HET VISSERIJBLAD

34e jaargang
Nr 52
Vrijdag, 27 dec. 1968

*

SPECIALE EDITIE



Stefens Electro n.v.



ALGEMENE ELEKTRICITEIT

— Bobineren van dynamo's, automatics, enz.

ELEKTRONICA

— Radars
— Zenders-ontvangers
— Dieptemeters ELAC

SCHEEPSKOELINSTALLATIES

— Herstellen alle merken boordfrigo's
— Verdeler koelinstallaties Sabroe

VERKOOPAGENT : DIESELMOTOREN SKL

AFD. ZEEKUST : H. BAELSKAAI 47 OOSTENDE TEL. 789 93

ZETEL : ANTWERPEN - NOORDERLAAN 107 TEL. (03) 41 20 90 (15 l.) - Telex 31584

HET VISSERIJBLAD

Nr 52

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 500 fr. - 6 maanden 250 fr. - 3 maanden 130 fr. - Buitenl. 550 fr. - Holl. 36 gulden
Redaktie, Beheer, Publiciteit en Drukkerij : H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. : 777.13 / 777.14 - P.C.R. 41.89.87 - H.R.O. 25202 - Direkteur P Vandenberghe.

Vrijdag, 27 dec. 1968

Onze kerst- en nieuwjaarwensen

Langs deze weg bedanken we alle personen die ons uit erkentelijkheid voor al wat we steeds met genoegen voor hen deden, hun heilwensen toestuurden.
Ze allen afzonderlijk beantwoorden, zou ons machtig veel werk vragen. We kunnen hun slechts melden dat zolang onze gezondheid en werkkracht het ons toelaat, we steeds voor hun belangen zullen ijveren, hopend aldus te kunnen bijdragen tot de oplossing van vele moeilijkheden, grote of kleine.
We maken van deze gelegenheid ook gebruik om de talrijke Overheidspersonen en vrienden, te danken voor hun gewaardeerde hulp en raad op alle gebied en in het biezonder inzake visserijproblemen.
Wij zijn overtuigd dat onze Overheid en al wie het in onze samenleving goed meent ons verder in het belang van zoveel onbeholpenen en minder gegadigden zullen blijven begrijpen en steunen, opdat het lot van zovelen die hulp en raad behoeven, zou verbeterd kunnen worden en opdat vooral onze visserij, van klein tot groot, de zware krisis, welke thans te wachten staat, zou overwinnen.
Dit is de wens van hem, die steeds het welzijn van de minst gegoeden en van onze ganse visserij betracht heeft.

P. VANDENBERGHE

INHOUD

VAN ONZE MINISTERS VAN LANDBOUW EN VERKEERSWEZEN ... 3
DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID VAN EEN STERKE VISSERIJ-POLITIEK, door P. Vandenberghe, Uitgever 5
BESCHOUWINGEN, door R. Bauwens, Voorzitter Rederscentrale ... 9
WIJ BUIGEN DIEP EN BIDDEN, door volksvertegenwoordiger Dries Claeys 9
EKONOMISCHE TOESTAND VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN, door J. Vanden Kieboom, Schepen 11
EXPANSIE EN WELVAART DOOR EEN GEMEENSCHAPPELIJK E.E.G.-VISSERIJBELEID, door K. Michielsen 13
VISSERIJKOOPERATIE EN TOEKOMST, door Johan en Jozef Verhoest 13
KLOOF TUSSEN OPLEIDING EN PRAKTIJK, door F. Boels 17
HAND IN HAND, door Dr. P. Hovart 19
DE NIEUWE EUROPABEKER KOMPETITIE, door W. Van Roose ... 21
EINDEJAARSPLEIDOOI, door J. Deroose 23
DE VISVERWERKENDE NIJVERHEID ONDER E.E.G.-BELEID, door V. Sampers 25
DOORBRAAK VAN DE KISTENVIS, door Ir. W. Vyncke 25
DE BELGISCHE VISSERIJ TEN OVERSTAAN VAN HET GEMEEN-SCHAPPELIJK VISSERIJBELEID, door C. Menu 27
HOE DE VERKOOP VAN ZEEVIS BEVORDEREN ?, door J. Van Hal ... 31
IS EEN NIEUWE START IN 1969 MOGELIJK ?, door R. Bauwens, Voorzitter van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik 37
DE AKTIVITEITEN VAN DE PROPAGANDAVERENIGING VOOR MEER VISVERBRUIK IN 1968, door J. Van Broeck 39
BEWUSTWORDING, door A. Wittevrongel 42
GEVOLGEN VAN DE UITVOERING DER DELTAWET VOOR DE VISSERIJ IN ZUID-WEST NEDERLAND OP KUST EN IN ZEE, door A.L.S. Lockefeer 44
MET JAN PRINS OP OESTER- EN MOSSELVANGST, door R. Billiau 45
HET KUSTSTATION „OOSTENDE RADIO" door G. Brabant 49
FLITSEN DOORHEEN NIEUWSTE TECHNISCHE REALISATIES IN DE VISSERIJNIJVERHEID, door L.A.I. Inghelbrecht 51
HET GEBEURDE IN 1968 door R. Billiau 53
DE JACHT OP MOBY DICK, door J.W.F. Praet 59
WAT BRACHT 1968 VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ ? 61
OOSTENDS EN ZEEBRUGS MARKTOVERZICHT 64
MARKTCIJFERS 65
NEDERLANDS MARKTOVERZICHT 68

ONZE ADVERTEERDERS

A.M.B.C.K.O. - KURSAAL, Oostende 66
APELDOORNSE NETTENFABRIEK VON ZEPPELIN, Apeldoorn-Nederl. 4
BELGODIESEL, Koningstraat 60, Brussel I 6
BRANDENBURGH, VAN RHEENEN & VOORWALT, Spijkerkade 2-3 Amsterdam - Nederland 22
B.R. CONTINENTAL N.V., Napelsstraat 65, Antwerpen 32
CHEVRON PETROLEUM COMPANY N.V., Louizalaan 166, Brussel 5 35
DEWEERT JOS, p.v.b.a., Nieuwe Werfkaai 2, Oostende 36
ECONOSTO, Samberstraat 48, Antwerpen 10
EVEREST, H. Baelskaai 40, Oostende 58
HAND IN HAND, Vismijn, Oostende 24
HAND IN HAND, Tijdokstraat 34, Zeebrugge 26
HULP IN NOOD, S.V., H. Baelskaai 27, Oostende Omslag achter binnen
LA COURONNE, Zandvoordestraat 25, Stene-Oostende 32
LISTER R.A. & C° N.V., Pepijnstraat 51, Landen 32
NATONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET AAN DE NIJVERHEID Waterloolaan 16, Brussel I 14
ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING S.V., Slipwaykaai 2, Oostende 34
OOSTENDSE KREDIETBANK, Karel Janssenslaan 1, Oostende 24
OSTEND STORES AND ROPEWORKS, H. Baelskaai 12, Oostende ... 8
OTT GEORGES (Touwslagerij Dekko), Drapstr. 70, Hamme/Denderm. 34
O.V.A. (Onderlinge Visafslag Oostende) Vismijn 71, Oostende 28
ROSSEEL Ets. N.V., L. Coiseaukaai 21, Brugge-Haven 34
SAIT ELECTRONICS, Steenweg op Ruisbroek 66, Brussel 19 2
S.C.A.P., s.v., H. Baelskaai 27, Oostende 30
SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V., Rodenhuize-Gent 2 20
SCHOCKAERT O., H. Baelskaai 7, Oostende 38
SOMOMARIN .V., Minderbroedersrui 62, Antwerpen 20
STEFENS ELECTRO, H. Baelskaai 47, Oostende Omslag voor binnen
TECHNOCOMMERZ GmbH., 108, Berlin, Mittelstrasse, 25, D.D.R. ... 12
TRECO N.V., Steenweg op Brussel 340, Overijse 58
VALCKE FRERES N.V., Nassaustraat 37, Antwerpen 32
VAN EESSEL L. p.v.b.a., Oudaan 26, Antwerpen 34
VAN VOORDEN N.V., Zaltbommel - Nederland 16
VERBURGH HENRI, H. Baelskaai 2, Oostende 38
VISSERSVERBROEDERING N.V., H. Baelskaai 2, Oostende 38
VMF STORK-WERKSPOOR, Postbus 4196, Amsterdam - Nederland ... 18
ZEEKUST p.v.b.a., H. Baelskaai 30, Oostende 22
ZOCK PH., Dordrecht - Nederland 38
ZWART H. (Machinefabriek en Technische Handel) IJMUIDEN - Nederland ... ...Omslag buiten

SAIT Electronics

ZEEKUST

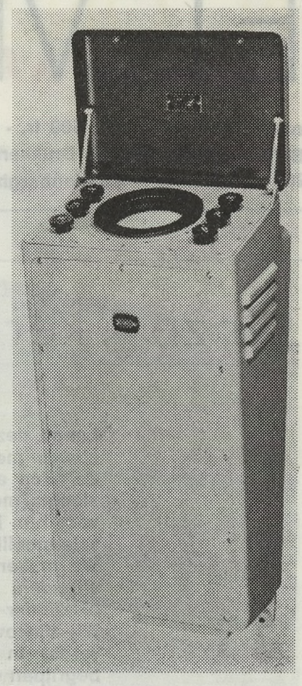
OOSTENDE

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

SCALE EXPANDER

MK4



Televerbindingen en navigatie hulpmiddelen

— voor scheepvaart

— voor visserij

— voor yachting

Verkoop — Verhuur — Onderhoud

BEVOEGDE ONDERHOUDSDIENST 24 UUR OP 24

Radars - Richtingszoekers - Dieptemeters - VHF Radiotelefonie - SSB Zender/Ontvanger

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 21
Tel. 715.70

ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4
Tel. 541.21

NIEUWPOORT
Kaai 46
Tel. 231.51

SAIT INDUSTRIE

VERTEGENWOORDIGER VAN

SAIT Electronics

ZEEKUST

ENDRESS **LINDE**

DANFOSS **WEMPE**

VOOR UW PROBLEMEN IN VERBAND MET

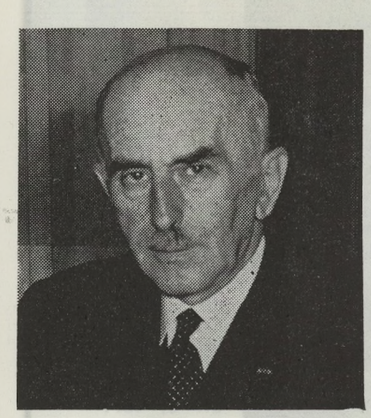
KOELING — REGELING — CONDENSORS

SAIT INDUSTRIE : 105 Lange Lobroekstraat - ANTWERPEN - Tel. 31.82.40

SAIT ZEEKUST : OOSTENDE : Tel. 715 70 — ZEEBRUGGE : Tel. 541 21 — NIEUWPOORT : Tel. 231 51

(6520V)

VAN ONZE MINISTERS ...



door
CH. HEGER
Minister van Landbouw

Weerom krijg ik de kans om mij, ter gelegenheid van de jaarwisseling, via „Het Visserijblad" tot onze vissers te richten.
Nu er weer een jaar voorbij is en ik, in deze periode van overweging en bezinning, terugkijk op de goede en kwade dagen die onze bedrijfsgenoten achter de rug hebben, dan moet ik spijtig genoeg vaststellen dat het visje weer eens duur werd betaald. Inderdaad, weer heeft de zee haar tol geëist : twee schepen zijn niet meer teruggekeerd naar de thuishaven en negen vissers kwamen om bij het winnen van hun „brood uit het water", negen slachtoffers van hun werk en van hun plicht. Aan deze stoere werkers die ons zo vroeg en in zo'n dramatische omstandigheden ontvallen zijn, breng ik hier een piëteitsvolle hulde en aan hun nabestaanden betuig ik mijn innig medeleven bij het smartelijk verlies dat zij kwamen te ondergaan. Steeds weer heeft het mij getroffen dat, spijts alles, onze vissers, even vastberaden als voorheen, opnieuw zee kozen; tegenover de grimmige en nukkige tegenspeler stellen zij hun toewijding aan hun geliefd beroep evenals de sterke solidariteit die hen onderling samenbindt. Als er tegenwoordig in pers en publikaties al eens gezegd wordt dat ons volk niet erg „sea-minded" is, dan geldt zulks zeker niet voor deze kranige landgenoten, wier maritieme adelbrieven teruggaan tot in een ver verleden. Ik wil hier dan ook nogmaals de diepe achting en bewondering uitdrukken die ik toedraag aan hen en aan hun familieleden, waarvan de ouderen wellicht met weemoed terugdenken aan „hun tijd" toen de „struggle for life" zoveel harder was maar toch ook zijn schone kanten had omdat hechte kameraadschap, een ingewortelde beroepstrots en een intense levensvreugde-ondanks-de-miserie toch telkens opnieuw de moeilijkheden deden te boven komen. Speciaal denk ik hier, last but not least, aan de visserskinderen, die, naar ik stellig meen te mogen aannemen, onze vissers van morgen zullen zijn. Ik reken erop dat zij voor de aflossing zullen zorgen ! Laten zij zich niet afschrikken door de harde kanten van het beroep, maar laten zij integendeel goed vóór ogen houden dat het vissersleven ook nog waarden en verworvenheden behelst die bij de stadsmens aan wal genoeg onvindbaar geworden zijn. In zijn aangrijpend boek „Boerenpsalm" schreef de betreurde Felix Timmermans „De boerenstiel is goed en schoon"; als er ooit eens een „Visserspsalm" mocht geschreven worden, dan hoop ik daarin die eenvoudige woorden te kunnen terugvinden . „De vissersstiel is goed en schoon".
Onder de goede momenten die het bedrijf in 1968 mocht kennen, reken ik vooral het feit dat we weer een flinke stap nader gekomen zijn tot de verwezenlijking van een gemeenschappelijke markt voor vis en visserijprodukten. Er is inderdaad een ontwerp van algemeen visserijbeleid tot stand gekomen dat thans in de schoot van de EEG-Kommissie besproken wordt. Het is mijn innige wens dat er hieruit gunstige en konkrete resultaten mogen voortkomen en dat onze vissers zouden in staat gesteld worden met steeds hoger rendement en efficiency te werken. Het is immers de grote bekommernis van iedere reder „Hoe hou ik mijn schip renderend ?". Het is ongetwijfeld een goede zaak dat we weer dichter bij de EEG gekomen zijn, en ik zal van mijn kant niets onverlet laten om bij de aan gang zijnde besprekingen en onderhandelingen de belangen van onze vissers met evenveel hardnekkigheid te verdedigen en te beveiligen als ik het voor onze landbouwers gedaan heb. Ik ben ervan overtuigd dat onze bedrijfsgenoten, die bekend staan om hun energie, durf en werkzaamheid, van hun kant zeker ook niet bij de pakken zullen zitten maar, vol vertrouwen in de toekomst, daadwerkelijk zullen bijdragen tot de opbouw van een ekonomisch Europa dat naar buiten uit respekt en vertrouwen afdwingt en naar binnen een stabiele welvaart garandeert voor zijn dynamische inwoners.

Intussen blijf ik steeds bereid in de mate van het mogelijke te helpen daar waar het nodig is. Voor de tweede maal ben ik erin geslaagd een rechtstreekse steun te laten toekennen aan die kategorieën wier exploitatieresultaten minder gunstig waren. Ik hoop dat zij die steun zullen beschouwen als een hulpmiddel om zonder veel kleerscheuren door de tegenspoed te geraken, en als een aansporing om het weldra even goed te doen als de anderen.

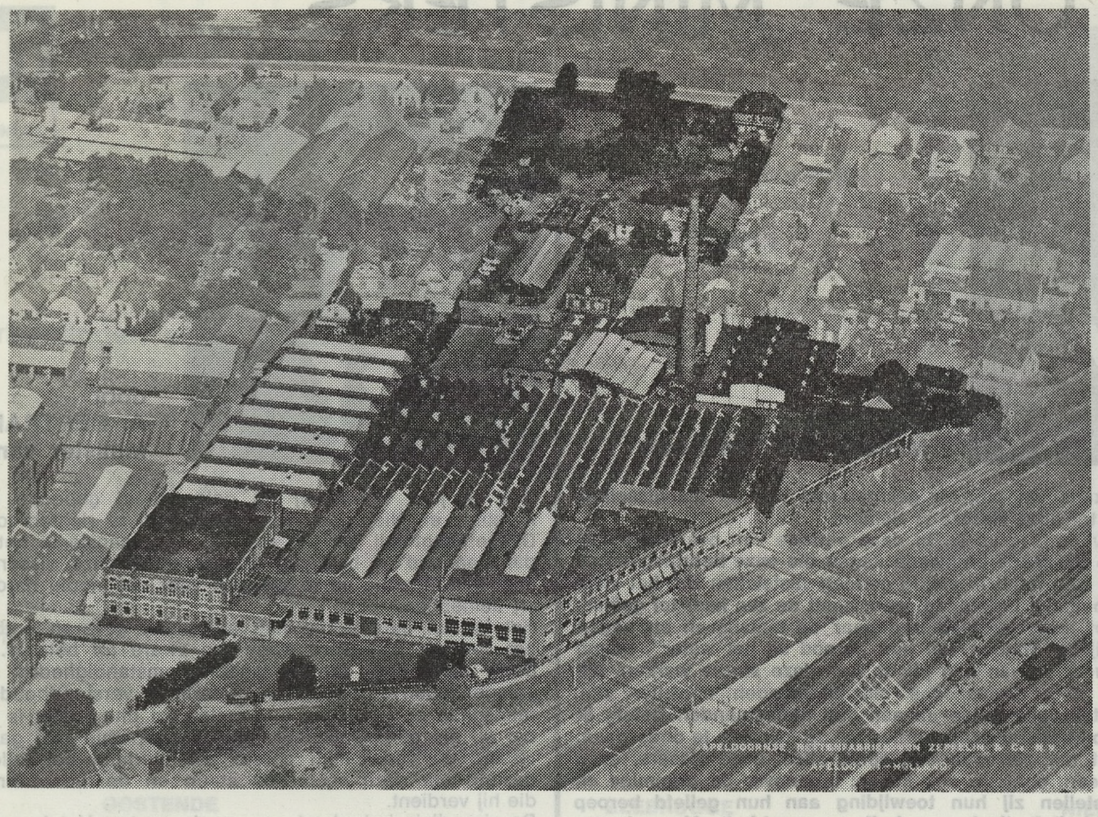
(Vervolg onderaan kolom hiernaast)



door
A. BERTRAND,
Minister van Verkeerswezen

Ook dit jaar wordt mij de gelegenheid geboden naar aanleiding van Kerstmis en Nieuwjaar een boodschap te richten tot onze vissers.
Dit verheugt mij, en elk jaar opnieuw aanzie ik het als een plicht mijn dankbaarheid te betuigen tegenover al onze vissers op zee en tevens mijn bewondering uit te drukken voor dat mooie beroep dat zij beoefenen en liefhebben.
Het is een beroep dat niet altijd van gevaren ontbloot is. Ook tijdens het voorbije jaar werd weer een zware tol betaald.
Doch meer nog dan in andere omstandigheden komt bij dergelijke gelegenheden de geest van onderlinge verstandhouding, van ware kameraadschap en onderling meevoelen tot uiting. Het is wellicht juist daarom dat ik, als oud-mijnwerker, zoveel sympathie ben gaan voelen voor onze vissers en vanaf mijn eerste ambtstermijn ook alles in het werk heb gesteld om deze sector de steun en de waardering te laten genieten die hij verdient.
De visserij is inderdaad een mooie sector. Het is ook een volk van taaie werkers, gehard door de strijd tegen de natuurelementen, gehard in de strijd voor zijn bestaan. Niet alleen immers het varen op zee stelt problemen, doch het beroep kent ook andere moeilijkheden die dienen overwonnen te worden.
Vernieuwing van de vloot, modernisering van het materieel, aanpassing aan de nieuwe visserijmethodes, opzoeken van nieuwe visserijgronden, harmoniseren van de reglementering met deze van kracht in de ons omringende landen, bijwerken van de programma's in het visserijonderwijs het zijn zovele problemen die dagelijks nieuwe zorgen doen rijzen en die slechts tot een goed eind kunnen worden gebracht door actieve en loyale samenwerking tussen de bevoegde organisaties en de overheid.
Als Minister van Verkeerswezen was het steeds mijn bekommernis deze samenwerking te bevorderen en de overheid te laten helpen daar waar morele en financiële steun gewenst en nodig was. Zo werden tijdens het voorbije jaar andermaal een aantal sloopremies en scheepskredieten voor nieuwbouw van vissersschepen ter beschikking gesteld.
Ook voor 1969 werden op de begroting van Verkeerswezen ruime kredieten voorzien ten voordele van onze visserij. Het is mijn vurige wens dat onze vissers daarvan nuttig gebruik zullen maken ten einde onze vloot verder te verjongen, te moderniseren en aan te passen aan de steeds grotere eisen van produktiviteit en kwaliteit ten overstaan van de konkurrentie.
Ook de veiligheid van het beroep wordt daardoor in ruime mate gediend.
Onlangs nog gaf ik opdracht aan de Raad tot Verbetering van het Zeevisserij-onderwijs, een grondige studie te maken tot verbetering van de onderwezen programma's, desgevallend door inschakeling van aangepast nautisch onderricht aan boord van speciaal uitgeruste schepen. Ik hoop dat tijdens het nieuwe jaar tot tastbare resultaten kan worden gekomen ten voordele van de jongeren die hun vertrouwen stellen in dit beroep.
Ten slotte wil ik de wens uitdrukken dat 1969 een jaar wordt van voorspoed voor al onze vissers en hun familie, opdat zij in een gelukkig en winstgevend jaar de bekroning vinden van hun onverdroten werklust en volgehouden inspanningen.

Ik heb niet vaak de gelegenheid om mij tot de vissers te richten. Ik hoop dat zij zich over deze korte boodschap even zullen bezinnen. We staan op de drempel van een nieuwe tijd voor de visserij in West-Europa. De toekomst brengt ons wellicht nieuwe problemen maar houdt ook nieuwe, nog nimmer gekende mogelijkheden in. Voor 1969 wens ik onze vissers alvast een voorspoedig jaar met mooie besommingen en behouden vaart.



APELDOORNSE **NETTENFABRIEK**

von Zeppelin **& Co N.V.**

APELDOORN - HOLLAND

KERSTMIS **NIEUWJAAR**

Tijd voor een terugblik over het verstreken jaar. Mocht U met ANZA nylonnetten gevist hebben, dan zult U ongetwijfeld tevreden zijn. Hebt U nog geen ANZA netwerk, trek dan vandaag Uw plan en bestel bij :

COOPERATIEVEN **SCAP** **OOSTENDE**

HAND IN HAND **ZEEBRUGGE**

(6516V)



DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID VAN EEN STERKE VISSERIJPOLITIEK

Standardisatie van vissersvaartuigen

door P. VANDENBERGHE, Uitgever

Het is nu zowat enkele jaren dat ons land langs de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek, allerlei aangelegenheden, die zowel de visindustrie, de handel als de visserij aanbelangen, vanuit een wetenschappelijk oogpunt tracht op te lossen.

Het kan niet ontkend worden, dat de nuttige gevolgen van de onderzoekingen in de praktijk, voor het algemeen belang, nog veel te weinig worden gevoeld, omdat het personeel en het budget, om grootscheeps van wal te steken of liever om uitgebreide proefnemingen te doen, ver van voldoende zijn. Dit tekort in brains en geld steekt sterk af wanneer men zulks alleen maar vergelijkt met onze noorderbuur Nederland, waar jaarlijks meer dan 300 miljoen frank worden besteed aan de ontwikkeling van het visserijbedrijf in al zijn vormen en geledingen.

Het lijkt dan ook meer dan noodzakelijk om ofwel samenwerking en werkverdeling met onze buurlanden na te streven en uit te werken, ofwel onze inspanningen naar meer konkrete onderwerpen te richten.

De werking moet meer tot het nuttige voor het visserijbedrijf worden herleid. De koers die kan worden ingeslagen kan in meerdere richtingen gaan, maar er mag niet worden vergeten dat het om een bedrijf gaat, dat ten onzent te gemakkelijk verwaarloosd wordt, omdat diegenen die het leiden en het bedrijven, meestal eenvoudige mensen zijn die zelfs op heden het onderzoek niet voldoende kennen of de volle draagkracht ervan niet beseffen.

Het is een feit dat wij meer aandacht aan het visserijbedrijf moeten besteden en bij wijze van voorbeeld willen wij hier slechts de gedachte van standardisatie van onze vloot naar voren brengen en de nadruk leggen op een WERKELIJKE visserijpolitiek.

En in dat opzicht, is van primordiaal belang : de studie van de richting waarin onze Belgische visserij dient gedreven, rekening houdend met het feit dat 90 % van dit bedrijf artisanaal is en wellicht artisanaal zal blijven.

Sedert vijf jaar heeft het toeval gewild dat de rederij «De Vuurtoren» toen, dank zij de stoot- en de durfkracht van enkelen de aanloop is geweest tot de vlootvernieuwing.

Wij zien nog de feestelijk bevlagde O.34 de haven van Oostende aandoen en de plechtigheid waarmede dit gepaard ging staat ons nog voor ogen.

Wij zien dit eerste vaartuig in negen maanden tijd gevolgd door drie andere van hetzelfde type, welke toen het sukses van de vloot uitmaakten.

Wij zien nog hoe sedertdien te Oostende en te Zeebrugge een rush ontstond om aanvankelijk op buitenlandse werven gebouwde, vaartuigen van hetzelfde type de ene na de andere onze havens te zien aandoen.

