



MINISTERIE VAN LANDBOUW

Bestuur der Economische Diensten

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

Koninginnelaan 59
8400 Oostende

**ENQUETE BIJ REDERS EN
SCHEEPSJONGENS
IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ:**

- Het "Fonds voor scheepsjongens"
- De visserij, nu en in de nabije toekomst

Monique TANGHE
lic. sociologie

Studie uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Landbouw,
Dienst voor de Zeevisserij (dec. '76/mei'77)



142197

MINISTERIE VAN LANDBOUW

Bestuur der Economische Diensten

DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

Koninginnelaan 59
8400 Oostende

**ENQUETE BIJ REDERS EN
SCHEEPSJONGENS
IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ:**

- Het "Fonds voor scheepsjongens"
- De visserij, nu en in de nabije toekomst

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Monique TANGHE
lic. sociologie

Studie uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Landbouw,
Dienst voor de Zeevisserij (dec. '76/mei'77)

Enquête bij reders en scheepsjongens in de Belgische zeevisserij

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	blz.
Inleiding	1
Deel I : De enquête bij de scheepsjongens	9
Hoofdstuk 1 : De scheepsjongen gesitueerd in zijn milieu	9
Hoofdstuk 2 : De beroepsvorming en de beroepskeuze van de scheepsjongen	12
Hoofdstuk 3 : De scheepsjongen gesitueerd in zijn beroep, en zijn houding ten opzichte van het Fonds voor Scheeps- jongens	15
1. De scheepsjongen en zijn functie aan boord	15
2. Het verloop van vaartuig	16
3. Bezoldiging	17
4. Elementaire kennis omtrent het Fonds - vertegenwoordiging scheepsjongens	18
5. Onthaal bij aanmonstering	19
6. Houding ten opzichte van het Fonds	19
7. Eigen vooruitzichten omtrent het vissersberoep	21
BESLUIT	22
Tabellen "Scheepsjongens" (Tabel A1 à A28)	24
Deel II : De enquête bij de reders	33
Hoofdstuk 1 : De reder gesitueerd in zijn milieu	33
Hoofdstuk 2 : De reder gesitueerd in zijn beroep, en zijn hou- ding ten opzichte van het Fonds voor Scheeps- jongens	35
1. Jaar waarin de respondent reder werd	35
2. Aard van de onderneming	35
3. Aangemonsterde reders	35
4. Bezit van vaartuigen; sloopklasse en vistechiek	35
5. Al dan niet scheepsjongen aan boord	36
6. Wijze van bezoldiging der scheepsjongen, en familieverband	37
7. Houding van de reder tegenover het financiële aspect van het Fonds	38
8. Visie van de reder op het bemanningsprobleem in de visserij	40
9. Houding van de bemanning bij de aanmonstering der scheepsjongen	43
10. Raad v/h Fonds voor Scheepsjongens : samenstelling en vertegen- woordiging	44
11. Bijwonen van vergaderingen van de beroepsvereniging	44
12. Houding van de reder t.o.v. het Fonds	45
13. De visserij nu en in de nabije toekomst	47
14. Standpunt van de reder omtrent beroepskeuze in de richting van de visserij	53
BESLUIT	54
Tabellen "Reder" (Tabel B1 à B25)	56
Ter afsluiting	66
Vragenlijsten a) formulier "Scheepsjongens"	69
b) formulier "Reders"	71
BIJLAGE : Conclusies m.b.t. de vorige enquête (1972)	73
SUMMARY	76

INLEIDING

- OBJEKT :

Uit de enquêtes is gebleken dat heel wat reders het momenteel niet zo goed meer zien zitten in de visserij en dat velen van mening zijn dat hun bedrijf zware tijden doormaakt. Problemen zoals de overbevissing, de maatregelen tot instandhouding van de visstocks, de bemanningsproblematiek en de concurrentiële visinvoer uit andere EEG-landen, zijn zeker niet nieuw maar wel bijzonder aktueel.

De overheid ziet zich duidelijk als taak, het voortbestaan van de visserij te verzekeren. De visserij geeft immers rechtstreeks werk aan 217 reders en 1015 bemanningsleden (1), en onrechtstreeks aan zo wat 5.000 mensen in de kuststreek.

Herhaaldelijk werden door de overheid pogingen gedaan om het bemanningsprobleem op te lossen. De jongste maatregel van de overheid om de "ontvolking" in de visserij tegen te gaan is de oprichting van het " Fonds voor Scheepsjongens ". Dit Fonds heeft immers als doel de aanwerving van scheepsjongens aan boord van Belgische vissersvaartuigen te bevorderen door hen een bezoldiging te verlenen. Reeds in 1971 (K.B. 20.4.71) werd het premiestelsel opgeheven waarbij de scheepsjongen 50 F per zeedag, en de reder die scheepsjongen(s) aan boord nam, 25 F per zeedag ontving (K.B. van 1/3/1958).

Deze studie heeft dan ook als doel, door middel van een enquête, meer informatie te verwerven omtrent het Fonds voor Scheepsjongens enerzijds en het huidig vissersberoep anderzijds, en dit zowel vanuit het standpunt van de reder als vanuit dat van de scheepsjongen. Sinds de enquête van 1972 - enkele maanden na de oprichting van het vorig Fonds - beschikt de overheid over geen gegevens meer met betrekking tot de uitwerking van het Fonds. De enquête als onderzoeksvorm is hier zeker interessant. Ze is immers de enige mogelijkheid om de houding te kennen van die soms vergeten groep van reders en scheepsjongens die wegens o.a. lange afwezigheid op zee en tijdsgebrek zelden hun stem kunnen laten horen.

(1) Min. van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen : "Jaarverslag over de evolutie van de vissersvloot in 1976 ".

Het hernieuwd Fonds voor Scheepsjongens, zoals het thans wordt toegepast sinds zijn inwerkingtreding op 1 januari 1976, werd opgericht op grond van de wet van 20 november 1974 tot wijziging van de wet van 23 september 1931 betreffende de aanwerving van het personeel ter zeevisserij. Het vorig Fonds was opgericht bij overeenkomst dd. 27.7.71 tussen de Belgische Staat (Ministerie van Landbouw), de Provincie West-Vlaanderen en de Rederscentrale; de middelen van het Fonds maakten deel uit van het vermogen van de Rederscentrale. De werking van het Fonds voor Scheepsjongens kan aldus samengevat worden :

aan de scheepsjongen (als dusdanig aangemonsterd) wordt per zeedag een netto-bedrag van 414 F (na aftrek van bedrijfsvoorheffing) uitbetaald, dit voor zover hij niet meer dan 399 zeedagen als scheepsjongen op zijn actief heeft. De patronale R.S.Z.-bijdragen en de betaalde feestdagen dienen eveneens door het Fonds voor Scheepsjongens betaald te worden.

Het Fonds wordt gespijzigd door bijdragen van alle reders, berekend op grond van hun bruto-besommingen, door het Ministerie van Landbouw, door de Provincie West-Vlaanderen en door de opbrengst van het vermogen van het Fonds.

- DE TOESTAND IN DE VISSERIJ SINDS 1970 :

Hoe is nu de toestand in de visserij, qua bemanningspotentieel en aantal vissersvaartuigen ? Wat is de evolutie sinds 1970 ? Daartoe bestuderen we de volgende tabellen (1) :

Het lijkt echter aangewezen eerst even de aandacht te vestigen op het onderscheid dat dient gemaakt tussen de begrippen "scheepsleerjongen" en "scheepsjongen". Volgens de wet van 23.9.1931 kunnen de scheepsleerjongens enkel worden aangemonsterd als scheepsjongen of als lichtmatroos. Blijkens het Vlootverslag van het Bestuur van het Zeewezen worden ook matrozen beneden 18 jaar ingedeeld bij de scheepsleerjongens (die in bedoeld verslag dan nog meestal betiteld worden als scheepsjongens of dek-scheepsjongens, hetgeen uiteraard wel enige begripsverwarring tot gevolg kan hebben). Hiermede moet vanzelfsprekend terdege rekening gehouden worden wanneer hierna de tabellen, gebaseerd

(1) Ministerie van Verkeerswezen, Vlootverslag 1976

op gegevens uit het Vlootverslag, ter sprake komen.

Tabel 1 : In 1971 is er een stijging van het aantal scheepsleerjongens waar te nemen. Deze stijging bedraagt 6 %. Waarschijnlijk helpt de instelling van het toenmalig Fonds voor Scheepsjongens deze stijging te verklaren. Doch in 1976, 5 jaar na de oprichting van het Fonds, stellen we terug een daling vast zowel te Oostende, te Zeebrugge als te Nieuwpoort. Deze daling in 1976 bedraagt 24 %. Wijst dit, zoals vroegere pogingen, op een telkens slechts tijdelijke uitwerking van een maatregel ? Ook in het globaal bemanningspotentieel is er kwantitatief een jaarlijkse achteruitgang.

Wanneer men de verhouding nagaat van het aantal minder dan 18-jarigen tot het totaal aantal gemonsterden, dan ziet men dat dit in de jaren 1973, 1974 en 1975 zo wat 10 % bedroeg. Dit % moet echter merkbaar boven de 10 % liggen om een bemanningsbehoefte van circa 1.000 man in de toekomst te verzekeren (2).

In Tabel 2 stellen we vast dat ook het aantal reders jaarlijks vermindert. De grootste daling is wel vast te stellen in Oostende.

In Tabel 3 zien we ook een vermindering van het aantal bemande vaartuigen. Weerom te Oostende vinden we de grootste afname. Uitgesplitst naargelang de scheepsklasse, zien we eveneens een achteruitgang; alleen klasse IV is meer dan verdubbeld.

Uit Tabel 1 kennen we reeds het tekort aan scheepsleerjongens in verhouding tot de totale aangemonsterde bemanning. Tabel 4 toont ons nu het tekort aan scheepsleerjongens in verhouding tot het aantal vaartuigen.

Gezien de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, is ieder vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning ten minste uit drie volwassenen bestaat, verplicht één scheepsleerjongen aan te monstern.

(2) zie studie van K. Michielsens "Enkele beschouwingen rond het bemanningsprobleem in de Belgische zeevisserij", augustus 1966, blz. 17

De vissersvaartuigen, waarvan de bemanning ten minste uit 9 volwassenen bestaat, zijn verplicht er 2 aan te monstern. Uit het cijfermateriaal weten we dat er enerzijds telkens scheepsleerjongens aan boord zijn van schepen die niet onder toepassing van de wet vallen, en anderzijds dat er heel wat vaartuigen terzake niet aan de wet voldoen (in 1976 was dit 59 % van het totaal der vaartuigen). Het tekort aan scheepsleerjongens is sinds 1971 verminderd. In 1976 bemerken we echter terug een groeiend tekort aan scheepsleerjongens. Vanuit strikt wettelijk oogpunt bedraagt dit tekort alsdan 58 %.

Hierbij past evenwel volgende bemerking :

De verplichting een scheepsjongen aan boord te hebben, zoals voorgeschreven door de wet van 23.9.31, is feitelijk bepaald onrealistisch geworden. Deze verplichting kan inderdaad in de praktijk onmogelijk integraal toegepast worden. Ze veronderstelt immers dat de scheepsjongens zo wat 25 % van het globaal bemanningsbestand zouden uitmaken !

- WIJZE VAN INTERVIEW EN STEEKPROEF :

Bij deze studie gingen we als volgt te werk :

Op 31 december 1976 waren in de drie Belgische havens 85 ingescheepte scheepsleerjongens (dus beneden de 18 jaar), waarvan er 68 als scheepsjongen aangemonsterd waren, 6 als lichtmatroos en 11 als matroos. Op diezelfde datum waren er 217 reders. Hier moet aan toegevoegd worden dat 31 december in onderhavig geval geen bijster gelukkige keuze is (Oudejaarsavond !) maar noodgedwongen (gelet op de verslagperiode van de geraadpleegde rapporten) moest telkens van deze datum gebruik gemaakt worden. In werkelijkheid ligt doorgaans het aantal scheepsjongens wel wat hoger.

Hun spreiding over de drie Belgische havens is als volgt :

- Oostende : 27 scheepsleerjongens en 68 reders
- Zeebrugge (1) : 46 scheepsleerjongens en 118 reders
- Nieuwpoort : 12 scheepsleerjongens en 31 reders.

Daar vermoed werd dat de situatie in het vissersbedrijf verschilt naargelang de thuishaven (Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort), werd de populatie - zowel de scheepsjongens als de reders - ingedeeld in drie groepen.

Daaruit werd telkens een a-selekte steekproef getrokken. Daar o.a. door tijdsgebrek en het niet-inschakelen van specifieke enquêteurs niet overwogen werd bij een vrij grote groep (nl. meer dan 100 personen) een enquête af te nemen, werd geopteerd voor het interviewen van nagenoeg 100 personen, en werd aldus

(1) Zeebrugge + Blankenberge (Vlootverslag, Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur Zeewezen)

de steekproef beperkt tot 60 reders en 36 scheepsleerjongens. Op die manier werd toch 53 % van het totaal aantal scheepsleerjongens en 28 % van het totaal aantal reders geïnterviewd. De representativiteit van de steekproef is dus zeker gewaarborgd. Het aantal scheepsleerjongens en het aantal reders werd gelijk verspreid over de drie havens, om zodoende een vergelijkingsbasis mogelijk te maken. Een noodzakelijke beperking volgde uit het feit dat op 31 december 1976 in Nieuwpoort maar 12 scheepsleerjongens aangemonsterd waren. Er moet ook nog vermeld worden dat deze steekproef m.b.t. de scheepsleerjongens alleen betrekking heeft op scheepsleerjongens die "regelmatig" aangemonsterd zijn.

Deze enquête was heel tijdrovend, enerzijds door het herhaaldelijk afwezig zijn van de respondent, anderzijds door het niet-inschakelen van enquêteurs. Dit laatste punt liet ons echter wel toe de vragenlijst niet alleen uit gestructureerde vragen samen te stellen, maar ook wel uit enkele open vragen.

- GEANALYSEERDE ELEMENTEN :

In deze studie worden achtereenvolgens de volgende punten geanalyseerd : het milieu waaruit de jongens afkomstig zijn, hun opleiding, en hun beroepsactiviteit. De nadruk ligt hierbij vooral op hun ervaring. Vertrekkende van hun ervaring, wordt ook gepoogd een aanwijzing te geven over hun verwachtingen in het beroep. Wegens tijdsgebrek was het niet mogelijk een andere belangrijke faktor bij deze probleemstelling, namelijk de visserijschool, nader te analyseren. Nochtans werd tijdens de gesprekken regelmatig de rol van de visserijschool vernoemd.

De enquête m.b.t. de reders werd ongeveer analoog opgebouwd. Hij wordt gesitueerd in zijn milieu en in zijn onderneming, waarin dan vooral zijn houding ten opzichte van het Fonds voor Scheepsjongens wordt geanalyseerd. Steunende op die factoren samen, krijgen we dan ook een indicatie, niet alleen van de toestand in het vissersberoep, nu, maar ook in de toekomst.

Tabel 1 : Aantal aangemonsterde bemanningsleden van minder dan 18 jaar, en verhouding van dit aantal tot het totaal aantal aangemonsterden in de betrokken groep (Vlootverslag , Min. van Verkeerswezen, Bestuur Zeewezen)

jaar	Scheeps- leer- jongens	Oostende	Zee- Brugge	Nieuw- poort	totaal aan- tal aange- monsterden	% jongeren op dit to- taal
1970	106	38	47	21	1.264	8,79
1971	113	40	43	30	1.265	8,93
1972	107	37	45	25	1.189	9,--
1973	115	45	52	18	1.126	10,21
1974	116	42	55	13	1.096	10,58
1975	112	35	59	18	1.072	10,44
1976	85	27	46	12	1.015	8,37

Tabel 3 : Het aantal reders per haven (Vlootverslag, Min. van Verkeerswezen, Bestuur Zeewezen)

jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1970	103	135	44	282
1971	100	127	43	284
1972	93	119	44	256
1973	81	120	37	238
1974	79	124	35	238
1975	71	119	32	222
1976	68	118	31	217

Tabel 3 : Het aantal bemande vaartuigen volgens de scheepsklasse (1) en per haven (Vlootverslag, Min. van Verkeers-
wezen, Bestuur Zeewezen) (1)

jaar	I	II	III	IV	V	VI	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
1971	63	84	125	9	3	-	100	138	46	284
1972	52	82	120	10	3	-	91	131	45	267
1973	44	75	116	10	3	-	82	126	40	248
1974	39	67	124	13	2	-	77	131	37	245
1975	36	65	118	18	2	-	78	128	33	239
1976	34	62	110	19	2	-	75	123	29	227

(1) Scheepsklassen : I : tot 35 BT
 II : van 35 tot 70 BT
 III : van 70 tot 180 BT
 IV : van 180 tot 400 BT
 V : van 400 tot 1000 BT

Tabel 4 : Het "legaal" tekort van scheepsleerjongens (= vanuit strikt wettelijk oogpunt) (Vlootverslag, Min. van Verkeerswezen, Bestuur Zeewezen)

jaar	wettelijk vereist aantal	reëel aantal	"legaal" tekort	"verkeerd" geplaatste scheepsjongens	schepen die niet voldoen aan de wet
1970	262	107	155	20	180
1971	265	116	149	10	160
1972	242	107	135	18	160
1973	224	116	108	20	138
1974	219	116	103	26	133
1975	211	112	99	20	123
1976	208	85	123	10	135

DEEL I : DE ENQUETE BIJ DE SCHEEPSJONGENS

HOOFDSTUK 1 : HET MILIEU VAN DE SCHEEPSJONGEN

In dit deel van het onderzoek wordt gepoogd een duidelijker beeld van "het milieu" van de scheepsjongen te verkrijgen (met "scheepsjongen" wordt hier verder uitsluitend nog bedoeld de schepelingen van minder dan 18 jaar oud, en dus niet enkel de als dusdanig aangemonsterde opvarenden).

