12	—	—	—	—	—	—	15	15	—	—	11	608
1956	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	—	—	2	282
1957	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	73

(a) Dienst voor de Zeevisserij.

*Appendix IV, 6: Aanvoer van Belgische vaartuigen
in Groot-Brittannië en Nederland, 1950-57 (a).*

Jaar	Bodemvis (b)	Pelagische vis	Schaal- en weekdieren	Totaal
1950				
Hoeveelheid	652	7	9	668
Opbrengst	6.107	22	80	6.210
1951				
Hoeveelheid	1.341	123	—	1.464
Opbrengst	9.542	758	—	10.300
1952				
Hoeveelheid	1.239	685	—	1.924
Opbrengst	7.962	2.234	1	10.197
1953				
Hoeveelheid	2.781	281	2	3.064
Opbrengst	18.381	815	11	19.208
1954				
Hoeveelheid	4.177	18	3	4.198
Opbrengst	28.955	44	20	29.019
1955				
Hoeveelheid	2.827	83	14	2.924
Opbrengst	18.463	181	124	18.768
1956				
Hoeveelheid	2.465	23	8	2.496
Opbrengst	19.163	93	61	19.317
1957				
Hoeveelheid	5.933	47	8	5.985
Opbrengst	48.400	135	135	48.670

Dienst voor de Zeevisserij.

(a) Hoeveelheid in ton ; waarde in 1.000 frank.

De aanvoer in Nederlandse havens is slechts sedert 1951 in de cijfergegevens opgenomen.

(b) IJslandse vis : 1951 : 896 ton voor 5,0 miljoen frank ; 1952 : 805 ton voor 3,8 miljoen frank ; 1953 : 2.414 ton voor 15,0 miljoen frank ; 1954 : 4.054 ton voor 27,7 miljoen frank ; 1955 : 2.608 ton voor 16,2 miljoen frank en 1956 : 2.060 ton voor 14,4 miljoen frank.

Appendix VII, 1 : In- en uitvoer per ton, 1938-57 (a).

INVOER								
Jaar	Bodemvis	Haring				Andere	Conserven	Totaal
		Verse	Gezouten	Gerookte	Totaal			
1938	6.593	6.560	18.073	2.646	27.279	25.010	10.209	69.091
1947	12.753	4.714	9.020	951	14.685	22.408	30.964	80.810
1948	8.955	3.086	10.049	253	13.388	22.740	15.627	60.710
1949	3.306	3.957	8.860	428	13.245	22.660	13.073	52.284
1950	2.789	5.785	11.512	838	18.135	21.754	16.442	59.120
1951	3.466	5.640	14.375	820	20.835	24.815	9.919	59.035
1952	4.215	4.940	12.084	824	17.848	26.386	11.927	60.376
1953	4.118	5.073	12.395	861	18.329	27.185	13.494	63.126
1954	4.882	4.496	11.903	952	17.351	27.919	15.001	65.153
1955	6.877	3.318	12.190	878	16.386	26.560	16.354	66.177
1956	9.052	4.240	17.182	912	17.334	29.137	19.283	74.806
1957	9.821	7.165	11.475	803	19.443	31.432	16.179	76.875

(a) N.I.S.

Appendix VII, 1 : In- en uitvoer per ton, 1938-57 (a) (vervolg).

UITVOER								
Jaar	Bodemvis	Haring			Andere	Totaal		
		Verse	Gezouten	Gerookte				
1938	3.566	1.631	396	25	2.052	1.382	4.030	11.030
1947	13.129	6.051	2.797	455	9.303	447	58	22.937
1948	5.113	1.259	1.182	158	2.599	423	86	8.221
1949	5.353	4.991	540	76	5.607	788	167	11.915
1950	3.016	1.064	294	52	1.410	1.399	374	6.199
1951	3.364	1.490	326	109	1.925	914	466	6.669
1952	4.481	2.339	107	157	2.603	543	855	8.482
1953	4.195	5.066	1.085	439	6.590	404	1.017	12.206
1954	3.875	8.928	1.739	434	11.101	594	1.326	16.896
1955	6.309	8.878	788	178	9.844	731	2.359	19.243
1956	6.645	2.547	736	179	3.462	849	4.244	15.200
1957	6.526	842	336	135	1.313	740	4.253	12.832

(a) N.I.S.

Appendix VII, 2: In- en uitvoer per 1.000 frank, 1938-57 (a).

INVOER								
Jaar	Bodemvis	Haring				Conserven	Andere	Totaal
		Verse	Gezouten	Gerookte	Totaal			
1938	28.007	8.203	27.920	5.936	42.059	66.778	37.644	174.488
1947	171.596	28.865	87.746	9.590	126.201	922.867	137.843	1.358.507
1948	124.904	19.204	94.182	2.894	116.280	458.605	141.713	841.502
1949	51.574	22.762	73.942	4.264	100.968	380.971	126.389	659.902
1950	40.270	25.380	72.370	7.674	105.424	470.986	140.842	757.522
1951	58.531	26.474	87.543	7.633	121.650	288.175	159.709	628.065
1952	69.867	23.850	83.165	8.201	115.216	354.207	178.649	717.939
1953	70.988	20.802	81.857	8.690	111.349	377.769	175.061	735.167
1954	92.809	21.864	81.989	9.401	113.254	415.255	202.705	824.023
1955	126.671	16.317	80.977	8.594	105.888	474.796	224.152	931.507
1956	160.226	24.139	89.407	9.798	123.344	575.990	240.622	1.100.182
1957	178.408	39.874	89.774	8.941	138.589	509.098	289.495	1.115.590

(a) N.I.S.

Appendix VII, 2 : In- en uitvoer per 1.000 frank, 1938-57 (a) (vervolg).

UITVOER							
Jaar	Bodemvis	Haring			Conserven (vis + schaal- en weekdieren)	Andere	Totaal
		Verse	Gezouten	Gerookte			
1938	28.380	2.192	854	72	9.529	8.152	49.179
1947	172.012	27.421	24.142	7.265	14.171	1.437	246.448
1948	65.183	6.118	8.261	2.196	11.592	3.147	96.497
1949	80.908	16.483	2.729	1.446	24.235	5.250	131.051
1950	55.569	5.534	1.858	963	36.927	9.165	110.016
1951	65.825	7.424	2.058	1.818	29.364	11.710	118.199
1952	66.170	11.229	1.426	2.548	18.393	17.233	116.999
1953	66.904	19.342	6.682	6.804	15.226	18.975	133.933
1954	66.549	31.954	10.078	6.692	16.697	24.037	156.007
1955	93.920	40.690	5.753	2.878	19.150	38.198	200.589
1956	121.888	13.164	5.006	2.849	25.403	80.647	248.957
1957	125.121	5.126	2.481	2.616	23.278	67.085	225.707

(a) N.I.S.