En wij zien nog hoe dit onmiddellijk de dood betekende van de houten scheepsbouw in België, welke dit inzag en plots plaats maakte voor de stalenbouw, in zoverre dat de houten-scheepswerven te Oostende en te Zeebrugge zich onmiddellijk omvormden tot stalen scheepsbouwwerven.

Maar als de vloot sedertdien voor meer dan 50 % vernieuwd is dan wil dit niet zeggen dat dit te wijten is aan een scheepsbouwpolitiek door ons land gevolgd. Integendeel.

Weliswaar werden sloopremies gegeven en nu tot 6.000 fr. opgevoerd. Maar hier werd door de bevoegde instanties de onvergeeflijke fout begaan, het ontwerp, van volksvertegenwoordiger Dries Claeys niet te volgen, welke voorzag dat zij die sloopten, maar niet herbouwden ook, al was het maar gedeeltelijk, van een sloopremie zouden genieten. En ook bij het verlenen van kredieten voor de bouw van schepen aan goedkope intrest, werd geen ernstige scheepspolitiek gevolgd.

Teveel willekeur, te weinig nazicht van de werkelijke middelen waarover men beschikt, te veel verscheidenheid in het aantal jaren krediet, het eisen van hogere of lagere intresten het bouwen van schepen van allerlei afmetingen, enz... zijn toestanden welke wij nu nog beleven. Alsof in dit alles geen hechter politiek had kunnen gevolgd worden, om daarvan maar te spreken.

Want ook de types vaartuigen geschikt voor de Belgische visserij werden nooit bestudeerd of uitgestippeld.

Ook hier is en blijft een grote leemte bij zoverre dat schepen reeds gebouwd of half afgewerkt zijn, als pas de toelating gegeven wordt en dit alles omdat er geen strenge stelregel is, er geen visserijpolitiek bestaat welke geleid wordt door techniekers, economisten en ambtenaars, die alleen het recht zouden moeten hebben toelating tot bouwen te verlenen volgens welbepaalde normen, zowel op technisch als op financieel en economisch gebied.

Dit wil daarom niet zeggen dat wij de schuld daarvan dienen te geven aan de C.T.W.O.Z., aan de Zeevaartinspektie of aan de N.M.K.N. en aan de beroepsmiddens zelf ! Neen ! ! !

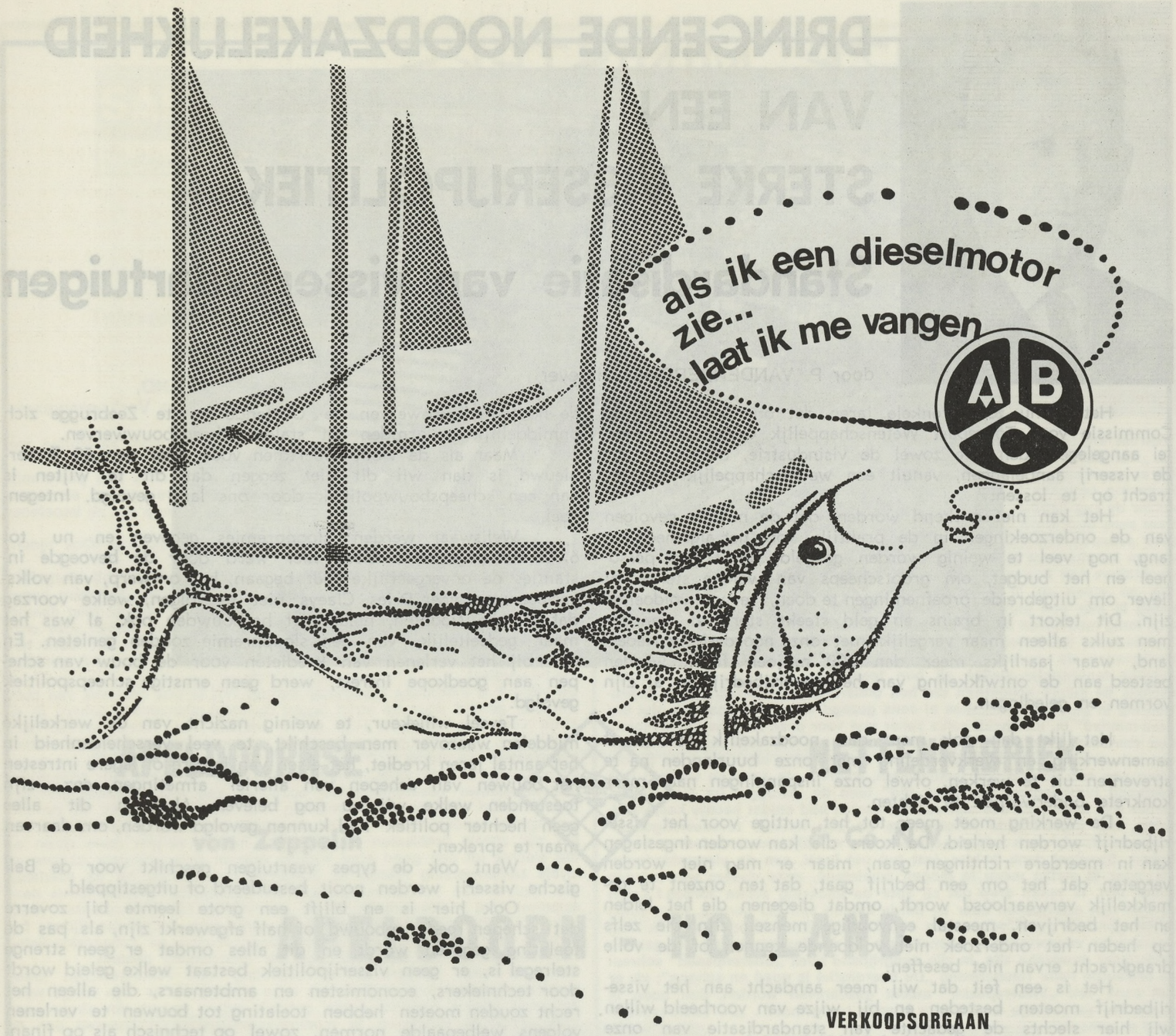
Daar ligt niet de fout.

De fout ligt in het gebrek aan het voeren van een vaste visserijpolitiek door het Ministerie van Landbouw, daarin bijgestaan en geadviseerd door een Ministerie van Ekonomische Zaken, een Ministerie van Verkeerswezen en dit van Financiën.

Nu sprake is van een Visserijdienst terug te Oostende in te voeren, wat zo broodnodig is, onder leiding van een bekwaam direkteur, bijgestaan door knap personeel, is het nooit te laat om aan het euvel hierboven opgesomd te verhelpen. En inderdaad !

Laat ons beginnen met het vertrekpunt, nl. het bouwen van schepen, waarvan in de praktijk alles op ekonomisch gebied afhangt. Men bouwt toch geen schip om de techniekers en scheepsbouwer allerlei vormen en technische bagage op de markt te zien gooien waarvan achteraf blijkt dat zij gemist hebben.

(Vervolg blz. 7)



VERKOOPSORGAAN

belgodiesel

60-KONINGSSTRAAT
BRUSSEL 1
TELEX : 23898 BELGODISEL BRU B
TELEGR : BELGODISEL BRUXELLES
TEL : 02/ 11 18 80 (2 L).

ECOP B1021/688

Vertegenwoordiger voor de kust : Dhr SMEESTERS Tennislaan 24, Nieuwpoort-bad. Tel. (058) 242 30

(Vervolg van blz. 5)

Men bouwt een vissersvaartuig om het ECONOMISCH zo rendabel mogelijk te maken in het kader van de wetenschappelijke en technische bevindingen en in het kader van de mogelijkheden waarover men menselijk beschikt om gene of deze visgrond MET SUKSES te gaan bevissen en binnen de perken van de huidige ekonomische en sociale vereisten. Daarom dient vooraf en vóór alles aan een scheepsbouwpolitiek gedacht.

DE NOODZAKELIJKHEID VAN EEN SCHEEPSBOUWPOLITIEK

Overwegende dat wij in ons land slechts over 1500 vissers beschikken en dat het moeilijk is dit getal snel te zien aangroeien.

Overwegende dat de politiek van het bouwen van fabriekschepen voor onze visserij uit den boze mag genoemd worden en dat wij sociaal en ekonomisch dienen te roeien met de roeispanen waarover wij beschikken, is de eerste vereiste dat het Ministerie van Verkeerswezen, in samenwerking met dit van Landbouw, kriteria vastlegt door het stichten van een bevoegde kommissie.

Nu stelt men vast dat in de kustvisserij, de middenslag, de Noordzee, de Kanaal- en de IJslandvisserij allerlei types worden gebouwd waarvan de ene al minder rendabel is dan de andere en de ene al veel kostelijker uitvalt dan de andere, al speelt de schipper op een schip nog zo'n belangrijke rol.

Het is een feit dat, nu te veel geld wordt weggeworpen, de reders te veel in het zoeken naar een technisch beter uitgerust vaartuig, aan hun eigen worden overgelaten

Verder is het in het algemeen belang van de economie van de verleende kredieten, enz... volstrekt noodzakelijk dat men overzichtelijk te werk ga en geen kemels van 60 of 80 miljoen de wereld laat ingaan waarvan 90 % staatskredieten zijn aan een intrest welke hoogstens 1 % beloopt, om enkele invloedrijke personen voldoening te geven, waar integendeel zeer stug gehandeld wordt en veel hoger intresten worden geëist, daar waar het gaat om een soms zeer vakkundig visser. Het geval van de fameuze «Narwal» is er een typisch voorbeeld van. De Staat zal hieraan minstens 50 miljoen verliezen, terwille van mensen die maar al te gemakkelijk de tientallen miljoenen te grabbelen kregen.

In Holland Engeland en Duitsland, wordt door de Hogere Overheid, in samenwerking met de mensen uit het bedrijf, een werkelijke scheepsbouwpolitiek gevoerd.

In Frankrijk is men in bepaalde streken langs de Atlantische Oceaan gelegen, daar ook aan begonnen. Zo stellen wij vast dat er te Etaples, de Finistère en in Vendée, een organisatie tot stand is gekomen in de beroepsmiddens zelf, welke tot doel heeft, de richting te bepalen waarheen de scheepsbouw en investeringen voor vissersvaartuigen voor de komende jaren dient geleid, bekwaam te beantwoorden aan de eisen van de markt, de evolutie van de soorten vis aanwezig op de visgronden en de eisen waaraan de schepen die gebouwd worden moeten voldoen om ekonomisch volgens de soort visgronden die zij bevissen, het meest renderend te zijn.

Dit is een zware taak en opdracht - en de verantwoordelijkheid is groot.

Deze doelstellingen zullen er doorgrond worden door een kommissie bestaande uit ambtenaren van de verschillende departementen erin betrokken, scheepsbouwers, de vertegenwoordigers van technische en wetenschappelijke organismen en de reders zelf, welke getuigen van een gegronde kennis van de visgronden waarvoor de onderscheiden vissersschepen bestemd zijn.

Het is immers een feit dat buiten Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient en La Rochelle, het grootste gedeelte van de Franse vissersvloot op de artisanale visserij aangewezen is. De Franse administratie heeft verklaard de studie van de standardisatie van de vissersvloot financieel volledig te zullen steunen opdat de Franse reders er zouden toe komen, volgens de visgronden welke ze bedrijven, de standardisatie van de bouw, wetenschap en techniek tot het uiterste door te voeren in het belang van de investeringen in de visserijvloot en de economie van het land. Men hoopt aldus door de standardisatie, de bouw in serie te kunnen doorvoeren en veel goedkoper vaartuigen van een hoger technische waarde te kunnen bouwen. Een of twee type vaartuigen voor elke soort visgrond zullen aldus ontworpen worden, waaraan men verplicht is zich te houden, en zonder dewelke geen financiële, technische noch wetenschappelijke hulp zal worden verleend. Reeds is men zover gevorderd, dat er een vaste strekking is naar een polyvalente eenheid, terzelfdertijd pelagisch als anders, en van achter en opzij vissend.

Ook zal het uit zijn, naar gelang de visgrond, te bouwen met afmetingen welke de goedkeuring van de kommissie niet wegdragen.

Wat de aktiestraal van visserijmogelijkheid betreft, zal die beperkt worden volgens het type vaartuig en zal bv. een vissersvaartuig van een bepaald type niet toegelaten zijn garnaal of sprot of sardienen enz. te gaan vissen.

Tevens zal er in dat opzicht naar gestreefd worden vis van uiterst uitstekende kwaliteit aan te voeren, waarbij tevens de sociale toestand zal in de hand kunnen gewerkt worden, door het maken van kortere reizen en veelvuldiger thuis zijn.

Te Dieppe zijn reeds voor wat de bouw van artisanale schepen betreft, twee lengten uitgestippeld, nl. 18 en 22 meter en te Duinkerke werd 18 m voorgesteld.

Men is het er tevens over eens dat de motorkracht, noch de brutotonnage nog verder als maatstaf te nemen en meer alles te bepalen naar gelang de aktieradius en de duur dat de visserij zal dienen bedreven te worden. Er werd besloten ook zo mogelijk alleen nog stalen vaartuigen te bouwen.

Verder is overeengekomen de leeftijdsgrens van vaartuigen op 15 jaar te bepalen en de kommissie toe te laten alle nuttige voorstellen naar gelang de streek en de soort visserij te onderzoeken.

EN WIJ ?

Wij menen dat het ogenblik voor ons DRINGEND gekomen is opdat de beroepsorganisaties in samenwerking met de bevoegde overheid en verantwoordelijke politiekers, die er zich aan interesseren, deze gedachten in praktijk te stellen, welke moeilijkheden ook te overwinnen zijn.

Doen wij dit niet, dan mag men zich nog verwachten aan exploitaties die naar het failliet leiden, en dan zal ook onze vloot minder en minder rendabel worden in een wereld waarvan de ekonomie nodig op een moderne leest dient te worden geschoeid.

OSTEND STORES AND ROPEWORKS

HENDRIK BAELSKAAI 12, OOSTENDE

Burelen en Administratie :
Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Fabriek - Oudenburgsteenweg 31
Tel. : (059) 715.42
(059) 714.41
(059) 770.33

Telex : 181/28

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA, POLYETHYLEEN, POLYPROPYLEEN EN NYLON

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON GARENS, TOUWWERK en NETTEN

Gedeponeerd merk :



SPECIALITEITEN :

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Trawltwine uit synthetische- en natuurvezels
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE SPORT :

Allerlei netten

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgarens
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

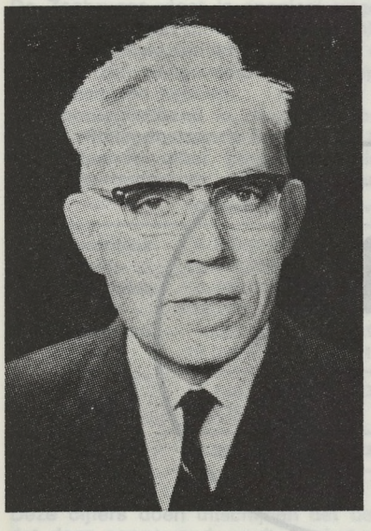
(6512V)

BESCHOUWINGEN

door R. BAUWENS, Voorzitter van de Rederscentrale

Gedurende het verlopen jaar kende de visserij weinig goede bedrijfsresultaten.
Ofwel lagen de prijzen aan de lage kant, ofwel kenden wij de willekeurige Franse invoerstop, welke onze markt volledig verstoorde.
Voeg daarbij het volledig falen van de haringvisserij en de gevoelige vermindering van de tongenvangsten, om U een beeld te geven van de kwetsbaarheid van ons bedrijf.
Maar bovenal kenden wij gedurende het verlopen jaar een stijging van de uitbatingskosten.
Moeten wij herinneren aan de verhoogde vismijnrechten, aan de buiten alle verhouding verhoogde premie voor de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, aan de verhoogde mazoutprijzen, onrechtstreekse lonen en sociale lasten, en zo meer, zonder te spreken van de reparatiekosten.
Al deze faktoren hadden een onmiddellijke terugslag op de verschillende aktiviteiten van de Rederscentrale.
Zo zagen wij de aanpassing van de minimumprijzen aan de verhoogde uitbatingskosten, maar voornamelijk de bezorgdheid voor het drukken van de kosten.
Verschillende werkgroepen bestudeerden deze problemen. Vernoemen wij onder meer de Werkgroep Sanering, de Werkgroep Kommercialisatie, de Werkgroep Vislosserskwestie, e.a.

Op alle terreinen wordt door de Rederscentrale gezocht naar mogelijkheden om efficiënter, dus ekonomischer uit te baten.
Het gelukkig resultaat van de éénmaking in de visserij heeft dit werk veel gemakkelijker gemaakt en ook meer mogelijkheden geboden om op bedrijfsekonomisch gebied met meer gezag op te treden.
Met betrekking tot de toekomstige E.E.G.-visserijpolitiek kenden wij op verschillende vlakken een periode van zeer drukke besprekingen.
Waakzaamheid op dit gebied is ten zeerste bevolen, willen wij niet onder de voet gelopen worden door de grote visserijlanden.
Dank zij het vertrouwen welke de leiders van de Rederscentrale genieten van hun leden en bewust van hun plicht, kan ik U verzekeren dat overal waar zij zetelen onze afgevaardigden hun steke staan.
Betuig verder dit vertrouwen met woord en daad. Het zal de beste stimulans zijn om Uw eigen belangen het best te zien verdedigen.
Dit is dan ook bij deze jaarwisseling mijn wens. Steun overal Uw organisatie, betoon openlijk Uw vertrouwen en toon begrip voor elkanders problemen. De eendracht maakt nog steeds de macht !



WIJ BUIGEN DIEP EN BIDDEN

door
DRIES CLAEYS,
Volksvertegenwoordiger

In het voorbije jaar was er weer rouw in vissersfamilies, om de velen die hun leven gelaten hebben op zee en om velen die te lande gestorven zijn. Veelal jongere mensen werden meedogenloos uit hun gezin weggerukt. Wij hebben meegevoeld en geweend met de treurenden.
Voor allen hebben wij gebeden, voor dezen die de eeuwigheid ingegaan waren en voor de familie opdat ze hun leed zouden kunnen dragen.

EERDER KARIGE ZAKEN

Het voorbije jaar volledig slecht noemen ware zeker overdreven, maar een zeer goed jaar voor de visserij kan ik het niet noemen. Ook dit jaar hebben velen goed hun kost verdiend. Dit jaar zijn er echter nog meer die met moeite de touwtjes aan elkaar konden knopen of daarin helemaal niet gelukt zijn.
Hier wil ik wel onderlijnen dat het niet altijd de oudere schepen zijn die slechte zaken doen en dat het evenmin al de nieuwere zijn die goede zaken doen. Er zijn nieuwe schepen die slechte zaken doen en oude schepen die zeer goede zaken gedaan hebben.

BEMANNINGSTEKORT ?

Ik wil hier vandaag geen nieuw liedje gaan zingen op die oude melodie. Alle gezeur zal niet veel helpen.
De besommingskwestie en de karige inkomsten zijn niet zozeer het gevolg van het TEKORT aan bemanning, maar veeleer een gevolg van de KWALITEIT van de bemanning.

Wanneer de reders zelf en de vissers oordelen dat het vissersberoep te min is voor hun begaafde zonen, dan is dat het bemanningstekort nog verscherpen; maar dan is dat vooral het GEHALTE van de bemanningen helpen verlagen.
Ik moet herhaaldelijk vaststellen dat flinke onderlegde mensen die toewijding, durf EN kennis aanwenden, meestal goede uitslagen boeken.

EUROPEES VISSERIJBELEID ?

Zullen wij in dit nieuwe jaar 1969 het begin zien van een Europees visserijbeleid ? De Europese Kommissie en het Europees Parlement hebben voorstellen uitgewerkt. De Rederscentrale heeft deze besprekingen op de voet gevolgd in kontakt met de Europese ambtenaren en naderhand met Europese parlementairen.
Jarenlang hebben wij in ons parlement aangedrongen op het uitwerken van een Belgisch visserijbeleid. Enkele jaren geleden stelde ik de vraag op de Kamertribune „of moeten wij nog wachten op een Europees beleid. Hebben wij werkelijk geen mensen die een Belgisch visserijbeleid kunnen opmaken ?"... Helaas : wij hebben geen ontwerp van visserijbeleid gezien. En ik zou niet graag de minister daarvoor verantwoordelijk stellen. 't Is niet de minister die plannen moet opmaken !
Maar nu komen er dus voorstellen van een Europees beleid in de visserij.

SOLIDARITEIT EN KOOPERATIEVE SAMENWERKING VEREIST

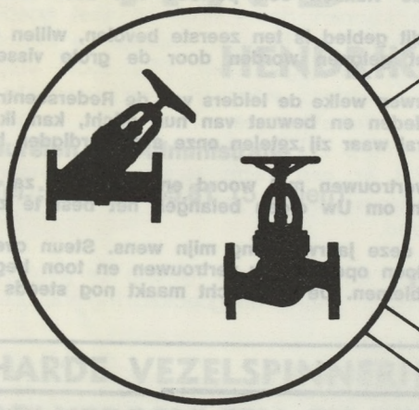
Wie nu nog het oor leent en luistert naar de welweters en schrijvelaars die onophoudelijk de redersorganisatie aanvallen, heeft geen inzicht omtrent de ingewikkelde vraagstukken waarvoor men staat.
Iedere individuele visser kan blijk geven van grote visserijkennis en daardoor schone vangsten doen. Maar hij moet erop kunnen rekenen dat de een of de andere alle mogelijke nationale en internationale vraagstukken voor hem oplost. Dat doet zijn organisatie. Zoals ook die organisatie verder moet gaan in haar uitbouw en de nodige maatregelen moet kunnen nemen om de vis haar volle waarde te zien bekomen.
Solidariteit en samenwerking is echter niet iets uitsluitend voor reders onder elkaar, maar ook tussen reders en vissers enerzijds en de organisaties van reders en vissers anderzijds.
Beiden zijn even noodzakelijk voor het bedrijf. Als de redersorganisatie onmisbaar geacht wordt, en dat is zij zeker, dan is de organisatie van de vissers even noodzakelijk. Die beiden moeten elkaar verstaan en samenwerken om de welstand te verhogen en ook om de achterstand van de vissers op veel gebieden te verminderen en aldus de aantrekkingskracht van het beroep te verhogen.
Aan alle vissers en aan alle reders, aan hun familie en hun organisaties wens ik van ganser harte

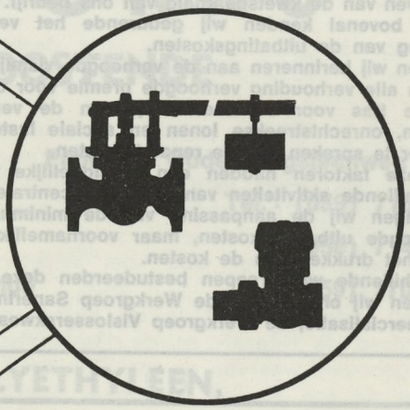
EEN GELUKKIG EN VOORSPOEDIG JAAR.