Doch eerst worden enkele algemene kenmerken van de enquêtegroep, zoals de geboorteplaats, de woonplaats en de leeftijd van de enquêtegroep geanalyseerd :

- Bij de Zeebrugse scheepsjongens is er één die geboren werd in het binnenland, maar woonachtig is aan de kust (Tabel A 1)
- De jonge ondervraagde vissers komen allen uit de kustgemeenten. Daarbij is het ook heel duidelijk dat allen aanmonsteren in de haven het dichtst bij de woonplaats. Slechts één scheepsjongen maakt daarop een uitzondering; hij is woonachtig te Nieuwpoort en monstert aan in Oostende (Tabel A 2).
- Wat de leeftijd betreft, de 17-jarigen vormen de modale groep, met 47 % van het totaal aantal ondervraagden. De 16-jarigen volgen met 33 %, de 18-jarigen met 14 % en de 15-jarigen met 6 %. Alleen te Oostende zijn alle leeftijdsgroepen vertegenwoordigd. (Tabel A 3).

Algemeen wordt aangenomen dat jonge vissers vooral uit milieus afkomstig zijn waar de vader ook in de visserij werkzaam is. Hoe is dat nu in onze enquêtegroep ? Wat is het beroep van de vader van de scheepsjongens ? Hoe is de samenstelling van het gezin, met andere woorden : hebben de jongens broers of/ en zusters ? Welk is hun aantal en hun leeftijd en wat is hun opleiding ? Uit het onderzoek hebben we volgende resultaten bekomen :

- het aantal kinderen per gezin (Tabel A 4) : De meeste gezinnen hebben 2 tot 6 kinderen. Het gezin met 3 kinderen is wel in de meerderheid (circa 33 % van de gezinnen). Het gezin met 6 kinderen volgt met 19 %. Slechts één gezin (te Nieuwpoort) heeft maar één kind. En 2 gezinnen (ook in Nieuwpoort) hebben zelfs 9 kinderen.

- het aantal kinderen volgens geslacht (Tabel A 5) : In de gezinnen samen vormen de jongens een minderheid (70 jongens t.o.v. 79 meisjes).
- de leeftijdsgroep van de broers (Tabel A 6) : Hier zijn alle leeftijdsgroepen tot en met 35 jaar vertegenwoordigd. Toch behoort niet minder dan 47 % van de broers tot de leeftijdsklasse "10 tot en met 15 jaar".
- aktiviteit (schoolgaand of actief in een beroep) van de broers (Tabel A 7) : Bij de jongens die nog school lopen, volgen er 7 visserijschool te Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort, en 24 een andere vorm van onderwijs. De spreiding van zij die visserijschool volgen, is gelijkmatig zowel te Oostende, Zeebrugge als Nieuwpoort (wat dus voor Nieuwpoort relatief veel betekent).

Bij de jongeren die een andere vorm van onderwijs volgen, zijn er een groot aantal die nog geen keuze gemaakt hebben : enkelen hebben "geen goesting" om visserijschool te volgen. Enkelen mogen niet van hun ouders :

" op de technische school steekt hij geen klop uit, om
 " toch naar de visserijschool te mogen; maar één is ge-
 " noeg, den tweeden gaat er zeker niet naartoe ".

Van degenen die werken, werkt ongeveer de helft in de visserij. Enkelen zijn werkzaam in de overheidsdiensten, zoals de R.M.T. en het Zeewezen. Of zij vroeger in de visserij gewerkt hebben, kon niet achterhaald worden.

Zij die niet in de visserij betrokken zijn, werken o.a. als postbode, timmerman, bankbediende, ijzerbinder, spoorwegarbeider, ...

- het beroep van de vader (Tabel A 8) : 33 % van de vaders van de jongens werkt in de visserij, 47 % niet. Dus de hypothese dat veel jongens uit vissersmilieus afkomstig zijn, is op het eerste zicht niet bevestigd. Doch wanneer men de 25 % personen die vroeger in de visserij gewerkt hebben en nu hetzij elders in de privé-sector, hetzij in overheidsdienst werken, erbij telt, dan stellen we vast dat toch 58 % van hun vaders visser zijn of geweest zijn. Van de vaders van de ondervraagden is 17 % reder; daaruit kunnen wij besluiten dat de zonen van die 17 % (mits uitsluiting van allerhande oorzaken) ruimschoots de kans zullen krijgen om zelf visser te worden, en

uiteraard ook om ooit reder te worden.

Uit deze tabel A 8 kan tevens de afvloeiing van de vissers uit de visserij - een zeer aktueel probleem - vastgesteld worden. Ze bedraagt 25 % van onze enquêtegroep. Omtrent dit nijpend probleem in de visserij tasten wij grotendeels in het duister, want cijfermateriaal en een kwalitatief onderzoek ontbreekt. De overheidsdiensten waarin de vroegere vissers vooral tewerkstelling vinden, zijn de R.M.T., het loodswezen en de Zeemacht.

B e s l u i t :

Samenvattend kunnen we besluiten dat ook in 1977, en spijsvts vroegere voorstellen om het rekruteringsveld uit te breiden, de scheepsjongens nog altijd uitsluitend in de kustgemeenten gerekruteerd worden. Meestal monstereen ze ook aan in de haven het dichtst bij hun woning. Meer dan de helft van de jongens komt ook uit de traditionele vissersmilieus. Circa 17 % van hun vaders is reder. De afvloeiing naar andere bedrijfstakken bedraagt 25 %. Ook de helft van hun broers werkt in de visserij.

Hierbij toch nog enkele randbeschouwingen :

58 % van de vaders zijn visser of ex-visser :

Men kan zich afvragen of dit wel volstaat om na te gaan of de jongen uit het vissersmilieu komt. De vader kan zelf de zoon zijn van een visser, of zijn broer is het misschien. Maar ook de moeder kan hierin een rol spelen : zij kan de dochter zijn van een visser, ofwel op een of ander wijze toch ook afkomstig uit het vissersmilieu.

Deze bedenking is pas gerezen bij het einde van de enquête. Bij een volgende enquête ware het voorzeker aangewezen hiermede rekening te houden.

afvloeiing, een zeer aktueel probleem :

Afvloeiing, ofschoon veelal als dusdanig gevoeld en voorgesteld, is eigenlijk niet noodzakelijk een probleem. Het kan ook een gelukkige oplossing zijn, en misschien is het heel eenvoudig als een normaal verschijnsel te beschouwen. Het lijkt veeleer een probleem te zijn, voldoende (en voor belanghebbenden gunstige) afvloeiingsmogelijkheden te scheppen. Immers, het ziet er naar uit dat straks bijna niemand nog voor gans de duur van zijn beroepsleven visser zal willen worden. In die optiek, indien jongeren moeten aangetrokken worden, dan zal het logischerwijze moeten zijn met het reëel vooruitzicht dat zij op ieder moment en in gunstige omstandigheden naar iets anders kunnen overstappen. Ongetwijfeld zullen de besten steeds blijven varen zolang ze maar kunnen.

HOOFDSTUK 2 : DE BEROEPSVORMING EN DE BEROEPSKEUZE VAN DE SCHEEPSJONGEN

In dit hoofdstuk worden niet alleen de schoolse opleiding van de scheepsjongen doch ook de motieven waarom hij scheepsjongen geworden is, de houding van de ouders tegenover die keuze, en het effect van het Fonds voor Scheepsjongens bij hun keuze, nader onderzocht.

Alle respondenten hebben visserijschool gevolgd (Tabel A 9): 67 % van de jongens heeft daar het certificaat van scheepsjongen behaald, sommigen van hen zelfs reeds meerdere certificaten. De uitsplitsing naargelang de haven toont ons dat het aspiratieniveau van de jonge vissers te Zeebrugge wat hoger ligt dan te Oostende en Nieuwpoort, vermits zij aldaar doorgaans over meer certificaten beschikken (Tabel A 10). De jongens die geen brevet behaalden, bleven meestal niet lang op school. Ze wilden er immers zo vlug mogelijk weg om te gaan varen. Eén jongen volgt nog avondschool voor scheepsjongens.

Op de vraag of ze eerst ander werk gezocht hebben, antwoordden er 33 neen en 3 ja (van de 12 ondervraagden uit Nieuwpoort heeft geen enkel eerst ander werk gezocht). Eén jongen heeft ongeveer een jaar in een bakkerij gewerkt, een tweede heeft enkele maanden fabriekswerk verricht en een derde heeft gewerkt als loopjongen. Die drie jongens hebben wel enkele maanden visserijschool gevolgd maar hebben geen brevet. Zij geven te kennen dat het hoger inkomen in de visserij en het drinkgeld hen aanlokken (Tabel A 11).

De belangstelling voor de zee is het belangrijkste motief bij de scheepsjongens om het vissersberoep te kiezen. Deze beweegreden heeft dan ook 49 % van het aantal vermeldingen. Dit motief werd aldus door 69 % van de scheepsjongens aangehaald, hetzij als hoofdmotief hetzij als nevens geschikt motief. Hier volgen enkele uitspraken :

- " van kleinsaf graag gedaan, dat zit in 't bloed"
- " ik vaar graag, ik was nog op de Ibis en ik zei, al buis ik, dan ga ik toch "
- " waterrat "
- " ik zou het niet uithouden in een job aan de wal "

In Oostende, gevolgd door Nieuwpoort, wordt de belangstelling voor de zee het meest vernoemd (respektievelijk 62 % en 55 % van de vermeldingen en door telkens 71 % van de scheepsjongens). In Zeebrugge zijn het de belangstelling voor de zee en ook wel de familieomstandigheden die de keuze bepalen (met 29 % van de vermeldingen en door 42 % van de scheepsjongens).

Een negatieve houding t.o.v. de school volgt op de derde plaats, met 10 % van de vermeldingen en door 14 % van de scheepsjongens.

Het motief "inkomen" komt slechts op de vierde plaats, met 6 % van de vermeldingen en door 8 % van de scheepsjongens (tabel A 12). Allicht houdt dit hoofdzakelijk verband met het van 15.8.71 tot 31.12.76 ongewijzigd gebleven Fonds-loon van 285 F/ZD. Over de bezoldiging volgen meer gedetailleerde beschouwingen in hoofdstuk 3. Toch dient hierbij alvast aangestipt dat tijdens de enquête duidelijk de indruk naar voor kwam dat het motief "inkomen" eigenlijk een belangrijker rol speelt dan expliciet werd toegegeven.

De jongens kunnen beïnvloed worden door hun ouders; ook de werking van het Fonds voor Scheepsjongens kan eventueel een stimulans zijn bij hun keuze om scheepsjongen te worden.

In de enquêtegroep lieten de ouders hun zoon vrij bij zijn keuze om scheepsjongen te worden. Nochtans waren er 26 % die eerst contra waren en nadien hun zoon vrij lieten in zijn keuze. Soms was de overredingskracht van een derde persoon daarbij nodig :

"de meester van school kwam, dan was het oké"

De ouders die eerst contra waren, zijn gesitueerd te Oostende, en globaal gezien deed zich dit ook meer voor bij de moeders (tabel A 13).

De werking van het Fonds voor Scheepsjongens heeft de keuze van de jongens niet beïnvloed. Alleen te Zeebrugge was er een scheepsjongen die door het Fonds gestimuleerd werd. Sommigen gaven wel te kennen dat door het Fonds hun verdiensten hoger liggen (tabel A 14).

Samenvattend kunnen we besluiten dat 67 % van de scheepsjongens een certificaat van scheepsjongen bezit. In Zeebrugge hebben de jongens meer brevetten behaald. Het element "belangstelling voor de zee" was de meest aangehaalde beweegreden bij 69 % van de scheepsjongens bij het motiveren van hun keuze. Ook bij de enquête van 1972 haalde dit motief de hoogste score. Hierbij moet wel aangestipt worden dat het motief "inkomen" een veel grotere rol speelt bij hun keuze, maar door vele jongens uiteraard niet expliciet werd uitgedrukt. De instelling en de werking van het Fonds voor Scheepsjongens heeft ogenschijnlijk hun keuze helemaal niet beïnvloed. Ook in 1972 kwam men tot dezelfde conclusie. Toch werd de indruk gewekt dat het Fondslon, indien op een bevredigend peil, weliswaar bezwaarlijk hun keuze kan beïnvloeden (eenvoudig uit onwetendheid) doch nadien, na aanmonstering, wel terdege hun aanblijven in de visserij kan determineren. De ouders lieten hun kinderen vrij bij hun keuze, alhoewel er in heel wat gezinnen eerst wat tegenstand moest overwonnen worden.

Hierbij ook nog volgende bemerking :

De vraag werd gesteld "Zoudt ge scheepsjongen geworden zijn indien het Fonds voor Scheepsjongens niet bestond ?", waarop er 35 bevestigend antwoorden en slechts één ontkennend. Tijdens de enquête is gaandeweg het idee gegroeid dat eigenlijk diezelfde vraag ook had moeten gesteld **geworden** zijn aan de reders, uiteraard dan geformuleerd als volgt "Zoudt gij (in akkoord met uw bemanning) een scheepsjongen aan boord hebben genomen indien het Fonds voor Scheepsjongens niet bestond ?". Dit lijkt inderdaad in de praktijk het kernprobleem te zijn, en in een volgende, hierbij aansluitende enquête zou hierop moeten een antwoord gezocht worden.

HOOFDSTUK 3 : DE SCHEEPSJONGEN EN ZIJN BEROEP

De ervaring die de scheepsjongen in zijn beroep reeds heeft opgedaan, wordt in dit hoofdstuk geanalyseerd, o.m. in het kader van de scheepsklasse waarin hij zijn leertijd doorbrengt, het verloop van schip, de bezoldiging, het aantal zeedagen en het werk aan boord. Ook zijn houding ten opzichte van het Fonds wordt onderzocht. Ten slotte wordt hen gevraagd of ze van plan zijn in de visserij te blijven, de redenen van hun keuze hieromtrent en eventueel de functie die zij hopen uit te oefenen.

1. De scheepsleerjongen en zijn functie aan boord

34 van de 36 respondenten (scheepsleerjongens) varen als scheepsjongen, dus ten laste van het Fonds. De twee overige respondenten, die te Oostende aanmonsteren, varen niet meer als scheepsjongen, wat uiteraard niet wegneemt dat zij normaliter moeten blijven beschouwd worden als scheepsjongen, daar op grond van de wet van 23 september 1931 alle jongeren die aangemonsterd en geen 18 jaar zijn, als scheepsleerjongen beschouwd worden. Het maximum aantal Fonds-zeedagen van beiden is nog niet bereikt; één jongen vaart reeds als matroos, de andere jongen vaart als motorist (Tabel A 15). Telkens wordt teruggegaan naar de periode waarin die twee scheepsleerjongens nog als scheepsjongen aangemonsterd waren.

Op alle scheepsklassen worden scheepsjongens aangemonsterd; 44 % van de respondenten brengen hun leertijd door in scheepsklasse III, gevolgd door 33 % in klasse II (Tabel A 16).

56 % van de ondervraagde jonge vissers werken op een plankenvisser en 36 % op een bokkenvisser (Tabel A 17).

19 % van de respondenten hebben 50 tot 100 zeedagen op hun aktief. Daarop volgen 14 % die 0 tot 50 zeedagen hebben, en 14 % die reeds 300 à 350 zeedagen bereikt hebben. (Tabel A 18).