*Appendix VII, 3: Invoer van conserven volgens land van herkomst,
in 1.000 frank, 1938-57 (a).*

Jaar	Canada	Portugal	U.S.A.	Frans- Marokko	Noor- wegen	Spanje	Japan	Neder- land
1938	1.676	23.600	4.513	1.827	1.616	—	25.328	—
1947	64.633	512.958	212.602	300	40.249	3.780	6.606	7.612
1948	88.759	263.685	50.057	1.154	5.533	978	1.336	14.624
1949	116.850	117.905	59.229	32.250	6.077	762	3.484	7.051
1950	152.685	137.858	60.607	37.571	14.400	2.366	6.609	8.343
1951	80.136	70.535	42.291	6.931	12.250	1.221	17.909	11.921
1952	114.824	113.928	26.990	2.230	12.782	2.848	10.591	17.151
1953	125.127	99.331	12.257	2.751	15.433	2.749	38.345	23.636
1954	125.550	112.351	19.762	5.249	18.525	3.423	32.718	25.797
1955	99.839	127.225	23.119	518	19.457	4.193	99.746	26.164
1956	46.731	170.607	16.935	9.103	31.035	4.426	179.620	26.562
1957	48.360	123.385	14.745	15.287	14.026	4.959	186.878	28.618

Jaar	Peru	Frankrijk	Joego- slavië	West- Duitsl.	Veren. Konink.	Zuid Afrika Unie	U.S.S.R.	Diverse	Totaal
1938	—	2.853	—	—	1.486	1.291	—	2.588	66.778
1947	7.118	31.224	—	—	4.036	7.990	—	23.759	922.867
1948	352	4.328	—	—	1.356	23.715	—	2.728	458.605
1949	1.472	5.943	3.036	152	4.145	15.922	1.303	5.380	380.971
1950	3.055	5.670	2.098	1.349	1.921	24.708	4.276	7.470	470.986
1951	607	4.345	3.646	2.568	507	18.544	3.294	11.420	288.175
1952	8.281	2.694	7.023	1.924	1.329	15.996	7.883	7.733	354.207
1953	8.878	2.311	10.974	3.818	1.291	16.505	12.548	1.815	377.769
1954	9.934	3.509	19.011	1.490	949	15.365	15.769	5.853	415.255
1955	8.280	4.643	15.121	6.182	646	15.930	20.963	2.740	474.796
1956	7.915	1.123	21.337	6.142	561	15.819	28.518	9.556	575.990
1957	3.205	4.453	20.185	6.962	352	10.939	19.785	6.959	509.098

(a) N.I.S.

Appendix VII, 4: De invoer van bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprot, makreel en langoesten, kreeften, per ton en per 1.000 frank, 1938-57 (a).

Jaar	Bewerkte vis		Mosselen		Oesters		Garnalen			
							ongepelde		gepelde	
	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank
1938	2.681	9.105	18.253	9.685	548	5.024	441	1.402	158	1.687
1947	1.035	24.625	19.454	36.515	860	28.411	583	7.653	24	1.671
1948	909	23.329	19.463	29.487	1.748	35.236	425	7.798	105	7.467
1949	735	14.657	19.478	26.456	1.198	34.751	277	5.580	104	7.421
1950	1.463	26.673	17.400	26.086	1.216	34.684	323	6.450	96	4.960
1951	833	22.628	21.336	42.352	1.137	37.830	364	7.850	114	6.401
1952	1.066	29.875	21.936	43.862	1.319	43.890	359	6.933	136	7.093
1953	889	22.361	23.177	47.179	1.192	39.267	305	7.119	194	11.840
1954	1.088	29.531	22.759	47.719	1.279	42.667	374	9.177	305	18.218
1955	1.168	26.436	20.575	54.504	1.412	43.138	355	8.753	455	27.677
1956	2.189	34.482	21.373	58.435	1.572	40.507	343	7.635	431	26.853
1957	3.266	51.694	22.523	58.891	1.531	42.693	500	13.889	519	47.054

Jaar	Sprot				Makreel				Langoesten, kreeften en andere schaal-, schelp- en weekdieren	
	verse		andere		verse		andere			
	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank
1938	2.590	3.217	20	126	—	—	—	—	320	7.398
1947	104	865	5	112	—	—	—	—	343	37.991
1948	114	900	8	120	—	—	—	—	668	37.376
1949	172	1.213	13	199	—	—	—	—	683	36.112
1950	473	4.584	19	240	—	—	—	—	764	37.165
1951	206	1.492	4	95	—	—	—	—	821	41.061
1952	515	3.305	5	109	—	—	—	—	1.050	43.582
1953	678	3.402	8	149	—	—	—	—	742	43.744
1954	253	1.365	22	221	1.029	5.426	124	1.889	686	46.492
1955	375	2.275	3	46	1.393	7.678	151	2.259	673	51.386
1956	1.241	7.748	3	44	1.071	6.510	204	3.518	710	54.890
1957	854	4.412	6	129	1.237	5.844	187	3.114	809	61.775

(a) N.I.S.

Appendix VII, 5 : *Uitvoer van conserven volgens land van bestemming, in 1.000 frank, 1938-57 (a).*

Jaar	Belg. Kongo	Neder- land	Syrië	Grieken- land	Zwitser- land	Frank- rijk	Jordanië	Cuba	W.-Duits- land	Italië	Diverse	Totaal
1938	332	—	—	—	—	—	—	954	3.051	—	5.192	9.529
1947	5.410	841	208	—	432	—	—	—	849	1.469	4.962	14.171
1948	2.902	187	965	427	461	748	—	822	468	—	4.612	11.592
1949	2.561	1.001	402	256	2.342	322	—	700	7.769	4.128	4.754	24.235
1950	7.628	10.616	157	3.782	1.448	3.065	—	3.277	3.459	—	3.495	36.927
1951	4.602	5.935	33	—	1.706	8.440	—	795	3.034	440	4.379	29.364
1952	7.824	2.507	—	—	1.634	2.526	—	—	777	159	2.966	18.393
1953	7.308	2.203	—	164	540	348	—	—	464	—	4.199	15.226
1954	8.818	1.841	—	367	1.011	1.351	385	20	639	282	1.983	16.697
1955	10.600	1.279	1.077	822	881	637	219	293	267	253	2.822	19.150
1956	8.612	7.283	877	1.443	1.201	1.974	1.114	186	197	578	1.938	25.403
1957	9.087	2.413	724	897	892	537	2.275	455	196	1.130	4.672	23.278

(a) N.I.S.

Appendix VII, 6: De uitvoer van bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprot, makreel en langoesten, kreeften, per ton en per 1.000 frank, 1938-57 (a).

Jaar	Bewerkte vis		Mosselen		Oesters		Garnalen			
							ongepelde		gepelde	
	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank
1938	161	916	2.754	1.646	42	656	854	4.009	11	121
1947	57	1.248	1	3	—	2	—	13	—	—
1948	85	2.460	—	—	—	23	—	39	1	128
1949	151	3.956	2	15	1	132	—	—	—	—
1950	129	4.430	33	173	2	244	74	2.430	—	167
1951	229	5.628	49	218	4	293	99	13.256	—	127
1952	645	10.886	42	202	11	527	100	3.054	1	321
1953	709	11.961	47	202	12	579	92	2.691	2	542
1954	732	14.301	336	476	17	734	113	3.564	7	722
1955	1.340	25.489	635	975	16	659	197	4.672	10	902
1956	2.177	42.225	943	1.387	12	426	962	29.818	24	1.669
1957	2.837	48.551	1.081	1.762	14	498	193	10.540	8	932

Sprot				Makreel				Langoesten, kreeften en andere schaal-, schelp- weekdieren	
verse		andere		verse		andere			
in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank	in ton	in 1.000 frank		
58	84	147	635	—	—	—	—	2	85
—	—	—	—	—	—	—	—	1	171
—	—	—	—	—	—	—	—	—	497
—	—	8	167	—	—	—	—	5	980
120	494	5	130	—	—	—	—	11	1.097
63	457	8	135	—	—	—	—	14	1.595
19	249	25	299	—	—	—	—	12	1.715
120	702	22	349	—	—	—	—	13	1.949
521	400	29	523	7	91	9	127	23	3.099
34	211	96	2.362	12	204	1	28	19	2.696
5	24	73	2.083	14	134	7	139	29	2.742
4	93	65	1.714	28	133	—	17	23	2.845

(a) N.I.S.