DRIES CLAEYS, Volksvertegenwoordiger

ECONOSTO
biedt U:
volledig programma
voor verwarming en
industrie

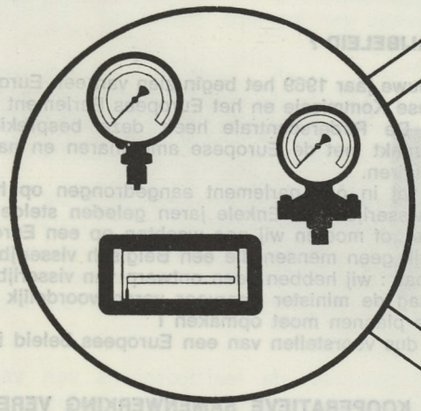
ECONOSTO
vous offre:
un programme complet
pour chauffage et
industrie

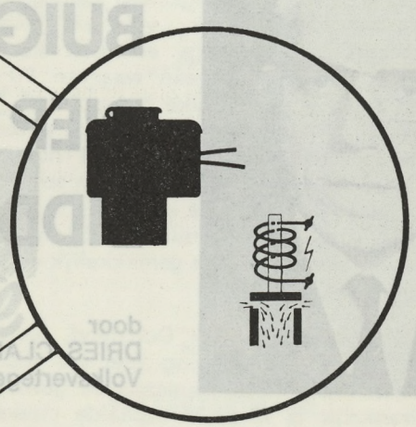




van
robinetterie,
van magneetafsluiters,
van manometers

de
robinetterie, de vannes
electromagnétiques,
de manomètres





maar ook
dienst,
advies, voorraad,
interessante prijzen.

mais aussi
service, conseil,
stock, prix
intéressants.

econosto

SAMBERSTRAAT 48
ANTWERPEN
TEL. (03) 314790

10, QUAI DU BARBOU
LIEGE
TEL. (04) 437609

DE EKONOMISCHE TOESTAND VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN



door J. VANDEN KIEBOOM,
Schepen van de Haven

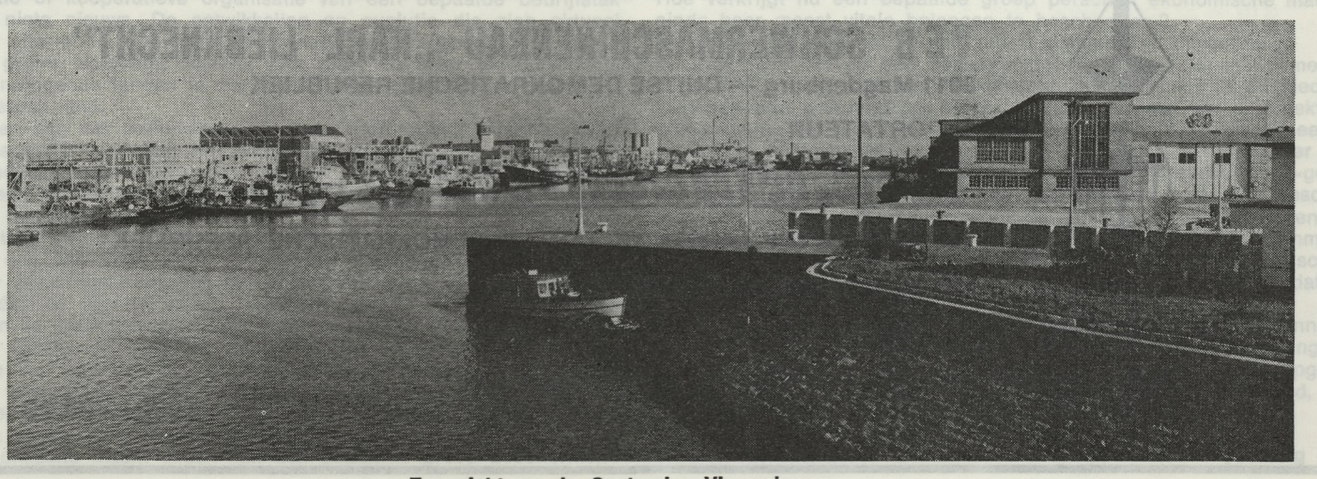
Zoals iedere grote onderneming maakt ook de Oostendse vissershaven op het einde van het jaar, een bilan op, die dan ook een juist beeld weergeeft van haar toestand.
Vele mensen denken dat de vissershaven achteruitboert ten voordele van Zeebrugge. We weten niet of de vissershaven van Zeebrugge nu nog zulke vooruitgang boekt, doch de Oostendse gaat in elk geval **niet** achteruit!
Waar is, dat de besommingen te Zeebrugge, in verhouding tot het gewicht, hoger zijn dan te Oostende omdat er meer tongen (duurdere vissoort) verkocht worden dan hier. Eén miljoen kilogram tongen verkocht te Zeebrugge, brengen meer op dan 3 miljoen kg. variëteitsvis te Oostende op de markt gebracht.
Toch is het te Oostende dat de meeste vis aangevoerd wordt en dat de hoogste besommingen bereikt worden.
De Zeebrugse vloot is speciaal uitgerust voor de tongenvangst, de Oostendse niet. Doch dit heeft niet de minste invloed op het zakencijfer dat te Oostende verwezenlijkt wordt, want de tongen die te Zeebrugge verkocht worden, zijn aangevoerd door schepen die Zeebrugge en niet Oostende als thuishaven hebben.
Wat onrustwekkend is, is dat sedert 1966 jaarlijks een verlies geboekt wordt, niettegenstaande het feit dat het zakencijfer stijgt.
Onderstaande tabel geeft de evolutie van de financiële toestand te Oostende gedurende de laatste 3 jaar.

		Ontvangst	Uitgave	Overschot	Tekort	Verliessaldo
1966	Visserijdok	3.700.810	8.691.537		4.990.727	
	Vismijn	10.447.758	5.922.663	3.525.105		1.465.622
1967	Visserijdok	3.481.000	10.114.600		6.633.600	
	Vismijn	10.098.900	8.065.400	2.033.500		4.600.100
1968	Visserijdok	4.001.000	10.128.900		6.127.900	
	Vismijn	12.019.000	8.301.100	3.717.900		2.410.000
		43.748.475	52.224.200	9.276.505	17.752.227	8.475.722
Verliessaldo		8.475.722		8.475.722		
		52.224.200	**52.224.200**	**17.752.227**	**17.752.227**	

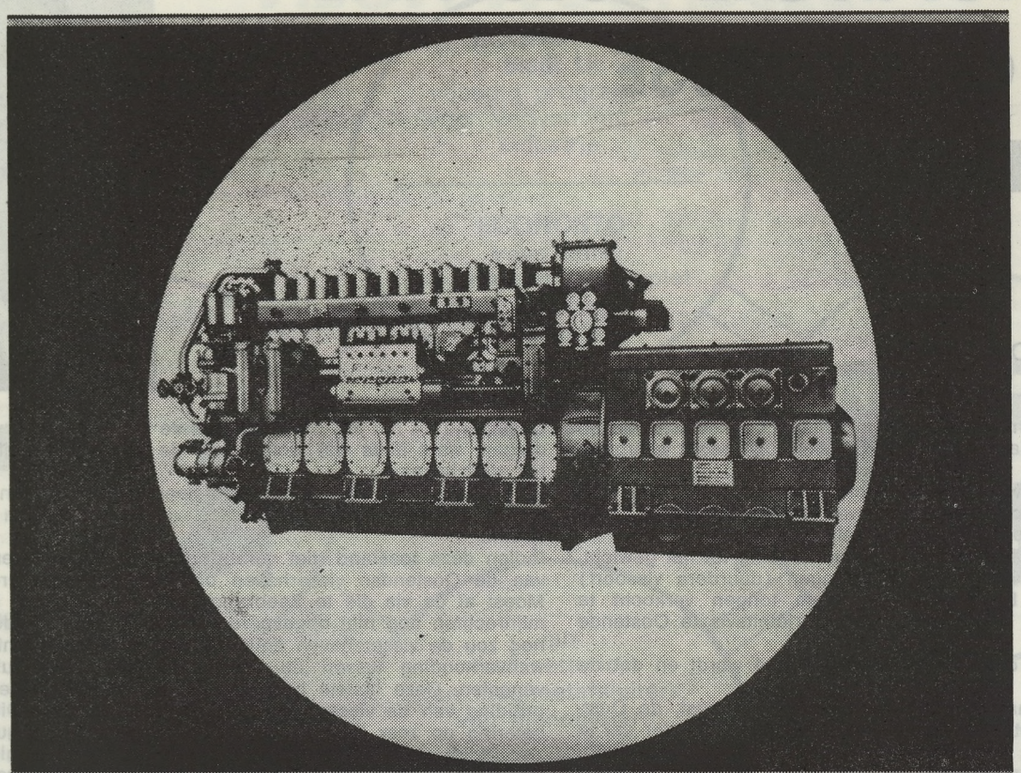
Deze cijfers doen uitschijnen dat de vismijn jaarlijks een winst boekt en dat deze aangewend wordt om het verlies van het visserijdok gedeeltelijk aan te vullen.
De bedragen voor 1968 zijn deze van de begroting, aangezien de rekeningen nog niet afgesloten zijn. Zij houden echter rekening met de verhoging van 0,25 fr. van de mijnrechten.
Indien deze verhoging niet zou ingevoerd zijn, dan zou het verlies nog 1 miljoen frank meer bedragen.

Uitsluitend uit het feit dat Oostende de lasten van het visserijdok zelf moet dragen, want alles wat zich achter de sluizen bevindt, valt ten laste van het stadsbestuur.
Te Zeebrugge en Nieuwpoort zijn geen sluizen tussen de zee en visserijdok, zodat de staat al de lasten van deze dokken voor zijn rekening neemt.
Indien deze toestand niet verandert, is het uitgesloten dat de exploitatie van de Oostendse visserhaven ooit wederom renderend wordt.
Moest al de vis die te Zeebrugge aangevoerd werd in 1967 — toen de mijnrechten nog niet opgevoerd waren — te Oostende verkocht zijn, dan nog zou de vissershaven deficitair zijn geweest. Want er is een te grote wanverhouding tussen de voortdurende stijgende uitgaven en de ontvangsten. Deze laatste hebben een grens bereikt die enkel door de uitbreiding van de vissersvloot kan verlengd worden. Dit is echter een verbetering op zeer lang termijn, die de ontvangsten gunstig kan beïnvloeden, doch geen gelijke tred kan houden met de stijging van de uitgaven.
De enige manier om de toestand van de vissershaven wederom gezond te maken, is Oostende in de mogelijkheid stellen de uitgaven te verminderen, hetgeen slechts kan door de stad te doen ontslaan van de lasten van het visserijdok. Maar dit hangt af van de regering, en niet van het **stadsbestuur.**
Het is niet verantwoord dat van de drie vissershavens, alleen Oostende deze lasten moet dragen.
Nevenstaande tabel toont aan dat deze overdreven zijn ten overstaan van de ontvangsten.

EEN VOORBEELD?
De begroting voor 1968 voorziet een bedrag van 2 535 000 fr. als afschrijving van leningen aangegaan voor baggerwerken en herstellen van sluisdeuren.
Voor 1969 wordt een nieuwe uitgave voorzien ten belope van 4 500 000 fr. voor soortgelijke werken. Als gevolg daarvan stijgt het totaal der afschrijvingen tot 2.850.000 fr. vanaf het boekjaar 1969. Deze som is meer dan de helft van de inkomsten uit mijnrechten.
Daarnaast zijn er de wedden, de lonen en de andere sociale voordelen. Telkens als deze aangepast worden aan een verhoging van het indexcijfer, betekent dit een meeruitgave van ongeveer 200.000 frank. Om dit bedrag te compenseren zou voor 16 miljoen frank meer moeten besomd worden. Volgens deze redenering is het onmogelijk dat de ontvangsten ooit de uitgaven zullen overtreffen.
Dit probleem moest openbaar gemaakt worden, want deze toestand is onhoudbaar. De visserij is echter van nationaal belang. Daarom moet het probleem, dat zich te Oostende stelt, ook op nationaal vlak opgelost worden.



Een zicht op de Oostendse Vissershaven.



SKL DIESELMOTOREN

UIT 4 KONTINENTEN

In Midden-Amerika, Afrika, Europa en Azië, hebben de S.K.L.-DIESELMOTOREN zich, in alle weersomstandigheden, door hun kwaliteit, hoog rendement, zuinigheid en betrouwbaarheid gehandhaafd. Aldus werden o.m. S.K.L.-DIESELMOTOREN op 100 hektreilers van de Cubaanse werf „Mansanillo" ingebouwd, 31 S.K.L.-DIESELMOTOREN voor treilers van de Finse werf „Oy Laivateollismus" en bestemd voor de robbenvangst, terwijl 143 duwboten van de Hongaarse werf „Abuda" eveneens door een S.K.L.-DIESELMOTOR worden aangedreven over de Wolga, de Donau en de Siberische wateren.

ONS LEVERINGSPROGRAMMA OMVAT :

- **SCHEEPS- en INDUSTRIEMOTOREN van 60 tot 1320 P.K.**
- **DIESEL BOORD- en LANDAGGREGATEN DRAAISTROOM van 80 tot 1100 KVA.**
- **DIESEL BOORDAGGREGATEN GELIJKSTROOM van 42 tot 365 KW.**

VEB SCHWERMASCHINENBAU „KARL LIEBKNECHT"

3011 Magdenburg — DUITSE DEMOKRATISCHE REPUBLIEK

EXPORTATEUR

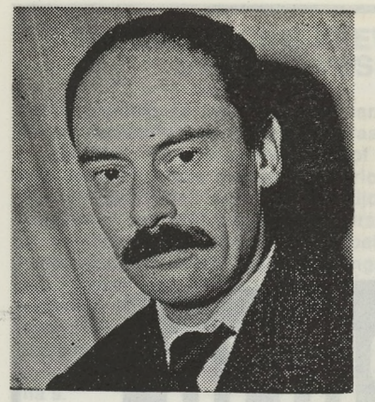
TECHNOCOMMERZ GmbH.

108 BERLIN, Mittelstrasse 25, DUITSE DEMOKRATISCHE REPUBLIEK

Inlichtingen worden verstrekt door :

STEFENS ELECTRO

ZETEL : Noorderlaan 107, ANTWERPEN — Tel. (03) 41.20.90
AFDELING ZEEKUST : H. BAELSKADE, 47, OOSTENDE — TEL. (059) 789 93



EXPANSIE EN WELVAART DOOR EEN GEMEENSCHAPPELIJK E.E.G. - VISSERIJBELEID

door K. MICHIELSEN, Inspekteur
Hoofd van Dienst bij de Zeevisserijdienst te Oostende

Moest het alleen maar aan de aanvoer in onze havens liggen, en vooral dan aan de aanvoer van bodemvis, dan zou 1968 zeker een uitstekend jaar zijn geweest voor ons bedrijf.
Met meer dan 50.000 ton in het totaal, en meer dan 48.000 ton bodemvis op 1 november 1968, overtreft weer 1967, zoals dit jaar de meeste voorgaande in de schaduw stelde.
Jammer genoeg was deze grotere poduktie niet gelijkmatig over alle soorten verdeeld. Er werd met name heel wat minder tong aangevoerd : een kleine 4.000 ton op 1 november 1968 tegen zowat 4.600 ton op dezelfde datum van voorgaand jaar, een verschil dus van 15 %.
Er was ook heel wat minder schol : een kleine 4.900 ton, tegenover zowat 5.600 ton, en er werden ook minder garnalen aangevoerd : een goede 880 ton, tegenover bijna 1.200 ton in 1967.
Het was vooral de steeds maar groeiende aanvoer van kabeljauw die de weegschaal deed doorslaan. Er werd tot op 1 november reeds bijna 20 % meer aangevoerd dan in het hele jaar 1967, dat op zichzelf reeds een rekordjaar was.
De kabeljauw zal dus in 1968 meer dan een derde uitmaken van onze totale aanvoer. Hierbij waren het vanzelfsprekend weer de grote vangsten in de nabijgelegen visgronden die de doorslag gaven, maar ook uit IJsland was de aanvoer beduidend groter dan vorig jaar, niettegenstaande het uitvallen van twee grote trawlers.
De totale opbrengst van deze vangst bedroeg op 1 november iets meer dan 725 miljoen, dus slechts lichtjes meer dan op dezelfde datum van vorig jaar. De oorzaak hiervan was dat, behalve voor tong en garnalen, praktisch alle prijzen op een merkbaar lager niveau lagen dan in 1967 en dat het totale aanbod meer uit goedkopere dan uit fijne en duurdere soorten bestond.
De prijsdaling der goedkopere soorten wordt op haar beurt veroorzaakt door een hele reeks faktoren, waaronder voor sommige soorten het grotere aanbod, en de moeilijkheden die onze exporteurs ondervonden bij hun uitvoer naar Frankrijk.
Wanneer men er verder rekening mede houdt dat onze rechtstreekse aanlandingen in vreemde havens nog verminderen (een waarde van een kleine 38 miljoen op 1 november 1968, tegenover bijna 34 miljoen op dezelfde datum van 1967, wat toen reeds beschouwd werd als een opvallend laag cijfer) dan moeten we tot de konklusie komen dat in 1968 het totale inkomen van onze vloot precies gelijk zal zijn aan dat van 1967.
Deze stagnatie in de normale aangroei van het zakencijfer is zeker verontrustend, vooral nu de exploitatiekosten vrij sterk toenemen.
Er zullen dus heel wat bedrijfsgenoten zijn die het dit jaar merkelijk minder breed gehad hebben dan tijdens de voorgaande jaren.
Dit zal natuurlijk vooral het geval zijn in de groepen van schepen die dit jaar zelfs lagere besommingen boekten dan in 1967, en die zijn er, helaas, inderdaad, en in de eerste plaats de kotters van 80 tot 120 B.T.
Dit zijn dus in hoofdzaak de zogenaamde Kanaalschepen, die ook wel de Noord doen, of de Witte Bank, en die vorig jaar een gouden tijd kenden met de bokkenvisserij op tong in de nabijgelegen wateren.
Toen vreesden we al dat deze intensieve bevissing door relatief grote vaartuigen niet kon blijven duren, en dat een stabilisatie van de tongenstand op een lager niveau het hoge rendement van deze vrij beperkte visgronden sterk zou doen inkrimpen.
Deze vrees schijnt inderdaad bewaarheid te zijn, hoewel velen menen dat op langere termijn de toestand in feite niet zo dramatisch is, en de vangsten wel meer zullen toenemen.
Ondertussen is het echter zo dat niet de kleinere scheepjes, — deze van 30 tot 70 ton —, de grootste slachtoffers van deze intensieve visserij werden, zoals we eind 1967 vreesden, maar wel de grotere kotters zelf zoals hierboven beschreven.
Wat de andere groepen betreft, kan men zeggen dat de kleine kustscheepjes van minder dan 30 ton het meestal tot dezelfde of iets minder goede resultaten brachten dan vorig jaar, deze tussen 30 en 80 ton hadden over het algemeen dezelfde of iets betere uitslagen, en de grote kotters en ook de trawlers kwamen meestal tot besommingen die een weinig hoger lagen dan deze van 1967.
Wanneer we dit beeld zien in het licht van de stijgende kosten dan kan de konklusie alleen maar zijn dat, na die enkele goede jaren die we meegemaakt hebben, 1968 voor velen eerder ontgoochelend zal uitgevallen zijn.
Ook uit de ons omringende visserijlanden zijn de berichten reeds een hele tijd vrij somber.
Laten we hopen dat deze recessie in de visserij niet ernstiger wordt en vlug voorbijgaat. Misschien kan het tot stand komen van een gemeenschappelijk EEG-visserijbeleid de stoot geven tot een nieuwe periode van expansie en welvaart in ons bedrijf.

VISSERIJKOOPERATIE EN TOEKOMST

VERHOEST Johan,
Burg. scheepsb. ingenieur

VERHOEST Jozef
Kand. pol. en soc. wetenschappen

De koöperatie of koöperatieve organisatie van een bepaalde bedrijfstak is eigenlijk niets nieuws. De ontwikkeling en evolutie die zich aktueel voordoet in alle onderdelen van de menseliike gemeenschap, vertoont een steeds groter wordende tendens voor meer en meer samenwerking. In de ons omringende landen is die ontwikkeling reeds verder gevorderd dan in ons eigen land.
In alle takken van het bedrijfsleven zien we deze drang ontstaan, deze noodzakelijke samenbundeling van krachten. Een individuele voortbrenger moet met andere voortbrengers samenwerken ; koöpereren, anders bestaat voor hem geen enkele overlevingskans. Ook de verbruikers, deze ontzagliike massa enkelingen, elk op zichzelf nietig en machteloos, beginnen zich stilaan te organiseren in koöperatief verband.
Eigenlijk is een van onze eigen steden een voorloper geweest van de koöperatieve idee. Wie kent niet de Oostendse verbruikers-koöperatieve. Opgericht vóór de tweede oorlog, heeft ze steeds als doel gehad de belangen van de individuele verbruikers te bekomen. Of ze geslaagd is in haar opzet ? Duizenden gezinnen kunnen U daarop een antwoord geven. Bescherming van het individu, van de individuele verbruikersbelangen ! Gemakkelijk uitgesproken maar hoe te verwezenlijken ? Een vergadering beleggen, een redevoering houden, dreigen met woorden, zal meestal als bescherming weinig te betekenen hebben.
Macht, ekonomische macht alleen kan een bepaalde groep beschermen !
Hoe verkrijgt nu een bepaalde groep personen ekonomische macht, teneinde haar meest vitale belangen te beschermen ?
Geld, kapitaal betekent macht, zult U onmiddellijk opwerpen.
En inderdaad, tot op een bepaalde hoogte is dit juist te noemen. Maar opgepast, in een moderne ekonomische gemeenschap is dit slechts een zeer beperkte waarheid geworden. Onderzoeken we wat ontbreekt.
Een enkeling zonder (of althans met weinig) kapitaal, vermag eenvoudig niets. Een enkeling met kapitaal dan ? Zijn macht zal iets groter zijn, dit is klaar ! Wat zal hij echter te betekenen hebben tegenover een «georganiseerde» groep van individuen met gelijklopende belangen, beschikkend over een kapitaal, opgebouwd door de samenwerkende leden, en vastbesloten haar vitale belangen te beschermen. We zien hieruit onmiddellijk wat ontbreekt, om in het ekonomisch bestel gewicht in de schaal te leggen. De ontbrekende schakel, het doorslaggevend element dat macht verzekert is O.R.G.A.N.I.S.A.T.I.E.
«Een doeltreffende bescherming van individuele belangen, binnen een bepaalde bedrijfstak, bereikt men alleen wanneer die bescherming geruggesteund wordt door een ekonomische macht. Deze kan slechts opgebouwd worden wanneer zij, wiens belangen moeten worden beschermd, samenwerken, zich organiseren».

(Vervolg blz. 15)

NATIONALE MIJ. VOOR

KREDIET AAN DE NIJVERHEID

biedt U een gamma

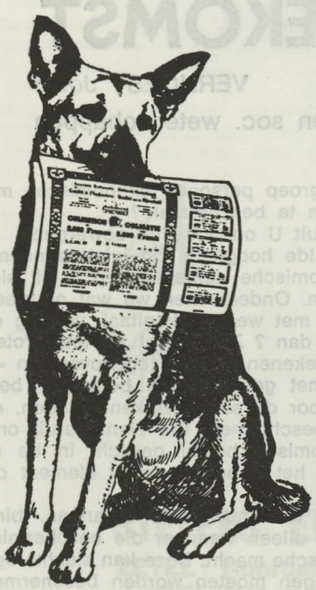
VEILIGE EN OPBRENGENDE BELEGGINGSVORMEN :

HAAR KASBONS op 1, 2, 3 en 4 jaar

Haar OBLIGATIES op 5, 10 en 20 jaar

Haar KASBONS MET PROGRESSIEVE RENTE van 2 tot 5 jaar

Haar REKENINGEN OP VASTE TERMIJN



ONDER STAATSWAARBORG

Voor inlichtingen, wend U vrijblijvend tot de Maatschappelijke Zetel : Waterloolaan 16, Brussel-1, tel. 02/13.62.80, een agentschap van de Nationale Bank van België, een erkend agent van de N.M.K.N., een wisselagent, een agentschap of kantoor van de A.S.L.K.

(6521 V)

(Vervolg van blz. 13)

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ TEGENOVER DE EUROPESE UITDAGING !

Het is onnodig de belangrijkheid van de Belgische zeevisserij te belichten in de nationale ekonomie. Ze draagt bij in de voedselvoorziening van de bevolking en juist daarom kan of mag geen enkel land of gemeenschap een dergelijk vitale sektor verwaarlozen.
Het verleden heeft aangetoond : tijdens en na Wereldoorlog II heeft de zeevisserij het land van een hongersnood gered.
Of ze haar rechtmatige plaats bekleedt in de nationale en Europese ekonomische beleids- en beslissingsorganen die haar toekomst vastleggen ? Zeker niet. Het aandeel van de Belgische zeevisserij in de algemene nationale en Europese planning is onbestaande. Het toekomstige schema, waarbinnen de ekonomische ontwikkeling zich zal voordoen, is zonder haar inspraak opgesteld. Evenzo kan ze door haar onmacht niets veranderen aan de progressieve verwezenlijking van de opgestelde programma's.
Dit moet niemand verwonderen of zelfs verbazen. Het is normaal. Hoe wil men op het nationaal, laat staan Europese vlak, een eendrachtig plan of programma of zekere voorwaarden naar voor brengen, als men op het eigen niveau van de bedrijfsuitbating, nauwelijks het woord «samenwerken» durft uitspreken.
Zijn de Belgische rederijen klaar voor een konfrontatie met de buitenlanders ? Konfrontatie drukt zich uit in machtsverhouding, verhoudingen van konkurrentieposities. De reder die door zijn verouderd familiaal bedrijfsbeheer hogere exploitatiekosten heeft dan zijn Duitse, Franse of Nederlandse kollega wordt er zeker na de eerste ronde uitgewipt. Zo een vaart zal het wel allemaal niet lopen, pleegt men te zeggen.
Dit is een kortzichtige, domme opmerking.
Denk alleen een ogenblik na, over wat de gevolgen zullen zijn van het in werking treden van het Euromarktverdrag : Onderlinge invoerrechten tussen de Euromarktlanden vallen weg ; gelijkschakeling van de verbruiksbelastingen en de belastingen op de overdracht van roerende goederen ; een ongehinderd verkeer van werknemers, evenzo van kapitalen ; belemmeringen van de konkurrentie zoals mededingingsbeperkende overeenkomsten zijn verboden. De invoer van verse vis uit onze buurlanden mag aan geen enkele stremming meer onderhevig zijn. Ook in de Belgische vissershavens zal de visaanvoer door Nederlandse, Duitse en Franse schepen niet verhinderd kunnen worden. Hoe zullen de prijzen daardoor worden beïnvloed ?
Daartegenover staat natuurlijk het openstellen van een onmetelijke grote afzetmarkt en de mogelijkheid van de Belgische zeevisserij hun aandeel in die markt aanzienlijk te vergroten. Maar er zal voor moeten gevochten worden ! Niet zij die hun rederijen uitbaten op een familiale, konservatieve, laten we het achterlijke wijze noemen, zullen het pleit winnen, maar wel zij die door onderlinge samenwerking de exploitatiekosten hebben gedrukt, door deze onderlinge samenwerking een efficiënte organisatie hebben opgebouwd, door deze onderlinge samenwerking macht hebben verworven.
Als voorlopige konklusie kunnen we stellen dat de Belgsche zeevisserij zeker **niet** heeft medebeslist over haar toekomst. Het ontbrak de reders door hun verdeeldheid aan enige organisatie en macht om hun zienswijze op te dringen.
Ook zijn de Belgische reders-vissers **niet** klaar om kompetitief het Euromarkttoneel te betreden. Het schip zit vast !
Het schip zit vast en het zit goed vast. Gestrand, door gebrek aan inzicht in de werkelijke, feitelijke toestand, gestrand door een verkeerde schatting van de toekomstige evolutie.
Ieder schipper weet dat er twee mogelijkheden bestaan om het gestrande schip vlot te krijgen : de eerste mogelijkheid bestaat er in te wachten op hoge tij in de hoop het schip vanzelf los te krijgen. Dit kan meevallen, maar de huidige situatie is zo dat de springtij reeds enkele dagen voorbij is en de hoogwaterstanden steeds kleiner en kleiner worden. Lang wachten zit er dus in, met het gevaar dat een opkomende lichte storm het schip voor goed stuk slaat. De tweede mogelijkheid ligt nu juist besloten in het feit van een dergelijke situatie te voorzien. De verstandige schipper weet nu dat de enige uitweg is alle overtollige balast uitgooien. Alle overtollige, oude rommel moet overboord en dan pas heeft hij een redelijke kans bij het eerstvolgende hoogtij los te komen.
Dat is de huidige situatie van de Belgische reders-vissers. Zet de gekleurde brillen af, niet alleen datgene zien wat graag gezien wordt, maar nuchter de feiten onderzoeken. Als ieder reder-visser individueel te werk gaat zowel bij de aankoop van zijn benodigdheden en diensten, als bij de verkoop van zijn produkten, ja, dan is het overduidelijk dat aan de ene kant de verdelers en aan de andere kant de afnemers van zijn produkten vrij spel krijgen.
Deze aankopen van goederen en diensten vormen de voornaamste en zwaarste post op de exploitatiekostenrekening. De prijzen van de brandstof, smeerolie, allerhande scheepsbenodigdheden, proviand, onderhouds- en herstellingswerken, geven de doorslag. Liggen deze kosten te hoog, dan betekent dit een groot gevaar voor de leefbaarheid van het bedrijf.
Individueel kan de reder deze prijzen eenvoudig niet drukken. Als hij een kleine korting kan verkrijgen bij de een of andere verdeler, denkt hij reeds aan een overwinning. Helaas ! Hij beseft niet dat de mogelijkheid voor de verdeler bestaat om na ruggespraak de prijzen op een hoog peil te houden. Hij speelt de kaart van de verdeler en bekomt een peuleschil daar hij niet handelt vanuit een machtspositie.
Bij de verkoop van zijn vangst is hij volledig afhankelijk van de markt. Is het aanbod klein, dan hoge prijzen. Bij grote aanvoer storten de prijzen in elkaar. Maar ook van de kant van de vraag kunnen de prijzen beïnvloed worden. Kleine vraag, lage prijs, grotere vraag doen de prijzen stijgen. Ook hier kunnen groepen de prijzen gaan beïnvloeden en zo mede buiten de reders om de rentabiliteit van het redersbedrijf bepalen.
Samenwerken van de reders is geboden. Samenwerkende verenigingen van reders die door hun gebundelde krachten vanuit een machtsstandpunt de prijzen van hun verkoop van goederen en diensten kunnen bepalen.
De ideale samenwerking is de koöperatieve vereniging !