De taak van een scheepsjongen aan boord is heel verscheiden, of zou het toch moeten zijn. Een scheepsjongen is immers aan boord om een geoefend visser te worden. Herhaaldelijk vernamen we echter dat, vooral aan boord van grotere

schepen, de scheepsjongen misbruikt wordt en altijd hetzelfde werk te doen krijgt. De vraag werd zelfs gesteld waarom nooit eens een arbeidsinspecteur controle komt uitoefenen aan boord, vooral dan op de grotere vaartuigen. Nu volgt een korte opsomming van wat hun werk meer specifiek inhoudt :

- huishoudelijk werk, zoals aardappelen schillen, afwas, koffie zetten, kuisen;
- hulp op dek, zoals de korre inhalen, de vis oprapen, wassen, kuisen, gutten, sorteren, wegbergen, aanvullen, alles onderhouden, ijs scheppen en kappen, netten herstellen;
- de wacht aanleren en het sturen aanleren, de garnalen in zeven doen, materiaal aanbrengen, wingen, naalden vullen, aan de galgen staan.

Op de vraag "kunt U mij een kleine omschrijving geven van uw werk aan boord?" antwoorden velen :

- " alles zoals de anderen "
 - " evenveel als de matrozen, met dit verschil : wij zijn ook heel de dag uit bed en zij slapen "
 - " vuiltje van allen opkuisen "
 - " mannetje van alles, als zij werken zijn wij er ook "
- Alle respondenten werken ook 's nachts.

2. Het verloop van vaartuig

Veel reders nemen aan dat het verloop van vaartuig bij de scheepsjongens heel hoog is. Uit onze steekproef kunnen we nochtans besluiten dat 64 % van de respondenten nog niet van vaartuig veranderd waren. Van de overige 36 % waren er 61 % die éénmaal veranderd waren, 5 % die tweemaal veranderden en 5 % die driemaal veranderden. Het verloop is wel het grootst te Nieuwpoort. Sommigen onder hen vaarden als plaatsvervanger, anderen veranderden uit noodzaak na sloping van het schip of bij het uit de vaart nemen van het schip. Over de motivatie bij het verloop laten we de scheepsjongens zelf aan het woord : (Tabel A 19).

- " 'k heb de zak gekregen na een ruzie aan boord "
- " slagen van een matroos "
- " de schipper stak me tegen "

- " op mijn eerste schip vaarde ik mee als lichtmatroos aan 1 %, we maakten 80.000 F en ik heb maar 2.500 F gekregen "
- " 'k had een slechte baas "
- " 't was er altijd zagen en hartefreten "
- " op een reis moest ik nadien nog 2.000 F toedragen en mijn sigaretten betalen "

3. Bezoldiging

De scheepsjongens worden vooreerst bezoldigd met het Fonds. Daarbij ontvangen zij heel vaak ook hetzij een % op de besomming, hetzij drinkgeld, hetzij een % én drinkgeld (1), en dit zowel te Oostende, te Nieuwpoort als te Zeebrugge; 20 % van de ondervraagden wordt echter uitsluitend via het Fonds bezoldigd. Hieruit blijkt duidelijk dat de stelling die veel reders aannemen, als zouden de scheepsjongens in Oostende en Nieuwpoort geen % krijgen, zeker niet relevant is.

44 % krijgt het Fonds-loon en een % uitbetaald, 27 % krijgt het Fonds-loon en % en drinkgeld, en 8 % krijgt het Fonds-loon en drinkgeld uitbetaald. Ook is er bij het toekennen van het % op de besomming een onderscheid vast te stellen; sommige reders geven naargelang de prestatie van de jongen na enkele tijd een % op de besomming, sommigen vermeerderen dit %. Bij anderen heeft die prestatievermeerdering van de jongen helemaal geen invloed; zij geven dan ook vanaf het begin hetzelfde % op de besomming.

De uitsplitsing naargelang de scheepsklasse toont ons dat dit criterium niet relevant is om de betalingswijze te verklaren (Tabel A 20).

-
- (1) drinkgeld : - hetzij de opbrengst van de verkoop van vis (of schaal- en weekdieren), die onder de bemanning verdeeld wordt
 - hetzij een bepaald % op de bruto-besomming, te verdelen onder de bemanning
 - heeft geen betrekking met "deelvis"

Nu de netto-bezoldiging sedert 1 januari 1977 is gebracht van 285 F op 414 F , denken 44 % van de scheepsjongens dat de reders het toegestane % niet zullen verminderen, 28 % denkt dat ze dat wel zullen doen, en 28 % had daaromtrent geen mening. Daar de enquêtes gehouden werden kort na de vermeerdering van de bezoldiging, waren er nog enkelen die niet wisten dat de huidige netto-bezoldiging nu (sedert 1.1.77) 414 F bedraagt. Omtrent deze loonsverhoging waren alle jongeren enthousiast. Een bedrag van 285 F per zeedag was naar onze mening zeker niet meer verantwoord. Enkele uitspraken :
(Tabel A 21)

"neen, onze baas was ook kontent dat we meer kregen "

" ja, maar dan schiet er niets meer over "

" ja, durf je meer % vragen, dan zeggen ze, ik betaal al zoveel aan het Fonds, met 414 F kun je al een brood kopen "

" gaan erover diskuteren; als er één begint, dan doen ze het allemaal "

" hoe meer dat ze moeten betalen, hoe minder % "

4. Elementaire kennis omtrent het Fonds - vertegenwoordiging scheepsjongens

Uit Tabel A 22 blijkt dat de kennis van het Fonds bij de scheepsjongens niet veel verder reikt dan de "bezoldiging"; 30 % van de betrokkenen weten ook het doel van het Fonds. Dat het Fonds o.m. gespijzigt wordt door de Staat, weten 33 % van de jongens, en dat het ook gespijzigt wordt door de reders, weten er 28 %. De samenstelling van de Raad van het Fonds kent toch één jongen, nl. te Nieuwpoort.

De vraag : "Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens vertegenwoordigd zouden zijn in de Raad van het Fonds ? " werd door 78 % positief beantwoord, 14 % had geen mening en 8 % antwoordde neen (Tabel A 23). Iedereen sprak zijn voorkeur uit voor " een ouder, bevoegd persoon " als afgevaardigde van de Scheepsjongens in de Raad.

Enkele uitspraken van voorstanders :

" ja, er zou beter iemand in zitten, dan kunnen wij ook eens ons gedacht zeggen "

" ja, maar wie ? "

" ja, 't zou moeten, maar vergaderingen zijn toch altijd maar voor de grote "

5. Onthaal bij aanmonstering

Alle ondervraagden hebben bij hun aanmonstering als scheepsjongen, met de andere bemanningsleden inzake loon geen moeilijkheden ondervonden (Tabel A 24).

Ziehier hoe ze vinden dat ze opgevangen worden :

" hebben liever één mee "

" graag, moeten dan zelf het werk niet doen "

" ze moeten wat drinkgeld afstaan "

Eén jongen gaf toe : "als er iets gebeurt, dan moet de jongen altijd de boter opeten"

" op 't schip vroeger moesten ze een kwartje afstaan "

" de stuurman en de andere "kopaje" beslissen als er een jongen meegaat en hoeveel % hij krijgt "

" hangt af van de kopaje "

6. Houding t.o.v. het Fonds

In het onderzoek werd expliciet ook een en ander gevraagd omtrent de houding van de scheepsjongens tegenover het Fonds voor Scheepsjongens. Globaal beschouwd zijn 92 % van de ondervraagde scheepsjongens het Fonds in principe gunstig gestemd. Circa 36 % van de respondenten verklaren zich onvoorwaardelijk pro het Fonds. Zo wat 56 % verklaren zich pro het Fonds maar wensen zekere aanpassingen of veranderingen (Tabel A 25).

In Tabel A 26 vinden we de aanpassingen en de veranderingen zoals ze door de jongens zelf worden voorgesteld.

Meer dan de helft van de ondervraagden, nl. 53 %, gaven te kennen dat het Fonds-loon alleen zeker niet voldoende is (46 % van de vermeldingen). Ze menen dan ook Fonds-loon én een % op de besomming te ontvangen. Hierbij moet vermeld worden dat de vermeerdering van het Fonds-loon, van een netto-bedrag van 285 F naar 414 F, door alle scheepsjongens zeer gunstig onthaald werd, en terecht.

- " Die jongens eten dag en nacht, die eten een heel brood en er moet nog wat bijliggen, met het Fondsgeld alleen kom je er niet".
- " onkosten : eten en kleren, veel slijtage, 285 F was veel te weinig"
- " normaal dat reders % geven, anders steken wij er aan toe"
- " ze zouden moeten een vergoeding voor kleren geven, ook wanneer ze geen zo'n papier van scheepsjongens hebben"

De contra-Fonds houdingen werden zo geformuleerd :

- " Het Fondsgeld is veel te weinig, de reders steken alles in hun zak"
- " ze willen die jongens aantrekken, profiteren, en niet betalen. Als de staat binnenkort geen toelage geeft voor de mazout dan rekenen de reders hun onkosten door in ons drinkgeld. Dat ze maar genoeg % geven en geen Fonds"

Vóór 1 januari 1977 bedroeg het netto-bedrag van de Fondsbezoldiging 285 F/ZD, en het stempelgeld 315 F ! Een verdere verklaring is hier wel overbodig (19 % van de vermeldingen en door 22 % van de scheepsjongens opgemerkt).

Het aantal "Fondsdagen" (nl. 399 ZD) werd door 14 % van de ondervraagden te kort bevonden, in die zin dat wanneer een jongen het vereiste aantal Fondsdagen bereikt heeft, hij soms moeilijkheden ondervindt wanneer hij op 18-jarige of een nog jongere leeftijd als lichtmatroos of matroos wil aanmonsteren en de reder voor hem nog geen sociale bijdragen wil betalen. Daardoor kan het gebeuren dat jonge vissers naar andere bedrijfstakken uitzien en voor de visserij verloren gaan. Ook werd voorgesteld het Fondsloon aan de index te koppelen (telkens 12 % van de vermeldingen en door 14 % van de scheepsjongens vernoemd).

Het Fondsloon is onvoldoende volgens 5 % van de vermeldingen; 6 % van de ondervraagden wensen dan ook niet alleen Fondsloon en een % op de besomming, maar méér Fondsloon én een %.

De leeftijdsgrens zou moeten afgeschaft worden. Het motief waarop deze suggestie meestal steunt, vinden we terug in deze uitspraak. :

" als ze laat beginnen varen doordat ze lang op school
 " bleven, hebben ze helemaal de kans niet om van het
 " Fondsgeld te genieten"

Er zou moeten qua bezoldiging een onderscheid komen naargelang de jongen reeds het certificaat heeft van aspirant-schipper of alleen maar van scheepsjongen, zo menen 3 % van de scheepsjongens (2 % van de vermeldingen).

7. Eigen vooruitzichten omtrent het vissersberoep

Ten slotte werd de jongens gevraagd of/en waarom zij het vissersberoep wensen te blijven uitoefenen. De helft van het aantal scheepsjongens wenst het vissersberoep te blijven uitoefenen. Die zekerheid omtrent dit besluit is vooral te merken in Oostende. Als motivatie geven ze aan dat het een interessant beroep is. Het merendeel van de jongens die hopen visser te blijven, willen schipper (28 %) worden, stuurman en matroos (telkens 22 %) of motorist (17 %); 11 % had daarover nog geen mening.

Circa 30 % van de respondenten wenst het vissersberoep hetzij voorwaardelijk te blijven uitoefenen (indien het inkomen en de toekomst gunstig evolueren) hetzij voor een eerder beperkte termijn (nl. tot na de leeftijd van 25 jaar, om wille van de dienstplicht); 19 % van de respondenten wenst het vissersberoep helemaal niet voorts uit te oefenen. Hun keuze is al gemaakt. De afvloeiing zal gebeuren naar de aanverwante beroepsgroepen, zoals motorist op de sleepboten, motorist in een job aan de wal, in het staatsloodswezen of bij de R.M.T. De redenen die dit antwoord ondersteunen zijn, in volgorde van belangrijkheid : enkelen willen gewoon overschakelen naar een ander beroep of vinden de visserij een hard beroep, of de levenswijze trekt niet aan, of ze vinden de sociale omstandigheden niet gunstig of ze werden in de visserijschool verkeerd ingelicht (Tabel A 27).

Hieruit kunnen we besluiten dat, op termijn beschouwd, de helft van de ondervraagde scheepsjongens voor de zeevisserij als stabiele arbeidskrachten kunnen beschouwd worden.

Enkele motiveringen van zij die wensen af te vloeien :

"aan mijn 25 jaar ga ik werken in de pakhuizen, als er in die tijd nog vis is"

"bij Cloedt in Zeebrugge is er nog werk genoeg"

"aan de dienst in Oostende, zoals bij de maalboten, de boeileggers, ..."

Wat die afvloeiing betreft, toont de statistiek m.b.t. de oud-leerlingen der visserijscholen 1976 ons enkele interessante karakteristieken : het aantal oud-leerlingen die ongeveer een jaar na het verlaten van de school aangemonsterd zijn of meer dan 6 maanden vaart tellen, bedraagt 44,57 %. Dit % is zelfs zeer hoog wat betreft de Vrije Visserijscholen te Heist en te Nieuwpoort, nl. resp. 91,66 % en 77,77 % en ook nog tamelijk hoog in de Vrije Visserijschool "Paster Pype" te Oostende, nl. 55,55 % (tabel A 28).

B E S L U I T :

Uit dit laatste hoofdstuk kunnen we zeker besluiten dat 92 % van de scheepsjongens een pro-houding ten aanzien van het Fonds innemen. Zij die zich tegen het Fonds uitspreken, monstereen aan te Zeebrugge; dit was ook het geval bij de enquête van 1972.

Dat, buiten de bezoldiging, het Fonds eerder weinig gekend is bij de scheepsjongens, lag wel in de lijn van de verwachting. Toch vinden terecht 78 % van hen dat ze in de Raad van het Fonds moeten vertegenwoordigd zijn. Ook kunnen we vaststellen dat 80 % van de ondervraagden, ongeacht de thuishaven, bezoldigd worden met het Fonds én met een % op de bruto-besomming; 53 % vindt het zelfs noodzakelijk dat ze in die zin bezoldigd worden.

.. / ..

Bij hun aanmonstering zijn hen t.o.v. de andere bemanningsleden geen moeilijkheden bekend inzake loon.

Ten slotte wensen niet meer, zoals in 1972, alle ondervraagde scheepsjongens in de visserij te blijven ; 5 jaar later wensen dit nog circa 50 %. Ze vinden het een interessant beroep, en 28 % van hen hopen schipper te worden. Daarbij geven ook nog 30 % te kennen dat ze voorwaardelijk (afhankelijk van de evolutie van het inkomen en van het bedrijf) of nog voor een eerder beperkte termijn (namelijk tot na de leeftijd van 25 jaar, m.b.t. legerdienst) in de visserij wensen te blijven.

Tabel A 1. - De geboorteplaats van de scheepsjongens (per haven)

geboorteplaats	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Oostende	11	-	-	11
Nieuwpoort	1	1	11	13
Blankenberge	-	8	-	8
Westende	-	1	-	1
Eeklo	-	1	-	1
Knokke-Heist	-	1	-	1
Middelkerke	-	-	1	1

Tabel A 2. - De woonplaats van de scheepsjongens (per haven)

woonplaats	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Oostende	11	-	-	11
Nieuwpoort	1	-	9	10
Knokke-Heist	*	6	-	6
Zeebrugge	-	6	-	6
Westende	-	-	2	2
Middelkerke	-	-	1	1

Tabel A 3. - De leeftijd van de scheepsjongens (per haven)

leeftijd	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
18	3	2	-	5
17	4	8	5	17
16	3	2	7	12
15	2	-	-	2

Tabel A 4. - De samenstelling van het gezin waartoe de scheepsjongen behoort (per haven)

aantal kinderen	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1	-	-	1	1
2	2	2	1	5
3	6	5	1	12
4	2	1	1	4
5	2	2	-	4
6	-	1	6	7
7	-	1	-	1
8	-	-	-	-
9	-	-	2	2

Tabel A 5. - Het aantal kinderen volgens geslacht (per haven)

geslacht	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
mannelijk	27	18	25	70
vrouwelijk	13	28	38	79

Tabel A 6. - De leeftijdsgroep van de broers (per haven)

leeftijdsgroep	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
0 - 5	1	1	-	2
5 - 10	1	3	4	8
10 - 15	3	7	7	17
15 - 20	5	4	5	14
20 - 25	2	2	5	9
25 - 30	1	-	4	5
30 - 35	2	-	-	2

Tabel A 7. - De opleiding (schoolgaand of actief in een beroep) van de broers (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
- tewerkgesteld in de visserij	5	4	2	11
- elders in de privé-sector tewerkgesteld	2	2	7	11
- in overheidsdienst	2	1	-	3
visserijschool	2	2	3	7
ander onderwijs	3	9	12	24
gehandicapt	1	-	1	1
ongekend	-	-	1	1

Tabel A 8. - Het beroep van de vader van de scheepsjongen (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
visserij	5	5	1	11
waarvan : - reder	3	2	1	6
- schipper	2	2	-	4
- stuurman	-	1	-	1
elders in de privé-sektor tewerkgesteld	4	5(2x)	10(2x)	19(4x)
overheidsdiensten	3	3	1	7
waarvan : - R.M.T.	3(3x)	1(1x)	-	4
- loodswezen	-	1(1x)	-	1
- Zeemacht	-	-	1	1
(x) = afvloeiing uit de visserij (1 x = 1 man, 2 x = 2 man, enz.)				