*Appendix VII, 7: Aanvoer, invoer, uitvoer naar vissoort
1953-57 (jaargemiddelden) (a).*

	AANVOER		INVOER		UIT- VOER
	Ton	1000 frank	Ton	1000 frank	Ton
Kabeljauw	9.271	76.051	2.444	45.722	403
Tong	4.507	138.891	460	18.256	1.192
Koolvis	2.895	14.760	263	1.458	935
Schelvis	5.616	32.011	481	5.424	348
Schol	4.792	31.812	140	1.814	1.172
Tarbot	958	20.435	336	9.440	8
Wijting	3.636	16.553	54	332	267
Vleet	290	3.126	252	4.972	—
Zeehaai	517	3.214	81	1.394	—
Pieterman	32	804	16	319	—
Rog	2.009	16.700	34	346	170
Heilbot	153	3.970	75	2.548	—
Steert	—	—	28	623	—
Zeebrasem	10	15	346	7.105	—
Schar	535	2.090	49	807	65
Latoer	—	—	—	10	—
Gesp	—	—	139	1.503	—
Zeepaling	62	385	197	2.260	—
Roodbaard	88	785	590	9.102	—
Zeeduivel	124	2.620	18	318	—
Andere	7.799	49.157	214	2.883	467
TOTAAL	43.294	413.379	6.217	116.636	5.027

(a) N.I.S. ; de uitvoercijfers zijn gesteund op het rekenkundig gemiddelde voor 1953-57 van de gegevens, verstrekt door de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen. Door de techniek van opname wijken de in- en uitvoercijfers af van de gegevens in tabel VII, 4 ; om dezelfde reden worden de waardecijfers van de uitvoer weggelaten.

Appendix VII, 8: Invoer van zeeproducten volgens land van oorsprong, 1938-57 (a).

Landen	1938		1947		1948		1949		1950		1951	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
Nederland	43.483	63.853	34.453	236.057	33.396	229.486	32.078	197.552	30.877	205.073	42.652	266.988
Frankrijk	2.569	7.218	702	32.637	292	8.185	264	6.339	149	6.193	359	6.134
West-Duitsland	—	—	—	—	48	398	55	231	672	2.111	320	2.890
Vereinigd Koninkrijk	4.274	9.629	161	5.577	304	4.950	668	10.194	532	9.420	689	12.243
Noorwegen	4.416	14.554	7.223	107.461	3.833	52.011	2.986	38.692	3.597	48.120	3.572	47.543
Denemarken	2.209	10.978	9.554	123.783	7.414	99.304	3.510	40.147	6.568	29.840	2.571	22.526
Zweden	795	1.246	56	2.767	88	1.948	97	830	151	1.738	82	908
Totaal	57.746	107.478	52.149	508.282	45.375	396.282	39.658	293.546	42.546	302.495	50.245	359.232
Alg. totaal	69.091	174.488	89.810	1.358.507	60.710	41.502	52.284	659.902	59.120	757.522	59.035	628.065

(a) N.I.S.

Appendix VII, 8 : Invoer van zeeproducten volgens land van oorsprong, 1938-57 (vervolg).

Landen	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
Nederland	43.221	291.116	44.260	295.599	45.810	330.980	43.777	362.091	47.231	406.064	49.625	456.158
Frankrijk	296	5.040	1.456	9.433	1.165	11.968	890	10.797	436	6.315	3.050	27.204
West-Duitsland	447	2.859	1.010	6.155	96	1.688	1.316	14.320	4.083	43.422	4.279	47.435
Verenigd Koninkrijk	1.058	22.122	1.019	23.833	1.372	34.835	1.398	36.536	1.034	30.252	1.207	38.275
Noorwegen	3.525	53.272	2.898	47.126	3.171	54.592	3.472	57.558	3.614	71.194	2.847	55.678
Denemarken	1.125	8.676	966	14.379	941	15.691	1.535	21.823	1.735	25.570	1.463	23.688
Zweden	416	2.965	214	1.907	186	1.766	180	1.818	93	1.339	84	1.497
Totaal	50.088	386.050	51.823	398.432	52.741	824.023	52.568	504.743	58.226	584.156	62.535	649.935
Alg. totaal	60.376	717.939	63.126	735.167	65.153	824.023	66.177	931.507	74.806	1.100.182	76.875	1.115.590

Appendix VII, 9 : Uitvoer van zeeproducten volgens land van bestemming, 1938-57 (a).

Landen	1938		1947		1948		1949		1950		1951	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
Nederland	115	172	244	1.603	233	1.625	69	1.492	430	11.138	424	7.174
Frankrijk	5.509	16.617	3.749	41.668	1.171	14.117	332	9.621	1.247	25.542	1.277	30.282
West-Duitsland	1.944	8.243	4.868	20.664	650	3.449	7.116	35.976	1.089	8.843	1.172	9.563
Italië	—	—	5.547	70.307	352	3.181	210	4.783	8	106	17	1.049
Gr.-Britannië	1.028	9.258	6.534	79.249	2.858	33.425	3.100	47.580	1.490	25.172	1.822	32.713
Noorwegen	12	144	1	13	—	—	17	361	—	—	—	—
Denemarken	—	—	—	—	—	—	34	1.049	—	—	—	—
Zweden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	297
Zwitserland	457	4.578	464	11.563	608	10.308	399	12.942	241	7.406	239	8.465
Belg. Kongo	35	332	195	6.494	289	7.038	318	7.189	518	11.933	597	14.118
Totaal	9.100	39.344	21.602	231.561	6.161	73.143	11.595	120.993	5.023	90.140	5.558	103.661
Alg. totaal	11.030	49.179	22.937	246.448	8.221	96.497	11.915	131.051	6.199	110.016	6.669	118.199

(a) N.I.S.

Appendix VII, 9: Uitvoer van zeeproducten volgens land van bestemming, 1938-57 (vervolg).

Landen	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank	ton	1.000 frank
Nederland	2.368	13.426	3.205	14.520	3.420	15.371	4.462	24.511	2.900	24.997	2.950	21.877
Frankrijk	1.277	24.373	1.827	32.995	1.588	34.991	1.764	43.629	3.644	98.165	2.536	75.697
West-Duitsland	892	7.325	2.451	11.273	6.881	28.159	7.790	40.399	3.449	20.797	1.611	11.025
Italië	59	1.370	19	844	342	6.104	40	2.081	68	2.681	647	12.124
Gr.-Britannië	1.524	24.748	1.445	22.919	1.389	24.320	1.561	27.349	1.541	31.201	1.564	33.782
Noorwegen	—	—	3	101	1	39	—	—	—	—	11	357
Denemarken	—	—	—	—	—	—	18	307	2	72	321	3.294
Zweden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Zwitserland	218	8.304	159	5.561	155	6.387	132	5.856	110	5.860	130	6.830
Belg. Kongo	1.092	23.669	1.253	27.610	1.257	28.209	1.942	40.833	2.592	53.801	2.296	47.822
Totaal	7.430	103.215	10.362	115.823	15.033	143.580	17.709	184.965	14.306	237.574	12.066	212.818
Alg. totaal	8.482	116.999	12.206	133.933	16.896	156.007	19.243	200.589	15.200	248.957	12.832	225.707

Appendix VIII, 1 : Evolutie van de zeevisserijvloot, brutotonnemaat en drijfkracht in Nederland en België, 1948-57.