WAT IS NU EEN KOOPERATIEVE VERENIGING ?

Alleen reeds het horen van bepaalde woorden doet zekere personen steigeren. Waarom weten ze zelf niet goed. Toch stoppen ze hun oren dicht, zetten groene, rode, blauwe of gele brillen op al naar gelang hun voorkeur. Ze blijven in hun verdere reakties uitsluitend negatief.
De woorden, waarvan ze zo geschrokken zijn, begrijpen ze echter niet. Noch de inhoud ervan, noch de draagwijdte.
Koöperatie betekent noch min noch meer S.A.M.E.N.W.E.R.K.I.N.G. ! Een koöperatieve vereniging is dan ook niets anders dan een vereniging van personen met het doel **voordeliger** in hun behoeften te voorzien, door het bedrijf van de tussenhandel uit te schakelen. Door samenwerking van de leden bereiken ze dat bepaalde winsten van de tussenhandel naar zichzelf toevloeien. Men spreekt van consumenten- en producenten-koöperaties. Konsumenten of m.a.w. verbruikers-koöperaties zijn historisch het eerst ontstaan, en wel in Engeland omstreeks het midden van de vorige eeuw. De koöperatie heeft zich bij de aanvang verbreid als bijzondere vorm van zelfverdediging van de weinig bezittende klassen tegen sommige vormen van misbruik, waarvan het ekonomisch stelsel toen ruimte liet. Ook ons huidig ekonomisch stelsel verplicht zekere groepen individuen, binnen bepaalde bedrijfstakken, nog altijd tot het nemen van zelfverdedigingsmaatregelen. Thans, en vooral in de ons omringende landen, hebben de koöperaties zich sterk ontwikkeld. Koöperaties zowel van de verbruikers als koöperatieve verenigingen voor landbouw, visserij en diverse nijverheidstakken.
Voor de zeevisserij is bv. Zweden wel het type-voorbeeld te noemen. Drie machtige koöperatieve reders-vissersverenigingen beheersen er de gehele Zweedse zeevisserij. Eén voor de oostkust, zuidkust en westkust. Door hun «wil tot koöperatie» in de eerste plaats, zijn de Zweedse reders en vissers erin geslaagd een organisatie op te bouwen die macht vertegenwoordigt.
Niet langer moet ieder reder-visser daar afzonderlijk gaan afpingelen op de prijzen voor zijn noodzakelijke benodigdheden. Het zijn de koöperatieve verenigingen zelf die de verkoop ervan in handen hebben genomen. De hoge winstmarges, kenmerkend voor de **tussenhandel,** vloeien af naar de koöperatieve zelf, t.t.z. naar de reders.
De prijzen worden zo vastgelegd, dat iedere reder, zijn bedrijf rendabel en competitief kan maken en in een goede konkurrentie-positie tegenover de buurlanden komt te staan.
Ze beschikken over eigen herstelbedrijven, eigen werven voor nieuwbouw ! Het stijgend belang van het wetenschappelijk onderzoek, voorwaarde om «bij te blijven» in de steeds technisch wordende wereld, hebben ze ingezien. Daarom hebben de Zweedse koöperatieven ook hun eigen onderzoekcentra opgericht, nauw samenwerkend met de openbare sektor. De reders en vissers krijgen er advies, richtlijnen, die resulteren in betere vangsten, grotere veiligheid van de bemanningsleden, advies om hun bedrijfshouding te rationaliseren.
Ook de verkoop van hun vangsten regelen ze gezamenlijk. Ze controleren grotendeels de marktprijzen. Het soms al te onrechtvaardige, zuiver liberalistische marktmekanisme wordt er doorbroken.
Wanneer een reder-visser, die vooraleer zijn eerste visjes gevangen te hebben, een schip moet aankopen, uitrusten, bemannen, zwoegen en sjouwen, met alle risico's vandien, op de markt verschijnt en door de marktomstandigheden een zodanige lage prijs voor zijn vangst krijgt, dat hij uit de kosten niet komt, ja laten we dan eerlijk en nuchter zijn : een dergelijk marktsysteem deugt niet.
Door zich te organiseren hebben de Zweden dit voorkomen. Zij hebben begrepen ! Hebben de Belgische reders-vissers het begrepen ? Dat nu bepaalde belangengroepen luid gaan protesteren, is uit zichzelf begrijpelijk. Nochtans, zij hebben alles te winnen bij welvarende, rendabele en kompetitieve rederijen. Maar dat reders, vissers, nog bezwaren opperen, is minder duidelijk. Hun tegenkantingen kunnen tot op zekere hoogte uitgelegd worden. De bezwaren die ze naar voor brengen, zijn hoofdzakelijk van psychologische aard. Men is bang zijn zelfstandigheid te verliezen. De reder wil op eigen benen staan. En dit moet ook zo zijn en blijven. Het beroep van visser-reder, is uit zijn aard een zelfstandig beroep. Stuk voor stuk zijn ze grondige individualisten en gelukkig maar. Niemand leidt hen bij de hand wanneer zij op zee hun brood moeten gaan verdienen ; niemand wijst hen de goede visgronden aan. Zij kunnen zich alleen beroepen op eigen ervaring en kunde. In moeilijke omstandigheden staan zij alleen, moeten zij alleen beslissen, er zich alleen doorslaan. Terecht zijn zij fier op eigen benen te kunnen staan. Verliest nu een reder werkelijk ook maar het minste van zijn zelfstandigheid, door zich samen met de andere reders-vissers te verenigen in een koöperatieve vereniging ?
Laten we deze vraag beantwoorden door een tegenvraag te stellen waarop iedereen het antwoord weet : «Is een huismoeder, lid van een verbruikers-koöperatieve, werkelijk een gevangene van deze vereniging, omdat ze er

(Vervolg blz. 17)


VAN VOORDEN
ZALTBOMMEL N.V.
Seffle
Hodi

(Vervolg van blz. 15)
goedkoper kan kopen en daarenboven jaarlijks aanzienlijke ristourne's verwerft ?
De reder, lid van een rederskoöperatieve, behoudt niet alleen zijn volledige zelfstandigheid, maar aan zijn «zelfstandigheid» wordt dan pas een werkelijke inhoud gegeven. Alleen «welvaart» betekent zelfstandigheid en juist het ekonomisch kader waarbinnen hun welvaart wordt verzekerd, is de koöperatieve redersvereniging. De tijd dringt, iedere dag uitstel betekent een verlies, een achterstand tegenover de buurlanden.
En voor de Belgische reders-vissers ligt de kans voor het grijpen. Er bestaan reeds aankoopkoöperatieven voor de visserij : S.C.A.P. te Oostende en Hand in Hand te Zeebrugge. Een omzet van meer dan 62 miljoen voor S.C.A.P. alleen in 1967 ! Een erkende macht, een redersmacht waarmee iedereen, willen of niet, rekening moet houden.
De reders-leden kopen er hun benodigdheden en uitrusting tegen prijzen die, dank zij **de druk van de koöperatieve,** een rendabele exploitatie voor hun rederijen toelaten.
Wat staat er verder tot hun beschikking : een modern en doelmatig beheerd scheepsherstelbedrijf, een machine- en elektriciteitsafdeling uitsluitend afgestemd op scheepswerk, een afdeling voor nazicht van en herstellen van vlotten.
Bovendien is dit alles **hun eigendom ;** niet eigendom van financiële machten vreemd aan het visserijbedrijf.
Iedere frank winst, door de aankoopskoöperatieve gemaakt, wordt in de Belgische zeevisserij terug belegd.
De toekomst zal aantonen dat een dergelijke wijze van financiering, zelffinanciering **door** en **voor** de visserij, de macht en dus de zelfstandigheid van het redersbedrijf tot gevolg zal hebben.
Dit alles is slechts een begin. Om het Zweedse voorbeeld te benaderen moeten alle reders samenwerken. ALLE REDERS !
De reders-vissers, allen samen, moeten binnen korte tijd de gehele zeevisserij kunnen kontroleren.
Dan pas krijgen ze loon naar werk. Dan pas loont het de moeite de risico's van het beroep te trotseren.

KLOOF TUSSEN OPLEIDING EN PRAKTIJK

door BOELS F.,
Direkteur Stedelijke Visserijschool „John Bauwens", te Oostende



Het is voor elk mens wel een goede gewoonte op het einde van het jaar, zich even te gaan bezinnen, niet alleen om wat, in en om zijn persoonlijk en intiem leven is gebeurd maar ook om wat in zijn arbeidsgemeenschap heeft plaats gegrepen en al of niet verwezenlijkt werd.

Beoordelingen zijn meestal zeer subjectief, d.i. afhankelijk van persoonlijke aard en instelling ten opzichte van de evenmens. Daar is wel heel moeilijk aan uit te komen : je bent uiteindelijk maar mens, ook dier weliswaar, maar dan wel een zeer uitzonderlijk dier. Wat ons immers, in essentie, scheidt van het gewone dier, is wel onze mogelijkheid uit het verleden te leren en de toekomst te bedenken. Of we van deze gave wel steeds gebruik maken, valt dikwijls te betwijfelen ! Voorzorgsmaatregelen zijn heel dikwijls niet het gevolg van dit vooruitzien, want wie heeft nog niet gehoord van het klassieke kalf ? Waarschuwingen zijn er voordien meestal geweest, maar die werden niet ernstig genomen. Onvermijdelijk riist dan wel de vraag of de mens gelooft in de waarde van eigen faciliteiten. Dat de werkelijke toestand, achteraf, niet altijd beantwoordt aan de vroegere visie, lijkt me geen reden om dit menselijk vermogen als waardeloos en onnuttig ter zijde te schuiven. Hebben we dan nog nooit vastgesteld dat wat gisteren als utopie versleten werd, vandaag realiteit geworden is ? Wie zou een paar jaar terug niet schouderophalend voorbij gegaan zijn aan de gedachte als zou onze kustvisserij met radar uitgerust worden en toch is het nu al zo ver. Was het te voorzien ? Ik zou zeggen, ja ! Alleen maar omdat de wereld zo klein geworden is en, hoe ook gedraaid of gekeerd, wij niet kunnen ontsnappen aan de algemene evolutie. Mag ik even, zonder bijbedoeling, een bekend gezegde paradiëren :

«Wanneer het te New-York, Tokio, Moskou (en bij andere groten) voor de visserij regent, dan druppelt het bij ons».

Wat heeft dit nu allemaal met opleiding te maken ? Ik zou zeggen, heel veel, zo niet alles. Een paar algemeenheden nochtans komen daarbij wel op hun plaats.

Er is heel zeker steeds een kloof geweest tussen de schoolse opleiding en de werkelijkheid van de praktijk. Voor bepaalde beroepen, waaronder we in de eerste instantie de visserij kunnen rekenen, is dit opvallend. Maar wie nu alle heil gaat verwachten van een stelsel dat diametraal tegenover het bestaande staat, is er ook weer niet. Het is voor heel het onderwijs zó, dat een leerling met schitterende schoolresultaten soms een grote tegenvaller blijkt te zijn, wanneer hij in zijn gekozen arbeidsmilieu terechtkomt. Veelal zijn we dan geneigd de volle laag aan de opleiding te geven als onaangepast aan de realiteit. Deze kritiek is gegrond wanneer de afstand tussen onderricht en praktijk te groot is geworden. Nu is dit alleen mogelijk wanneer het noodzakelijk kontakt tussen beiden, door gebrek aan interesse, niet bestaat of op losse schroeven is gaan draaien. Gerealiseerd dient ook dat eenrichtingskontakt of kontakt zonder de nodige wil om tot meer begrip te komen voor het specifieke van elkaars problemen evenmin wat uithaalt. Wie uit het bedrijf denkt er wel eens aan dat de maturiteit van het individu in elke opleiding zijn rolletje speelt ? Bij de formulering van bovenstaande kritiek mag ze daarom heel zeker niet over het hoofd worden gezien. Je kunt het best vergelijken met een tulpenperk. Wie verwacht nu dat alle tulpen terzelfdertijd openbloeien zullen ? Geen zinvol mens en toch verwacht hij dat jongeren, van dezelfde ouderdom en met dezelfde opleiding, precies op hetzelfde ogenblik dat werk aankunnen waarvoor ze werden opgeleid.

Dat kunnen ze niet, want ze zijn niet in staat het aangeleerde onmiddellijk te koördineren tot een produktief geheel omdat ze aan menselijke rijpheid niet zijn toegekomen. Wie dan op de koop toe, hieruit gaat besluiten dat de school wel bitter weinig bruikbaars meegeeft, lijkt me, op zijn zachtst uitgedrukt wel zeer bevooroordeeld. Hij is niet alleen aan de menselijke factor voorbij gegaan. Hij ziet ook niet dat het hoofdbelang van een technisch onderwijs schuilt in het aankweken van een denktrant, een methode om problemen te bekijken. Dit laatste lijkt me, in tijd gezien, meer dan een gebrekkig eerste resultaat kan laten vermoeden. Opleiding schiet pas te kort wanneer de aangebrachte denktrant niet meer aangepast is aan de evolutie welke zich in een bedrijf voordoet. Zo gezien ligt er maar één conclusie voor de hand : beroepsonderwijs moet minstens gelijke tred houden met deze evolutie en liefst een kort pasje voor zijn. Ik geloof dat zoiets voor een klein land, in zekere zin, wel gemakkelijker te verwezenlijken is dan voor een groot land dat, uiteraard voortrekker speelt. Juist hierdoor laat het de evolutie voorzien welke het kleine land fataal zal te volgen hebben, wil het niet tot een zekere vorm van ondergeschiktheid vervallen. Dit klinkt wellicht wat gek omdat de materiële mogelijkheden van het kleine land zo veel kleiner zijn. Betwijfelen kun je dit heel zeker als je maar bedenkt dat je de last van prospectie enz. niet hoeft te dragen. Een winstpunt ligt klaarblijkelijk in het tijdig ondertekenen van waar het zal op uitdraaien. Voorbeelden van de fout die we altijd maken, zijn er genoeg, dunkt me. Neem eenvoudig die radargeschiedenis.

Dit kon allemaal in grote landen met verzekerde, onverzadigbare markten. Daar alleen kon ze effektief-renderend zijn ; bij ons... een duidelijke verliespost. Plots stellen we dan vast dat ze, zonder lawaai tot op de kleinste eenheden in gebruik zijn genomen en verbaasd zijn we dan ook nog wel. Waar zit het gekke nu ? Laat ons niet gaan vitten over dit ene feitje, 't viel me als illustratie, eerst, te binnen, dit is al. Maar het kluifje moet nu toch helemaal afgeknaagd worden.

Zo'n ding is er en wordt gebruikt, met slag- en vliegwerk veelal, zodat het niet ondenkbeeldig gevaar bestaat, dat wat als waarborg voor veiligheid is bedoeld, zich wel eens, door onoordeelkundig gebruik, tegen de man keren kan. Blijkt uit dit voorbeeld niet duidelijk dat de opleiding wat achterop geraakt is, dat de kloof met de reële toestanden in het bedrijf groter geworden is ? We kunnen ons hierbij de vraag stellen waarom de zwaartepunten niet vroeger werden verlegd, vermits alles wees in een wel bepaalde richting. Het antwoord zit voor een deel in wat vooraf gaat. De vraag evenwel is nutteloos geworden en kan alleen nog waarde hebben als ze tot bezinning wekken kan.

HOE MOET HET NU VERDER ?

Eenvoudig is dit ook weer niet. De enkeling kan daarenboven alleen maar zijn opvatting geven voor wat ze waard is en met de hoop dat ze voor discussie vatbaar blijkt.
Ik meen reeds in het begin van de jaren zestig geschreven te hebben dat we, in het visserijonderwijs, tot een gradenstelsel moesten komen, gaande van een soort leerwerkplaats voor de zwakkere broers tot de hoogste kategorie voor de best ontwikkelden i.a.w. aan de meest waardevolle elementen, de kans geven, **van uit de basis,** tot het hoogste in het bedrijf op te klimmen. Ik ben nog steeds overtuigd dat onze industrie daarmede best gebaat is en ik begrijp heel bewust de spanningen en weerstanden die,

(Vervolg blz. 19)

ruime keus uit een breed programma betrouwbare scheepsdieselmotoren



Het is bij de selectie van een scheepsdieselmotor belangrijk dat u ruime keuzemogelijkheid hebt. Pas dan kan uw beslissing in technisch èn economisch opzicht volkomen verantwoord zijn. Het programma van VMF/Stork-Werkspoor biedt vele toepassingsmogelijkheden in scheeps-voortstuwing en hulpvermogen. Onze ervaring met scheepsdieselmotoren staat achter uw beslissing. Op die ervaring kunt u altijd een beroep doen voor een vrijblijvend deskundig advies.

Vermogens 36-36.000 pk.
Toerentallen tot 1800 omw/min.

OFFICIËLE VERDELERS IN BELGIË :
„MEKANICA", KIELBANKSTRAAT 5,
ZEEBRUGGE — TEL. 544 97

VMF/STORK-WERKSPOOR
DIESELMOTOREN DIVISIE

MACHINEFABRIEK STORK - WERKSPOOR-AMSTERDAM - STORK DIESELMOTOREN - KROMHOUT MOTOREN
Postbus 4196 - Amsterdam - Telefoon (020) 21 66 21 - Telex 14321 - Telegramadres: Storwerkdiesel

(Vervolg van blz. 17)
onvermijdelijk door zo'n stelling in het leven worden geroepen.

De kwestie is alleen of dit een reden kan en mag zijn om het doorbreken van de cirkel uit de weg te gaan. Een volledige hervorming van ons onderwijs reikt veel verder dan een aanpassing van programma : het tast de structuur zelf aan. Het gaat om grondigheid of voortploeteren : dit is de gordiaanse knoop welke doorgehakt moet worden.

Intussen zitten we met nieuwe toestanden. Er dient aan verholpen. Een cyclusstelsel voor varend personeel dringt zich op willen we niet, binnen afzienbare tijd, voor de zoveeltse maal, voor onmogelijke toestanden staan. Duidelijker wordt dit wellicht aan de hand van een ander voorbeeld nl. dit van de radio-telefonie. Soepel is het voor zo'n certificaat wel gegaan tot zich op internationaal vlak een regeling opdrong. Nu kom je er, zonder examen, niet meer aan onderuit. Hoe lang duurt het nog voor een certificaat van bvb. radar-waarnemer verplichtend wordt, denkt U ? Of is het in Groot-Brittannië al niet aardig op weg en bestaat het niet op de Rijnvaart ? Zegt zo iets ons niet, of is struisvogel spelen zo'n lekker spelletje geworden.

En nu dacht ik nog wel aan een behoorlijke eindejaarsbalans toe te komen. Was het alleen maar bij die terugblik op 1968 gebleven, dan had het nog door de beugel gekund. Nu lijkt het wel erg dunnetjes en op sommige plaatsen wel heet ook. Maar kom : warme soep wordt nooit zo heet gegeten als opgediend. Met deze troost gaan we dan maar het nieuwe jaar tegemoet. We zijn maar mensen en van daar uit : HET BESTE.

HAND IN HAND



door Dr. P. HOVART,
Direkteur van het Proefstation voor de Zeevisserij

In een van die traditiegetrouwe bijdragen die ons voor een speciale Kerst-editie van „Het Visserijblad" uiteraard ieder jaar, door de verantwoordelijke uitgever wordt gevraagd, heb ik eens het verhaaltje aangehaald van dat mannetje dat wij op het einde van het jaar op het Wapenplein te Oostende kunnen ontmoeten. Op zichzelf is dat niets bijzonders : wie komen wij op het Wapenplein zo allemaal niet tegen, tenminste als wij langs daar om moeten en met het hoofd niet tegen de grond lopen, maar vriendelijk iedere bekende willen groeten. Maar het bijzondere en eigenaardige zit hem hierin dat, als wij de dag goed uitkiezen, dat mannetje dat wij kunnen goede dag zeggen en groeten, nog zoveel neuzen heeft als er dagen in het jaar zijn.

Een reder heeft mij toen, via de redaktie van „Het Visserijbald" natuurlijk, een briefje geschreven. Ik heb dit briefje bewaard, eenvoudig omdat ik de gewoonte heb veel bij elkaar te houden. Vandaag heb ik dit briefje teruggevonden - en daarom wilde ik vertellen wat volgt.

De betrokken reder was naar het Wapenplein geweest en had dat mannetje niet ontmoet... De z.g.n. speciale Kersteditie van „Het Visserijblad" was, vergetelheid of niet, vier dagen vóór het einde van het jaar verschenen. En onze reder was weliswaar niet kwaad, maar ook niet welgezind. Te meer, omdat de man niet veel op het Wapenplein voorbijkwam.

Ik heb die reder toen eens langs de kaai ontmoet— want ik wist niet wie het was — zijn naam en adres stonden namelijk onderaan zijn briefje — en ik heb hem dan een en ander kunnen verduidelijken. Tussen haakjes gezegd, ik heb er dan nog een paar pinten aan verdiend !

Het meest opvallende echter en mij trouwens ook het meest bijgeblevene, is het feit, dat de reder in zijn brief op het overige van mijn bijdrage helemaal niets had aan te merken. Dit „overige" had meer een wetenschappelijke inslag; het ging over enkele wetenschappelijke beschouwingen en meer speciaal over een reeks optimum verzuchtingen in verband met het optimale vaartuig, het optimale vistuig en de optimale opbrengst. Optimumkompleksen zou ik zeggen.

Onder ons gezegd... ik twijfelde er aanvankelijk erg aan of de man wel op wetenschappelijke „verzuchtingen" was ingesteld en zich zelfs de moeite had getroost mijn eerder „geleerd" proza te lezen. Nochtans had ik het niet bij het rechte eind, hetgeen mij achteraf duidelijk zou worden. Want zowel langs de kaai, als op zijn schip en op mijn kantoor hebben wij nog meermalen over deze wetenschappelijke aspekten gesproken. Hij had het wél gelezen en vroeg en wilde meer en nadere uitleg. Hij achtte het van uitzonderlijk belang, hetgeen zo wetenschappelijk wordt weergegeven. Hij was er zelfs van overtuigd dat in ons gehele visserijbedrijf de wetenschap een belangrijke taak heeft te vervullen en in België nog eerder zwak staat in vergelijking met het buitenland.

Let wel, ik heb slechts van één lezer een brief ontvangen. Of ik dan meerdere reakties had verwacht : eerlijk gezegd ja ! Maar het is bij die ene enkele brief gebleven. Nu zijn m.i. verschillende mogelijkheden voor dit gering aantal reakties : ofwel wordt een degelijke bijdrage niet (veel) gelezen, ofwel gaat de brave lezer met de stellingen akkoord, ofwel grijpt niet ieder lezer naar de pen — en er zijn misschien nog andere veronderstellingen te maken...

De laatste verondersteling moet ik, gezien vele reders en handelaars, regelmatig iets aan de redaktie van dit blad laten weten en kennen, aan de kant leggen. Overigens zijn wij niet een volk van dichters en schrijvers

De tweede veronderstelling zou getuigen van verwaandheid of „mooipraterij" — van mijn kant althans.

Ik zit mij nu af te vragen of de eerste mogelijkheid niet de meest waarschijnlijke is : hoeveel van onze mensen lezen en bestuderen wetenschappelijke publikaties.

Ja, wie leest nog (veel) en wie verwerkt nog wetenschappelijke studies in het algemeen.