Tabel A 9. - Het aantal scheepsjongens dat visserijschool gevolgd heeft en localisatie van de visserijschool (per haven)

localisatie van de visserijschool	Oostende	Heist	Nieuwpoort	Totaal
Oostende	11	-	-	11
Heist	-	11	-	11
Nieuwpoort	1	1	12	14

Tabel A 10. - Het al dan niet bezitten van een certificaat en de aard van het certificaat (per haven)

certificaat	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
- ja	7	8	9	24
welk ? - scheepsjongen	7	8	9	24
- matroos-motorist (275 P.K.)	-	3	-	3
- motorist (500 P.K.)	-	3	-	3
- aspirant-schipper	2	4	1	7
- neen	5	3	3	11

Tabel A 11. - Het al dan niet voorafgaand zoeken naar ander werk (per haven)

Hebt U eerst ander werk gezocht ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Ja	2	1	-	3
neen	10	11	12	33

Tabel A 12. - De motieven die de scheepsjongens geleid hebben bij hun keuze (per haven)

motieven	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
-belangstelling voor de zeevisserij	10	5	10	25
-inkomen	1	2	-	3
-familieomstandigheden	2	5	2	9
-aanbevelingen van vrienden	-	1	2	3
-niet graag naar school	1	1	3	5
-geen legerdienst	1	1	-	2
-"je ziet de wereld"	1	-	-	1
-wilde motorist worden	-	2	-	2
-verkeerd ingelicht (wilde nadien naar de Zeemacht)	-	-	1	1

Tabel A 13. - De houding van de ouders van de scheepsjongen bij zijn keuze (per haven)

	contra	pro	vrij	eerst contra nadien vrij
Oostende : {pa	1	4	3	4
{ma	2	1	2	7
Zeebrugge : {pa	2	-	10	2
{ma	2	-	5	3
Nieuwpoort: {pa	2	1	7	2
{ma	2	-	9	1
Totaal :	<u>11</u>	<u>6</u>	<u>36</u>	<u>19</u>
{pa	5	5	20	8
{ma	6	1	16	11

Tabel A 14. - Het Fonds voor Scheepsjongen en zijn invloed op de scheepsjongen bij de keuze (per haven)

scheepsjongen indien het Fonds niet bestond ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	12	11	12	35
neen	-	1	-	1

Tabel A 15. - De scheepsleerjongens en hun uitgeoefende functie (per haven)

scheepsjongen	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	10	12	12	34
niet meer	2	-	-	2

Tabel A 16. - De scheepsklasse waarin de jongens hun leertijd doorbrengen (per haven)

scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
I	2	1	-	3
II	1	5	6	12
III	7	5	4	16
IV	2	1	1	4
V	-	-	1	1

Tabel A 17. - De vistechiek van de vaartuigen waarop de scheepsjongens hun leertijd doorbrengen (per haven)

vistechiek	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
plankenvisser	4	6	10	20
bokkenvisser	5	6	2	13
niet gespecificeerd	3	-	-	3

Tabel A 18. - Het aantal zeedagen van de scheepsjongens sedert eerste aanmonstering en tot en met de enquêteperiode (per haven)

aantal zeedagen	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
0 - 50	3	1	1	5
50 - 100	1	4	2	7
100 - 150	-	-	-	-
150 - 200	2	1	-	3
200 - 250	2	-	2	4
250 - 300	-	2	2	4
300 - 350	1	2	2	5
350 - 399	1	-	3	4

Tabel A 19. - Het verloop van vaartuig bij de scheepsjongens sedert eerste aanmonstering en tot en met de enquêteperiode (per haven)

verloop van schip	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
- ja :	3	3	7	13
aantal keren : 1 x	2	2	4	8
2 x	-	-	2	2
3 x	-	1	1	2
4 x	1	-	-	1
- neen	9	9	5	23

Tabel A. 20. - De bezoldiging (1) voor de scheepsojongen (per haven en per scheepsklasse)

bezoldiging	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	I	II	III	IV	V	Totaal
a) uitsluitend Fonds	4	3	-	1	2	3	1	-	7
b) F + % op de besomming	3	6	7	2	8	4	1	1	16
F + drinkgeld	2	-	1	-	-	2	1	-	3
F + % + drinkgeld	3	3	4	-	2	6	2	-	10
Totaal b)	8	9	12	2	10	12	4	1	29
Totaal a) + b)	12	12	12	3	12	15	5	1	36

(1) hiervoor wordt teruggegaan naar de periode waarin de twee respondenten-scheepsojongen, die nu matroos of motorist zijn, nog scheepsojongen waren.

Tabel A. 21. - Het toegekend % op de besomming en de reder

Zal reder % vermindern nu loon = 414 F/ZD ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	3	4	3	10
neen	2	7	7	16
geen mening	7	1	2	10

Tabel A 22. - Elementaire kennis van de scheepsojongen omtrent het Fonds (per haven)

kennis van het Fonds	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
- doel : bekend	2	4	5	11
onbekend	10	8	7	25
- bezoldiging : bekend	10	10	12	32
onbekend	2	2	-	4
(414 F) (1)				
- geldelijke spijziging				
- Staat : bekend	2	2	8	12
onbekend	10	10	4	24
- reders: bekend	1	5	4	10
onbekend	11	7	8	26
- samenstelling van de Raad				
bekend	-	-	1	1
onbekend	12	12	11	35

(1) bij het begin van de enquête wisten 4 jongen niet dat de netto-bezoldiging nu 414 bedraagt i.p.v. 285 F.

Tabel A 23. : de houding van de scheepsjongen ten opzichte van zijn vertegenwoordiging in de Raad van het Fonds (per haven)

vertegenwoordiging in de Raad v/h Fonds	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
wenselijk	11	8	9	28
ongewenst	1	1	1	3
geen mening	-	3	2	5

Tabel A 24 : De houding van de bemanning bij de aanmonstering van een scheepsjongen (per haven)

moeilijkheden met bemanning bij aanmonstering	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	-	-	-	-
neen	12	12	12	36

Tabel A 25. : De houding van de scheepsjongen ten opzichte van het Fonds (per haven)

houding	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
pro	6	4	3	13
contra	-	2	1	3
pro mits zekere aanpassingen	6	6	8	20

Tabel A 26. : De aanpassingen van het Fonds, voorgesteld door de scheepsjongens (per haven)

aanpassingen (F=Fondsloon)	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
-F + % op de besomming	6	5	8	19
-meer F + % op de besomming	-	2	-	2
-Fondsdagen = hoger maximum	3	-	2	5
-aan index koppelen	2	2	1	5
-onderscheid in betaling naar gelang brevet van scheepsjongen of aspirant-schipper	-	-	1	1
-leeftijdsgrens afschaffen	-	1	-	1
-verantwoorde verhouding Fondsloon/stempelgeld	2	3	3	8

Tabel A 27. : De houding van de scheepsjongen tegenover het vissersberoep, op langere termijn, d.i. tot na de leeftijd van 25 jaar (per haven)

wenst U het vissers- beroep te blijven uitoefenen ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	9	4	5	18
<u>redenen</u>				
interessant beroep	8	2	5	15
levenswijze trekt aan	1	-	-	1
familieomstandigheden	-	1	-	1
geen andere mogelijkheden meer	-	1	-	1
<u>functie</u>				
schipper	2	-	3	5
stuurman	3	1	-	4
motorist	1	1	1	3
Matroos	1	2	1	4
geen mening	2	-	-	2
ja, maar ...	1	7	3	11
- afhankelijk van :				
- inkomen	1	2	1	4
- toekomst	-	2	1	3
- slechts tot 25 jaar (leger- dienst !)	-	3	1	4
neen	2	1	4	7
<u>redenen</u>				
hard werken	1	-	-	1
levenswijze trekt niet aan	-	1	-	1
verkeerd ingelicht op de visserijschool	-	-	1	1
ongunstige sociale omstan- digheden	-	-	1	1
overschakelen naar ander beroep	1	-	2	3

(bron : Zeevaartpolitie, Oostende)

	aantal leerlingen (jongens) die de school verlieten, afgestudeerd of na één jaar schoollopen	aantal eerste aanmonsteringen	%	Aantal leerlingen die op heden aangemonsterd zijn of méér dan 6 maanden vaart tellen	%
Visserijschool "PASTER PYPE", Oostende	9	3	33,33	5	55,55
Vrije Visserijschool, Nieuwpoort	9	3	33,33	7	77,77
Vrije Visserijschool, Knokke-Heist	12	7	58,33	11	91,66
K.W. "IBIS", Bredene	6	2	33,33	1	16,66
Rijkvisserijschool, Knokke-Heist	20	3	15,00	5	25,00
Stedelijke Visserijschool "JOHN BAUWENS", Oostende	27	4	14,81	8	29,62
TOTAAL	83	22	26,50	37	44,57

DEEL II : DE ENQUETE BIJ DE REDERS

HOOFDSTUK 1 : HET MILIEU VAN DE REDER EN DE OPLEIDING VAN ZIJN KINDEREN

Analoog met de enquête van de scheepsjongens wordt ook de reder in zijn milieu gesitueerd. Doch eerst worden enkele algemene kenmerken van de enquêtegroep, zoals de geboorteplaats, de woonplaats en de leeftijd van de reders geanalyseerd.

Niet alleen de gezinsstructuur waaruit de reder afkomstig is, ook de samenstelling van zijn eigen gezin wordt nader onderzocht. Deze gegevens zijn immers van zeer groot belang bij de rekrutering van de bemanning.

Uit het onderzoek volgen deze resultaten :

Alhoewel de geboorteplaatsen nogal uiteenliggen, werd het merendeel van de reders toch in de kustgemeenten geboren, voornamelijk te Oostende, Knokke-Heist en Nieuwpoort (Tabel B 1).

Hier bemerken we dat de geboorteplaatsen van de scheepsjongens veel meer geconcentreerd liggen in de kustgemeenten dan die van de reders.

Alle ondervraagde reders wonen bovendien aan de kust. Het merendeel woont te Oostende, of vervolgens te Nieuwpoort of te Knokke-Heist (Tabel B 2).

De reders, geboren tussen '25 en '30 en '35-40, vormen de modale groep (23 %) . Te Oostende wonen de jonste reders en te Zeebrugge woont de oudste reder van de ondervraagde groep (Tabel B 3); 25 % van de reders komen uit gezinnen met 2 kinderen, 22 % van de reders komen uit gezinnen met 3 kinderen. Een reder uit Nieuwpoort komt uit een gezin met 10 kinderen (Tabel B 4).

Op de vraag of de visserij een familiebedrijf is, krijgen we onder meer een antwoord door het beroep van hun broers en van hun vader na te gaan.

Uit Tabel B 5 blijkt dat :

- 42 % van de broers der respondenten "momenteel" in de visserij is tewerkgesteld.
- 39 % elders is tewerkgesteld en dat hiervan 59 % ooit actief geweest is in de visserij (hetgeen toch wel wijst op een belangrijke afvloeiing, en dan vooral te Oostende en te Nieuwpoort)

- 15 % is destijds in de visserij geweest doch heeft zich inmiddels eruit teruggetrokken als gevolg van externe oorzaken (pensionering, gezondheidsredenen, schip gesloopt, e.d.)

De vader van de reder is/was in de visserij werkzaam bij 72 % van de ondervraagden. Daarbij was de overgrote meerderheid van hen reder (Tabel B 6).

Circa 33 % van de reders heeft 2 kinderen (de gezinnen met 6 kinderen wonen te Oostende en te Nieuwpoort) ; 5 % heeft helemaal geen kinderen (Tabel B 7).

De jongens zijn in de meerderheid; 26 % van de jongens is tussen 15 en 20 jaar. Die leeftijdsgroep vormt dan ook de modale klasse in Oostende en Nieuwpoort. Te Zeebrugge zijn de 30 à 35-jarigen in de meerderheid (Tabel B 8). De leeftijdsklasse van 10 tot 15 volgt met 16 %.

64 % van de zonen van de reders is reeds actief in een of ander beroep en 36 % is nog schoolgaand. Van hun reeds tot de beroepsbevolking behorende zonen werkt 72 % in de visserij, meestal als schipper, stuurman of motorist. Van de overige 28 % die dus niet in de visserij werkt, heeft bijna de helft een betrekking gevonden in overheidsdienst : NMBS, Zeemacht, Sabena, politie, doch geen RMT. Van hun nog schoolgaande zonen anderzijds is momenteel 20 % in een visserijschool, dit is zo wat 40 % van de leeftijdsgroep 10-15 j., dus de groep die grosso modo normaliter in aanmerking komt voor het visserij-onderwijs.

B e s l u i t :

Samenvattend kunnen we besluiten dat ook de reders meestal uit vissersfamilies afkomstig zijn. Bij hun broers is er ook een grote afvloeiing uit de visserij vast te stellen. Van hun reeds tot de beroepsbevolking behorende zonen werkt 72 % in de visserij, vaak als schipper. Van hun nog schoolgaande zonen anderzijds is momenteel 20 % in een visserijschool, dit is ca 40 % van de totale leeftijdsgroep die normaliter voor het visserijonderwijs in aanmerking kan komen.

HOOFDSTUK 2 : DE REDER EN ZIJN ONDERNEMING

In dit hoofdstuk wordt de reder gesitueerd in zijn onderneming. Daartoe zijn de volgende gegevens interessant : het jaartal waarin hij eigenaar werd, de soort onderneming, het feit of hij meevaart of niet, het aantal vaartuigen, de scheepsklasse en de vistechniek.

Vervolgens wordt nagegaan of er een scheepsjongen aan boord is en hoe hij bezoldigd wordt. Ook de houding van de reder tegenover het Fonds wordt onderzocht.

In tegenstelling met de enquête bij de scheepsjongens, wordt het bemanningsprobleem hier in een breder perspectief geplaatst. Ook andere aspecten in de visserij komen even aan bod.

Ten slotte wordt de reder gevraagd of hij zijn zonen of andere jongelui zou aansporen het vissersberoep te kiezen.

1. Jaar waarin de respondent reder werd

27 % van de respondenten werd eigenaar tussen 1965 en 1970. 23 % kocht het schip tussen 1970 en 1975. Een reder te Oostende is reder sinds 1935-40, en een reder te Nieuwpoort werd onlangs na 1975 eigenaar (Tabel B 10).

2. Aard van de onderneming

80 % van de bedrijven zijn persoonlijk of familiaal bezit. Dit zowel te Oostende, te Zeebrugge als te Nieuwpoort (Tabel B 11).

3. Aangemonsterde reders

53 % van de reders varen niet mee. Toch was 84 % daarvan vroeger aangemonsterd. 40 % varen momenteel mee. 7 % varen thans af en toe mee en vaarden vroeger ook (Tabel B 12).

De reders worden meestal aangemonsterd als schipper.

4. Bezit van vaartuigen; scheepsklasse en vistechniek

83 % van de reders bezitten 1 schip. 3 % van de reders is eigenaar van 4 schepen en heeft als thuishaven Zeebrugge.

De 60 reders van de steekproef zijn samen eigenaar van 74 schepen. 29 schepen hebben als thuishaven Zeebrugge, 23 schepen Nieuwpoort en 22 schepen Oostende. 30 schepen behoren tot klasse 3, 26 tot klasse 2, 13 tot klasse 1, en 4 tot klasse 4 (Tabel B 13). Circa de helft van de schepen zijn plankenvissers, 42 % bokkenvissers. De bokkenvissers vormen de meerderheid te Zeebrugge.

5. Al dan niet scheepsjongen aan boord

Momenteel heeft 64 % van de vaartuigen geen scheepsjongen aan boord. Op 36 % van die vaartuigen is er wel een scheepsjongen geweest. 64 % van die vaartuigen heeft echter nooit een scheepsjongen gehad. Op 36 % van de vaartuigen is er wel een scheepsjongen aan boord. Sommige reders denken dat ze geen jongen vinden omdat :

- ze een % op de besomming niet wensen te betalen
- " willen teveel verdienen seffens, als ze twee reizen meegaan, willen ze % "
- " wij kunnen er 1 meenemen aan het Fonds alleen, maar wij storten onze Fonds-bijdrage, en hebben er geen"
- de jongen stempeldgeld krijgt
- " van als ze dopdagen hebben, gaan ze niet meer mee, ze willen niet meer werken. Er zit in de jeugd niets meer, alleen langs straat lopen en sigaretten roken, dat kunnen ze nog "
- " van de dop kreeg ik 5 adressen, maar de mannetjes hadden helemaal geen goesting, één ging er trouwen, een ander moest plakken, ... "
- het aanbod onvoldoende is
- " er zijn er geen te vinden "
- " zelfs de jongens die visserijschool gedaan hebben, willen niet meer varen "
- het schip volledig bemand is zonder scheepsjongen
- " wij nemen 3 volle matrozen "
- " 5 volle man op een bokkenvisser "
- het meenemen van een jongen financieel niet haalbaar is
- " wij kunnen niet betalen "
- " te veel onkosten "

- het meenemen van een jongen aanleiding geeft tot wrijving met de bemanning
- " hangt af van de schipper "
- " de bemanning wil niets afstaan "
- de prestatie van de jongen niet hoog is
- " een scheepsjongen is een jongentje om in de weg te lopen "

Enkele andere motieven :

- " de scheepsjongen is nu lichtmatroos "
- " gewoonlijk hebben we een jongentje mee, nu wachten we tot hij 15 jaar wordt "

In de steekproef bevinden de meeste scheepsjongens zich op de kustvaartuigen (scheepsklasse 2). De schepen die thans geen jongen aan boord hebben, behoren tot de middenslagschepen (scheepsklasse 3).