	I ^e Klasse		II ^e Klasse		III ^e Klasse		IV ^e Klasse		V ^e Klasse		VI ^e Klasse		Totaal	
	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	B.T. P.K.	Aan- tal	P.K.
948	R	210 3.305 9.074 289 7.112 11.361	79 2.559 7.219 161 11.677 14.464	113 7.932 18.521 154 19.242 25.661	51 6.191 13.720 73 11.981 19.620	10 2.134 4.350 28 6.029 11.280	18 7.805 12.490 25 8.054 15.790	481 29.938 65.374 730 64.105 98.176						
949	R	187 3.046 8.473 287 7.007 11.162	81 2.629 7.399 166 11.670 14.998	115 8.146 19.041 170 20.749 27.826	51 6.243 13.790 78 12.931 20.925	8 1.643 3.400 30 6.467 12.015	19 8.321 13.340 30 10.562 19.530	461 30.028 65.446 761 69.386 103.456						
950	R	177 2.978 8.322 276 6.594 10.782	78 2.560 7.140 162 10.820 14.638	119 8.356 19.716 182 21.506 29.740	53 6.406 14.380 80 13.331 21.410	8 1.548 3.260 32 6.885 12.615	9 3.874 6.150 33 11.542 21.330	444 25.722 58.968 765 70.678 110.515						
951	R	164 2.798 7.881 270 6.261 10.533	72 2.353 6.615 155 10.143 13.962	122 8.577 20.401 194 21.971 31.435	50 6.048 13.520 75 12.283 19.810	10 1.800 3.970 22 4.647 8.645	9 4.399 7.205 35 12.070 22.650	427 25.985 59.592 751 67.375 107.035						
952	R	160 2.698 7.607 248 5.632 9.678	73 2.353 6.740 151 9.209 13.557	121 8.470 20.091 202 22.189 32.748	49 5.838 13.100 82 13.423 21.545	12 2.097 4.820 21 4.323 8.105	8 4.075 6.725 31 10.326 19.200	423 25.541 59.053 735 65.102 104.833						
953	R	152 2.561 7.355 210 4.917 8.564	73 2.332 6.730 146 8.691 13.089	116 8.103 19.316 215 22.946 34.808	46 5.471 12.370 85 13.782 22.325	13 2.230 5.180 21 4.719 9.175	10 4.973 8.725 27 9.287 17.150	410 25.670 59.676 707 64.342 105.111						
954	R	151 2.532 7.385 156 3.805 6.752	74 2.305 6.826 129 7.873 11.659	123 8.345 20.335 228 23.278 36.998	47 5.539 12.610 88 14.127 23.235	15 2.487 5.925 27 5.529 10.700	11 5.572 9.665 28 9.471 17.690	421 26.781 62.747 656 64.083 107.034						
955	R	147 2.462 7.381 130 3.114 5.780	75 2.294 6.913 127 7.339 11.459	132 8.513 21.395 251 24.922 41.416	49 5.650 13.164 86 13.413 22.865	18 2.875 7.095 28 5.451 11.005	9 4.526 7.965 37 11.700 23.415	430 26.350 63.913 659 65.929 115.940						
956	R	132 2.235 6.814 119 2.786 5.461	82 2.374 7.571 126 6.983 11.427	133 8.312 21.420 262 25.178 43.631	62 6.792 16.554 91 13.679 24.235	18 2.874 7.135 28 5.446 11.025	10 5.100 9.215 40 12.228 24.840	437 27.687 68.709 665 66.300 120.619						
957	R	134 2.347 7.244 120 2.750 5.797	72 2.072 6.710 124 6.049 11.180	143 8.541 22.665 248 22.758 41.729	66 7.018 17.734 94 13.825 25.237	18 2.876 7.135 29 5.534 11.275	13 6.375 12.175 54 15.951 34.680	446 29.229 73.653 669 66.857 129.898						

Nederland : Zeevisserijvloot per 1 januari 1958. — Directie van de Visserijen.

België : Bestuur van het Zeevcezen. — Jaarverslagen.

Opmerking : 1) Voor Nederland zijn een aantal van de kleinste vaartuigen eveneens ingeschreven voor de kust- en/of IJsselmeervisserij.
2) Klasse VI omvat voor Nederland motor- en stoomvaartuigen boven de 500 P.K. ; voor België motorvaartuigen boven de 500 P.K. en stoomschepen boven de 439 P.K.

Appendix VIII, 2 : Aanvoer in Nederland en België naar vissoort, in miljoen kg, 1948-57 (a).

NEDERLAND										
Soorten	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Bodemvis										
IJslandse kabeljauw	(b)	(b)	1,0	0,3	0,1	0,1	0,1	—	—	—
IJslandse schelvis	(b)	(b)	0,8	0,2	—	—	—	—	—	—
Andere kabeljauw	3,1	4,3	3,1	3,3	4,1	4,6	5,0	4,5	4,3	5,2
Andere schelvis	4,4	4,6	4,2	4,2	4,5	5,8	8,6	11,2	11,5	12,2
IJslandse koolvis	(b)	(b)	0,4	0,2	—	—	0,1	—	—	—
Andere koolvis	1,2	1,7	1,3	1,9	2,3	1,7	2,0	3,1	3,0	3,2
Schol	13,6	10,0	11,9	12,0	12,4	14,7	11,4	10,4	11,7	12,2
Rog	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Tarbot	0,6	0,5	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,8
Tong	1,4	2,7	5,0	4,5	4,5	4,9	5,2	4,5	4,8	4,5
Wijting	3,6	3,4	5,2	6,9	8,0	6,5	4,9	5,6	5,9	4,7
Totaal bodemvis	—	—	38,9	39,8	41,8	43,2	41,3	43,7	46,3	46,7
Pelagische vis										
Volle haring	38,5	29,1	31,0	41,2	41,3	44,3	49,0	25,9	31,9	31,5
Ille haring	8,7	6,9	2,1	0,5	1,5	7,0	5,1	12,2	10,0	9,2
Gezouten haring	92,1	73,8	79,0	82,6	91,7	107,1	94,6	87,2	74,0	69,3
Sprot	1,8	0,8	0,5	0,4	0,6	0,8	0,5	0,8	1,1	3,0
Makreel	5,6	7,1	6,6	10,6	11,4	11,0	11,2	16,3	11,1	14,2
Totaal pelagische vis	—	—	124,9	139,7	147,8	172,4	162,6	143,8	129,7	128,4
Garnaal	4,4	3,5	3,3	4,6	4,0	4,1	4,2	6,4	5,9	4,4
Mosselen voor consumptie	53,0	53,5	26,9	42,3	46,7	57,2	63,2	51,8	50,6	55,2
Algemeen Totaal	215,5	229,9	197,3	231,8	244,1	278,9	273,9	247,7	235,0	237,1

(a) Nederland : Jaarcijfers Visserij — Directie van de Visserij. — België : N.I.S.

(b) Voor de jaren 1948 en 1949 werd geen onderscheid gemaakt tussen de IJslandse kabeljauw, schelvis en andere soorten.

Appendix VIII, 2: Aanvoer in Nederland en België naar vissoort, in miljoen kg, 1948-57 (a) (vervolg).