Moesten cijfers voorhanden zijn, dan zouden wij m.i. omver vallen — van het kleine aantal „zwoegers" natuurlijk. Zelfs al draaien vele — natuurlijk niet alle — drukkerijen op volle toeren en komen vele, vele boeken, onder allerlei vormen op de markt : zij dienen meestal om een z.g.n. bibliotheek te vullen. Trouwens, dat staat en is „in".

Maar voor ons visserijbedrijf ben ik van oordeel dat de wetenschappelijke resultaten gemakkelijk bij iedereen kunnen worden verspreid of bijgebracht. Ons bedrijf is niet zo groot. Alleen moeten wij overtuigd zijn van het „waarom" en moeten wij de konkrete formule van hetgeen vulgarisatie wordt genoemd, vinden. Deze formule moeten wij dan willen realiseren en voor de toepassing ervan moeten wij de verantwoordelijkheid durven dragen.

HET WAAROM

Een ruimere verspreiding van de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek is m.i. nodig en noodzakelijk met het oog op de vooruitgang en de ontwikkeling van het bedrijf.

Onze bedrijven zijn kleine eenheden, waar geen tijd over is om op technisch gebied volledig mee te zijn. Er is al genoeg aan de dag-aan-dag problemen en de dag-aan-dag moeilijkheden. Er blijft geen tijd om de vele technische innovaties de baas te kunnen. Daarenboven is de „revolutie" die het visserijbedrijf doormaakt, zo enorm, dat zij boven het hoofd gaat groeien en aan specialisten moet worden overgelaten.

Anderzijds mag niet worden vergeten, dat wetenschappelijk onderzoek duur uitvalt. Experimenteren kost veel geld en is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk, door kleinere bedrijven te dragen. Daarom neemt de overheid veel, zoniet alle lasten van het onderzoek ten laste, om dan specialisten aan het werk te kunnen zetten.

Deze twee redenen — tijd en geld — waarom specialistenwerk nodig is, brengen op zichzelf niet alle heil. Verre van daar. Om tot de ontwikkeling van het bedrijf ten volle te kunnen bijdragen, om iedereen die in het bedrijf werkzaam is een redelijk bestaan te kunnen verzekeren en meteen een zo groot mogelijke bijdrage van het gehele bedrijf aan het nationaal produkt te kunnen leveren, vergt het systematisch researchwerk, een intense samenwerking tussen het bedrijf en het onderzoek. De onderzoeker moet de vismijn en de kaai weten liggen, moet de schepen kennen, terwijl anderzijds toch ook van de reder, de handelaar of de nijveraar mag worden verwacht dat hij de onderzoeker, hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks, kent of gaat vinden.

Dit vereist m.i. wel een andere houding en instelling langs beide kanten en voornamelijk het aanbinden van een strijd tegen een diepgewortelde behoudsgezindheid mag worden vooropgesteld.

Het onderzoek kan aan de praktijk wel bepaalde richtingen aantonen,

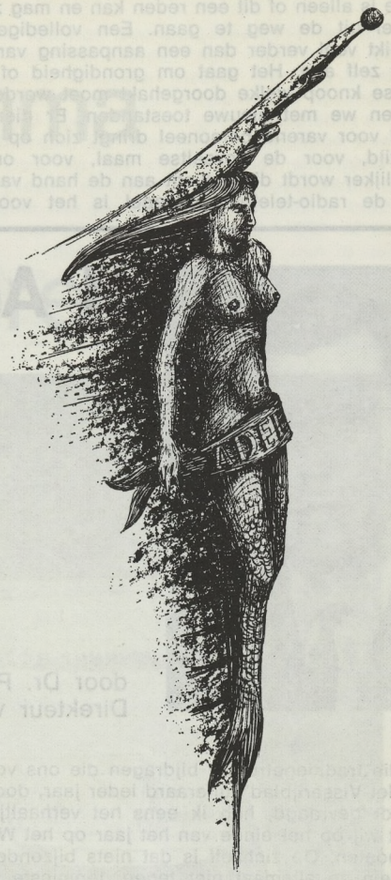
(Vervolg blz. 21)

Stabiliteit
Kwaliteit
Hoge besommingen
Concurrentiële prijzen

SYNONIEMEN van de

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

RODENHUIZE
GENT 2
TEL. (09) 78 04 01



Overtuig U en informeer bij de vaartuigen in de vaart :

- **Z.411 « DE BOUNTY »**
- **Z.429 « KON TIKI »**
- **N.704 « GIRONA »**
- **Z.502 « REGINA »**
- **N.705 « LILIANE »**

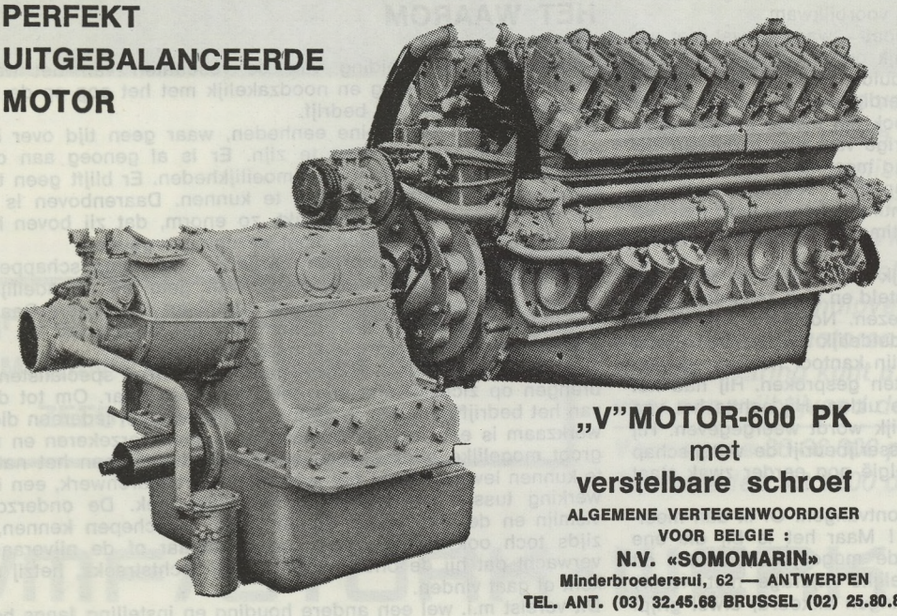
Maak nog vandaag een afspraak en bezoek de op de werf in aanbouw zijnde vissersvaartuigen (privé tel. : 09/74 76 55).

(6530V)

BAUDOUIN

GESTICHT IN 1900
FABRIEKEN TE
MARSEILLE (FRANKRIJK)

SCHEEPSDIESELMOTOREN van 40 tot 1200 PK — 4 takt
PERFEKT
UITGEBALANCEERDE
MOTOR



„V"MOTOR-600 PK
met
verstelbare schroef

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGER
VOOR BELGIE :
N.V. «SOMOMARIN»
Minderbroedersrui, 62 — ANTWERPEN
TEL. ANT. (03) 32.45.68 BRUSSEL (02) 25.80.88

„V"MOTOREN
Hydraulische bediening
—
met keerkoppeling
of
met verstelbare schroef
zonder keerkoppeling
—
LIJNMOTOREN met
koppeling - reductor

Alle inlichtingen te bevragen
bij de uitsluitende AGENT
van de BELGISCHE KUST

Werkhuizen
C. DECLOEDT & Zn
Victorialaan 7
Oostende
TEL. (059) 725.34 — 751.78

(6529V)

(Vervolg van blz. 19)
maar omgekeerd, de praktijk moet ook beroep doen op het onderzoek. Een ernstige prikkel mag gerust ook eens van buitenuit komen om de vooruitgang in het bedrijf voort te stuwen.
Het onderzoek moet echter steeds voldoende wetenschappelijk fundament bezitten, m.a.w. de resultaten moeten onweerlegbaar worden bewezen, zoniet ontbreekt de essentiële basis, met gevolg dat de betrouwbaarheid te wensen overlaat. Maar de toenemende tendens naar specialisatie op wetenschappelijk gebied kan m.i. het bedrijf slechts ten volle ten goede komen, wanneer zij gepaard gaat met een evenaardige tendens naar synthese en naar hogere popularisatie, of m.a.w. naar vulgarisatie.

HET HOE

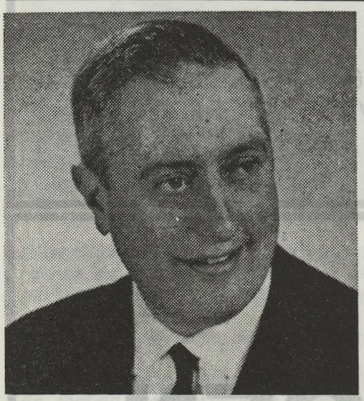
Het omzetten van de wetenschappelijke resultaten in termen die door iedereen kunnen worden begrepen en verstaan, is een probleem, dat zich ook in andere landen stelt. Het is een internationaal verschijnsel en het geldt overigens niet alleen voor het visserijbedrijf.
Er bestaan ongetwijfeld vele mogelijkheden om dit probleem op te lossen. Uiteraard werd in ons land ook reeds meerdere malen over de mogelijke instrumenten gediskussieerd. De heer direkteur-generaal F. Lievens, voorzitter van de Kommissie T.W.O.Z. heeft zelfs onlangs, aan enkele mensen opdracht gegeven dit vraagstuk uit te diepen en hen verzocht konkrete voorstellen ter tafel te brengen.
Bij mijn weten werd onder leiding van de heer K. Michielsen, hoofd van de Zeevisserijdienst te Oostende, door een aantal mensen o.m. in het kader van deze opdracht aan het volgende gedacht :

— een aktie langs de visserijscholen, d.w.z. langs de instellingen die de toekomst voorbereiden, o.m. door het houden van konferenties tussen onderzoekers en leerkrachten, het opstellen van vulgariserende syllabussen voor leerkrachten en leerlingen, het aanpassen van de onderwijs- en eksamenprogramma's aan de ware evolutie in de visserij.

— voorlichtings- en diskussievergaderingen met bedrijfsgenoten, naar aanleiding van bijeenkomsten van deze bedrijfsgenoten in het kader van hun respektievelijke groeperingen.

— een aktie langs de vakpers, in afwachting dat een eigen tijdschrift voor het onderzoek kan worden uitgegeven, zoals dit in de meeste andere landen het geval is.

— vergaderingen van een speciale werkgroep van bedrijfsmensen, direkteurs van de visserijscholen, ambtenaren, onderzoekers enz., waarbij zouden worden besproken : de wijze van vulgariseren van het wetenschappelijk werk dat in ons land wordt gepresteerd, de resultaten van het vulgarisatiewerk en de reakties van de bedrijfsgenoten ,de gebeurtenissen in de visserij, de evolutie van de visserij in binnen- en buitenland, de ervaringen van het bedrijf, de behoeften en wensen van het bedrijf, enz.
Persoonlijk zou ik er nog willen aan toevoegen, dat de vulgarisatiezorg niet alleen van de overheid moet komen, maar dat het bedrijfsleven zelf, bv. de diverse verenigingen of groeperingen, de koöperatieven, ook een vulgariserende taak op zich te nemen hebben, zij het dan eventueel met de materiële en financiële hulp van overheidswege.
Ook het gebruik van de massamedia moet m.i. de volle aandacht krijgen. Ik geloof dat al deze instrumenten realistisch zijn en in het kader van een visserijbeleid geplanifieerd en georganiseerd, meer dan tastbare resultaten moeten afwerpen.
In afwachting van de uitwerking van de geschetste formules, in het kader van de Kommissie T.W.O.Z., zou ik er toch nog wilen op wijzen, dat door bedoelde Kommissie reeds veel werk voor het bedrijf in al zijn geledingen werd verzet — en nog wordt verzet. In de schoot van deze Kommissie is van sedert de oprichting — straks 10 jaren geleden — een konfrontatie bedrijfsmensen — onderzoekers mogelijk, waarbij dan eerstgenoemden toch de uitdragers zijn van de resultaten die door de onderzoekers worden bekomen.
Deze konfrontatieformule moet nog verder worden geaktiveerd en uitgebouwd. Uiteindelijk moeten wij dan de gestelde doelstelling, met name het uitdragen van de resultaten van het onderzoek onder eenvoudige woorden en termen, gemakkelijk kunnen bereiken — en dit ten bate van iedereen, maar vooral dan van diegene die „hand in hand" willen gaan.



DE NIEUWE EUROPABEKER - KOMPETITIE

door W. VAN ROOSE,
Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Van de drie musketiers wordt gezegd dat zij met vieren waren.
In tegenstelling tot de Europese Ekonomische Gemeenschap (E.E.G.) waar de Zes op stuk van visserij maar met z'n vijven zijn.
Want als het Groot Hertogdom Luxemburg met zijn beekjes en riviertjes wel forellen en andere lijnvissersgenoegens te bieden heeft, is het door zijn ligging maar een toeschouwer bij het grote spel der zeevisserijnaties.
Van spel gesproken : de VIJF in kwestie zijn al maanden lang druk doende de reglementen te veranderen. Of beter gezegd, zij zijn bezig de spelregels op te stellen, tegen dat de nieuwe kompetitie van start gaat. En volgens de laatste berichten zou dit volgende winter gebeuren.
Een nieuwe Europabeker-kompetitie in het verschiet dus, deze van de E.E.G.-visserijlanden.

* * *

Een kompetitie met slechts vijf ploegen heeft eigenlijk niet veel zin. Niet dat het aan «amateurs» ontbreekt : Groot-Brittannië, Denemarken, Noorwegen, Zweden en IJsland bijvoorbeeld, zouden niet beter vragen dan te mogen meespelen.
Maar zij blijven op het reservebankje zitten, omdat de Franse coach Charles De Gaulle van hen niet wil weten. Hij heeft nu een van hen, Groot-Brittannië, in de neus zitten (en wat voor een neus !), en dus geraakt geen van allen in de ploeg.

* * *

Men gaat dus in 1969 starten met vijf landen : West-Duitsland, Italië, Frankrijk, Nederland en België.
Tot nog toe kookte ieder van hen zijn eigen potje en speelde maar wat raak volgens eigen goesting en inspiratie. De supporters (lees : de belastingbetalers) steunden hun favoriete ploeg (lees : de eigen vissersvloot), elk volgens eigen godsvrucht en vermogen. Als de nood aan de man kwam en er schulden gemaakt werden, aarzelden de besturen nooit om flink in de portefeuille te tasten ten einde het bedreigde team in leven te houden.
De middelen daartoe heten, al naar gelang het land en het doel : goedkope leningen, sloopremies, kwaliteits- of vangstpremies, intrestbonificaties, brandstofristorno's, steun voor de modernisering van de vloot en voor de proefvisserij.
Verder zorgde ieder bestuur er voor dat aan de «medeslepers» een behoorlijk inkomen werd verzekerd. Moest de ploeg altijd winnen, dan zou er vanzelfsprekend geen probleem zijn.
Maar ook in de visserij komen er veel «drawns» en verloren matchen voor, waarbij de inkomsten beneden het vriespunt zakken. Om dit te verhelpen of te voorkomen, hebben de meeste bonden, 't zij nationaal, 't zij regionaal, ondersteuningskassen opgericht ten bate van de aangesloten leden. Het zijn de opvangregelingen en de stelsels van minimumprijzen.

* * *

Gaat men dit nu allemaal over boord werpen, om in E.E.G.-kompetitieverband te kunnen optreden ?
Zeker niet, alleen poogt men op het hoofdkwartier van de FIFA..., pardon, van de E.E.G. te Brussel, een beetje orde in de chaos te brengen en de meest scherpe uitsteeksels wat af te ronden.
Hoe zal het nieuwe spelreglement er nu uitzien ?
Er is vooreerst de kwestie van de steunverlening door elk land aan zijn eigen «apparaat» : vissersvloot, havens, uitrusting, installaties, opslagplaatsen, opzoekingen, opleiding.
Geen gevaar aan die kant : al wat gedaan wordt voor de modernisering van de vloot en van de infrastruktuur, en voor de verbetering van het lot van de bemanning, wordt niet alleen toegelaten, maar kan zelfs nog in bepaalde gevallen op financiële steun van de E.E.G. zelf rekenen.
Alleen zijn verboden alle vormen van rechtstreekse steun, gebaseerd op de aangevoerde hoeveelheid, op de prijs, op de inhoud of het vermogen van de vaartuigen, en op het aantal of de duur van de reizen.
Tevens moet de nationale overheid de E.E.G. jaarlijks laten weten wat men aan steun uitgeeft of wat men zinnens is er voor te doen. Wat er op neer komt dat elk land eenmaal 's jaars bij de hoogste E.E.G.-instanties zal dienen zijn biecht te spreken.

(Vervolg blz. 23)



— OLIEDRUK OMKEERKOPPELINGEN
EN
REDUKTIE KEERKOPPELINGEN

— SINDS MEER DAN 50 JAAR SYNONIEM MET
BETROUWBAARHEID EN BEDRIJFSZEKERHEID
ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN

N.V. MACHINE- EN MOTORENFABRIEK v/h

BRANDENBURGH, VAN RHEENEN & VOORWALT

AMSTERDAM-N. — SPIJKERKADE 2-3

BRIEFADRES : N.V. BREVO
SPIJKERKADE 2-3 - AMSTERDAM-N.

TELEFOON 68765 (4 lijnen)
TELGR.-ADR. : BREVO-AMSTERDAM
TELEX 12539

(6525V)

REDERS, VISSERS, HANDELAARS

UW VERZEKERINGEN

worden het voordeligst geplaatst en het best gediend bij de P.V.B.A.

DE ZEEKUST

H. BAELSKADE 30 OOSTENDE

BURGERLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID, BRAND, ONGEVALLEN, LEVEN, FAMILIALE, T.V., AUTO, ENZ...

BEHEER : P. VANDENBERGHE
ZAAKVOERDER : BILLIAU LEO
BREDENE – Tel. : 727 79

(6517V)

(Vervolg van blz. 21)

Vis is uiteraard een bederfbare waar. Groenten en fruit zijn dit in zekere mate ook.

Dat is vermoedelijk de belangrijkste reden waarom het reglement van marktordening voor de vis en visserijprodukten rats afgekeken is van de regeling voor groenten en fruit.

Dezelfde «melodieën» en «liedjes» vinden we er in terug : kwaliteitsnormen, producentenorganisaties, oriëntatieprijzen, interventieprijzen, invoercertifikaten, enz.

Voor de rest is het een hoogst ingewikkeld systeem, waarvan wij vandaag al vast onthouden dat de E.E.G. de lid-staten zal bijspringen als het slecht of heel slecht gaat. Want er zit gradatie in de krisistoestanden : er wordt een tussenkomst voorzien zowel voor de gewone krisis, als voor de ernstige krisis.

Ook bij de ingewijden overheerst de overtuiging dat er aan het plan «marktordening» nog heel wat gesleuteld en gedokterd zal moeten worden, vooraleer het in de praktijk met kans op slagen zal kunnen toegepast worden.

Nog een woord over onze (geoorloofde) betrekkingen met de landen buiten de E.E.G.

Een systeem van invoercertifikaten is geroepen de invoer uit derde landen in goede banen te houden. Deze kunnen tijdelijk geschorst worden, als te lage prijzen uit het buitenland onze eigen markten overhoop dreigen te gooien.

Voor de uitvoer naar de derde landen is ook voor bescherming gezorgd : de nadelige verschillen tussen de wereldprijzen en de prijzen van de Gemeenschap kunnen door restituties overbrugd worden.

* * *

Het geheel van de voorstellen die het Gemeenschappelijk Visserijbeleid van morgen moeten uitmaken, lijkt voor de Belgische visserij, op papier althans, geen onoverkomelijke bezwaren te bevatten.

Wij kunnen er moeilijk onze kleren aan scheuren, is de algemene indruk van de leidende instanties in ons land. Waakzaamheid is evenwel geboden om de «verworven rechten» niet te zien verloren gaan.

Het kind is nu verwekt en zal, als het geen ezelsdracht wordt en alles normaal verloopt, in de loop van het nieuwe jaar het levenslicht aanschouwen.

Moge het een voorspoedige bevalling beleven en opgroeien in eer en deugd, tot heil van de Europese visserij in het algemeen, en van de Belgische in het bijzonder.



EINDEJAARSPLEIDOOI

door J. DEROOSE,
Direkteur, Hand in Hand, Beroepsvereniging

Overal bereidt iedereen zich voor om op Kerstdag en Nieuwjaar, met ontroerde en ontroerende stem, de allerbeste wensen te formuleren en, pseudo-wetenschappelijk, nabeschouwingen te houden, die de toekomst moet verbeteren.
Het wordt eigenlijk een beetje triestig.

Waarom moeten we eigenlijk wachten op Kerstnacht, zo men zichzelf en de wereld wil verbeteren ? En kan het Visserijblad niet even zo goed op 21 maart een Lentenummer uitgeven, om iedereen aan het woord te laten, met nieuw bloed, over de te verwachten nieuwe tijden ?

Op Kerstnacht, bij de luister van de Kerstboom en de kalkoenensfeer, evenals op Oudejaarsavond in onze whiskyroes, is natuurlijk alles sentimenteler, vol pralinegevoel en sneeuwgetinte kleuren; maar de wereld draait voort. De Groten van de wereld boeren verder, zij laten de molen doordraaien, waarin wij worden fijn gemalen.

Ik weet wel dat wij, kleine mensjes in de mensenzee, daaraan bitter weinig kunnen veranderen, en wij zullen zeer zeker niets veranderen met onze «beste wensen» neer te schrijven en ons kerstgeschenk dankbaar in ontvangst te nemen.

In het afgelopen jaar, opnieuw, zijn enkele van onze doodeenvoudige, onschuldige mensen op zee gebleven. Hun familie zal nog lange tijd hun afwezigheid aanvoelen en wij zullen hen, op een of andere plechtigheid nog even gedenken. Maar niemand kan hen nog helpen.

Dat juist is zo erg, dat alles verder loopt en dat wij er bijna niets kunnen tegen doen.
Bijna niets.

Maar het weinige dat wij zouden kunnen doen, wordt meestal toch niet gedaan.

In het afgelopen jaar, gelukkiglijk, werd de eenheid in de visserij hersteld. Sindsdien moeten we elkaar kunnen overtuigen van onze mogelijkheden, onze hersenen en onze goede wil. Sindsdien moeten we kunnen aanvaarden, zonder naijver, dat niet IEDEREEN aan het roer kan staan. Omdat er geen plaats genoeg is in de stuurhut en omdat, spijtig genoeg eenieders kapaciteiten niet even groot zijn.
Nochtans, pas onder een onbetwist gezag kunnen wij de kleine kansen die wij bezitten, ten volle benutten. Pas dan kunnen wij het visserijberoep volledig doen waarderen en kunnen wij bekomen dat de meest elementaire noodzakelijkheden worden verkregen.

Ik heb op een andere plaats gepleit om steun te krijgen, opdat in onze visserijscholen meer aandacht aan én efficiënter praktische lessen over de redding op zee zouden worden gegeven; ik heb aangedrongen opdat men vlugger en nuttiger zou tussenkomen inzake het bemanningsprobleem.

Maar het zal een pleidooi pro deo geweest zijn, als we er niet in slagen elke dag, en niet op Kerstdag alléén, de aandacht te vragen en te krijgen voor onze nijverheid die, daarvan moeten we overtuigd zijn, slechts als een zeer kleine schakel wordt meegerekend in het ganse politieke bedrijf. Misschien behoren wij tot een generatie van revolutionairen en ik zelf hoor althans liever een revolte-song, waarin men zegt : slaap zacht mijnheer de president, terwijl uw soldaten kreperen ! dan een nieuwmodisch kerstliedje, waar de siroop van afdruipt.

Persoonlijk wil ik argumenteren dat ieder protest, dat iedere kontestatie belangrijker is dan het jaarlijks zenden van «visitekaartjes» waarop men niets anders weet te zetten dan : mijn allerbeste wensen voor het nieuwe jaar.

Maar «de betere tijden» waarvan die revolterende jeugd zingt zal er toch weer niet komen met het zingen van liedjes alleen.

Daarom dit eindejaarspleidooi, wellicht eveneens pro deo, opdat men zijn verstand zou gebruiken, zonder elkaars mogelijkheden te beknibbelen zonder elkaars fouten op te schroeven en met de soms pijnlijke toegeving dat de ene beter geplaatst is dan de andere.

Na de hereniging in één nationale organisatie, nog een stapje verder : naar het benutten van ieders mogelijkheden, op de plaats die hij «baas» kan, en dan wil ik er graag de kalkoen en de oudejaarsfuif bijnemen.