6. Wijze van bezoldiging der scheepsjongens en familieverband

Bij de enquête werd vastgesteld dat alle geïnterviewde scheepsjongens naast hun bezoldiging via het Fonds, ook nog een percent krijgen op de besomming, en dit in alle scheepsklassen en zowel in Oostende, Zeebrugge als Nieuwpoort. Bovendien blijken zij vaak ook een deel te hebben in het zgn. "drinkgeld" (1).

(Tabel B 15).

Wat het familieverband betreft, 81 % van de scheepsjongens is geen familie van de reder (Tabel B 14).

Hier volgen enkele motieven waarom de reders hun scheepsjongen ook een % op de besomming toekennen :

- " de jongen mag ook iets verdienen "
- " krijgen ze het Fonds alleen dan moeten de ouders toestellen, vroeger moesten ze bijleggen om eten te betalen en ze mochten dan niet meer varen "
- " men mag die jongens niet uitbuiten "
- " met het Fonds en een % erbij, wordt er beter gewerkt; iemand die voor de Staat werkt, doet niets. Wij hadden er daar één, hij hield wel zijn handen aan het touw maar hij trok niet. "

(1) "drinkgeld" = 1. vis, schaal- en weekdieren, die onder de bemanning worden verdeeld (niet te verwarren met "deelvis")
 2. of een bepaald % op de bruto-besomming, te verdelen onder de bemanning.

" in Zeebrugge is het $\frac{7}{10}$ een traditie, wij willen goeie jongens "

7. Houding van de reder tegenover het financiële aspekt van het Fonds

Op de vraag "Denkt U dat het Fonds "financieel" gunstig of ongunstig is voor de scheepsjongen ? ", antwoorden alle reders eenstemmig gunstig; 90 $\frac{1}{100}$ van de reders interpreteert "gunstig" wanneer de jongen bezoldigd wordt met het Fonds én met een $\frac{7}{10}$ op de besomming (in de enquête bij de scheepsjongens wenst 53 $\frac{1}{100}$ bezoldigd te worden met het Fonds én een $\frac{7}{10}$), en uitsluitend een Fondsloon acht 10 $\frac{1}{100}$ van de reders ruim voldoende.

Op dezelfde vraag, maar nu of het Fonds "financieel" gunstig is voor de reder, liggen de meningen meer verspreid.

- 57 $\frac{1}{100}$ vindt het Fonds voor de reders gunstig :

" het Fonds is een schoon systeem, één van de schoonste dat ze uitgevonden hebben "

" die opvangregel moet er zijn "

" het Fonds moet toch leefbaar zijn "

" wij moeten al zoveel betalen dat we dat niet meer bekenen "

" is er geld in kas dan kunnen ze wat meer aan de jongen uitbetalen. "

Toch is het mogelijk hun motivatie nader te bepalen.

Door het Fonds wordt immers de leerperiode van de jonge visser gesteund :

" het geld moet toch van ergens komen, de visserij is een leerschool "

" aanwinst, een visser die bijkomt "

" we moeten zaaien voor dat we kunnen maaien "

Het Fonds maakt tevens een financiële besparing mogelijk :

" geen sociale lasten, geen taxen en een man min "

" geen R.M.Z. "

De jongen is een hulp aan boord :

" ik heb daar nooit op geklapt, de jongen doet toch zijn werk "

" graag gegeven als je een jongen kunt meenemen, je hebt er toch hulp van ook. In Zeebrugge zijn ze meer voor een volle kopaje. Door de vlugge uitbreiding van de vloot deed de één er den anderen zijn volk af. Daarom moet de reder van zijn volk aftrekken en reeds verworven rechten zijn nu eenmaal moeilijk te veranderen. De lonen hebben daar hun plafond bereikt. "

- 23 % vindt het Fonds ongunstig :

Als motieven worden achtereenvolgens opgesomd :

- de afvloeiing :

" de male zou ook 1 % in dat Fonds mogen betalen, de jongens varen tot hun Fondsdagen af zijn en dan gaan ze naar de male " (1)

- het aandeel van de reders is te groot :

" aanvankelijk steun van de provincie en de Staat, nu valt alles weer op de reders zoals altijd ".

" 0,45 is te veel, als alles van de visser moet komen, een visser is een melkkoe"

" 0,45 op de bruto-besomming, veel te veel, waarom niet 0,45 op 80 % van de bruto-besomming ? "

" er zijn niet veel jongens, dus moet er veel geld over zijn in kas, dat Fonds zou ook wel leefbaar zijn met 0,25 op de bruto-besomming"

- geen scheepsjongens aan boord :

" Voor zij die een jongen nee hebben, is het Fonds goed, maar wij betalen en hebben geen jongen "

" iemand die 4 schepen heeft en maar 2 jongens"

" het Fonds is er voor het systeem van Oostende, daar worden de scheepsjongens onderbetaald. Bij ons is het Fonds een premie en geen loon. Het percentage is bij ons een traditie. De jongen verdient hier 3 maal zoveel als in Oostende ".

(1) "male " : pakketboot of car ferry van de R.M.T.

- 20 % heeft daarop geen antwoord (Tabel B 16) :

" wij kunnen niet veel zeggen, zij stemmen het "

8. Visie van de reder op het bemanningsprobleem in de visserij

Op de vraag of er door het Fonds een verhoogd aanbod van scheepsjongens is, antwoorden 77 % van de reders bevestigend :
" had het Fonds in mijn tijd al bestaan, dan waren er nu te veel vissers "

" het Fonds moedigt de jongens toch aan "

20 % denkt dat er niet meer jongens zijn :

" als ze goesting hebben dan varen ze toch "

" het Fonds is een lokaas, maar is in haar doel niet geslaagd, de zee moet erin zitten, de Oostendse vloot is niet tegengehouden door het Fonds "

" in het begin heeft dat Fonds zijn nut gehad, nu is dat terug aan het afbrokkelen "

3 % heeft daarover geen mening (Tabel B 17)

Draagt het Fonds bij tot de oplossing van het bemanningsprobleem ?

- 28 % van de reders denken dat het Fonds op langere termijn een bijdrage is voor de oplossing van het bemanningsprobleem.

- 18 % meent dat het Fonds slechts op korte termijn een oplossing kan bieden, d.w.z. voor de termijn waarin de scheepsjongen ten laste van het Fonds kan varen.

- 45 % denkt van niet.

- 8 % heeft daarover geen mening.

Vooraf te Nieuwpoort en te Oostende is een positieve mening tot uiting gekomen. Te Zeebrugge deelt men eerder de negatieve houding (Tabel B 18).

Door die vraag was het mogelijk niet alleen het bemanningstekort bij de scheepsjongen maar ook bij de andere vissers, wat nader toe te lichten.

De reders zien als oorzaken van het bemanningstekort het volgende :

- de afvloeiing naar andere bedrijfstakken :
 - " het Fonds is een kweekschool voor de maalboten "
 - " ze gaan over naar de marine, de maalboten, de sleepboten, daar hebben ze een zekerder bestaan "
 - " wij hebben ze aangeleerd en ze lopen weg : te zwaar, te weinig vrije tijd, ze willen het gemak "
 - " in de visserijscholen worden ze aangeleerd om niet te varen "
 - " veel jongens gaan naar de visserijschool om motoren aan te leren en te werken aan de wal "

- het stempelgeld :
 - " de dop is de grote schuldc, voor 80 % maken de mannen zichzelf werkloos "
 - " je zijt echt een bedelaar als je personeel moet gaan zoeken, kom je ergens binnen dan bekijken ze je eerst 5 minuten, één moet er nog papier plakken en een ander moet zaterdag naar de trouw "
 - " het moet al heel mooi weer zijn, de mannen gaan zo vlug niet meer in zee "

- te weinig verdienste in verhouding met het aantal gepresteerde arbeidsuren :
 - " onze mannen worden te veel belast en dan nemen ze congé; blijft een schipper drie weken thuis dan heeft hij nog zijn dopgeld ook, maar het schip ligt daar "
 - " mensen willen werken maar wat baat het als ze het afgepakt worden "
 - " een matroos verdiende vroeger 3 maal zoveel als een landman, nu worden die mensen teveel belast "
 - " veel verlof aan de wal, goed betaald en dan nog een dertiende maand "
 - " wij missen alles, aan de wal hebben ze om 4 uur gedaan "
 - " de beste mensen vallen af, winnen veel geld, moeten te veel taksen betalen, degenen die overblijven zijn te dom voor de dienst "

- " ware 't niet van 't drinkgeld, niet meer in zee "
- de harde levenswijze :
 - " nooit vakantie, 's morgens om 4 uur naar de mijn"
 - " het leven van een visser is verhard "
 - " na 17 dagen in zee, eten we geen nieuwbakken stuutjes meer "
(boterhammen)
 - " alle weer en wind in zee "
 - " aan 40 jaar is een mens versleten "
 - " geen huiselijk leven "
 - " is er een koers op T.V., dan zien we die niet "
 - de legerdienst :
 - " Velen varen om niet naar het leger te moeten. Zijn ze 25
dan gaan ze aan de dienst "
 - de vrouwen :
 - " de vrouwen zijn grote tegenstanders, ze staan voor alles al-
leen "
 - " laten we eens eerlijk zijn, de mannen komen thuis en hun
vrouw is er met een ander vandoor "
 - de afbrokkeling van de "maritieme geest " :
 - " niemand wil dat nog aanleren "
 - " afschrik om in zee te gaan "
 - " wil de oude generatie wegvallen dan zijn er geen schepen meer "
 - " zeeman is een roeping, dat zit niet zoveel meer in de jonge-
ren nu "
 - " als ze goesting hebben dan varen ze toch "
 - " moet in hun bloed zitten "
 - de vlucht uit het bedrijf in de traditionele vissersmilieus :
 - " ook veel jongens uit vissersmilieus blijven achter "
 - " de Oostendse visserij sterft uit, het gaat niet meer van va-
der op zoon. Ik heb 11 kleinkinderen, geen enkele leert nog
voor visser "
 - " een reder laat zijn kinderen niet meer varen, ze leren voor
tandarts, dokter ... "

- het tekort aan waardering voor de zeeman :

" een zeeman wordt in België aan de lage kant aanzien. Dit is niet het geval in Engeland, Frankrijk, Denemarken en Duitsland "

" Sabena geeft geen vermindering voor zeelui, in andere landen krijgen zeelui dit wel "

gevraagd

In het onderzoek werd niet expliciet/naar mogelijke oplossingen voor het bemanningsprobleem. Toch stelden spontaan de reders vooral deze mogelijkheden voor :

- de belastingen verminderen voor de bemanning :

" geld geeft moed, kunnen we niet meer verdienen dan aan de wal, dan blijven we thuis "

" belastingen verminderen, 't zou ook een stimulans zijn om jonge gasten aan te trekken "

" de taksen verminderen, een visser mag nog belast worden als een bankdirecteur, hij werkt 8 uur, wij 24 uur "

- vervroegd pensioen :

" mijnwerkers hebben wel een vervroegd pensioen, zij hebben immers een ongezond beroep, het onze is gezond, de hele dag met onze neus in de mazout en helemaal niet gevaarlijk ook "

" reeds 50 jaar klappen ze van een vervroegd pensioen maar het is er nog niet "

" waar je vanaf je 14 dan ben je niet veel meer waard aan 55 jaar "

- na X jaren visserij overschakeling naar een andere bedrijfstak, ook voor de reders;

- herziening van het programma van de visserijscholen.

9. Houding van de bemanning bij de aanmonstering van een scheepsjongen :

- 70 % van de reders zegt dat er geen moeilijkheden zijn wanneer er een scheepsjongen wordt aangemonsterd :

" de patron is toch baas van de zaak "

" reder betaalt het %, de bemanning staat niets van hun loon af "

- " die ruttelen wel eens als het drinkgeld moet gedeeld worden, maar is het een goeie jongen dan wordt daar niet van geklapt "
- " de mannen hebben graag een jongen mee, hij is 't kind van 't schip "
- " hebben graag een jongen mee, het volk die meevaart is alleen geïnteresseerd in hoeveel ge maakt, hoeveel paaië "
- 30 % van de reders zegt dat wanneer er moeilijkheden zijn, ze het loon betreffen (Tabel B 19)
- " wanneer de jongen meer verdient dan de matroos, dan zijn er wel moeilijkheden "
- " de bemanning wil geen % afstaan, daarom neem ik volle man mee "

In de enquête bij de scheepsjongens werden geen moeilijkheden vermeld.

10. Raad van het Fonds voor Scheepsjongens : samenstelling en vertegenwoordiging

Slechts 15 % van de reders weet hoe de Raad van het Fonds voor Scheepsjongens samengesteld is; 27 % vindt het wenselijk dat ook scheepsjongens in die Raad zouden vertegenwoordigd zijn.

" ware niet slecht, die jongens mogen ook eens hun grieven aan ons uitleggen "

" ja, misschien van iedere haven één schoolmeester "

53% vindt dit helemaal niet nodig :

" neen, die jongens hebben daar niets in te zeggen "

" de Rederscentrale moet hen vertegenwoordigen "

20 % heeft daarover geen mening (Tabel B 20).

Bij de reders vindt de meerderheid (53 %) het niet nodig dat de scheepsjongens in de Raad van het Fonds vertegenwoordigd zijn, bij de scheepsjongens vindt de meerderheid (78 %) dit juist wel nodig.

11. Het bijwonen van vergaderingen van de beroepsvereniging door de reders

Omtrent 52 % van de reders gaat nooit naar vergaderingen van de beroepsvereniging en 3 % gaat niet meer. 32 % gaat regelmatig en 12 % gaat soms. Bij de reders die aanmonsteren, gaan 27 %

niet naar vergaderingen. Bij de ondervraagden die niet aanmonsteren, gaan 25 % nooit naar vergaderingen, 7 % gaat soms en 5 % gaat regelmatig (Tabel B 21).

Enkele uitspraken :

- " in de Rederscentrale werken ze om de visserij recht te houden, ze doen hun best "
- " Rederscentrale doet veel "
- " 'k Ben enkele keren naar de Rederscentrale geweest, den enen vertrouwt er den anderen niet "
- " allemaal toentrekkerij, iedereen vult er zijn eigen zak, vooral die van de grote schepen, als werkmens loop je daar met je kop tegen de muur "
- " word ik gevraagd, dan ga ik, 'k ben nog nooit veel geweest, de grote vergaderen, zij die drie of vier vaartuigen hebben, dus waar het meeste geld zit "
- " zeg je de waarheid dan moet je zwijgen "
- " de Rederscentrale is een deugnietersbende, al wat ze vertellen zijn leugens en het brengt niets aan de dijk; lees ik hun boek dan heb ik al mijn buik vol en dan weet ik het ook "
- " als je je gedacht niet mag zeggen dan ga je niet meer "
- " ze beloven alles, maar ze doen niets "
- " drink een glas en laat alles lijk het was "
- " er zou meer moeten gedaan worden dan gesproken , akties zijn het enige dat opbrengt "
- " 'k ga niet veel zelf maar 'k word wel op de hoogte gehouden "

12. Houding van de reders ten opzichte van het Fonds voor Scheepsjongens

Globaal beschouwd zijn 95 % van de ondervraagde reders het Fonds in principieel gunstig gestemd. Bij de scheepsjongens is dit 92 %. Circa 65 % van de respondenten verklaren zich onvoorwaardelijk pro het Fonds. Circa 30 % verklaren zich pro het Fonds maar wensen zekere aanpassingen of veranderingen. 5 % vinden het Fonds ongunstig. Die houding treffen we aan in Zeebrugge (Tabel B 22)

De suggesties die voorgesteld worden door 30 % van de reders hebben geen betrekking op het financiële aspect van het Fonds. Daartoe verwijzen we naar Tabel 16. Hier komt terug het grote probleem van het "verloop" en de "afvloeiing" ter sprake.