BELGIË

Soorten	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Bodemvis										
IJslandse kabeljauw	3,1	4,0	4,2	4,5	4,8	6,7	5,0	6,7	5,4	4,2
IJslandse schelvis	1,3	2,0	1,6	2,1	3,9	3,8	3,9	5,1	4,4	4,1
Andere kabeljauw	4,4	5,3	3,6	2,8	3,3	3,5	3,6	3,7	3,8	3,7
Andere schelvis	1,7	1,1	1,0	0,8	0,7	0,8	1,4	1,4	1,8	1,2
IJslandse koolvis	1,5	1,4	1,5	2,2	4,5	2,5	2,4	3,0	2,5	2,1
Andere koolvis	1,2	1,0	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Schol	4,6	3,8	4,0	4,2	4,0	5,0	4,5	4,7	4,6	5,1
Rog	3,7	4,5	2,3	2,2	2,3	2,0	1,7	2,2	2,0	2,1
Tarbot	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	0,9
Tong	1,8	3,2	6,1	5,9	5,4	6,0	5,6	3,9	3,6	3,5
Wijting	4,0	3,2	3,0	3,7	4,0	3,3	3,3	3,8	4,0	3,8
Totaal bodemvis	37,3	39,7	37,6	38,3	43,0	43,5	40,5	45,3	44,2	42,9
Pelagische vis										
Volle haring	14,5	9,2	7,8	6,5	8,3	10,5	6,7	13,4	5,1	2,3
Ijle haring	7,9	7,6	2,7	1,6	5,7	5,9	10,1	6,4	3,5	0,8
Gezouten haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprot	2,3	2,1	2,3	1,9	1,4	1,9	1,4	1,0	1,6	0,9
Makreel	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3	0,6
Totaal pelagische vis	25,3	19,5	13,5	10,6	16,0	18,9	18,7	21,3	10,5	4,7
Garnaal	1,7	1,8	1,5	2,1	2,6	2,0	1,5	2,1	3,2	1,0
Mosselen voor consumptie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algemeen Totaal	64,4	61,3	53,2	51,5	62,2	65,1	61,4	69,5	58,5	49,5

(a) Nederland : Jaarcijfers Visserij — Directie van de Visserijen. — België : N.I.S.

Appendix VIII, 3 : Minimumprijzen, Nederland, 1956-57 (a).

In 1956 waren de volgende minimumprijzen van kracht :

schelvis van 30 cm en kleiner, schar, schol III, wijting van 30 cm en kleiner, zwarte poon, bot, <i>niet gestript</i>		f. 0,16 per kg	
idem <i>gestript</i>	tot 1.4.56	» 0,18	» »
	vanaf 1.4.56	» 0,20	» »
horsmakreel		» 0,16	» »
makreel		» 0,20	» »
haring	1.12.56-28. 2.56	» 0,18	» »
	1. 3.56-30.11.56	» 0,22	» »
	1.12.56-28. 2.57	» 0,20	» »
	(daarna steeds f. 0,22)		
zoute haring :			
pekelmaatjesharing	1. 5.56- 4. 8.56	f. 34,—	per kantje
	6. 8. 56- 1. 5.57	» 32,—	» »
volle pekelharing	1. 5.56-14.10.56	» 33,—	» »
	15.10.56-30.11.56	» 35,—	» »
	1.12.56- 1. 5.57	» 33,—	» »
ijle pekelharing	1. 5.56-14.10.56	» 24,50	» »
	15.10.56-30.11.56	» 26,50	» »
	1.12.56- 1. 5.57	» 24,50	» »
steurmaatjesharing		» 24,—	» »
volle steurharing	1. 5.56-14.10.56	» 28,—	» »
	15.10.56-30.11.56	» 31,—	» »
	1.12.56- 1. 5.57	» 28,—	» »
ijle steurharing	1. 5.56-14.10.56	» 20,—	» »
	15.10.56-30.11.56	» 21,—	» »
	1.12.56- 1. 5.57	» 20,—	» »

(a) Medegedeeld door de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen, IJmuiden.

*Appendix VIII, 4: Totale in- en uitvoer van Nederland
en België, 1948-57 (a).*

Jaar	Nederland				België			
	Invoer		Uitvoer		Invoer		Uitvoer	
	mln kg	mln fr.	mln kg	mln fr.	mln kg	mln fr.	mln kg	mln fr.
1948	5,5	115,6	109,9	869,0	60,7	841,5	8,2	96,5
1949	3,2	66,1	121,6	1.045,7	52,3	659,9	11,9	131,1
1950	11,4	102,6	86,6	852,4	59,1	757,5	6,2	110,0
1951	6,9	94,7	118,7	957,7	59,0	628,1	6,7	118,2
1952	11,7	138,1	123,7	1.097,1	60,4	717,9	8,5	117,0
1953	10,1	142,4	144,0	1.215,8	63,1	735,2	12,2	133,9
1954	10,7	183,2	172,1	1.363,0	65,2	824,0	16,9	156,0
1955	18,2	251,1	145,3	1.330,5	66,2	931,5	19,2	200,6
1956	24,0	344,8	149,9	1.433,1	74,8	1.100,2	15,2	249,0
1957	17,7	357,7	144,5	1.473,5	76,9	1.115,6	12,8	225,7

(a) Bron : N.I.S. en C.B.S.

Appendix VIII, 5 : Invoer uit Nederland, 1948-57 (a).

Soorten	1948		1949		1950		1951	
	ton	1.000 F	ton	1.000 F	ton	1.000 F	ton	1.000 F
Bodemvis	609	13.864	697	12.265	1.013	15.992	1.675	27.497
Verse haring	876	6.035	1.441	7.494	2.921	13.527	2.978	14.754
Gezouten haring	9.641	90.439	8.553	71.545	11.246	70.507	14.089	86.067
Gerookte haring	243	2.785	419	4.136	815	7.403	814	7.545
Conserven	513	12.624	408	7.051	525	8.343	763	11.921
Bewerkte vis	62	1.935	99	2.329	240	4.455	242	5.467
Mosselen	19.447	29.426	18.411	24.545	11.938	16.884	19.906	40.094
Oesters	1.012	34.760	1.157	34.249	1.171	33.779	1.099	37.078
Ongepelde garnalen	425	7.798	275	5.561	323	6.443	364	7.847
Gepelde garnalen	105	7.467	101	7.089	96	4.960	112	6.185
Verse spoot	19	159	11	111	19	113	—	—
Bewerkte spoot	2	21	10	152	11	147	2	32
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Bewerkte makreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreeften, enz.	442	20.173	496	21.025	559	22.520	608	22.501
	33.396	227.486	32.078	197.552	30.877	205.073	42.652	266.988

(a) N.I.S.

Appendix VIII, 5 : Invoer uit Nederland, 1948-57 (a) (vervolg).