OOSTENDSE KREDIETBANK

KAREL JANSSENSLAAN, 1

OOSTENDE

TEL. 708 45

DE BANK WAAROP STEEDS

DE BEDRIJVEN VAN DE

VISSERIJMIDDENS

KUNNEN BEROEP DOEN

(6507V)

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN

EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

BURELEN :

VISMIJN (O.V.A.) OOSTENDE **TEL. 81101**

(6515V)

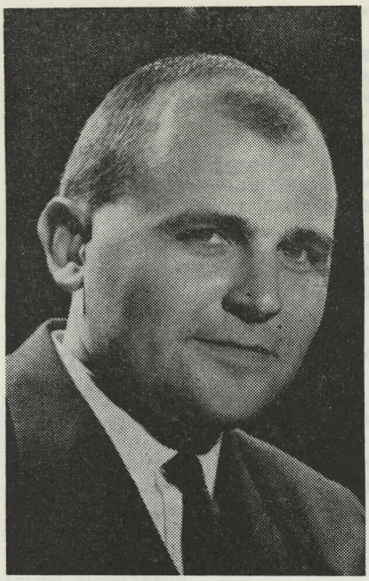
DE VISVERWERKENDE NIJVERHEID ONDER E.E.G. - BELEID



door
V. SAMPERS,
direkteur van de
Groepering der
Visnijverheden

Men hoeft zich niet te verwonderen over de vertraging, die zich op gebied van de marktregeling van de landbouwprodukten in de schoot van de E.E.G. voordoet. Talrijke tegenstrijdige belangen komen tot uiting, die moeten gewikt en gewogen worden. De bevoegde organismen trachten ijverig de zaken te bespoedigen. Intussen verkeert men in de onzekerheid betreffend tal van belangrijke vraagstukken.
Dit is ook het geval voor het Visserijbeleid, over hetwelk voorstellen van Verordeningen door de Commissie van de Europese Gemeenschap bij de Raad E.E.G. werden aanhangig gemaakt, en die, op het ogenblik dat dit artikel wordt geschreven, nog ter bespreking moeten komen.
Produktie en visverwerkende nijverheid staan vanzelfsprekend in nauw verband, vermits de visverwerking de industriële verlenging is van de visserij. Hebben zij daardoor veel gelijkaardige belangen, dan bestaan er toch problemen, die meer in het bijzonder aan de ene of de andere bedrijfstak eigen zijn. Zo is het bijvoorbeeld met de noodzakelijkheid voor de nijverheid zich in grondstoffen vrij te mogen bevoorraden, daar waar zij ze vinden kan, dit wil zeggen ook buiten E.E.G. Het voorstel tot marktorganisatie van de sektor van de visserijprodukten voorziet beschermingsmaatregelen ten voordele van de E.E.G.-visserij voor bepaalde vissoorten, waaronder haring en makreel, door middel van oriëntatieprijzen, opvangprijzen en andere. De invoer wordt dus niet lamgelegd, maar hij zal niet onder bepaalde prijzen kunnen gebeuren, dan mits een compenserende heffing te betalen. De verwerkte produkten zullen daardoor natuurlijk niet goedkoper worden.
Eveneens wordt de bescherming voorzien van gekoelde en diepbevroren vissen, alsook van bereidingen en konserven van haring, sardines, tonijn en makreel. Maar de beslissing is nog niet getroffen en er zou zelfs tegen de schikking ten voordele van de laatstgenoemde bereidingen en konserven een zeker verzet bestaan, dat op volgende redenen zou steunen :
— de bevoorrading zou binnen de E.E.G. onvoldoende zijn ;
— de schikking staat in tegenspraak met artikel 110 van het Verdrag ;
— de belangen van de verbruikers moeten in acht worden genomen.
Vanzelfsprekend kan de visverwerkende nijverheid zich daarmee niet eens verklaren. Als men, begrijpelijker wijze, spreekt van de belangen van de verbruiker, dan moet daarvoor de verwerkende nijverheid toch niet alleen instaan en opgeofferd worden. Zo men deze richting inslaat, dan zou er evenmin reden bestaan om de belangen van de visserij niet prijs te geven en om niet al de protectionistische schikkingen af te schaffen, die het voorstel tot regeling voorziet. Zowel als voor de voorziene verse, gekoelde en diepgevroren produkten geldt het standpunt dat, vanaf het ogenblik dat minimumprijzen vastgelegd worden voor bijvoorbeeld verse of diepgevroren tonijn (een grondstof die bijna uitsluitend voor het inblikken wordt gebruikt), men geen invoer van tonijnkonserven tegen om het even welke prijs mag toelaten. Voor de aldus ingevoerde artikels is het noodzakelijk struktuurprijzen op te maken, waarin de vis moet gevaloriseerd worden tegen dezelfde minimumprijs, en dit derwijze dat van het doel van de beschermende regeling niet kan afgeweken worden.
Dit is één aspekt onder veel andere van de te vermijden onrechtvaardigheden en van de te overbruggen moeilijkheden.
Er valt veel te doen. De belanghebbenden tasten nog in het duister en vragen zich met onrust af, wat er hun te wachten staat. Maar moeder E.E.G. ligt nog in het kraambed, en zo de verwachting blijde is, blijft het optimisme toch nog met de angst voor het onbekende omhuld.
Reglementering, harmonisatie, normalisatie, organisatie, structuratie, enz. zijn alledaagse veel omvattende termen geworden, die oneindig veel vraagstukken aanvoeren voor de oplossing van dewelke niet slechts de nationale belangen aan internationale overeenkomsten zullen moeten aangepast worden, maar waarvoor men zal te kampen hebben tegen machtige organismen, daar waar hun belangen niet stroken met het algemeen nut. In die maalstroom zou men duizelig worden, moest men niet vastberaden en op rationele wijze het hoofd eraan bieden.
De bewonderenswaardige vorderingen, die door de E.E.G. reeds gedaan werden laten ons toe de hoop te koesteren, dat de verder doorgedreven organisatie van dit nieuw ekonomisch milieu weldra ook op versneld tempo en tot ieders voldoening op punt zal komen.
Maar opgepast voor wolfijzers en schietgeweren !

DOORBRAAK VAN DE KISTENVIS



door
W. VYNCKE,
Ingenieur
bij het
Proefstation
voor de
Zeevisserij

De jongste weken is de aanvoer van op zee in geëxpandeerd polystyrene kisten geborgen vis weer aktueel geworden, en dit meer in het bijzonder door de aktie van een dynamische rederij die hiermede reeds veelbelovende resultaten heeft geboekt.
Dit systeem mag tot de moderne technieken voor het behoud van de kwaliteit van de vis worden gerekend. In dit verband kan er op gewezen worden dat de Kommissie voor T.W.O.Z., onder leiding van Directeur-Generaal F. Lievens, zich reeds vanaf haar oprichting in 1959 met dit probleem heeft bezig gehouden. In 1962 werden trouwens uitgebreide proeven met houten kisten uitgevoerd, en het ogenblik is zeker geschikt om de bekomen resultaten even in herinnering te brengen.
Er werden 27 proefreizen verricht naar het Kanaal, de Noordzee en IJsland. In totaal werden 657 kisten aangevoerd met ca. 16.000 kg. vis. De proeven geschiedden zowel met pelagische als met bodemvissen. Als bodemvis werden volgende kleine en middenslag rondvissen in kisten aangevoerd: kabeljauw (gullen), schelvis (totten), wijting, heek (mooie meid) en rode zeebaars; als pelagische vis werden haring en makreel in kisten aangebracht. Een aantal vissen die afkomstig waren van dezelfde vangsten als de vis in kisten, werd aan boord bij het stuwen gemerkt. Dit beoogde de identifikatie bij het lossen te vergemakkelijken en liet toe aan land beide partijen te vergelijken.

GUNSTIGE RESULTATEN

Wij beperken ons hier tot de resultaten in verband met de kwaliteit, de temperatuur en het gewicht van de vis.
Uit de proeven bleek dat over het algemeen de kistenvis een duidelijk betere kwaliteit had. Voor het uitzicht van het slijm bleek het grootste verschil bij haring op te treden; voor de kneuzingen was dit makreel, haring en kabeljauw en voor wat betreft kwetsuren : haring, wijting en schelvis. Het kleinste verschil deed zich voor ten aanzien van het uitzicht van het slijm voor rode zeebaars en makreel, voor de kneuzingen bij rode zeebaars en wijting en voor de kwetsuren bij rode zeebaars en makreel.
In het algemeen kon genoteerd worden dat het kleinste kwaliteitsverschil waar te nemen was bij rode zeebaars ; het grootste bij haring en schelvis Verder bleek in 73% van de gevallen de kiembelasting van de kistenvis lager te liggen dan deze van de bulkvis. Daarbij kwamen in vier monsters bulkvis colibakteriën voor, hetgeen slechts het geval was in één monster kistenvis. De aanwezigheid van deze bakteriën maakt van de vissen minderwaardige produkten. Niettegenstaande het feit dat houten kisten gebruikt werden, waardoor herinfektie van de onderste vissen door het smeltwater van de bovenste kisten niet kon vermeden worden, bleek het bergen van de vis in kisten aan boord, algemeen gezien een gunstige invloed op de kiembelasting te hebben.

BETER TEMPERATUUR — GEEN GEWICHTSVERLIES

De vis is onderhevig aan autolytische en bakteriële afbraak. Deze afbraak kan in aanzienlijke mate geremd worden door de vis gedurende gans de reis op een temperatuur te houden die de 0° C niet overschrijdt. Ook aan wal moet deze „koudeketting" behouden blijven. Temperatuurstijgingen van enkele graden veroorzaken reeds een duidelijke bespoediging van het bederf. De oorzaak hiervan ligt vooral in de voor het bederf verantwoordelijke bakteriën, die zich bij een temperatuur van 3° C bv. dubbel zo snel vermenigvuldigen als bij 0° C.
Bij de proefnemingen werd vooropgesteld dat op zee, inzake temperatuur,

(Vervolg blz. 27)

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

hand in hand

Kantoren

Tijdokstraat 34
Zeebrugge

Tel. 541 17 / 541 92
546 56

Na de uren :
Joz. Deroose

Tel. 517.40

(6513V)

(Vervolg van blz. 25)
geen verschil bestaat tussen de vis in kisten en de vis in bulk opgslagen. Deze stelling kon echter niet worden aangehouden wanneer de vis aan wal was. Bij het lossen van de bulkvis wordt het ijs verwijderd en komt de vis, zowel in de vismijn als in de pakhuizen, gedurende lange tijd zonder koudeprotektie; hierdoor kan de temperatuur in belangrijke mate oplopen. Met de vis in kisten was dit echter niet het geval. De temperatuur bleef praktisch konstant rond O° C.
Wat betreft de gewichtsverandering kwam zeer duidelijk tot uiting dat bij de kistenvis op 1 pct na alle vissen aan gewicht wonnen, terwijl bij de bulkvis alle vissen, op 0,7 pct. na, aan gewicht verloren. Het gemiddelde verlies van bulkvis beliep 3 pct., terwijl de kistenvis daarentegen gemiddeld 2,1 pct. won; het gemiddelde verschil bulkvis-kistenvis was dan ook 5,1 pct.

BESLUITEN

Algemeen gezien kon besloten worden dat de kwaliteit van de aan boord in kisten geborgen vis gunstig beïnvloed wordt door volgende faktoren:

1. De vis wordt niet beschadigd door een te hoge druk van de vislagen in de viskeeën of door onderlinge bewegingen van de vissen, zoals dit bijna steeds het geval is wanneer de vis in bulk wordt gestuwd.

2. De vis ondergaat geen gewichtsverlies. Gemiddeld bedraagt het verlies 3 à 5 pct. voor de bulkvis. De vis in kisten daarentegen wint gemiddeld 1 à 2 pct.

3. Herinfektie van de vis uit de onderste lagen door het smeltwater dat van boven naar beneden zijpelt, kan uitgesloten worden, daar de kisten zo kunnen gekonstrueerd worden dat het water langs buiten wegloopt.

4. Door de huidige manier van lossen wordt de afkoeling onderbroken. Om deze onderbreking uit te schakelen, is één van de beste metoden de vis reeds aan boord in kisten te bergen. Bij goede afijzing kan de vis aan boord op een lage temperatuur bewaard worden, terwijl anderzijds de verdere behandeling aan wal de temperatuur weinig kunnen doen stijgen; een en ander is ook van belang voor de verdere bewaarduur van de vis.

5. Aan boord in kisten geborgen vis schakelt de herinfektie door de verkoopbennen uit.

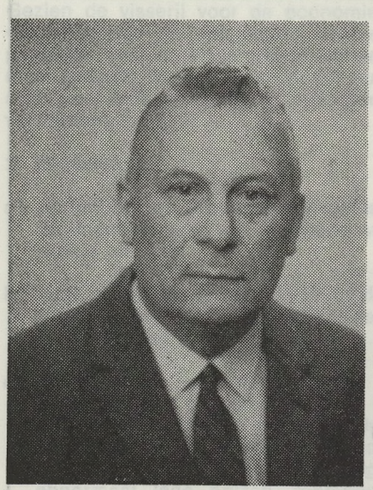
6. Het lossen kan veel vlugger geschieden en de vis wordt hierbij niet beschadigd. Geen enkele vis wordt door de anders onvermijdelijke haak- of schopslagen getroffen, of wordt door de voeten van de lossers vertrappeld. Het lossen kan meer systematisch gebeuren, terwijl het dooreenmengen van vis van verscheidene slepen wordt vermeden.

7. Er is minder kontakt van de vis met de ambiante lucht bij het opstellen van de kisten in de mijn, wegens het feit dat er ijs tussen de vis blijft liggen; hierdoor ondergaat de vis de sterke temperatuurstijgingen niet in de vismijn.

8. De mogelijkheid bestaat om bepaalde soorten vis na de afslag in dezelfde kisten naar de grote verkoopcentra of verwerkende bedrijven van het binnen- en buitenland te versturen.

VERDER WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK NOODZAKELIJK

Deze gunstige resultaten betekenen niet dat alle problemen opgelost zijn. In verband met het gebruik van kisten uit geëxpandeerd polystyreen, dienen nog een aantal faktoren te worden onderzocht, o.m. meest geschikte vissoorten, best aangepaste kist, drainagesysteem van de kist, schikking van de vis in de kisten, het al dan niet ontkoppen van bepaalde vissoorten, de beste opslag in het ruim, het verzekeren van het juiste gewicht in de kisten, enz.
Deze zeer belangrijke aspekten van het kistenvissysteem worden dan ook verder onderzocht.



DE BELGISCHE VISSERIJ TEN OVERSTAAN VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

door

MENU Camiel,
Afgevaardigde-Beheerder van de Rederscentrale

De toekomstige E.E.G.-visserijpolitiek zal zich ontwikkelen op twee verschillende vlakken.
Alzo voorzien de ontwerp-verordeningen welke deze politiek zullen bepalen:

a) een gemeenschappelijk structuurbeleid
b) een gemeenschappelijk marktbeleid

Alvorens onderscheidelijk de Belgische visserij tegenover deze twee facetten te plaatsen, analyseren we even wat deze gemeenschappelijke beleiden betrachten.

A. HET GEMEENSCHAPPELIJK STRUCTUURBELEID

1. Doel: bevorderen dat de visserijsektor zich binnen het algemeen raam van de ekonomie harmonisch en evenwichtig zou ontwikkelen en dat de rijkdommen van de zee rationeel zouden geëxploiteerd worden.

Alhoewel deze doeleinden tamelijk vaag en algemeen zijn gesteld, stellen wij vast dat onder meer volgende maatregelen in het vooruitzicht worden gesteld:

a) waarborgen dat voor alle vissersvaartuigen, die onder de vlag van één der lid-staten varen en op het grondgebied van de Gemeenschap staan ingeschreven, gelijke voorwaarden gelden ten aanzien van de toegang tot en de bevissing van het gedeelte der zee dat onder hun souvereiniteit of hun jurisdictie valt;

b) de productiviteit van de ondernemingen in de visserijsektor verbeteren;

c) de commercialisatiemaatregelen aanpassen aan de eisen van de productie en markt;

d) de ongunstige sociale toestanden verbeteren, de bevolking in deze sektor een optimale werkgelegenheid verschaffen en een billijke levensstandaard verzekeren;

e) het zoeken naar nieuwe visgronden bevorderen, met alle technische en wetenschappelijke middelen;

f) het bevorderen van de bouw en de modernisering van schepen met technische kenmerken welke worden bepaald naar gelang de beoefende soort visserij of de beviste visgronden;

g) de vestiging van geschikte installaties voor de opslag en de distributie van visserijprodukten bevorderen;

h) de beroepsopleiding der betrokkenen verbeteren.

2. Middelen: de lidstaten kunnen mits eerbiediging van gemeenschappelijke regels financiële steun verlenen voor de verwezenliiking onder ander van de doelstellingen vermeld hierboven onder b), c) en d).
Wat betreft de projekten vermeld onder e), f), g) en h) kunnen bij het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw, afdeling Oriëntatie, verzoeken om bijstand worden ingediend.

* * *

HOE IS NU DE HUIDIGE TOESTAND?

Alhoewel wij in België nooit geen feitelijke visserijstructuur-politiek hebben

(Vervolg blz. 29)

Onderlinge Visafslag

O. V. A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

Bank van Brussel

Bank Crédit Ostendais

Telefoon nr 721.73

Postcheckrekening nr 1333

(6505V)

(Vervolg van blz. 27)
gekend, beduidt dit geenszins dat wij van geen structurele maatregelen hebben genoten.
Herinneren wij even de tussenkomst in de rente bij kredietverlening voor de bouw van vissersvaartuigen en het toekennen van een sloopremie in bepaalde voorwaarden bij nieuwbouw.
Verder wijzen wij op de adviezen verstrekt door de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek bij bijzondere technische aspecten zowel op het gebied van vistuig, koelinstallaties en andere meer.
Eveneens ons visserijonderwijs, alhoewel niet algemeen aangepast aan de huidige technische evolutie, heeft steeds baanbrekend werk verricht.
Deze voorbeelden om aan te tonen dat wij niet totaal van structurele maatregelen verstoten worden.
Feit is echter dat onze verantwoordelijke instanties nu zullen verplicht zijn van aan gepland visserijstructuurbeleid te doen.
Hopen wij dat zij durvend en vèrziend zullen begeesterd zijn, en over de nodige middelen zullen beschikken om hun plannen uit te werken.
Het hele bedrijf kijkt met belangstelling toe.

B. HET GEMEENSCHAPPELIJK MARKTBELEID

In de sector visserijprodukten zal een gemeenschappelijke marktordening tot stand gebracht worden die een prijsregeling en een regeling van het handelsverkeer omvat, alsmede gemeenschappelijke regels terzake van de mededinging.
Deze marktordening zal gelden voor alle vissoorten, vers, bevroren, gezouten, gedroogd, gerookt, alsook voor de schaal- en weekdieren en de visconserven.
Natuurlijk moeten al deze produkten voldoen aan bepaalde normen van versheid, kwaliteit, grootte en verpakking.

1. Doel :

Gezien de visserij voor de economie van bepaalde kustgebieden van de Gemeenschap van bijzondere betekenis is en dat de opbrengst van de produktie voor de vissers een overwegend deel van hun inkomsten vormt, moet getracht worden door middel van passende maatregelen een rationele afzet van deze produktie te bevorderen en de stabiliteit van de markt te verzekeren.

2. Middelen :

a) oprichting van producentenorganisaties waarvan de leden verplicht zijn tot inachtneming van bepaalde voorschriften op het gebied van produktie en afzet ;

b) voor bepaalde visserijprodukten die van bijzonder belang zijn voor het inkomen van de producenten een oriëntatieprijs en een interventieprijs instellen ;

c) instellen van een minimumprijs bij invoer van visserijprodukten ter beperking van de risico's die de afschaffing van alle kwantitatieve beperking in de handel met derde landen met zich kan brengen en voor bepaalde verse produkten, alsmede voor bijzonder gevoelige bevroren produkten, maatregelen treffen tegen de invoer uit derde landen tegen abnormaal lage prijzen, teneinde storingen van de markten in de Gemeenschap te voorkomen ;

d) de mogelijkheid scheppen tot toekenning van teruggaven bij de uitvoer van visserijprodukten naar derde landen, voor zover zulks nodig is om de deelneming van de Gemeenschap naar de internationale handel veilig te stellen ;

e) binnen de grenzen van de Gemeenschap, alle bestaande belemmeringen opheffen voor het vrije verkeer van de visserijprodukten.

* * *

Deze middelen op zichzelf zijn zo belangrijk dat het wel nuttig is deze in dezelfde volgorde vluchtig te ontleden.

A. PRODUCENTENORGANISATIES

Een producentenorganisatie is een door een lidstaat erkende organisatie van producenten van visserijprodukten die op initiatief van de producenten is opgericht met het doel maatregelen te bevorderen ter verzekering van een rationele beoefening van de visserij en ter verbetering van de voorwaarden voor de verkoop van hun produkten. Zij moet een bepaalde volume verhandelen in verhouding tot de nationale produktie.

De voorziene maatregelen houden voor de aangeslotenen de verplichting in :

— de hele produktie onder toezicht van de organisatie te verkopen ;
— ten aanzien van de produktie en de commercialisatie de regels toe te passen die door de organisatie zijn vastgesteld.

Teneinde de werking van de producentenorganisaties te vergemakkelijken kunnen de lidstaten aan deze, gedurende drie jaren steun verlenen. De producentenorganisaties kunnen eveneens gedurende vijf jaren van de lidstaten steun ontvangen voor de investeringen voor roerende en onroerende goederen. Deze investeringen moeten gericht zijn op de aankoop van goederen die bestemd zijn het eigendom van de organisaties of het onverdeelde eigendom van hun leden te blijven.

B. DE PRIJSREGELING

Voor alle beschermende visserijprodukten wordt vóór de aanvang van het visseizoen een oriëntatieprijs en een interventieprijs vastgesteld. Deze prijzen gelden voor de gehele Gemeenschap.
De oriëntatieprijs wordt vastgesteld op basis van het prijsgemiddelde, van een omschreven produkt tijdens de laatste drie seizoenen, op de representatieve groothandelsmarkten.
De interventieprijs wordt vastgesteld op een peil dat schommelt tussen de 45 % en 65 % van de oriëntatieprijs, naar gelang de vissoort, de aanvoer en de markt.
De producentenorganisaties kunnen voor hun leden voor alle visserijprodukten een ophoudprijs vaststellen, beneden dewelke de aangevoerde produkten niet verder ter openbare markt te koop worden aangeboden.
In dit geval kennen de producentenorganisaties aan de aangesloten leden een vergoeding toe voor de onverkocht gebleven hoeveelheden.
Deze ophoudprijs ligt vanzelfsprekend hoger dan de interventieprijs, maar het maximum van de ophoudprijs wordt vastgesteld door een Beheerscomité van de Gemeenschap.
Wanneer de prijs van een beschermd produkt gedurende drie opeenvolgende marktdagen lager blijft dan de interventieprijs, verhoogd met 15 % van de oriëntatieprijs, constateert de Commissie onverwijld dat de markt van het betrokken produkt een crisis doormaakt.
In dit geval kunnen de lidstaten aan de producentenorganisaties, welke aan hun leden vergoedingen uitkeren, financiële steun toekennen. Deze steun mag echter niet meer bedragen dan 90 % van de betaalde vergoedingen.
Wanneer de prijs van een beschermd produkt gedurende drie opeenvolgende marktdagen lager blijft dan de interventieprijs, constateert de Commissie onverwijld dat de markt van het betrokken produkt een ernstige crisis doormaakt.
In dit geval kopen de door de lidstaten aangewezen organen, deze produkten op — indien zij voldoen aan de kwaliteitsnormen — tegen de interventieprijs of tegen coëfficiëntsgewijze prijzen. De aldus verkochte produkten moeten behoudens uitzonderingen, voor andere doeleinden dan voor menselijke consumptie worden aangewend.

C. DE REGELING INZAKE HET HANDELSVERKEER MET DERDE LANDEN

— DE INVOER

Voor alle visserijprodukten wordt bij invoer uit derde landen het Gemeenschappelijk douanetarief toegepast. Daar tegenover zijn alle kwantitatieve beperkingen afgeschaft.
Voor alle invoer in de Gemeenschap van de beschermde visserijprodukten moet een invoercertificaat worden voorgelegd.
De afgifte van deze certificaten is afhankelijk van het stellen van een waarborg als garantie dat de invoerder zal voldoen aan alle verplichtingen.
Teneinde te voorkomen dat zich verstoringen voordoen als gevolg van aanbiedingen uit derde landen tegen abnormale prijzen, worden jaarlijks voor de beschermde visserijprodukten, voor de Gemeenschap geldende referentieprijzen vastgesteld.
De referentieprijs is gelijk aan de interventieprijs van het produkt, verhoogd met 15 % van de oriëntatieprijs.
Indien de invoerprijs van een bepaald ingevoerd produkt lager is dan de referentieprijs kan de afgifte van de invoercertificaten voor dit produkt worden geschorst en kan dit produkt onderworpen worden aan een compenserende heffing.
Het bedrag van de compenserende heffing is gelijk aan het verschil tussen de referentieprijs en de invoerprijs.

D. DE REGELING INZAKE HET HANDELSVERKEER MET DERDE LANDEN

— DE UITVOER

In de mate nodig om de uitvoer van de visserijprodukten op basis van de noteringen voor deze produkten op de wereldmarkt mogelijk te maken, kan het verschil tussen deze noteringen en de prijzen van de Gemeenschap overbrugd worden door een restitutie bij de uitvoer. De restitutie is gelijk voor de gehele Gemeenschap. Zij kan verschillen naar gelang de bestemming. De vastgestelde restitutie wordt toegekend op verzoek van de belanghebbende.

E. HET HANDELSVERKEER BINNEN DE GEMEENSCHAP

In het handelsverkeer binnen de Gemeenschap zijn verboden :
— de toepassing van enig douanerecht
— de toepassing van enige kwantitatieve beperking ;
— de instelling van enig systeem van minimumprijs bij invoer.
Daarenboven treffen de lidstaten de nodige schikkingen om aan alle vissersvaartuigen die onder de vlag van een der lidstaten varen, gelijke

(Vervolg blz. 31)

REDERS - VISSERS

TOUWWERK, GAREN, NETTEN
ALLE VISSERIJTUIG
OLIEGOED,
de befaamde **HERBERTS VERVEN,**
FILTERELEMENTEN
SYNTETISCHE GARENS

rubbervlotten RFD en ELLIOT
mazout, lichte fuel
„Caltex oliën"

HOGE KWALITEIT
LAGE PRIJS
VLUGGE LEVERING

Modern werkhuis voor

PLAATSING EN HERSTELLING
VAN MOTOREN
SCHEEPSELEKTRIEK
KOELINSTALLATIES

REPARATIES EN NAZICHT VAN
AUTOMATISCHE VLOTTEN
Voordelige prijzen
RESERVESTUKKEN voor
BOLNES
ABC
MOES
vindt U bij



Tel. Privé Ir. Verhoest : 700 13
Tel. Privé Dedrie : 738 79
Tel. Privé Praet J. : 781 48

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 27

Tel. (059) 729 51 - 709 31-32
Werkhuis :
Afd. Mekaniek (059) 787 79
Elektriek
en koeling (059) 808 20

(6518V)

(Vervolg van blz. 29)
voorwaarden te verzekeren ten aanzien van de toegang tot de havens en het gebruik van de inrichtingen waar de produkten het eerst worden verhandeld.