" ze veranderen van schip als van een paar sluffers

" als ze het moe zijn trappen ze het af en je staat daar weer "

Als suggestie stellen enkele reders voor de scheepsjongens een "kontrakt" te laten tekenen dat hen voor een vaste termijn verbindt op het schip of in de visserij.

" ze zouden moeten verplicht zijn om tot 18 jaar in de visserij te blijven, na 18 jaar kunnen ze dan nog doen wat ze willen "

" laat ze een kontrakt tekenen dat ze ongeveer een jaar aan boord blijven, een soort leerkontrakt "

Sommigen stellen voor het aantal Fondsdagen te verlengen, ofwel tot 18 jaar zonder rekening te houden met het aantal Fondsdagen, ofwel tot hij als matroos kan aangemonsterd worden.

" zijn hun dagen op aan 17 jaar, dan zijn die jongens noch mossel noch vis, dus zeker te jong om als lichtmatroos mee te varen. Ze vinden geen vaart want de reder moet sociale wetten betalen. Zo lopen er velen rond. Ze konden ook 350 F Fondsgeld gegeven hebben en 50 Fondsdagen meer "

Sommigen willen de leeftijdsgrens afschaffen en stellen voor, vanaf de datum dat ze beginnen varen, 399 dagen Fondsgeld.

" wanneer een jongen eerst een diploma wil dan is hij vlug 18 jaar en kan hij zijn Fondsdagen niet uitdoen "

Sommigen stellen voor een onderscheid te maken tussen een leerlingmatroos en een leerling-motorist bij de aanwerving van een scheepsjongen. Er is immers een groot tekort aan knappe motoristen. Het Fonds zou hun stageperiode moeten bekostigen.

Sommigen melden ook dat de terugbetaling van de R.M.Z. door het Fonds te lang duurt (1).

(1) Er werd hierbij echter niet gevraagd "welk Fonds" (het voormalig Fonds of het nieuw Fonds).

13. De "visserij nu en in de nabije toekomst", gezien door de reders

In de vorige paragrafen werd het accent vooral gelegd op het bemanningsprobleem in de visserij bij de scheepsjongens en ook wel bij de vissers in het algemeen. De vraag "bent U pro of contra financiële staatsstussenkomst in de visserij ?" geeft ons een "algemeen beeld" van de toestand in de visserij nu en ook wel in de nabije toekomst. De problemen worden vooral gegroepeerd rond de overbevissing, ook rond de slopingspremie, de verkoop en het distributiesysteem. Een analyse van die factoren behoort zeker niet tot deze studie. Deze vraag bleek nogal emotioneel geladen, er kwamen dan ook heel wat reacties :

" Minister kijkt niet naar die 2000 zwatelaars die daar aan de kust lopen "

" het is hun plicht om iets te doen "

" in Brussel, om te krijgen kennen ze ons "

" wij hangen aan de staart, is er een kruimeltje of een beentje over dan is het voor de visserij "

" zonder staatssteun is er geen oplossing "

" ze weten duizend keer beter dan ik wat er moet gedaan worden maar ze doen niets "

" als wij een heel jaar aan de kaaie liggen, wat kan hen dat schelen, de grote koppen van Brussel hebben hun geld in de staal- en de koolmijnen "

" Staat zou veel kunnen doen "

" voor velen is een visser nog één met een paard zoals te Oostduinkerke "

" staatshulp ? 'k heb het schip 6 maanden geleden laten ombouwen tot een bokkenvisser. Bij die verbouwing werd ik een steun van 30 % toegestaan. Alle papieren zijn binnen maar tot nu toe heb ik nog niets gehoord " (1)

" de visserij is ziek "

" de boer staat daar vlug met zijn traktor wanneer de oogst mislukt "

" na de oorlog zijn er hier ook eens drie heren van het ministerie geweest, er is nooit iets veranderd "

" waarom ga jij eens niet naar de minister met je papieren, maar ja hij zou natuurlijk geen tijd hebben, en komt het bij zijn attaché terecht, dan verdwijnt alles onder het stof "

(1) twijfelachtige uitspraak vermits de Staat niet meer zo warm loopt voor het aanmoedigen van de bokkenvisserij

" in Brussel, ja allemaal heren met hoeden, vakmensen zitten er niet bij "

" binnen enkele jaren verkopen we garnalen per stuk "

De hoge vaste kosten, vooral de brandstof, behaalt de hoogste score (93 % van de reders en 18 % van de vermeldingen) (Tabel B 23)

" de mazout is de ruggegraat van de visserij, vroeger kregen we een halve frank terug, maar met de besparingen van de Staat kunnen we niet meer dromen van een subsidie "

De helft van de reders vindt dat de patronale bijdragen heel zwaar doorwegen (10 % van de vermeldingen). De garnaalvissers betalen soms 2 maal per dag wanneer ze ondermeer door weersomstandigheden gedwongen worden naar de thuishaven terug te keren en nadien dezelfde dag terug uitvaren. Grote schepen blijven in zee.

" we waren maar gerust wanneer de post in staking was, dan kwamen er ook geen rekeningen binnen "

Ook de huur van het detektiemateriaal valt zwaar uit, zeggen 15 % van de reders (3 % van de vermeldingen).

" De Engelsen betalen alleen per vaartdag, niet wanneer het schip in de haven ligt "

" 'k heb mijn decca, het meest doeltreffende instrument, moeten aan de wal doen, ze kostte me 21.000 F in 3 maanden, de Staat zou kunnen die instrumenten helpen bekostigen, dat zou een schone steun zijn van de Staat "

Meermaals wijzen de reders op het feit dat ze de onkosten niet kunnen doorrekenen aan de verbruiker daar in de visserij het systeem van de vrije markteconomie integraal toegepast wordt; 13 % van de respondenten stelt voor de F.E.O.G.A.-tussenkost te verhogen of ze aan de index aan te passen (3 % van de vermeldingen).

" het leger en de scholen zouden kunnen de opgevangen vis opnemen die nu verwerkt wordt tot vismeel "

Hier volgen nog enkele losse uitspraken :

" wij worden uitgebuit door de plaatselijke verkopers,
wil je een dynamo dan ga je naar de kaaie, er zijn er niet veel "
" een motorbraak is bijna niet meer te betalen "

67 % van de reders geven hun mening omtrent de slopings-
premie. Het merendeel vindt de slopingspremie een "schone zaak"
maar over de toewijzing liggen de antwoorden wel wat uiteen;
(12 % van de vermeldingen)

" schone zaak "

" touwtjestrekkerij "

" zij die er kunnen van profiteren zijn de beste "

" te zien met wie je maat zijt "

" goed voor mensen die schip hebben dat niet meer rendabel is "

" goed voor een fin de carrière "

" de slopingspremie mist zijn doel. De Staat stelt het principe "de vloot saneren" maar in plaats van schepen uit de vaart te nemen is de kaaie gekuist "

" ze moesten niet gezegd hebben 100 dagen (zeedagen) in 1974, maar het schip moest nu nog in de vaart zijn, voor al die oude bakken die daar al drie jaar liggen zonder motor en die ook geen apparatuur meer betalen, is die premie een schoon affaire, maar wij krijgen er geen, we zijn nog niet lang genoeg eigenaar "

" tegen eind februari moeten we de slopingspremieaanvraag indienen. Het schip moet tegen eind december afgebroken worden. Wij krijgen vb. 3 miljoen, waar gaat het % ondertussen naartoe ? En in het nieuwe jaar krijgen we extra-belastingen want we hebben immers zuivere winsten "

Om de overbevissing tegen te gaan, werd de visserij de laatste jaren aan banden gelegd door een hele reeks maatregelen zoals de maaswijdte, de tonnemaat, de vangstmethodes, de quota en het motorvermogen. 55 % van de ondervraagde reders zien de bokkenvissers als de "doodsteek" van de visserij (11 % van de vermeldingen), 23 % geven hun mening over de quota (4 % van de vermeldingen)

" de bokkenvisserij moet internationaal afgeschaft worden "

" uitmoorderij, de Witte Bank is nu al uitgevist "

" waren er geen bokkenvisseren geweest dan was het voor iedereen beter geweest, wel hebben enkelen zich in korte tijd rijkgeboerd "

" ze gaan van de Noordzee een Sahara maken "

" een bokkenvisser pleegt abortus "

" de enige oplossing voor de overbevissing is een beperking op de korrebomen, maximum 7 meter "

" velen van de bemanning werken liever op een bokkenvisser. Zij verdienen daar meer, het probleem is wel ingewikkeld. Ik heb willen overschakelen terug naar een plankenvisser en de Kreeftenput doen "

" wij zouden alleen mogen kreeften vangen, de andere vis moeten we terug dood overboord gooien, wat is de zin daarvan ? "

" ze moeten de visserij gerust laten, wij trekken ons plan, beperkingen langs hier, langs daar "

" tussen de Denen hun netten kan je met moeite een sulferstok steken "

" die quota's hebben helemaal geen zin, iedereen zeurt. En Hollanders mogen 9.500 ton vangen, een journalist heeft kunnen achterhalen dat ze in werkelijkheid 20.000 ton gevangen hebben. "

" 1 P.K. verschil en één andere mag 500 à 600 kg meer vis vangen ! "

" boven de 1000 PK uit de Noordzee "

De beschermingsmaatregelen ter instandhouding van de visstocks zijn een andere maatregel waardoor de visserij in haar activiteit beperkt wordt : 53 % van de reders geven daarover hun mening (10 % van de vermeldingen). Ze dringen daarbij vooral aan op een strengere controle. Enkele uitspraken :

" De Nederlanders komen binnen de 3 mijl. De Belgische kustvaart heeft helemaal geen bescherming. De Zeemacht is een pracht van een dienst "met aan de kaai liggen", werken doen ze niet.

" vliegen we buiten Engeland dan laat ik mijn schip slopen "

" Russische schepen worden niet gecontroleerd, dat durven ze niet "

" de 200-mijlszone : een goede maatregel om die grote Russische schepen weg te houden "

" ze hebben veel te lang gewacht om iets te doen "

" alle Hollanders zitten onze vis op te freten, er is bijna geen platvis meer, langs de kust moeten ze alle schepen buiten de 50 BT buiten wippen "

Dat het vooral de groothandel en de kleinhandel zijn die de grootste winsten opstrijken, wordt vermeld door 45 % van de reders (8 % van de vermeldingen)

" meer controle in de viswinkels "

" tussenpersonen verdienen veel, soms vijfdubbel "

" de kopers zijn korrump in Zeebrugge "

" In Zeebrugge zijn er 3 à 4 kopers de baas, kom je in opstand dan kopen ze niet meer bij je en geven aan anderen 1 à 2 F meer per kilo "

40 % van de reders wijzen op het feit dat er te veel vis uit andere landen ingevoerd wordt (8 % van de vermeldingen)

" veel te veel visinvoer uit andere landen. Vooral Holland voert vis uit. Ook vis van Duitsland gaat naar Holland en wordt in België verkocht; 'k heb hier nog nooit een Duitser zien staan."

" zullen ze wel niet tegenhouden, dan kan de minister zijn zakken niet meer vullen, een visser zou meer haar op zijn tanden moeten hebben en een Deens chauffeur 10 minuten moeten geven om te vertrekken "

" wij betalen voor onze vis mijnrechten en al die auto's met Deense vis niet "

Verder wordt steun gevraagd voor de nieuwbouw van vaartuigen (23 % van de reders, 4 % van de vermeldingen), voor projekten in de visserij (22 % van de reders en 4 % van de vermeldingen), ondermeer het zoeken naar nieuwe visgronden (12 % van de reders en 2 % van de vermeldingen).

" 'k ben niet akkoord dat wij moeten betalen "

" ze gaan 2 à 3 tafels nemen en de rest van de week zitten kaarten "

" wie gaat de Denen hun viskeuring betalen als ze verko-
pen bij ons "

Enkele punten worden alleen in de haven van Zeebrugge vernoemd. Voor de garnaalreders is er daar het probleem van de "zichter" (zeef) met zijn voor- en tegenstanders (30 % van de Zeebrugse reders en 33 % van de vermeldingen), een wet op de verkoop van de garnalen, die niet toegepast wordt, en het ontbreken van een frigo in de vismijn (10 % reders en 1 % vermeldingen)

" zelfs met een neerderheid van 26 op 30 is de Hollandse proefzichter er niet gekomen. Brugge heeft het van zijn nek geschud "

" staan de garnalen maar 15 F per kilo dan moet er op slag een zeef komen "

" voor die zichter ben ik geen voorstander, de Belgische garnaal is maar klein in vergelijking met de Duitse en de Deense "

" Hier in Zeebrugge moeten de garnaalvaarders de verkochte waar zelf naar de pakhuizen vervoeren. Dat is natuurlijk een kosten- en tijdsbesparing voor de kopers. Nochtans zegt de wet (zie Zeemansalmanak, L 67, art. 29) " na de toeslag moet de koper de waar onmiddellijk uit de mijn verwijderen ", daar is een oplossing voor als we allen samenwerken " (25 % van de reders en 28 % van de vermeldingen).

Ook het havenbeleid is een omstreden punt (25 % van de Zeebrugse reders en 28 % van de vermeldingen)

Enkele geluiden :

" moeten we naar Oostende dan valt de helft van de Zeebrugse vissers weg "

" in Zeebrugge wordt niets meer gedaan voor ons, we moeten daar weg, er komen geen pakhuizen bij; geen slip, wij hebben ook veel slijtage op de schroef van de schepen bij het binnenvaren, maar dat is allemaal niet gekend "

" wij moeten al ver gaan om iets te vangen, de geulen voor grote schepen in Zeebrugge maken de visgronden kapot "

14. Standpunt van de reder omtrent beroepskeuze in de richting van de visserij

Ten slotte werd de reders gevraagd of zij het aan hun zonen of andere jongelui zouden aanraden het vissersberoep te kiezen. 55 % van de reders zou dit nog aanraden, 45 % niet. Per haven is er wel een onderscheid : de negatieve houding komt vooral tot uiting te Oostende, de positieve houding te Zeebrugge (Tabel B 24).

Bij de positieve houdingen wordt "een interessant beroep" veruit het meest aangehaald (63 % van de vermeldingen) (Tabel B 25).

" zeker visser zijn is een vrij beroep, men is koning op 't schip "

" één van de hardste stielen die er bestaan, je moet het doen met hart en ziel "

" beroep apart, je moet er een gedacht voor hebben "

" zeeman zijn is een roeping, moest ik 14 zijn, 'k zou het nog doen, 't moet er in zitten van kindsgebeente af "

Vervolgens wordt het inkomen vernoemd (26 % van de vermeldingen).

" 'k zou het zeker aanraden, in verhouding met de studies die men gedaan heeft, is men een rijk mens aan 35 jaar, iemand die op zijn zaken let en serieus is, heeft zeker kans "

" om geld te verdienen is er geen betere stiel dan visser, maar je moet hard werken "

" door drinkgeld blijven er vissers "

De toekomst en de familieomstandigheden behalen respectievelijk 9 % en 6 % van de vermeldingen.

Bij de negatieve houdingen behaalt de "ongunstige levenswijze" de hoogste score (55 % van de vermeldingen)

" veel schoner leven aan de wal, je geniet van alles, congé payé, dertiende maand "

" geen huiselijk leven "

Vervolgens wordt gewezen op de ongunstige toekomstmogelijkheden (26 % van de vermeldingen).

Ten slotte wordt het "inkomen" vermeld (19 % van de vermeldingen).

De "toekomstmogelijkheden" wordt zowel bij de positieve als de negatieve houdingen vernoemd.

B e s l u i t :

Samenvattend kunnen we besluiten dat 36 % van de reders scheepsjongens aan boord hebben. 19 % van de jongens is familie van de reder. Allen bezoldigen zij hun jongens met het Fonds en een % op de brutobesomming, ongeacht de thuishaven. Allen vinden het Fonds financieel gunstig voor de jongen. Ook 90 % van de reders vindt het noodzakelijk dat de jongen met het Fonds en een % op de bruto-besomming bezoldigd wordt. Wat hun bijdrage betreft, geven 57 % hun goedkeuring te kennen.

77 % van de reders vinden dat het aanbod van scheepsjongens door het Fonds vergroot is. Toch vinden naar 47 % van hen dat het Fonds op langere termijn een bijdrage is voor de oplossing van het bemanningsprobleem.

30 % van de reders menen dat er zich moeilijkheden voordoen met de andere bemanningsleden bij de aanmonstering van een scheepsjongen, inzake loon. De scheepsjongens antwoordden unaniem neen op deze vraag.

De samenstelling van de Raad van het Fonds is gekend bij 17 % van de reders. Doch in tegenstelling met de scheepsjongens, zijn de voorstanders van een vertegenwoordiging van de scheepsjongens hier in de minderheid, nl. 27 %.

52 % geeft toe dat ze nooit vergaderingen van de beroepsvereniging bijwonen.

Na een bijna puntsgewijze benadering van het Fonds kan toch besloten worden dat 95 % van de reders het Fonds gunstig gezind zijn. Zoals bij de scheepsjongens zijn ook de contra-houdingen bijna uitsluitend vast te stellen in Zeebrugge.