Soorten	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F
Bodemvis	2.363	37.716	2.086	36.541	2.346	45.755	3.558	65.954	4.519	85.289	4.129	91.867
Verse haring	2.584	13.028	1.455	8.045	3.000	15.335	1.448	7.887	2.794	17.360	4.571	27.909
Gezouten haring	11.686	80.958	12.276	81.055	11.767	81.245	12.093	80.233	11.876	87.330	11.320	88.291
Gerookte haring	818	8.085	858	8.602	948	9.334	870	8.443	901	9.611	791	8.693
Conserven	1.084	17.151	1.555	23.636	1.919	25.797	1.968	26.164	1.702	26.562	1.778	28.618
Bewerkte vis	293	5.941	334	6.333	104	3.349	85	2.662	111	2.791	120	3.483
Mosselen	21.627	43.346	23.050	46.985	22.680	47.569	19.896	53.014	21.010	57.611	22.170	58.147
Oesters	1.298	43.629	1.120	37.255	1.261	42.277	1.395	43.040	1.567	40.472	1.521	42.630
Ongepelde garnalen	359	6.928	305	7.101	374	9.170	355	8.748	343	7.635	499	13.865
Gepelde garnalen	135	6.979	192	11.504	305	18.214	449	27.176	430	26.780	519	47.052
Verse sprot	116	731	483	2.350	148	765	189	1.035	455	3.075	833	4.270
Bewerkte sprot	3	73	8	141	8	134	3	46	2	37	6	127
Makreel	—	—	—	—	386	2.493	878	4.843	882	5.227	683	3.523
Bewerkte makreel	—	—	—	—	120	1.800	148	2.151	189	3.041	169	2.519
Kreeften, enz.	855	26.551	538	26.051	444	27.743	442	30.695	450	33.243	516	35.164
	43.221	291.116	44.260	295.599	45.810	330.980	43.777	362.091	47.231	406.064	49.625	456.158

(a) N.I.S.

Appendix VIII, 6: Uitvoer naar Nederland, 1948-57 (a).

Soorten	1948		1949		1950		1951		1952	
	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F
Bodemvis	29	962	3	116	2	20	45	563	1.190	5.949
Verse haring	200	476	—	—	—	—	9	46	969	3.905
Gezouten haring	—	—	47	375	17	107	118	441	26	158
Gerookte haring	—	—	—	—	—	—	3	31	—	—
Conserven	4	187	19	1.001	306	10.616	224	5.935	103	2.507
Bewerkte vis	—	—	—	—	—	—	—	—	55	741
Mosselen	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—
Oesters	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ongepelde garnalen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gepelde garnalen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verse sprout	—	—	—	—	102	378	18	120	8	56
Bewerkte sprout	—	—	—	—	2	13	7	38	17	110
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreeften, enz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	233	1.625	69	1.492	430	11.138	424	7.174	2.368	13.426

(a) N.I.S.

Appendix VIII, 6: Uitvoer naar Nederland, 1948-57 (a) (vervolg).

Soorten	1953		1954		1955		1956		1957	
	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F	ton	1000 F
Bodemvis	804	4.050	849	5.372	1.604	11.944	1.336	12.377	1.602	15.200
Verse haring	2.205	6.817	2.134	6.209	2.094	7.970	259	1.167	75	273
Gezouten haring	18	135	10	61	4	23	27	154	61	278
Gerookte haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conserven	88	2.203	68	1.841	39	1.279	234	7.283	57	2.413
Bewerkte vis	61	1.155	49	1.445	105	2.215	101	2.558	60	1.364
Mosselen	—	—	288	320	598	824	927	1.313	1.057	1.643
Oesters	—	—	—	—	3	96	1	22	—	—
Ongepelde garnalen	—	—	—	—	—	—	—	—	10	480
Gepelde garnalen	—	—	—	—	2	98	—	15	—	—
Verse sprot	14	78	10	48	11	52	5	24	—	—
Bewerkte sprot	15	82	10	61	—	—	1	14	—	—
Makreel	—	—	2	14	2	10	9	70	27	109
Kreeften, enz.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	117
	3.205	14.520	3.420	15.371	4.462	24.511	2.900	24.997	2.950	21.877

Appendix VIII, 7: Aanvoer van zeeproducten per land en per soort, 1953-56 (a).

	Platvis	Rondvis		Gezouten haring	Verse haring	Sprot (b)	Makreel	Sardines	Overige	Totaal
		Grote	Kleine							
België (c)										
1953	14,5	25,1	2,2	—	16,4	1,9	0,6	—	7,8	68,5
1954	13,3	25,0	1,9	—	16,8	1,4	0,5	—	6,8	65,7
1955	11,8	29,1	2,5	—	19,9	1,0	0,5	—	8,2	73,0
1956	11,7	27,1	3,0	—	8,6	1,6	0,3	—	9,9	62,2
Nederland (d)										
1953	23,0	19,0	5,7	107,1	51,8	3,3	11,0	—	75,6	296,5
1954	19,4	20,9	3,4	94,6	54,9	2,9	11,2	—	80,6	287,9
1955	18,1	24,5	4,3	87,2	38,7	1,6	16,3	—	73,4	264,1
1956	20,3	24,9	5,4	74,0	42,0	2,5	11,1	—	69,7	249,9
Frankrijk (e)										
1953	14,9	102,5	111,5 (f)	1,7	76,6	7,6	33,5	33,5	76,7	458,5
1954	13,8	115,4	104,6 (f)	0,3	58,7	7,7	32,6	38,1	73,2	444,4
1955	12,7	134,6	109,5 (f)	1,0	59,5	10,9	33,9	27,2	69,3	458,6
1956	13,1	132,2	114,7 (f)	—	51,7	7,6	30,1	51,2	77,5	478,1

(a) F.A.O. — Yearbook of Fishery Statistics — 1955-56 ;

(b) incl. ansjovis ;

(c) incl. aanvoer in vreemde havens ; incl. Luxemburg ;

(d) omvat alle takken van de Nederlandse visserij alsook de aanvoer van vreemde vaartuigen ;

(e) incl. Algerië ;

(f) incl. 1 à 2 miljoen kg schelvis .

(g) incl. makreel.

Appendix VIII, 7: Aanvoer van zeeproducten per land en per soort, 1953-56 (a) (vervolg).

	Platvis	Rondvis		Gezouten haring	Verse haring	Sprot (b)	Makreel	Sardines	Overige	Totaal
		Grote	Kleine							
West-Duitsland										
1953	8,5	138,5	160,3	45,0	283,0	1,0	3,5	—	49,3	689,1
1954	8,1	140,8	144,0	44,7	253,9	0,7	4,4	—	40,6	637,2
1955	7,6	166,2	174,6	48,9	268,8	4,9	3,3	—	55,1	729,4
1956	8,1	218,3	150,3	41,4	199,5	4,9	6,6	—	40,6	669,7
Italië										
1953	—	6,5	87,4	—	—	—	—	72,2 (g)	32,3	198,4
1954	—	5,8	88,0	—	—	—	—	74,1 (g)	39,7	207,6
1955	—	5,5	85,7	—	—	—	—	72,4 (g)	44,6	208,0
1956	—	4,6	80,1	—	—	—	—	81,2 (g)	42,7	208,6
Totaal										
1953	60,9	291,6	367,1	153,8	427,8	13,8	48,6	105,7	241,7	1.711,0
1954	54,6	307,9	341,9	139,6	384,3	12,7	48,7	112,2	240,9	1.642,8
1955	50,2	359,7	376,6	137,1	386,9	18,4	54,0	99,6	250,6	1.733,1
1956	53,2	407,1	353,5	115,4	301,8	16,6	48,1	132,4	240,4	1.668,5