De verse of gekoelde visserijprodukten welke in de ontwerp-verordening zijn opgenomen als beschermende vissoorten zijn :

haring ; kabeljauw ; koolvis ; schelvis ; wijting ; roodbaars ; makreel ; sardines.

Op aandringen van de Belgische en Nederlandse bedrijfsmiddens, biigetreden door hun autoriteiten mag verondersteld worden dat de schol (platvis) eveneens zal opgenomen worden.

HOE STAAT DE BELGISCHE VISSERIJ TEGENOVER DIT GEHEEL VAN VERORDENINGEN WELKE HET GEMEENSCHAPPELIJK MARKTBELEID UITMAKEN ?
Gaan we punt voor punt na :

A. De Rederscentrale S.V. is een **organisatie** opgericht door de producenten-reders ; de beslissingen genomen in de Raad van Beheer en door de Algemene Vergadering, volgens de voorschriften van de statuten, zijn bindend voor alle leden.
De aktiviteiten van de Rederscentrale S.V. bewegen zich enkel op het vlak van de verhandelingen van de produkten van haar leden, waarin begrepen het voorschrijven van vangstreglementaties, zoals bv. voor de sprot.
Daarenboven is de Rederscentrale S.V. representatief voor alle produkten in de Belgische havens aangevoerd en heeft zij bewezen in haar 10-jarig bestaan degelijk georganiseerd en geleid te worden.
Om al deze redenen voldoet de Rederscentrale S.V. zeker aan de normen en aan de criteria welke zullen opgelegd worden om als producentenorganisatie erkend te worden en om aldus van de voorrechten aan deze erkenning verbonden, te genieten.

B. De Rederscentrale S.V. heeft een **opvangregeling** in elkaar gestoken, gesteund op een systeem van minimumprijzen bij openbare verkoop, waarbij wederafstandskanalen en wederafstandsprijzen zijn voorzien voor de opgevangen of ingehouden hoeveelheden vis.
Dit systeem door de Rederscentrale S.V. opgevat en uitgewerkt, heeft in de laatste 9 jaren zich steeds aan de omstandigheden weten aan te passen, van welke aard deze ook waren.
Het is een systeem streng in zijn principes en soepel in zijn toepassing. Zijn leefbaarheid dankt het gedeeltelijk aan de bijdragen van de reders, welke echter door een zuinig beheer, steeds laag zijn kunnen blijven.
Geen enkel land met vrije ekonomie is er in geslaagd een dergelijk systeem op te bouwen, en wij hebben reeds meermalen kunnen ervaren dat het de buitenlandse bewondering wegdroeg.
Ten andere werd het niet reeds gecopieerd !
Merken we op dat bij het in voege treden van het gemeenschappelijk marktbeleid tussen de voorziene oriëntatieprijs en de ingestelde interventieprijs, de producentenorganisaties de toelating hebben, eigen minimumprijzen in te stellen onder zekere voorwaarden.
Dit kapitel is echter zo belangrijk maar tevens zo ingewikkeld dat het een afzonderlijke studie vergt.

C. Alhoewel tot voor korte tijd **de invoer** van verse vis uit bepaalde landen, onder andere van Noorwegen en Denemarken aan contingentering was onderworpen, dient opgemerkt dat het contingent de laatste jaren zo groot was dat het niet werd uitgeput — reden waarom het werd afgeschaft — en dat de invoer van vis voor de visverwerkende nijverheid volledig vrij was, zodat uiteindelijk de invoer in zijn geheel als onbeperkt mocht beschouwd worden.
Door de toegevingen in G.A.T.T.-verband en Kennedy Ronde, was de invoer bij ons vrij van alle douanerechten (niet te verwarren met overdrachttaks of omzetbelastingen).
Aldus was de invoer vóór 1 juli 1968 onbeperkt in hoeveelheid en vrij van douanerechten.
In de toekomst zullen enkel nog de E.E.G.-partners vrij mogen invoeren, en is de invoer uit de andere landen onderworpen aan het gemeenschappelijk buitentarief, momenteel meestal 9 % op de waarde.
Een gemeenschappelijk visserijbeleid kan ons dus enkel op het gebied van de invoer verbetering brengen.

D. Noch in ons algemeen vrij ekonomisch stelsel, noch in onze opvangregeling, zijn maatregelen voorzien om onze **uitvoer** door subsidiëring aan te moedigen.
De gemeenschappelijke marktpolitiek voorziet dit wel, dus zou dit als een winstpunt kunnen aanzien worden.
Enkel verneem ik dat het systeem van teruggave niet van toepassing zal zijn op de produkten door onze schepen aangebracht, maar meestal voor de produkten bestemd voor de nijverheden, of voor bevroren produkten.

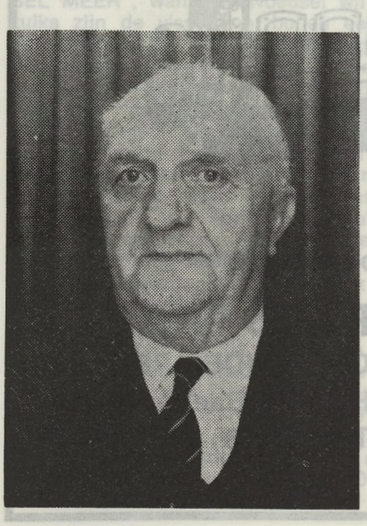
E. Het laatste jaar heeft onze markt, en dus ook de reders en bemanningsleden, erg te lijden van de **invoerstop** opgelegd door Frankrijk.
Dit land had deze bescherming bekomen ingevolge artikel 44 van het Verdrag van Rome.
Eens het gemeenschappelijk marktbeleid in voege, kan noch Frankrijk, noch enige andere lidstaat dergelijke procedure inroepen, en is de invoer tussen de E.E.G.-lidstaten volledig vrij en ontheven van gelijk welke belemmeringen.
Door onze reders en handelaars zal de toepassing van deze maatregel zeker niet met uitbundige vreugde begroet worden.

BESLUIT

Alhoewel de ontwerp-verordeningen nog kleine veranderingen kunnen ondergaan, zal zeker aan de geest niets grondig meer gewijzigd worden.
Wij kunnen dus de lijn trekken !
Het is verkeerd te menen dat het Gemeenschappelijk Visserijbeleid al onze problemen zal oplossen of onze zorgen zal wegnemen.
Wel is het waar dat mag verwacht worden dat door het optreden en ingrijpen van de producentenorganisaties de aanvoer en de markt meer zullen geordend worden.
Eveneens zal het mogelijk zijn de invoer, niet te beletten, maar te regelen en de uitvoer aan te moedigen.
Maar de grote zorgen van het bedrijf zullen in de toekomst zoals in het verleden door ons zelf en door onze bedrijfsorganisatie dienen opgelost te worden.
Door de erkenning als producentenorganisatie zullen wij over het middel beschikken ; het werktuig moeten wij zelf zijn.

HOE DE VERKOOP VAN ZEEVIS BEVORDEREN ?

door Jan VAN HAL,
Sekretaris-Generaal van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik



Tijdens het colloqium van 12 augustus 1968, te Heist, had ik de ondankbare taak aanvaard, het zeer delikaat vraagstuk te behandelen : Hoe de verkoop van zeevis bevorderen ?
Bij het lezen van sommige persberichten heb ik, met spijt kunnen vaststellen, dat enkele belanghebbenden (steeds dezelfden) willen voortgaan met de kwestie in een verkeerd daglicht te stellen, misschien : omdat zij van de toestand niet voldoende op de hoogte zijn, of, wat erger zou zijn, omdat zij tegen iedere gezondmaking van de vishandel schijnen gekant te zijn.
Ik wens dan ook van deze „Speciale Kersteditie" gebruik te maken, om nogmaals terug te komen op een vraagstuk, dat van primordiaal belang is voor al de takken van onze zeevisserij-nijverheid, omdat ik er innig van overtuigd ben, dat een sanering van onze visserij-nijverheid ons moet toelaten iedereen : producenten, verwerkers, groot-, detail- en leurhandelaars, in staat te stellen royaal hun brood te verdienen.
Ik zal trachten zo objektief mogelijk te zijn, en er mij toe beperken, onomwonden, de bevindingen weer te geven welke ik, sedert 40 jaar als sekretaris-generaal van het Propagandakomitee voor meer visverbruik heb opgedaan. Misschien dat sommige vaststellingen wat hard zullen klinken. Het ligt echter niet in mijn bedoeling de belanghebbenden van gelijk welke visserijsektor te willen kritiseren, laat staan te kwetsen. Mijn enige betrachting is, het algemeen belang te dienen, t.t.z. dit van de produktie, van de industrie, van de handel en van de verbruiker.
Ik voel mij natuurlijk niet bevoegd om het vraagstuk in zijn geheel te bespreken, omdat al de takken van de visserij-industrie erbij betrokken zijn, namelijk :

— de produktie en de instellingen voor wetenschappelijk onderzoek (uitmoording van de visserijgronden);
— het vissersvaartuig en zijn uitrusting (verzorging aan boord) ;
— de visverwerkende nijverheden;
— de handelssektor (groot- en detailhandel), regeling van de markt, openen van nieuwe afzetgebieden;
— de verbruiker.

(Vervolg blz. 33)

B.R. CONTINENTAL N.V.

(voorheen Ets. Gillet)

ANTWERPEN — 65 Napelsstraat

Telex : 31 429

Tel. : 33 64 97 - 32 49 61

— Stalen kabels in al hun toepassingen — Gewaarborgd Engels Fabrikaat van de BRITISH ROPES LTD.

— Specialiteit van stalen kabels voor EXCAVATORS — BULLDOZERS en kranen van alle aard.

— Onze laatste nieuwigheid de « SUPERLOOP » slingen met mekanische splissingen.

Tevens verkrijgbaar bij

S . C . A . P .

Oostende — Tel. 729 51

709 31 - 32

(6524V)

KOOP EN VERKOOP



LA COURONNE

VISPRODUKTEN

Zandvoordestraat 25 - STENE-OOSTENDE

Vismijn 8 - OOSTENDE

Tel. (059) 713 24

(6506V)

LISTER

DIESELMOTOREN

DE BESTE HULP- en STUW-DIESEL BOORDMOTOREN

Luchtgekoeld van 3,5 PK tot 90 PK

Watergekoeld van 15 PK tot 90 PK

R.A. LISTER & C° N.V.

Pepijnstraat 51, LANDEN — Tel. : (011) 820.35 - 829.96

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

LISTER - BLACKSTONE

DIESELMOTOREN

HULP- en STUW-DIESEL BOORDMOTOREN

Watergekoeld van 135 PK tot 1750 PK

R.A. LISTER & C° N.V.

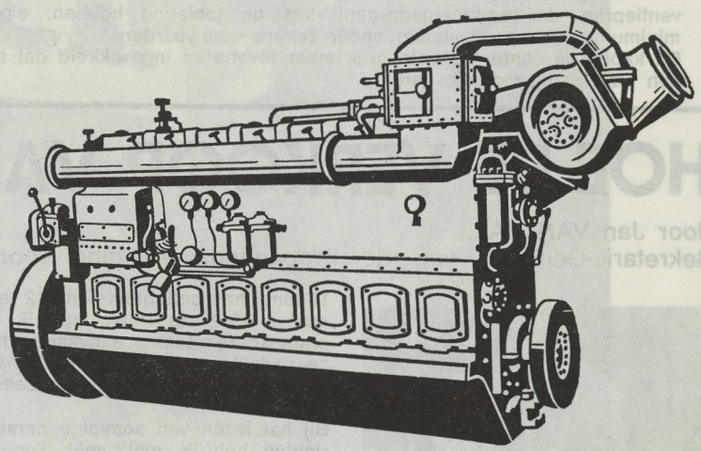
Pepijnstraat 51, LANDEN — Tel. : (011) 820.35 - 829.96

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

DEUTZ

LUCHT EN WATERGEKOELDE MOTOREN

van 3 PK tot 6.400 PK



Algemene

Vertegenwoordigers voor Belgie

VALCKE FRERES N.V.

ANTWERPEN

Nassaustraat 37

Tel. : (03) 31 06 90

OOSTENDE-OPEX

Hendrik Baelskaai 5

Tel. : (059) 758 14

(6514V)

(Vervolg van blz. 31)
Dit gezegd zijnde, moeten wij van het standpunt vertrekken dat, wil men de verkoop van zeevis bevorderen, DE VERBRUIKER REGELMATIG MOET KUNNEN BESCHIKKEN OVER EEN VOLDOENDE VARIETEIT PRODUKTEN VAN ALLEREERSTE KWALITEIT, DIE IN HET BEREIK ZIJN VAN IEDERS BEURS.

HET VERBRUIK

Ik beschik niet over de laatste juiste cijfers. Bij een vlugge berekening meen ik dat het huidig verbruik van VERSE BODEMVIS moet schommelen tussen 6 en 7 kg., per kop en per jaar, wat natuurlijk bespottelijk laag is; het totaal verbruik van visserijprodukten kan geschat worden op ± 13,6 kg., per jaar en per kop.
Onze visserij, die een zuivere nationale industrie is, zou een zekere welstand moeten kennen. Het tegendeel is echter waar. Hebben wij onlangs niet gelezen, dat een van onze grote rederijen haar bilan bij de Rechtbank voor Koophandel heeft neergelegd en haar faillissement heeft aangevraagd ? Ik meen dat de laatste grote rederij die wij nog bezitten ook met heel wat moeilijkheden te kampen heeft en, ALS ER NIET KRACHTDADIG WORDT INGEGREPEN, RISKEERT ONZE ARTISANALE VISSERIJ DEZELFDE WEG OP TE GAAN.

OORZAKEN VAN DE ACHTERUITGANG

Om de middelen aan te duiden die de verkoop moeten stimuleren, moeten wij eerst de oorzaken kennen van ons onvoldoend visverbuik en van de achteruitgang van onze visserij. Deze oorzaken zijn natuurlijk van zeer verschillende aard, z.a., om slechts de biezonderste te noemen :

— DE MODERNISERING VAN ONZE VLOOT EN VAN ONS PRODUKTIE-POTENTIEEL — goedkoop krediet voor de visserij en haar aanverwante takken;
— HET UITMOORDEN VAN DE VISSERIJGRONDEN — waarin de wetenschappelijke instellingen en de officiële instanties een grote rol te spelen hebben ;
— HET GEBREK AAN MANSCHAPPEN — gezond premiestelsel;
— EEN BETERE REGELING VAN DE AANVOEREN — aanmelding van de vangsten;
— EEN PERFEKTE VERZORGING VAN VIS AAN BOORD — waar reeds een grote verbetering valt waar te nemen;
— EEN GEZONDE PRIJSREGELING — rationeler organisatie van de handelsopleiding van bekwame vakmensen, desnoods in het kader van de vestigingswet;
— ONVOLDOEND VERBRUIK VAN DE VISSERIJPRODUKTEN — opleiding van de verbruiker.

De eerste vijf punten moeten door de bevoegde technici worden behandeld en vallen dan ook niet in het kader van deze bijdrage. Ik zal mij dus beperken tot de laatste twee punten, t.t.z. DE MARKTREGELING EN GEZONDE PRIJZENPOLITIEK — rol van de distributie. en de OPLEIDING VAN DE VERBRUIKER — taak van het Propagandakomitee.
De krisis die wij doorworstelen is, IN HOOFDZAAK, te wijten aan de nog altijd gebrekkige organisatie van de handel, en aan de zeer onregelmatige en dikwerf niet lonende prijzen betaald aan de visser en de doorgaans hoge prijzen welke aan de verbruiker worden gevraagd.
Wij moeten de moed hebben de problemen op een juiste en eerlijke manier te stellen en, waar het nodig is, ons met de opleiding van de belanghebbenden gelasten (taak van de respektievelijke beroepsorganisaties) wat aanleiding zal geven tot het uit de weg ruimen van heel wat misverstanden.
Op de tijdens onze propagandadagen gehouden perskonferenties komen telkens de twee zelfde vragen terug :

— Heeft de afschaffing van het verplicht vleesderven op vrijdag, ja of neen, een nefaste invloed gehad op het visverbruik ?
— Hoe komt het, dat de vis zo duur is ?

Ja. in het binnenland bestaat overal de indruk dat vis veel duurder is dan vlees. En wii moeten het bekennen : „DE VIS IS GEEN VOLKSVOEDSEL MEER", want volksvoedsel wil zeggen „GOEDKOOP VOEDSEL" en zulks zijn de vissoorten, buiten een paar zeldzame uitzonderingen, die gewoonlijk in de winkels te verkrijgen zijn, vast en zeker niet.
Benevens de z.g. fijne en dure soorten moeten wij de goedkope soorten, die in de meeste winkels onbekend zijn, ter beschikking stellen van de verbruiker ; propaganda beschouwingen over de voedingswaarde, enz. helpen tot niets, als de vis te duur wordt verkocht.
Ik ben gelukkig te mogen verklaren dat, tijdens de laatste jaren, door de handel een grote inspanning gedaan werd, om in de beste voorwaarden, de verkoop van zeevis te verzekeren : sneller vervoer, betere verpakking, modernisering van sommige winkels, betere outillage, beter ingerichte en gereglementeerde leurhandel. enz. Inzake spreiding van de markt blijft echter nog heel wat te verwezenlijken.
Door de distributie wordt gewoonlijk uit het oog verloren, dat onze vissers een grote hoeveelheid vissoorten aanbrengen, die aan prijzen kunnen verkocht worden, die in het bereik liggen van ieders beurs. Het is voor deze vissoorten dat de handel, in samenwerking met het Propagandakomitee, een krachtinspanning dient te doen. Deze vissoorten zijn uitstekend als ze goed worden voorbereid en opgediend.
Na enkele DOORGEDREVEN POGINGEN — het mag niet bij één week blijven — zou zulks het verbruik, vast en zeker, doen verhogen en, een grotere en regelmatige afzet zou ons, binnen afzienbare tijd, in staat stellen deze soorten, AAN DE VOOR DE PRODUCENT EN VOOR DE HANDELAAR LONENDE PRIJZEN TE STABILISEREN. Inderdaad, de verbruiker zal immers weten, dat deze soorten regelmatig te verkrijgen zijn, en zulks aan min of meer vaste prijzen.
Bij overvloedige aanvoeren ontmoeten de reders de grootste moeilijkheden om hun produkten aan de man te brengen, met als gevolg : een gevoelige inzinking van de groothandelsprijzen, zeer dikwijls zonder enige invloed op de prijzen die door de verbruiker worden betaald. Zulks heb ik in de eerste helft van dit jaar nog kunnen ondervinden.
Ingevolge de door Frankrijk getroffen maatregelen zijn de tongen een drietal weken biezonder goedkoop geweest; ik betaalde ze in een „Super Markt" van mijn stad 54 fr. per kg. Welnu, in al de winkels werden de tongen, zelfde grootte en kwaliteit, aan 90 fr. per kg. verkocht. Na ingesteld onderzoek, ben ik tot de bevinding gekomen, dat de „Super Markt" van de gelegenheid geprofiteerd had om een grote bestelling te doen (de ene week 240 kg. en de volgende 320 kg.) terwijl de winkeliers zich tot hun gewone wekelijkse kleine bestelling hadden beperkt. Er werd mij tevens medegedeeld, dat de „reklame verkoop" van tong, geen ongunstige invloed heeft gehad op de verkoop van de andere aanwezig zijnde soorten, vele kliënten verklaarden de tongen te zullen houden voor de zondag.
Wat hier gebeurd is met de tong, doet zich ook voor bij de overvloedige aanvoeren van andere soorten. Deze manier van handelen heeft onvermijdelijk als gevolg, dat de vis te weinig te vinden is op de tafels van de gezinnen met bescheiden inkomsten, die dan toch de talrijkste zijn. In de plaats dus van een basisvoedsel te zijn voor de bevolking, blijft de vis, ondanks de verhoging van de produktie en van de import, en een verbetering van het produkt, zo niet een „luxe-schotel", dan toch een voedsel dat, in hoofdzaak, bestemd is voor de tafels van de meer welstellende klassen.
Zulks geeft ons dan ook de verklaring waarom er, al te dikwijls, duizenden kilogrammen springlevend verse vis moeten opgevangen worden, waarvan een groot gedeelte terechtkomt in de vismeelfabrieken om tot dierenvoedsel te worden verwerkt, terwijl hij op de meeste volkstafels ontbreekt.
De handelaar heeft natuurlijk schrik met een hoeveelheid onverkochte waar te blijven zitten, en ik geef gaarne toe, dat er aan de eerste pogingen om de afzet van de goedkopere vissoorten te bevorderen, wel enig risiko verbonden is, doch als de aktie verstandig wordt aangepakt, zal dit zeer klein geldelijk verlies (als er verlies is) ingeval de poging regelmatig herhaald wordt, na korte tijd dubbel en dik worden ingewonnen. De proef kan, immers, telkens met een kleine hoeveelheid worden gedaan, wat het risiko reeds tot een minimum herleidt ; het gaat z.g. om een „reklameverkoop", waarop de aandacht van de verbruiker getrokken wordt. Bij de aankoop kunnen de aangepaste recepten worden gevoegd, die door het Propagandakomitee ter beschikking van zijn leden worden gesteld.
Dank zij de samenwerking van al de belanghebbenden van de „distributiesektor" (groot- en detailhandel) en met de hulp van het Propagandakomitee, moeten wij er toe komen onze goedkopere vissoorten op de tafel te brengen, en ons niet meer beperken tot de verkoop van tong, tarbot, kabeljauw, rog, schelvis en een paar andere soorten.
Het vraagstuk „prijs" is opgelost wanneer de verbruiker kan vaststellen, dat er buiten de zogenaamde kategorie „fijne en dure vis", een groot aantal vissoorten aanwezig is, die even lekker en voedzaam zijn en altijd aan voordelige prijzen worden verkocht. Het doorsnee-kliënteel moet eraan gewennen zich, wat wij „de vis van de dag" noemen, aan te schaffen. t.t.z. de vissoort die in het bereik ligt van ieders beurs.
Ik meen dat het stimuleren van het verbruik van visfilets — waarom niet in gestandariseerde verpakking — ook in staat is het visverbruik te doen verhogen; zeer vele huisvrouwen, immers, zijn afkerig van de vis, omdat zij verplicht zijn deze te kuisen en de afval is ook een moeilijk probleem voor dezen die een appartement bewonen. Deze manier van verkoop heeft daarenboven nog het voordeel, dat de afvallen die voor de menselijke voeding niet gebruikt worden, z.a. de koppen, de vellen en de graten, ter plaatse zelf worden bewerkt om er vismeel van te maken; ook nog : minder verbruik van ijs, lagere vervoerkosten, spoediger bediening van de kliënt, enz.

PROPAGANDA

Aangezien de visserijprodukten niet genoegzaam gekend zijn, en over het algemeen slecht worden voorbereid en opgediend, moet het Propagandakomitee de vooroordelen bestrijden welke eveneens oorzaak zijn dat de vis in onze huisgezinnen de plaats niet inneemt die hij verdient. Wij moeten altijd en overal de aandacht trekken op de voordelen van de goedkopere vissoorten. Wij moeten ons tot de vrouw wenden in haar dubbele hoedanigheid van moeder en huisvrouw. Als men de vrouw kan overtuigen van de voedingswaarde en van de terapeutische eigenschappen van de vis, zet men de moeder aan meer vis te geven aan haar kinderen en meer visserijprodukten te gebruiken in de dagelijkse menus.
Wii staan natuurliik voor een programma dat zo uitgebreid is als de zee zelf. Wii moeten ons bezighouden met :

— DE OPVOEDING VAN DE HUIDIGE GENERATIES — de volksmiddens bewerken, hierbij gebruik makend van al de moderne publiciteitsmiddelen : radio, televisie, voordrachten, kooklessen, visweken, plakbrieven, folders, recepten, pers, enz. (waar wij over de medewerking van de distributiesektor beschikken, wordt een gedeelte van ons propagandamaterieel verspreid door de detailhandelaars die lid zijn van het Propagandakomitee);
— PROPAGANDA IN DE SCHOLEN : kooklessen, didaktisch materieel, onze visserijnijverheden doen kennen, prijskampen voor de leerlingen, kinemavoorstellingen, enz.; (Vervolg blz. 35)

OTT - GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

— Tel. (052) 482 80 —

— Alle soorten koorden en touwen

— Specialiteit van verslagen nylon

— Fabricatie van polyethyleentouw

KIES KWALITEIT

Koop bij « DEKKO »

Steeds de beste voorwaarden

(6528V)

ONDERLINGE

ZEEVAARTVERZEKERING

Samenwerkende vennootschap

SLIPWAYKAAI 2, OOSTENDE

— De meest uitgebreide dekking aan de beste voorwaarden

— Sedert 45 jaar ten dienste van de zeevisserij

(6508V)

REDERS, SCHIPPERS en VISSERS !

ALLE BUNKERMATERIAAL :

GASOIL TRANSIT, OLIEN en VETTEN

koopt U steeds in vertrouwen bij :

AVIA - ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai 21
BRUGGE-HAVEN
Tel. (050) 306.51 (3 lijnen)

Hoogste kwaliteit aan voordeligste prijs !
Stipte en feilloze bediening verzekerd !