Na een korte behandeling van enkele factoren die de toestand in de visserij nu bepalen, zou toch nog 55 % van de reders de jongeren aanraden het vissersberoep te kiezen, en dit vooral te Zeebrugge. De visserij is immers een interessant beroep,

nemen vele reders. 45 % van de reders, vooral te Oostende,
zou die keuze helemaal niet meer aanraden. Daarbij wijzen zij
op de ongunstige levenswijze als voornaamste motief.

Tabel B 1. - De geboorteplaats van de reders (per haven)

geboorteplaats	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Oostende	13	-	1	14
Nieuwpoort	1	-	9	10
Ichtegem	1	-	-	1
De Panne	1	-	2	3
Koekelare	1	-	-	1
Boekhoute	1	1	-	2
Zande	1	-	-	1
Knokke-Heist	-	12	-	12
Oeselgem (O.Vl.)	-	1	-	1
Blankenberge	-	1	-	1
Brugge	1	3	-	4
Koksijde	-	-	1	1
Oostduinkerke	-	-	1	1
Houttem (Veurne)	-	-	1	1
Ieper	-	-	1	1
Poperinge	-	-	1	1
Brussel	-	-	1	1
Engeland	-	-	1	1
Nederland	-	2	-	2
Frankrijk	-	-	1	1

Tabel B 2. - De woonplaats van de reders (per haven)

woonplaats	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
Oostende	19	-	1	20
Nieuwpoort	1	-	17	18
Knokke-Heist	-	14	-	14
Zeebrugge	-	6	-	6
De Panne	-	-	7	7

Tabel B 3. - Het geboortjaar van de reders (per haven)

geboortjaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1895 - 1900	-	1	-	1
1910 - 1915	1	2	-	3
1915 - 1920	-	5	4	9
1920 - 1925	2	4	1	7
1925 - 1930	5	3	6	14
1930 - 1935	5	1	1	7
1935 - 1940	5	3	6	14
1940 - 1945	-	1	2	3
1945 - 1950	1	-	-	1
1950 - 1955	1	-	-	1

Tabel B 4. - De samenstelling van het gezin waartoe de reder behoort (per haven)

aantal kinderen (in leven)	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1	-	3	2	5
2	6	4	5	15
3	6	5	2	13
4	4	2	2	8
5	2	1	4	7
6	1	-	-	1
7	1	1	3	5
8	-	3	1	4
9	-	1	-	1
10	-	-	1	1

Tabel B 5. - Beroep van de broers van de reder (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
VISSERIJ	6	16	13	35
waarvan :				
- reder	1	9	7	17
- schipper	-	2	2	4
- stuurman	-	-	-	-
- motorist	3	-	1	4
- matroos	-	3	1	4
- niet gespeci- ficeerd	2	2	2	6
-----	-----	-----	-----	-----
GEEN VISSERIJ	14	4	14	32
- loodswezen	1 (1x)		2 (1x)	3
- R.M.T.	3 (2x)			3
- politie	1		1	2
- Brugge & Wegen	1 (1x)		1 (1x)	2
- onderwijzer	1 (1x)			1
- regent			1	1
- televisiefabr.	1 (1x)			1
- kleermaker		1		1
- ijsfabriek		1		1
- leger			2 (2x)	2
- stadsarbeider			1 (1x)	1
- sociaal assist.			1 (1x)	1
- kunstschilder			1 (1x)	1
- Ongekend	6 (3x)	2	4 (3x)	(19) 12
-----	-----	-----	-----	-----
IN VISSERIJ GEWEEST EN ERUIT DOOR EX- TERNE OORZAKEN	4	3	5	12
- gepensioneerd	2	3	5	10
- schip gesloopt	1			1
- gezondheidsred.	1			1
- niet gespecif.	2			2
- gehandicapt	1			1

(x) = afvloeiing uit de visserij (1x = 1 man, 2x = 2 man, enz.)

Tabel B 6. - Het beroep dat de vader van de reder uitoefent
(of uitoefende) (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
VISSERIJ	15	14	13	42
waarvan :				
- reder	13	11	12	36
- schipper	-	-	1	1
- stuurman	-	-	-	-
- motorist	-	1	-	1
- matroos	2	-	-	2
- niet gespecif.	3	2	-	5
-----	-----	-----	-----	-----
GEEN VISSERIJ	5	6	7	18
- R.M.T.	1(1x)			1(1x)
- postbode			1	1
- visbewerker	1			1
- plafonneerder		1		1
- metser		1		1
- dokwerker		1		1
- ongeschoold arbeider	2		1	3
- zelfstandige		1	1	2
- niet gespecif.	1	2	4	7

(x) = afvloeiing uit de visserij

1x = 1 man; 2x = 2 man

Tabel B 7. - Het aantal kinderen van de reder (per haven)

aantal kinderen	Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
0	2	-	1	3
1	5	2	4	11
2	5	9	6	20
3	2	4	5	11
4	3	4	2	9
5	1	1	-	2
6	2	-	2	4
geslacht :				
- jongens	29	31	25	85
- meisjes	21	22	26	69

Tabel B 8. - De leeftijd van de jongens (per haven)

leeftijd	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
5 - 10	2	2	2	6
10 - 15	7	5	2	14
15 - 20	8	6	8	22
20 - 25	5	6	2	13
25 - 30	1	4	7	12
30 - 35	2	7	3	12
35 - 40	2	-	1	3
ongekend	2	1	-	3
	29	31	25	85

Tabel B 9. - De activiteit (schoolgaand of actief in een beroep) van de zonen der reders (per haven)

aktiviteit	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
<u>schoolgaand</u>	15	9	7	31
- visserijschool	3	2	1	6
- andere vorm v. onderwijs	12	7	6	25
<u>leeftijdsgroep 10 - 15 j.</u>	8	5	2	15
- visserijschool	3	2	1	6
- andere vorm v. onderwijs	5	3	1	9
<u>Werkzaam in de visserij</u>	10	16	13	39
waarvan :				
- reder	-	-	1	1
- schipper	3	6	5	14
- stuurman	-	4	-	4
- motorist	2	2	2	6
- matroos	3	1	4	8
- scheepsjongen	1	1	1	3
- niet gespecif.	1	2	-	3
<u>Werkzaam, doch niet in de visserij, waarvan :</u>	5	6	4	15
a) <u>elders in de privé-sector tewerkgesteld :</u>	3	2	2	7
- Horeca en toerisme	1	2	1	4
- techn. ingenieur	1	-	-	1
- loodgieter	1	-	-	1
- metser	-	-	1	1
b) <u>in overheidsdienst</u>	1	4	1	6
- NMBS	1	1(1x)	-	2
- SABENA	-	-	1(1x)	1
- politie	-	1(1x)	-	1
- Zeemacht	-	2	-	2
c) <u>niet gespecif.</u>	1	-	1	2

(x) = afvloeiing uit de visserij (1 x = 1 man, 2 x = 2 man, enz.)

Tabel B 10. - Het jaar waarin de respondent reder geworden is
(per haven)

jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
35 - 40	1	-	-	1
40 - 45	-	-	-	-
45 - 50	-	-	1	1
50 - 55	3	5	3	11
55 - 60	2	4	5	11
60 - 65	2	1	2	5
65 - 70	4	5	7	16
70 - 75	8	5	1	14
75 - 80	-	-	1	1

Tabel B 11. - De aard van de onderneming (per haven)

aard	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
P.F. (persoonlijk of familiaal)	17	15	16	48
P.V.B.A.	3	2	3	8
F.V.	-	2	1	3
N.V.	-	1	-	1

Tabel B 12. - Het aantal aangemonsterde reders (per haven)

al dan niet aangemonsterd	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
a) <u>aangemonsterd</u> (1)	7	7	10	24
funktie :				
- schipper	7	6	7	
- motorist	2	3	3	
- matroos	-	-	1	
b) <u>niet aangemonsterd</u> (1)				
- nooit nu	11	13	8	32
- vroeger wel	10	11	6	27
funktie :				
- schipper	9	8	6	
- stuurman	-	1	-	
- motorist	3	3	2	
- matroos	1	1	-	
c) <u>af en toe aangemonsterd</u> (1)	2	-	2	4
- vroeger ook	2	-	2	4
funktie :				
- schipper	2	-	2	
- motorist	1	-	1	
- matroos	2	-	1	

(1) N.B. : menig aangemonsterd reder vervult méér dan één funktie, bv. schipper + motorist

Tabel B 13. - Indeling van het aantal vaartuigen naargelang er een scheepsjongen aan boord is of niet (per haven en per scheepsklasse)

vaartuigen per scheepsklasse	momenteel een scheepsjongen aan boord	geen scheepsjongen aan boord			
		momenteel	waarvan vroeger wel	waarvan nooit	
thuis-haven	Oostende : 9	13	7	6	
	Zeebrugge : 9	20	5	15	
	Nieuwpoort : 9	14	5	9	
13 26 31 4 -	scheepsklasse {	I 4	9	4	5
		II 13	13	4	9
		III 7	24	10	14
		IV 2	2	1	1
		V -	-	-	-

Tabel B 14. - Eventueel familieverband reder/scheepsjongen op de vaartuigen waarop momenteel een scheepsjongen aangemonsterd is (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
familie	2	2	1	5
geen familie	7	7	8	22

Tabel B 15. - Visie van de reder op de bezoldiging van de scheepsjongens op de vaartuigen waarop momenteel een scheepsjongen aangemonsterd is (per haven en per scheepsklasse)

bezoldiging	Oost- ende	Zee- brugge	Nieuw- poort	scheepsklasse				
				I	II	III	IV	V
uitsluitend Fondsloon (F)								
F + $\%$ op de besomming	6	5	2	2	6	4	1	-
F + drinkgeld	2	1	-	1	2	-	-	-
F + $\%$ + drinkgeld	1	3	7	1	5	4	1	-

Tabel B 16. - De houding van de reder tegenover het financiële aspect van het Fonds voor Scheepsjongens (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
<u>voor de scheepsjongen</u>				
- gunstig	20	20	20	60
F		2		2
F + $\%$ en/of drinkgeld		18	17	19
- ongunstig	-	-	-	-
<u>voor de reder</u>				
- gunstig	16	9	19	34
- ongunstig	3	10	1	14
- geen antwoord	1	1	-	2

Tabel B 17. - Het bemanningsprobleem geprojecteerd op de scheepjongens. Visie van de reders (per haven)

verhoogd aanbod van scheepjongens door het Fonds ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
ja	15	18	13	46
neen	4	2	6	12
geen mening	1	-	1	2

Tabel B 18. - Draagt het Fonds bij tot de oplossing van het bemanningsprobleem ? Visie van de reders (per haven)

bijdrage tot oplossing	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
- ja, ook op langere termijn	6	4	7	17
- ja, maar slechts op korte termijn	3	3	5	11
- neen	9	13	5	27
- geen mening	2	-	3	5

Tabel B 19. - De houding van de bemanning bij de aanmonstering van een scheepjongen (per haven)

moeilijkheden ?	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
ja	7	4	7	18
i.v.m. loon	7	4	7	18
neen	13	16	13	42

Tabel B 20. - De samenstelling van de Raad van het Fonds voor scheepjongens en de houding van de reders ten opzichte van een vertegenwoordiging van de scheepjongens in die Raad (per haven)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
a) ja	4	4	1	9
neen	16	16	19	51
b) ja	7	3	6	16
neen	10	13	9	32
c) geen mening	3	4	5	12

Tabel B 21. - Het bijwonen van vergaderingen van de beroepsvereniging voor de reders (per haven en volgens het al dan niet varen)

VERGADERINGEN	JA				NOOIT			NIET MEER				SOMS	
	ja	nee	af en toe	t o t	ja	nee	af en toe	ja	nee	af en toe	t o t	nee	af en toe
OOSTENDE	-	4	2	6	4	7	-	-	1	1	2	-	-
ZEEBRUGGE	2	3	-	5	4	6	-	-	1	1	1	-	-
NIEUWPOORT	1	5	2	8	7	3	-	-	-	-	1	-	-
TOTAAL	3	12	4	19	15	16	-	-	2	2	4	-	-

Tabel B 22. - De houding van de reders ten opzichte van het Fonds voor Scheepsjongens (per haven)

	OOSTENDE	ZEEBRUGGE	NIEUWPOORT	Totaal
gunstig	15	10	14	39
aanpassen of veranderen	5	7	6	18
niet gunstig	-	3	-	3

Tabel B 23. - De visserij nu en in de nabije toekomst, gezien door de reder (per haven) : behandelde thema's

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	totaal
gasoil-toelage	19	19	18	56
patronale bijdrage	12	10	8	30
huur instrumenten	4	2	3	9
ophoudregeling	2	2	4	8
bokkenvissen	15	6	12	33
visserijgrenzen	12	10	10	32
quota	3	9	2	14
slopingspremie	14	9	17	40
nieuwbouw	6	4	4	14
projektenbeleid	5	3	5	13
o.m. opzoeken nieuwe				
visgronden	4	1	2	7
invoer vis	6	13	5	24
viskeuring	2	1	2	5
vishandel	20	12	5	27

<u>specifiek Zeebrugge</u>				
- garnaalzeef	-	6	-	6
- garnaalkopers	-	5	-	5
- accommodatie vismijn	-	2	-	2
- havenbeleid	-	5	-	5

Tabel B24 : Het standpunt van de reder (per haven) omtrent de beroeps-
keuze van de jongeren in de richting van de visserij

houding	OOSTENDE	ZEEBRUGGE	NIEUWPOORT	TOTAAL
positief	8	13	12	33
negatief	12	7	8	27

Tabel B25 : De motieven, volgens de reder (per haven), bij de keuze van
de jongeren voor het beroep van visser

motieven	OOSTENDE		ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT		TOTAAL	
	ja	neen	ja	neen	ja	neen	ja	neen
levenswijze	-	10	-	7	-	6	-	23
toekomst	1	6	2	4	-	1	3	11
inkomen	2	3	4	2	3	3	9	8
familieomstandigheden	1	-	-	-	1	-	2	-
interessant beroep	4	-	7	-	9	-	20	-

TER AFSLUITING

In deze studie werd gepoogd bij middel van een enquête het bemanningsprobleem en meer bepaald de houding van de reders en de scheepsjongens ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens en het "visserberoep nu en in de nabije toekomst" te schetsen.

Wegens tijdsgebrek konden vele gegevens niet kwalitatief verwerkt worden.

De resultaten geven ons de volgende tendenzen die de beleidsvorming kunnen helpen bepalen :

- 1) De scheepsjongens worden nog altijd gerekruteerd uit het traditionele vissersmilieu ondanks allerlei pogingen en voorstellen om ook jonge vissers uit niet-traditionele milieus aan te trekken als mogelijke mildering van het bemanningstekort.
- 2) Heel wat scheepsjongens van de enquêtegroep hebben de reële kans om als een stabiele arbeidskracht het visserberoep te blijven uitoefenen. Immers, 17 % van de vaders van de jongens is reder, 67 % van de jongens bezit reeds het certificaat van scheepsjongen en 69 % van de ondervraagde jongens hebben het visserberoep verkozen als gevolg van een primaire of secundaire belangstelling voor de zee. Nochtans wensen niet meer, zoals bij de enquête van 1972, alle ondervraagde scheepsjongens in de visserij te blijven (5 jaar later wensen dit nog circa 50 %). Daarbij geven ook nog 30 % te kennen dat indien de toekomst en het loon gunstig zijn, ze ook hopen visser te blijven. 55 % van de reders zou het jongelui nog aanraden het visserberoep te kiezen en dit vooral te Zeebrugge. 45 % zou het hen niet meer aanraden, en dit vooral te Oostende.
Het accent ligt hier dus niet alleen op het onvoldoende aanbod van scheepsjongens maar ook en vooral op de "afvloeiing uit de visserij".
- 3) De overgrote meerderheid van de scheepsjongens en de reders vinden het Fonds gunstig. De enkele negatieve houdingen worden te Zeebrugge genoteerd. Veel reders menen dat het aanbod van scheepsjongens wel verhoogd is, doch of het Fonds voor

Scheepsjongens op langere termijn een bijdrage is voor de oplossing van het bemanningsprobleem, wordt betwijfeld. Ook hier vermelden ze dat, ondanks het Fonds, veel jongens niet in de visserij zullen blijven. Ook in die zin zien sommige reders hun bijdrage voor de opleiding van de jongens als verloren en beschouwen zij de Staatssubsidiëring op langere termijn als een investering voor toekomstig varend personeel in diverse overheidsdiensten. Er worden wel enkele voorstellen opgesteld die ondermeer tot een oplossing van het bemanningsprobleem op langere termijn zouden kunnen bijdragen. Een bijkomend onderzoek is daartoe wel noodzakelijk. Nochtans zijn die voorstellen ons inziens zeker bekend door het betrokken bedrijf én door de Staat !