LIJST VAN DE GRAFIEKEN

Grafiek	I, 1 : Samenstelling van de Schollenvangst met betrekking tot de lengte, vóór en na de eerste wereldoorlog	20
Grafiek	II, 1 : Evolutie van het aantal vaartuigen, drijfkracht en bruto-tonnemaat, 1935-57	39
Grafiek	II, 2 : Evolutie van het aantal vaartuigen, drijfkracht en tonnemaat, per haven, 1947-57	48
Grafiek	III, 1 : Het tekort aan scheepsjongens, 1948-57	93
Grafiek	IV, 1 : Aanvoer en opbrengst van de Belgische zeevisserij, 1938-57	116
Grafiek	IV, 2 : Procentueel aandeel van Noordzee en IJslandzee in de totale aanvoer en opbrengst, 1946-57	124
Grafiek	IV, 3 : Evolutie van de aanvoer en de opbrengst per haven, 1938-57	128
Grafiek	IV, 4 : Procentueel aandeel per klasse in aanvoer en opbrengst, 1957	132
Grafiek	IV, 5 : Procentuele verdeling van de aanvoer per maand, 1946-57	135
Grafiek	VII, 1 : Evolutie van de invoer van bodemvis, hoeveelheid en waarde, 1938-57	181
Grafiek	VII, 2 : Invoer van bodemvis volgens land van herkomst, in 1.000 frank, 1947-57	183
Grafiek	VII, 3 : Invoer van verse, gezouten en gerookte haring, hoeveelheid en waarde, 1938-57	186

Grafiek VII, 4 : Invoer van conserven, hoeveelheid en waarde, 1938-57	189
Grafiek VII, 5 : Uitvoer bodemvis, hoeveelheid en waarde, 1938-57	194
Grafiek VII, 6 : Uitvoer bodemvis volgens land van bestemming, in 1.000 frank, 1947-57	197
Grafiek VII, 7 : Uitvoer van verse, gezouten en gerookte haring, hoeveelheid en waarde, 1938-57	200
Grafiek VII, 8 : Uitvoer van conserven, hoeveelheid en waarde, 1938-57	202
Grafiek VIII, 1 : Totale in- en uitvoerwaarde van Nederland en België, in miljoen Belgische frank, 1948-57 . . .	227
Grafiek VIII, 2 : In- en uitvoer van België uit en naar Nederland, 1948-57	230

LIJST VAN DE KAARTEN

Kaart I : Visgronden	7
Kaart II : Vangst van bodemvis in de Noordzee ; gemiddelde vangst in 100 uur van een stoomtreiler, 1913-23	18
Kaart III : Indeling van de Gebieden volgens de minimummaaswijdten, 1946	23
Kaart IV : Zeevisserijhavens, bezetting 1957	50

LIJST VAN DE TABELLEN

Tabel	I, 1 : Voorgeschreven minimumlengte per vissoort, Conventie van London, 1946	24
Tabel	II, 1 : Gemiddelde drijfkracht en brutotonnemaat, 1938-57	40
Tabel	II, 2 : In vaar- en vistuig geïnvesteerde kapitalen, in frank, 1946-57	42
Tabel	II, 3 : Evolutie van de gemiddelde P.K. en B.T. per scheepsklasse, 1938-57	44
Tabel	II, 4 : Procentuele verdeling van de vloot naar de thuishaven, 1957	47
Tabel i	II, 5 : Investeringswaarde van de vloot in de verschillende havens, 1946-57	51
Tabel	II, 6 : Spreiding van de rederijen naar het aantal vaartuigen, 1946-57	55
Tabel	II, 7 : Gemiddelde opbrengst en exploitatiekosten, brutowinst of -verlies, rendement op het geïnvesteerde kapitaal per zeedag, per klasse, 1950-57	57
Tabel	II, 8 : Procentuele verdeling der exploitatiekosten per klasse, 1956	59
Tabel	II, 9 : Loondruk per klasse en haven, 1956-57	60
Tabel	II, 10 : Indeling van de vaartuigen, per scheepsklasse, aard van constructie en herkomst, 1957	62
Tabel	II, 11 : Rompen ; verdeling volgens ouderdom, 1948-57	63
Tabel	II, 12 : Voortstuwingsmachines ; verdeling volgens ouderdom, 1948-57	65
Tabel	II, 13 : Aanbouw per klasse, 1946-57	67
Tabel	II, 14 : Aanbouw in de verschillende havens, 1946-57	68
Tabel	II, 15 : Aantal en bedrag van de kredieten door nieuwe en gevestigde reders opgenomen, 1949-57	72

Tabel III, 1 :	Aantal vissers, bemande vaartuigen en gemiddelde bezetting, 1946-57	76
Tabel III, 2 :	Aanvoer per bemanningseenheid, 1951	77
Tabel III, 3 :	Verdeling van de bemanning volgens de vissershavens, 1948-57	80
Tabel III, 4 :	Verhouding dek- en machinepersoneel, 1946-57	81
Tabel III, 5 :	Gemiddelde leeftijd van het aangemonsterd en afge- monsterd personeel, 1954-57	83
Tabel III, 6 :	Gemiddelde jaarlonen per scheepsklasse en per functie	87
Tabel III, 7 :	Minimumbezetting volgens K.B. 12 december 1957	90
Tabel III, 8 :	Evolutie van het aantal scheepsjongens, 1948-57	92
Tabel III, 9 :	Aantal leerlingen in de visserijscholen, 1948-57	95
Tabel III, 10 :	Maandgemiddelde van het aantal volledig werklozen per leeftijdsklasse ; beschikbare vissers, 1952-57	98
Tabel III, 11 :	Volledig werkloze vissers (meer dan 3 maanden) ingedeeld volgens functie - Totaal van de vier havens, 1952-57	100
Tabel III, 12 :	Verdeling van de vissers naar gezinstoestand en haven	102
Tabel III, 13 :	Houding van de vissers tegenover de beroepskeuze van het kind	104
Tabel III, 14 :	Beroep van vader en schoonvader : indeling volgens de burgerlijke stand van de betrokken visser	105
Tabel IV, 1 :	Aanvoer, opbrengst en prijsgemiddelde, 1938-57	117
Tabel IV, 2 :	Aandeel volle en ijle haring in de totale Belgische aanvoer, 1938-57	121
Tabel IV, 3 :	Gemiddelde aanvoer van bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren per visgrond, in ton, 1952-57	126
Tabel IV, 4 :	Procentuele verdeling van de aangevoerde hoeveel- heid per soort en per havens, 1957	130
Tabel IV, 5 :	Gemiddelde waarde van de aanvoer per bemand vaartuig en per kg, 1957	133
Tabel IV, 6 :	Procentuele verdeling van de aanvoer van vis naar soort en scheepsklasse, 1957	134
Tabel IV, 7 :	Gemiddelde prijs per soort en per kg, 1957	144

Tabel VI,	1 :	Gewicht van de zeevis, per spoor vervoerd naar de de Belgische en vreemde verbruikscentra, in ton, 1946-57	159
Tabel VI,	2 :	Groot- en kleinhandel, 31 dec. 1947	161
Tabel VI,	3 :	Gevestigde kleinhandel per provincie, 31 dec. 1947	164
Tabel VI,	4 :	Lokalisatie en lokalisatiemogelijkheden van de vis-handel per provincie, 1950	166
Tabel VI,	5 :	Aantal visleurdere per provincies, 31 dec. 1947	167
Tabel VI,	6 :	Evolutie van het visverbruik, in miljoen kg, 1951-57	173
Tabel VII,	1 :	Hoeveelheid en waarde van de in- en uitvoer, 1938-57	178
Tabel VII,	2 :	Invoer van conserven, 1957	188
Tabel VII,	3 :	Uitvoer van conserven, 1957	203
Tabel VII,	4 :	Aanvoer, invoer en uitvoer van bodemvis, jaargemiddelden 1953-57	206
Tabel VII,	5 :	Aanvoer, invoer en uitvoer van haring, jaargemiddelden 1953-57	208
Tabel VII,	6 :	Invoer en uitvoer van conserven, jaargemiddelden 1953-57	209
Tabel VII,	7 :	Aanvoer, invoer en uitvoer van verschillende visprodukten, jaargemiddelden 1953-57	210
Tabel VIII,	1 :	Evolutie van de zeevisserijvloot, in Nederland en België, 1948-57	217
Tabel VIII,	2 :	Aanvoer in Nederland en België naar vissoort, in miljoen kg, 1957	220
Tabel VIII,	3 :	Prijs van de zeeprodukten in Belgische frank per kg in België en Nederland, 1950-57	224
Tabel VIII,	4 :	Aanvoer, invoer en uitvoer in Nederland en België, in miljoen kg, jaargemiddelde 1953-57	226
Tabel VIII,	5 :	De Belgische invoer en uitvoer van en naar Nederland per vissoort, in 1.000 frank, 1950-57	232
Tabel VIII,	6 :	Aanvoer van zeeprodukten in E.E.G.-landen, in miljoen kg, 1953-56	236
Tabel VIII,	7 :	Aanvoer van zeeprodukten per land en per soort, in miljoen kg, jaargemiddelden, 1953-56	238
Tabel VIII,	8 :	Gemiddelde in- en uitvoer per land en per soort, in miljoen kg, 1951-56	240
Tabel VIII,	9 :	In- en uitvoer van zeeprodukten binnen de partnerlanden, in miljoen kg, jaargemiddelden, 1951-55	243
Tabel VIII,	10 :	In- en uitvoer van de E.E.G.-landen naar derde landen, in miljoen kg, jaargemiddelden, 1951-55	244

LIJST VAN DE APPENDICES

Appendix	A, 1 :	De functie van de bemanningsleden	278
Appendix	A, 2 :	Sociale wetgeving	279
Appendix	A, 3 :	De reglementering van de buitenlandse handel	281
Appendix	I, 1 :	Aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot in ton, 1938-57	284
Appendix	I, 2 :	Opbrengst van de aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot, in 1.000 frank, 1938-57	284
Appendix	I, 3 :	Aanvoer van de Belgische zeevisserij naar soort, in ton, 1938-57	285
Appendix	I, 4 :	Opbrengst van de aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot naar soort, in 1.000 frank, 1938-57	286
Appendix	II, 1 :	Verdeling van de vloot volgens klasse en haven, 1935-57	287
Appendix	II, 2 :	Verdeling van de vloot volgens tonnemaat (B.T.) en klasse, 1935-57	290
Appendix	II, 3 :	Verdeling van de vloot volgens drijfkracht (P.K.) en klasse, 1935-57	291
Appendix	II, 4 :	Gemiddelde B.T. en P.K. naar scheepsklasse, 1938-57	292
Appendix	II, 5 :	Indeling van het aantal vaartuigen, de drijfkracht en brutotonnemaat per haven, 1938-57	293
Appendix	II, 6 :	Functie van reder-eigenaars, per scheepsklasse, 1951-57	294
Appendix	II, 7 :	Indeling van de vaartuigen naar scheepsklasse en ondernemingsvorm, 1947-57	296

Appendix	II, 8 :	Rendabiliteit per klasse, 1950-57	297
Appendix	II, 9 :	Aandeel van het loon in de besomming in percenten per functie, klasse en haven, 1956-57	301
Appendix	II, 10 :	Gemiddelde ouderdom van rompen en machines volgens klasse en ouderdom, 1948-57	303
Appendix	II, 11 :	Aanbouw : verdeling van het aantal schepen naar constructie en scheepswerf, 1946-57	304
Appendix	II, 12 :	Kredieten voor aankoop, nieuwbouw, ombouw of wederopbouw van vaartuigen, 1949-56	305
Appendix	II, 13 :	Kredieten voor nieuwe motoren in de zee- visserijvloot, 1949-56	307
Appendix	III, 1 :	Evolutie van het aangemonsterd personeel en de bemande schepen volgens scheepsklasse, 1946-57	309
Appendix	III, 2 :	Gemiddelde bezetting per scheepsklasse, 1946-57	310
Appendix	III, 3 :	Indeling van de aangemonsterde vissers volgens ouderdomsklasse, 1954-57	311
Appendix	III, 4 :	Houding van de ouders tegenover de beroeps- keuze van de kinderen, volgens haven en dienst- jaren	312
Appendix	III, 5 :	Tevredenheid met het beroep bij de gehuwde vissers met kinderen. Resultaten van de enquête volgens de haven en de dienstjaren van de betrokken manschappen	313
Appendix	III, 6 :	Traditie bij gehuwde vissers met jongens. Statis- tiek per haven	314
Appendix	III, 7 :	Woonplaats en geboorteplaats van de geënquê- teerde vissers	315
Appendix	III, 8 :	Aantal en aard der ongevallen in de zeevisserij, 1951-57	316
Appendix	IV, 1 :	Aanvoer en opbrengst van bodemvis, 1946-57	317
Appendix	IV, 2 :	Aanvoer en opbrengst van pelagische vis, 1938-57	318
Appendix	IV, 3 :	De aanvoer per visgrond, in ton, 1946-57	319
Appendix	IV, 4 :	De opbrengst van de aanvoer per visgrond, in 1.000 frank, 1946-57	320

Appendix IV, 5 :	Aanvoer en opbrengst per haven, in ton, 1938-57	321
Appendix IV, 6 :	Aanvoer van Belgische vaartuigen in Groot-Brittannië en Nederland, 1950-57	325
Appendix VII, 1 :	In- en uitvoer per ton, 1938-57	326
Appendix VII, 2 :	In- en uitvoer per 1.000 frank, 1938-57	328
Appendix VII, 3 :	Invoer van conserven volgens land van herkomst, in 1.000 frank, 1938-57	330
Appendix VII, 4 :	De invoer van bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprot, makreel, langoesten en kreeften, per ton en per 1.000 frank, 1938-57	331
Appendix VII, 5 :	Uitvoer van conserven volgens land van bestemming, in 1.000 frank, 1938-57	332
Appendix VII, 6 :	De uitvoer van bewerkte vis, mosselen, oesters, garnalen, sprot, makreel, langoesten en kreeften, per ton en per 1.000 frank, 1938-57	333
Appendix VII, 7 :	Aanvoer, invoer en uitvoer naar vissoort, jaargemiddelden, 1953-57	334
Appendix VII, 8 :	Invoer van zeeprodukten volgens land van oorsprong, 1938-57	335
Appendix VII, 9 :	Uitvoer van zeeprodukten volgens land van bestemming, 1938-57	337
Appendix VIII, 1 :	Evolutie van de zeevisserijvloot, brutotonnemaat en drijfkracht in Nederland en België, 1948-56	339
Appendix VIII, 2 :	Aanvoer in Nederland en België naar vissoort, in miljoen kg, 1948-57	340
Appendix VIII, 3 :	Minimumprijzen, Nederland, 1956-57	342
Appendix VIII, 4 :	Totale in- en uitvoer van Nederland en België, 1948-57	343
Appendix VIII, 5 :	Invoer uit Nederland, 1948-57	344
Appendix VIII, 6 :	Uitvoer naar Nederland, 1948-57	346
Appendix VIII, 7 :	Aanvoer van zeeprodukten per land en per soort, 1953-56	348

DRUKKERIJ
N. V. VONKSTEEN
LANGEMARK