Houdt men als principe voor ogen "gelijkheid voor iedereen in verhouding tot zijn vermogen" dan is ons inziens de wijze waarop het organiek K.B. de bijdragen bepaalt (art. 15) het enige rechtvaardige criterium. Betwisting daaromtrent is niet mogelijk. Alleen immers door een verplichte bijdrage die gelijkmatig over alle reders verspreid is, wordt de opleiding van de jongens verzekerd. Uit de enquête, zowel bij de scheepsjongens als bij de reders, kunnen we nochtans besluiten dat het merendeel van de jongens bezoldigd wordt met het Fondsgeld én met een $\frac{1}{2}$ op de bruto-besomming, en dit zowel te Oostende, te Zeebrugge en te Nieuwpoort, en niet, zoals sommige reders meenden, alleen te Zeebrugge. Deze bezoldigingswijze wordt dan ook door het merendeel van de reders en de scheepsjongens als gunstig gezien. Het toekennen van een $\frac{1}{2}$ op de besomming blijft wel tot het domein van de reder behoren en lijkt geen kans te hebben om verplicht door een wet vastgesteld te worden.

Bij toekenning van het bedrag van de bezoldiging moet dus er op gelet worden dat de netto-bezoldiging maximaal is - wel de bezoldiging door het Fonds (en niet het $\frac{1}{2}$ op de besomming) vormt immers de basis van het Fonds - en moet er ook op gelet worden dat de netto-uitkering meer bedraagt dan de werkloosheidsuitkering van de scheepsjongen, wat vóór 1 januari 1977 niet het geval was.

Komen er toch betwistingen voor bij het bepalen van de Fondsbijdrage, dan is een "algemene stemming" bij alle reders van de Belgische kust zeker mogelijk, aangezien het klein aantal reders. Bovendien is het een "democratische" manier van oplossing, daar aldus de stem van éénieder kan gehoord worden.

4) Tot slot nog volgende overweging :

Men kan zich niet van de indruk ontdoen dat velen in het bedrijf (en misschien ook daarbuiten) uitgaan van de mening dat het Fonds werd ingesteld om jongeren aan te trekken, en om zij die reeds in het bedrijf zijn, ertoe te bewegen erin te blijven. Bij de wetgever blijkt eigenlijk toch wel een andere doelstelling te hebben voorgezeten, nl. de bedoeling hierdoor de reders en bemanningen ertoe aan te zetten t.o.v. het aantrekken van jongeren een positievere houding aan te nemen. Het objektief van het Fonds zou dus veeleer zijn, stimulerend op laatstgenoemden te werken, en niet zozeer op de scheepsjongens.

Zoals aangestipt op p. 14 van onderhavige studie, zou, in die optiek, dan ook aan de reders de vraag moeten gesteld worden zijn "Zoudt gij (in akkoord met uw bemanning) een scheepsjongen aan boord hebben genomen indien het Fonds voor Scheepsjongens niet bestond?". Tijdens de enquête is gaandeweg deze idee gegroeid, naar analogie met de aan de scheepsjongens gestelde vraag "Zoudt ge scheepsjongen geworden zijn indien het Fonds voor Scheepsjongens niet bestond?". Deze vraag ook aan de reders stellen, lijkt inderdaad in de praktijk een wezenlijke benadering te zijn van het kernprobleem van deze vrij complexe situatie. In een volgende, hierbij aansluitende enquête zou hierop moeten een antwoord kunnen gezocht worden.

- 1) Waar en wanneer bent U geboren ?
 - geboorteplaats
 - geboortedatum
- 2) Waar woont U ? (woonplaats)
- 3) Hebt U broers en/of zusters ? Ja/Neen
 Indien ja : hoeveel
 broers : hun leeftijd
 hun opleiding : schoolgaand : visserijschool
 vakschool
 ander onderwijs (omschrijve
 werkzaam in het hiernavermeld beroep :
- 4) Wat is het beroep van uw vader ?
- 5) Vaart U als scheepsjongen ? Ja/Neen/Niet meer
 Indien ja : sinds wanneer ?
 welke scheepsklasse ?
 thuishaven ?
 hoeveel x veranderd van schip ? waarom ?
 hoe bezoldigd ?
 Indien neen : funktie
 Indien niet meer : redenen
- 6) Wat deed U voordien, schoolgaan of werken ?
 schoolgaand : visserijschool
 vakschool
 ander onderwijs
 werkzaam in het hiernavermeld beroep :
- 7) Waarom bent U scheepsjongen geworden ?
- 8) Hoe stonden uw ouders tegenover deze keuze ?
 pro
 contra
 vrij
- 9) Hebt U eerst ander werk gezocht ? Ja/Neen
- 10) Hoelang hebt U gevaren ? (uitgedrukt in zeedagen)
 (zie steekkaarten)
- 11) Hebt U een certificaat ? Ja/Neen
 Indien ja : welk ?
- 12) Kent U het Fonds voor Scheepsjongens ?
 a) doel : ja/neen
 b) bezoldiging : ja/neen
 c) geldelijke spijziging : Staat, reders : ja/neen
 d) samenstelling van de Raad van het Fonds : ja/neen
 Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens vertegenwoordigd zijn in
 de Raad van het Fonds ?
 ja/neen/geen mening
- 13) Zoudt U scheepsjongen geworden zijn indien het Fonds voor Scheepsjongens niet
 bestond ?
 ja/neen

- 14) Kunt U mij een kleine omschrijving geven van uw werk aan boord ?
- 15) Kunt U zich moeilijkheden met andere bemanningsleden herinneren bij uw aanmonstering als scheepsjongen ? ja/nee
- inzake loon
- andere redenen
- 16) De netto-bezoldiging (na aftrek R.S.Z. en voorheffing) vanwege het Fonds is nu sinds 1 januari 1977 gestegen van 285 F naar 414 F. Denkt U in dit verband dat sommige reders het tot dusver toegekend % op de besomming zullen verminderen of zelfs afschaffen ?
- 17) Vindt U, algemeen gezien, het Fonds voor Scheepsjongens een goede instelling of wenst U "aanpassingen" of "veranderingen" ?
- 18) Wenst U "het vissersberoep" te blijven uitoefenen ? ja/nee
Indien ja : redenen ?
 functie ?
Indien nee : redenen ?
 welk beroep hoopt U dan wel uit te oefenen ?

VRAGELIJST : FORMULIER "REDERS"

- 1) Waar en wanneer bent U geboren ?
 - geboorteplaats
 - geboortedatum
- 2) Waar woont U ? (woonplaats)
- 3) Hebt U broers en/of zusters ? Ja/Neen
 - Indien ja : hoeveel
 - broers : hun beroep
- 4) Wat is/was het beroep van uw vader ?
- 5) Hebt U kinderen ? Ja/Neen
 - Indien ja : hoeveel ?
 - geslacht ?
 - hun leeftijd ?
 - hun opleiding : schoolgaand : visserijschool
 - vakschool
 - ander onderwijs
 - werkzaam in hiernavermeld beroep :
- 6) Sinds wanneer bent U reder ? (jaar)
- 7) Vaart U ? Ja/Neen
 - Indien ja : functie ?
 - Indien neen : Hebt U vroeger nog gevaren ? Ja/Neen
 - Indien ja : functie
- 8) Tot welke exploitatievorm behoort uw onderneming ?
 - P.F., F.V., P.V.B.A., N.V.
- 9) Wat de schepen betreft : aantal
 - B.T.
 - P.K.
 - thuishaven
 - vistechniek
- 10) Hebt U "thans" scheepsjongen(s) in dienst ? Ja/Neen
 - Indien ja : familie ? Ja/Neen
 - hoe bezoldigt U de scheepsjongen(s)
 - uitsluitend met het Fonds
 - met het Fonds + % op de besomming
 - met Fonds + % + drinkgeld
 - Verklaar :
 - Indien neen : Hebt U vroeger scheepsjongen(s) in dienst gehad ?
 - nooit
 - ja
- 11) Denkt U dat het Fonds "financieel" gunstig of ongunstig is :
 - voor de scheepsjongen(s) ?
 - gunstig/ongunstig
 - waarom ?
 - voor de reder ?
 - gunstig/ongunstig
 - waarom ?

- 12) Wat vindt U van het Fonds :
- verhoogd aanbod van scheepsjongens : ja/nee
 - is op langere termijn een bijdrage voor de oplossing van het bemanningsprobleem in de visserij : ja/nee
- Verklaar :
- 13) Kunt U zich moeilijkheden herinneren met de bemanning bij de aanmonstering van scheepsjongen(s) ? Ja/Neen
- inzake loon
 - andere redenen (omschrijven)
- 14) a) Kent U de samenstelling van de Raad van het Fonds ?
b) Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens vertegenwoordigd zijn in de Raad van het Fonds ?
ja/nee/geen mening
- 15) Vindt U, algemeen gezien, het Fonds voor Scheepsjongens een goede instelling of wenst U "aanpassingen" of veranderingen ?
- 16) Hebt U aan de wal contacten met reders (eventueel op bijeenkomsten of vergaderingen) ?
- 17) Bent U pro of contra "financiële" staatstussenkomst in de visserij ?
- 18) Zoudt U uw zonen of andere jongelui aansporen het vissersberoep te kiezen ?
Ja/Neen
Verklaar :

Samenvatting van de conclusies m.b.t. de
voorgaande, in 1972 gehouden enquête

Deze bijdrage had tot doel de omvang en de ernst van het bemanningsprobleem in de zeevisserij te schetsen, alsook na te gaan in welke mate de instelling van het Fonds voor Scheepsjongens een oplossing voor dit probleem kan bieden. De problematiek werd vanuit twee gezichtspunten benaderd : namelijk het gezichtspunt van de reders en dit van de scheepsjongens. Om beide benaderingswijzen toe te laten, werd door het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, tegelijkertijd bij de twee belangengroepen een enquête op touw gezet. Gezien de spoed waarmee het onderzoek diende verricht te worden, was het onmogelijk de enquêtes kwalitatief volledig uit te werken, dit zowel wat betreft het enquêteformulier, als wat betreft de opleiding van de enquêteurs. Derhalve mogen de enquêteresultaten geenszins als absoluut worden beschouwd. Toch kunnen in dit onderzoek meerdere tendenzen waargenomen worden die het beleid in de zeevisserij in bepaalde richtingen kunnen oriënteren, Volgende tendenzen dringen zich alvast op :

1. Op basis van dit motivatie-onderzoek kan verondersteld worden dat het rekruteren van jonge arbeidskrachten geen onoverkomelijke problemen voor de zeevisserij stelt. De motieven die het meest worden aangehaald door de reders die niet gemakkelijk scheepsjongens aan boord nemen, hebben betrekking op het feit dat de bemanning zich verzet tegen het aanmonsteren van scheepsjongens en op het feit dat de reders menen niet gemakkelijk een scheepsjongen te kunnen aantrekken. De eerste beweegreden wordt tenietgedaan met het invoeren van het Fonds voor Scheepsjongens. Door het Fonds voor Scheepsjongens wordt immers vermeden dat de bemanning loonderving lijdt bij aanmonstering van een scheepsjongen. Wat het tweede motief betreft, zou inderdaad moeten gestreeft worden naar een zekere coördinatie tussen vraag naar en aanbod van scheepsjongens, zodat een optimaal benutten van het beschikbaar arbeidspotentieel kan bekomen worden. Verder nemen de reders over het algemeen een vrij gunstige houding aan tegenover het toekomstig aanmonsteren van scheepsjongens. De grote meerderheid van de ondervraagde reders wensen in de toekomst immers een scheepsjongen in dienst te nemen, dit omdat zij best een scheepsjongen

aan boord kunnen gebruiken, en omdat zij willen bijdragen tot de opleiding van de scheepsjongens. Ten slotte dient vermeld dat circa 90 % van de ondervraagde scheepsjongens het vissersberoep hebben verkozen als gevolg van een primaire of een secundaire belangstelling voor de zee, en dat alle betrokken scheepsjongens van plan zijn het vissersberoep te blijven uitoefenen.

2. Het eigenlijke rekruteringsprobleem dient gezocht in de kwestie van het aktualiseren van het mogelijk potentieel aanbod van scheepsjongens. De reders zouden immers in voldoende mate bereid worden gevonden om scheepsjongens aan boord te nemen. De problemen situeren zich evenwel langs de aanbodzijde. De bevestiging hiervan wordt trouwens gevonden in het feit dat de scheepsjongens, die op het ogenblik van het onderzoek slechts éénmaal hadden aangemonsterd, éénsgezind beweren dat zij gemakkelijk een schip hebben kunnen vinden, terwijl de scheepsjongens, die reeds meerdere malen gevaren hadden, van oordeel zijn dat zij thans even gemakkelijk (respektievelijk even moeilijk) of zelfs gemakkelijker dan vroeger een schip kunnen vinden. Derhalve zou er moeten gestreefd worden naar een optimaal benuttigen van het potentiële aanbod; dit wil zeggen dat de jongeren die een belangstelling voor de zee in zich voelen, moeten kunnen bereikt worden en de kans moeten krijgen om het zeevisserijberoep te kiezen. Daartoe zou het aangewezen zijn om aan de kust een goed georganiseerde propaganda-actie te voeren, waarbij de klemtoneel wordt gelegd op het feit dat de zeevisserij iets te bieden heeft aan de jongeren die zich ervoor interesseren.
3. Het Fonds voor Scheepsjongens wordt door de grote meerderheid van de ondervraagde reders en scheepsjongens gunstig onthaald. De instelling van het Fonds bracht blijkbaar een flinke sociale verbetering voor de scheepsjongens met zich mee, gezien het in hoge mate weet te voorkomen dat de scheepsjongens worden misbruikt. Het blijft evenwel een vraag of het Fonds een adekwate oplossing voor het bemanningsprobleem in de zeevisserij kan bieden. Uit het onderzoek blijkt dat de reders meer geloof hechten aan het Fonds, als oplossing voor het bemanningsprobleem, dan de scheepsjongens. Op grond van de enquête bij de scheepsjongens, kan verondersteld worden dat het Fonds tot nog toe slechts weinig scheepsjongens tot de zeevisserij heeft kunnen aantrekken. Daartegenover zijn 85 reders van oordeel

dat het Fonds op langere termijn een oplossing voor het bemanningsprobleem zal bieden. Uiteraard was het Fonds op het ogenblik van het onderzoek nog niet lang genoeg in werking om op dit punt reeds besluiten te kunnen trekken. Feit is echter dat de stijging van het aantal scheepsjongens gedurende de periode september-december 1971 niet uitsluitend door het Fonds werd veroorzaakt.

4. Het is opvallend dat de houding van de reders en van de scheepsjongens ten opzichte van het Fonds vrij gedifferentieerd was in de verschillende vissershavens; vooral de minder gunstige houding van de ondervraagden uit Zeebrugge was betekenisvol. Daarenboven blijken de scheepsjongens over het algemeen een zeer geringe geografische mobiliteit te vertonen. Deze beide factoren zijn niet van aard om het beleid ter oplossing van het bemanningsprobleem te vereenvoudigen.

SUMMARY

INQUIRY AMONG SHIP OWNERS AND APPRENTICE FISHERMEN
ABOUT (- THE FUND FOR APPRENTICE FISHERMEN
) - FISHERIES, NOW AND IN THE NEAR FUTURE

In 1976 the Fund for Apprentice Fishermen, created in 1971 on a voluntary owners' contribution base, has been converted by legal provision into a new Fund, to which all ship owners must contribute for at least 50 % of all salary expenditure; administrative costs are for the account of the State. Apart from the financial aids granted, the Government is now directly engaged in the management of the Fund.

The aim of this inquiry was to obtain some relevant information about the opinions of both ship owners and apprentice fishermen concerning aforesaid Fund. Subsequently it was also the intention to know their opinion about the fisherman's training, his job, his career, his prospects, in view of the considerable changes in the structure of the fishing fleet, and of the technological, vocational and socio-economic changes within the industry. Data were collected in 1977 by questionnaire and interview. Furthermore use has been made of some existing information. Another major objective was to know the reasons which underlie the differences in earnings among apprentices (Fund salary, percent of gross returns, "poundage", etc.).

This paper discusses the latent uneasiness in the fisherman's mind, that sometimes is roused to vigorous opinions, views and attitudes. The interviews were based on two questionnaires, one for the ship owners and an other one for the trainees. However, it was eventually the intention to hold a rather non-structured conversation on a broad and deep level. This, of course, provided more spontaneity in the utterances and replies.

It may be concluded that the study provides adequate data for drawing up some guidelines for further improvements in the crew problem policy. An outstanding feature is undoubtedly the fact that the trainees are still recruited from the traditional fishing community, despite the many attempts of attracting youngsters from outside of that community. It is believed, both by the owners and by the trainees, that the Fund has a positive effect on the crew problem. However, it is felt that additional measures are needed to reach a decisive solution of this complex problem.