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

Herman FAICT
Nieuwstraat 27, BREDENE
Tel. (059) 756.76

(6511V)

LEON VAN EESSEL

P.V.B.A.

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :
Oudaan 26
Tel. (03) 31.48.70 (15 l.)
Telex :
Leoneessel Antwerpen
31.277

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 - 12.11.37

LUIK :
Boulevard
de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Colonnaden 51
Tel. 34.13.61
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam, Buenos-Aires

(6320V)

(Vervolg van blz. 33)

— VERHOGING VAN HET VISVERBRUIK BIJ HET LEGER EN IN DE GROTE GEMEENSCHAPPEN : afzetgebieden vinden voor de goedkope vissoorten, t.t.z. de aandacht trekken op de vissoorten welke op zekere tijdstippen van het jaar moeten worden verbruikt;

— VISVERBRUIK STIMULEREN IN DE RESTAURANTS.

Er zijn natuurlijk nog andere middelen om het visverbruik te stimuleren. Ik moest mij er toe beperken slechts de bijzonderste en de meest doeltreffende aan te halen. Onnodig te zeggen dat een renderende publiciteitskampanje zeer kostelijk is. Om een grootscheepse PERMANENTE aktie te onderhouden moeten wij over voldoende inkomsten beschikken. Volgens ingekomen berichten, zou het visverbruik in de loop van het eerste semester 1968 enigszins verminderd zijn tegenover 1967. Zekere handelaars beweren dat deze vermindering ongeveer 1/3 zou bedragen; in sommige streken daarentegen, verklaren de handelaars, dat de verkoop de vrijdagvoormiddag niet nadeliger uitvalt als vorig jaar, alleen de supplementaire aankoop van vis voor de bereiding van een koude avondschotel zou stilaan verdwijnen.

In een paar inrichtingen, waar vanaf de dinsdag dagelijks verse vis te verkrijgen is, wordt mij gezegd, dat de verkoop (hoeveelheid) verhoogd is; men wijt zulks aan de afschaffing van het verplicht vleesderven. Vanaf de dinsdag wordt reeds verse vis gekocht. Op sommige woensdagen bedraagt de verkoop 30 % van de totale wekelijkse afzet; ook de zaterdag, die vroeger een lege dag was, zijn er kopers van verse vis (gewoonlijk bestemd voor zondags verbruik), in een van die inrichtingen zijn er 15 à 20 kliënten die thans tweemaal per week verse vis kopen.

In 1967, heeft minister Heger een extra-toelage verleend van 5.000.000 fr. om de nefaste gevolgen te keer te gaan van de wijziging van de kerkelijke wet op het vleesderven.

Wij kunnen niet genoegzaam herhalen, dat het aan deze speciale kampanje van 1967 te danken is, dat van al de ons omringende landen, België het minst te lijden heeft gehad van de opheffing van het verplicht vleesderven, wat het sprekend bewijs is, dat men over voldoende geldmiddelen moet beschikken om een grootscheepse en onmiddellijke renderende publiciteitskampanje te voeren.

Wij hadden gehoopt, gedurende vijf jaar over dit speciaal krediet te kunnen beschikken, om het programma dat zich opdringt, volledig uit te werken. Er werd ons van uit Brussel gemeld dat onze vraag nog steeds in onderzoek is.

Het staat onomstootbaar vast, dat wij het risiko lopen de vruchten van onze „kampanje 1967" grotendeels te zullen verliezen, omdat wij onze grootscheepse aktie brutaal hebben moeten onderbreken. In afwachting dat een gunstige beslissing getroffen wordt, moeten wij dus trachten zelf een grote inspanning te doen. Hiervoor is het echter volstrekt nodig, dat wij op de TOTALE MEDEWERKING MOETEN KUNNEN REKENEN VAN AL DE SEKTOREN VAN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID. Het is nog niet te laat, doch het is hoog tijd !

Reders, vissers-reders, handelaars, visverwerkers, het is in de loop van de volgende maanden dat U, in het Europa van morgen, de laatste kans geboden wordt, om van uw beroep te redden wat nog te redden is. Het is immers een feit dat wij, thans meer dan ooit, ZOVEEL MOGELIJK OP EIGEN BODEM DE NODIGE AFZET MOETEN VINDEN, om sommige van onze nationale produkten, welke uit hoofde van de konkurrentie, slechts in zeer beperkte mate kunnen ingevoerd worden, te gebruiken. Onder deze produkten nemen deze van de zeevisserij, vast en zeker, de eerste plaats in.

Als sekretaris-generaal van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, die geen persoonlijke belangen te verdedigen heb (mijn medewerking is totaal kosteloos) veroorloof ik mij van deze gelegenheid gebruik te maken, om nogmaals dringend beroep te doen op het solidariteitsgevoel van de belanghebbenden uit al de takken van onze zeevisserijnijverheid. Gooit het nefaste individualisme over boord, zegt niet langer : „de anderen zullen het wel voor mij doen". Steunt uw propaganda-aktie. Uw vrijwillige jaarlijkse geldelijke bijdrage moet door U worden beschouwd als een zeer degelijke, om niet te zeggen een dringend noodzakelijke geldbelegging voor de gezonde toekomst van uw bedrijf.

Chevron smeerstoffen voor de Visserij



OM EEN HOOG RENDEMENT VAN UW MOTOR TE BEKOMEN EN UW UITBATINGSKOSTEN TE VERMINDEREN, GEBRUIKT DE BEFAAMDE

CHEVRON RPM DELO MARINE OILS EN CHEVRON DIESEL CYLINDER LUBRICANTS

SPECIAAL GERAFFINEERD OM UW MOTOR TE BESCHERMEN EN UW DIESEL-MOTOR EEN MAKSIMUM AAN KRACHT TE DOEN ONTWIKKELEN

S.A. CHEVRON PETROLEUM COMPANY N.V.,

LOUIZALAAN 166 — BRUSSEL 5 Tel. (02) 48 80 08 — 48 81 40 — 47 98 64

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1969

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 350 F of 25 gulden plus 25 F of twee gulden verzekeringskosten op postcheckrekening Nr 41.89.87 van de drukkerij « Het Nieuwsblad van de Kust », Oostende.

Het is ook verkrijgbaar :

IN BELGIE

1. Ter drukkerij van « Het Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, Oostende.
2. Bij Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende.
3. Hand in Hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

IN HOLLAND

Bij de firma Henk Zwart, Machinefabriek en Techn. Handel, IJmuiden.

(4552W—1597N—6537V)

DE TWEEDE INTERNATIONALE VISSERIJBEURS TE OOSTENDE

van 22 tot 30 maart 1969

Van 22 tot 30 maart 1969 heeft te Oostende de tweede driejaarlijkse en groots opgevatte Internationale Zeevaarttentoonstelling plaats waaraan benevens talrijke motoren- en instrumentenfabrieken ook de medewerking verleend wordt door de **Belgische Zeemacht — Oostende Radio — Het Weerkundig Instituut — de scheepswerven — de F.A.O. enz.**
Verder heeft er een tweedaags Internationaal Kongres voor het Zeevisserijonderwijs plaats.
Voor alle inlichtingen wende men zich tot het sekretariaat van het Inrichtend Komitee : H. Baelskaai 27, Oostende. Tel. 716.89.



De hekbokker O.101 « Benny »

SCHEEPSWERF p.v.b.a.

DEWEERT JOS

Nieuwe Werfkaai, 2
OOSTENDE

Huis gesticht in 1892
Tel. (059) 718 50 - PRIVE (059) 731 01

Bouw van stalen
TRAWLERS
HEKBOKKERS
PURSE SEINERS

*

EIGEN TECHNISCH STUDIEBUREEL

*

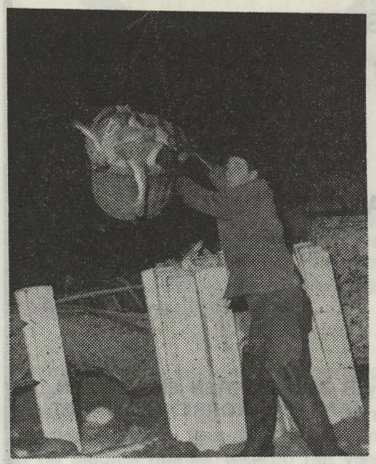
REPAIR WORKS

INDUSTRIELE WERKEN

(6609V)

IS EEN NIEUWE START IN 1969 MOGELIJK ?

door R. BAUWENS, voorzitter van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik



« Een degelijke propaganda moet » er zorg voor dragen dat er vol- » doende belangstelling is opge- » wekt voor de aangevoerde hoe- » veelheden vis, opdat reder, han- » delaar en nijveraar, een rende- » rende uitbating zouden hebben, » ingevolge een aan de aanvoer » aangepaste vraag. » Anderzijds is het noodzakelijk dat » reders, handelaars en nijveraars » zich hiervan terdege bewust zijn » en dientengevolge niet alleen hun » morele, maar vooral hun finan- » ciële steun verlenen aan de pro- » pagandaaktiviteit. » Zo dit het geval is, zal van over- » heidswege het nodige gedaan » worden om alle aktiviteiten te » ondersteunen met een zeer ruime » financiële tussenkomst ». Aldus Minister Heger.

Wanneer in 1962, zes jaar geleden dan, de werking van de propaganda voor meer visverbruik, overgebracht werd naar Oostende, was voorgaande tekst zowat de basis van de start. Uit de ontleding ervan treden drie punten naar voor :

— degelijke propagandavoering
— financiële steun vanwege de private sektoren.
— toelagen van het Ministerie van Landbouw.

1. — Degelijke propagandavoering

De aanwending van de geringe geldmiddelen maakt vanzelfsprekend steeds het voorwerp uit van breedvoerige besprekingen. De meningen over de aktiviteitspunten lopen immers uiteen, zodat de ene voorstander zijn van iets waar anderen radikaal tegen zijn. Het is zeer moeilijk uit te maken of een bepaalde aktiviteit wel het beoogde resultaat oplevert en het is nog veel moeilijker na te gaan of meer of minder resultaat zou bekomen zijn mocht die bepaalde aktiviteit vervangen zijn door een andere.
Feit is, dat wanneer men werken moet met een uiterst gering budget, wat het geval is voor de Propagandavereniging voor meer visverbruik, er steeds zorgvuldig naar gestreefd wordt opdat elke uitgave het maximum rendement zou opleveren. De akties worden door het direktie-comité goed overlegd. Dit comité is overtuigd de rechte weg gekozen te hebben, zelfs al werd het vooropgezette doel al eens niet volledig bereikt. Geeft dit element geen volledige zekerheid, het is toch alleszins een voldoende waarborg dat de propagandavoering wel degelijk geschiedt.

2. — Financiële steun vanwege de private sektoren

In 1968 telde de Propagandavereniging voor meer visverbruik in totaal 691 leden uit de private sektoren en bedroeg de financiële steun in totaal 489.000 fr.
Op eerste zicht, niet zo slecht zou men zeggen. En dit is juist ook, want ter vergelijking geven we even de bijdragen van enkele jaren geleden :

1961 :	28.905 fr	1965 :	202.000 fr.
1962 :	29.250 fr	1966 :	285.500 fr
1963 :	33.750 fr	1967 :	465.750 fr
1964 :	21.251 fr	1968 :	489.000 fr

Maar wanneer men bedenkt dat in 1968 slechts 22 t.h. van de private firma's, die in aanmerking kwamen, aangesloten waren, dan blijkt wel duidelijk dat er nog heel wat afzijdigen staan t.a.v. de propaganda-aktiviteit. Men haalt aan dat het in andere sektoren en voor andere verenigingen nog heel wat slechter is, wat best mogelijk is, maar dat toch niet wegneemt dat dit alleen maar een magere troost is.

3. — Overheidssteun

We bedoelen hiermede voornamelijk de toelagen toegekend door het Ministerie van Landbouw.

In een periode dat alle onkosten zo fel verhoogd werden en voor een moeilijk jaar (1968 volgt op 1967, jaar waarin de wijziging op de kerkelijke wet inzake vleesderven doorgevoerd werd) waarin speciale akties dienden doorgevoerd teneinde een felle terugslag van het visverbruik tegen te gaan, werd een zo verwachte verhoging van de Staatstoelage omgezet in een verminderde tussenkomst, nl. met 100.000 fr. Gedurende gans het jaar 1968 werd getracht een extra-toelage te bekomen voor het voeren van een campagne, in aansluiting met deze van 1967.
Iedereen was overtuigd dat de resultaten van de aktie van 1967 positief waren, maar dat ze vlug zouden teniet gaan, indien de campagne niet kon bestendigd worden over een bepaalde periode. Deze redenering bleek juist, daar er reeds van bij de aanvang van dit jaar een ernstige daling van het visverbruik werd gesignaleerd. Het was onmogelijk een buitengewone toelage te bekomen, waarschijnlijk ingevolge budgetaire moeilijkheden. Onze vraag werd nogmaals herniewd en naar we vernamen zou deze vraag ernstig onderzocht worden !
De provincie West-Vlaanderen kent, alle verhoudingen in acht genomen een bevredigende toelage toe. Wel wordt bij bijzondere gelegenheden een grotere inspanning verwacht.
De kuststeden (Oostende, Brugge en Nieuwpoort) verlenen een financiële steun van circa 1 fr per 10.000 fr. aanvoer !!
Vergelijken we dit even met de inkomsten uit de zeevisserij en U zult begrijpen waarom we hierbij niet langer blijven stilstaan.

BESLUIT

Alhoewel er de laatste jaren een gunstige kentering is waar te nemen voor wat de bijdragen door de private sektoren betreft, moet spijtig genoeg nog vastgesteld worden dat een groot percentage van de betrokkenen nog afzijdig blijft van de propagandawerking. De financiële steun van overheidswege, in verhouding tot de hulpverlening aan andere sektoren, is gering. Door een aktieve werking werd de ledenkring en de bijdrage in de loop van de laatste vijf jaar aanzienlijk uitgebreid. Is de werking van de Propagandavereniging thans zeer goed te noemen, een doorbraak kan niet verwezenlijkt worden, zolang de daartoe vereiste financiële middelen ontbreken. Wanneer voor het produkt het bedrijf slechts 0,2 percent van wat dat produkt aan de bron oplevert, aan propaganda en publiciteit kan besteed worden, dan begrijpt men direkt dat dit bitter weinig is.

We staan op de drempel van 1969.
Indien private sektoren en overheidsinstanties aan wat voorafgegaan is voldoende aandacht besteden en de wens van de Propagandavereniging desbetreffend voor 1969 in vervulling zou gaan, wees overtuigd, onze organisatie is klaar om een grootscheepse aktie uit te voeren.
Het zou een nieuwe start betekenen !

In persoonlijke naam, alsmede in naam van de beheerraad, wens ik de leden van de Propaganda-vereniging voor meer Visverbruik een

VOORSPOEDIG JAAR 1969

R. BAUWENS,
Voorzitter.

VISSERSVERBROEDERING N.V.

H. BAELSKAAI 2, OOSTENDE - Tel. 729 50

Alleenverdeler van de

Automatische opblaasbare reddingsvlotten D.S.L.

VISSERIJGARENS
TOUWWERK
STAALDRAAD
MIXTETOUW
POLYTHELEEN GAREN
NYLON GAREN

Esso

GASOLIE — OLIE — VETTEN

— ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN —

(6501V)

HENRI VERBURGH

H. BAELSKAAI 2 OOSTENDE — Tel. 729 50

* **ALLE BREIWERK**
* **KORREN**
* **NYLON GARENS IN ALLE DIAMETERS**
* **TOUWWERK IN ALLE MATEN**

ER ZIJN KORREN EN KORREN, MAAR DE KORREN VAN HET

Huis VERBURGH

ZIJN DE BESTE!

Kom ons raadplegen

(6500V)

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 754.48

ALLE

HERSTELLINGEN

en

ONDERHOUD

NAVIGATIELANTAARNS



VOOR ZEE- EN BINNENSCHEEPVAART

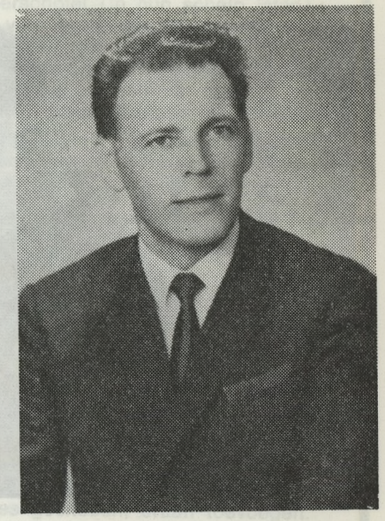
VOOR OLIE, ELEKTRISCHE EN GEKOMBINEERDE OLIE-ELEKTRISCHE VERLICHTING IN ALLE UITVOERINGEN ZOALS WATERDICHT, DUPLEX ENZ.

Verdeler voor visserijlantaarns

S.C.A.P. — OOSTENDE

(6503V)

De aktiviteiten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik in 1968



door
J. VAN BROECK
direkteur

Er wordt wel eens beweerd dat de Propagandavereniging voor meer Visverbruik een comité is dat wel bestaat (de statuten enz. verschenen toch in het Belgisch Staatsblad), maar waarvan niets uitgaat, omdat de leiding qua propaganda onbevoegd is en omdat het als organisme weinig of niets te betekenen heeft, daar er vanwege de private sektoren niet de minste belangstelling betoond wordt.

Wanneer men weet dat deze vereniging 691 leden telt, zijnde 22 % van de in aanmerking komende private firma's, dan kan daar onmiddellijk uit besloten worden dat er wel belangstelling is, zij het misschien nog onvoldoende. Het gebrek aan een grotere medewerking dient niet gezocht in de slechte manier waarop het visverbruik gepropageerd wordt (zo heet het in bepaalde kringen) maar wel in het feit dat persoonlijke kontakten op grote schaal uitgesloten zijn bij gebrek aan de daartoe vereiste middelen.

Men beweert dat de vereniging fout is de propagandavoering niet op moderner wegen te sturen en dat we ons moeten loswerken uit de sleur van de traditionele en verouderde propagandamiddelen, maar onmiddellijk voegt men er aan toe dat kan vastgesteld worden dat zekere initiatieven door ons genomen de basis vormen van bepaalde aktiviteiten in het buitenland! Naar onze opinie zijn beide moeilijk aan mekaar te knopen! Zekere kringen dringen er op aan dat op grootse wijze aan moderne publiciteit zou gedaan worden en zijn de mening toegedaan dat bij het bestaan van een vast plan de financiële middelen, die er de uitvoering van mogelijk moeten maken, wel zullen gevonden worden.

Zo een droomplan bestaat reeds van in 1963 (zegge: meer dan 5 jaar) en dit plan is steeds bij een droom gebleven! De reden waarom de uitwerking ervan achterwege is gebleven, laat zich gemakkelijk raden! Zelfs over de meest elementaire middelen van propagandavoering is men het niet eens.

De verspreiding van **propagandamateriaal:** de enen beweren: is hoogst noodzakelijk; de anderen zeggen: verloren geld.

Sommige kleinhandelaars zouden geen plaats en geen tijd hebben om zich met de verspreiding ervan in te laten, terwijl andere detaillanten betreuren dat niet meer materiaal ter beschikking wordt gesteld. Bovendien is diskutiepunt: gratis, tegen betaling aan kostprijs, aan verminderde prijs of met enige winst, met of zonder voordeel voor de leden...!

In 1968 werden 15.162 receptenbrochuurtjes, 6.425 boodschaptassen, 29 series wandplaten en 92 geplastifieerde wandplaten verkocht. Dat blijkt dus wel geen al te groot sukses, alhoewel het ter beschikking hebben van propagandamateriaal ons inziens onontbeerlijk is. De leden van de vereniging genoten in dit verband van speciale voordelen, terwijl hen anderzijds gratis propagandamateriaal toegestuurd werd.

Een huishoudregentes in dienst van de propagandavereniging, gespecialiseerd in zeevisbereidingen, reist het ganse land af voor het **geven van lessen.** Bovendien worden gratis viscollis geleverd voor de lessen over zeevisbereidingen, georganiseerd door de vrouwenbewegingen. Geldverspilling, daar het niet rendeert, houden er bepaalde kringen op na; intensifieren en uitbreiden verzoeken anderen omwille van het vaststaand resultaat!

In 1968 werden 598 lessen georganiseerd, waardoor aan 14.235 leerlingen en huisvrouwen onderricht werd gegeven inzake zeevisbereiding. Dit is in aantal lessen zoveel als in Nederland (1967) maar we bereikten 4.000 personen meer dan onze noorderburen en het kostte ons nog niet de helft van wat de rijdende viskeuken in Nederland aan uitbatingskosten met zich brengt.
Teneinde het volgen van deze voorwerklessen te vergemakkelijken, werd een «Handleiding» uitgegeven waarin de recepten van de gedemonstreerde bereidingen opgenomen zijn.

(Vervolg blz. 40)

ZEETONGFILETS NAAR NORMANDISCHE WIJZE:

BENODIGDHEDEN:

— 3 zeetongen van 300 g.
— 4 oesters 4°
— 2 langoestines
— 100 g. gepelde garnaal
— 250 g. ingemaakte mosselen
— 4 grote champignons
— truffel
— boter, bloem
— eieren, room
— 2 dl. visbouillon
— 2 dl. schrale witte wijn
— citroen
— eiwit en paneermeel
— Duchesseaardappelen

WERKWIJZE:

De filets afnemen van de schoongemaakte zeetongen.
Acht stuks gaar maken in visbouillon. De overige in dunne repen snijden en paneren.
De oesters openen, uit de schelpen nemen en het vlees gaar maken.
De gepocheerde oesters opnieuw in de schelpen schikken. De ingemaakte mosselen een paar maal spoelen in vers koud water en laten afdruipen.
De schoongemaakte en gespoelde champignonkoppen gaar koken
Een bindmiddel (roux) bereiden met boter en bloem.
Een gladde, gebonden saus maken met het kooksap van de vis, van de oesters en van de champignons. De saus voldoende laten inkoken en afwerken met eierdooiers, room en witte wijn. Laat ze door de zeef lopen. De langoustines in de lengte in twee snijden en opwarmen in boter. De gepaneerde visreepjes in een hete frituur bakken.
Duchesseaardappelen op de schotelrand spuiten en wat laten kleuren.
De gepocheerde zeetongfilets op de schotel schikken en ze omringen met de mosselen en de garnalen. De champignons op de vis schikken en het geheel begieten met de saus.
Schikt er de schijfjes truffel op en omringt het geheel met de oesters, de gebakken reepjes en met de warme langoustines.

(Vervolg van blz. 39)

Radio en TV wordt van de daken geschreeuwd ! Akkoord, mocht daarvan dagelijks gebruik gemaakt worden, dat zijn werkelijk DE media, maar ! We zijn nog niet zo ver dat in ons land commercieel gebruik kan gemaakt worden van de radio en TV-kanalen. En mocht dit toch het geval zijn, dan nog zouden we niet over het nodige geld beschikken om er op brede schaal (wat het geval zou moeten zijn) aan deel te nemen.

Het komt er dus op aan onrechtstreeks de programmaleiders te bewerken en dat lukt wel eens maar niet altijd. Zo werden de berichten door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik overgemaakt, regelmatig uitgezonden en werden de zeevisserijprodukten behandeld in «Boutique», «Voor Boer en Tuinder», Schooltelevisieprogramma, «Kris - Kras», enz.



Dat goed vis fruiten concentratie vraagt, blijkt voldoende.

Uit de **persknipsels** welke ons, ingevolge het nemen van een abonnement, toegezonden werden bleek dat toch heel wat over de zeevisserij en -produkten verschijnt in onze Belgische pers. Het bleek echter ook dat heel wat onnauwkeurigheden, vooral in de gepubliceerde recepten, voorkwamen, zodat door onze vereniging regelmatig degelijk recepten toegestuurd werden aan de joernalisten en redakties. De ingebruikneming van een **telex** was in dit verband een belangrijke stap welke volledig in de geest ligt van onze huidige tijd.
Kliënten van de leden kunnen **gratis** beroep doen op de **inlichtingendienst,** terwijl aan al de aanvragen om recepten een gunstig gevolg gegeven wordt. Ruim 3.000 aanvragen (dit wil zeggen ± 15 per werkdag !).

Deze die er zich mede bezig houden weten wel wat dit betekent.

Deelnamen aan **tentoonstellingen** is eveneens een aktiviteit waarover de meningen verdeeld zijn. De formule welke sedert 1965 gebruikt wordt, nl. propagandadagen inrichten, met andere woorden één dag tentoonstellen, in open lucht en ter gelegenheid van een bijzondere manifestatie, wordt door sommigen meer en meer losgelaten en de tendens naar de werkelijke deelname aan jaarbeurzen wint veld. Andere zijn niet te spreken, noch over het ene, noch over het andere. Feit is dat deelnemen aan tentoonstellingen algemeen aanvaard wordt als een eerste klasse en onmisbare gelegenheid om een rechtstreeks kontakt met de verbruiker te leggen. Wie het daarmede niet eens is, mag ons even verklaren hoe die talrijke expohallen dan maar tentoonstellingen **kunnen** blijven inrichten, U kunt nochtans dagelijks een ruime keuze doen : raadpleeg Uw dagblad.

Door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik werden twee propagandadagen ingericht met groot sukses (Kortrijk : 19.5.1968 — Mons : 28.9.1968). Verder werd in samenwerking met de N.D.A.L.T.P. deelgenomen in de stands van het Ministerie van Landbouw op de Internationale week van de Landbouw te Brussel (18.2 - 25.2), de Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen te Gent (14.9 29.9) en het voeddingssalon te Brussel (5.10 - 20.10).

PALING IN HET GROEN

Bereidingsduur : 20 minuten
Kooktijd : 25 minuten

BENODIGDHEDEN (4 pers.) :

— 1 kg. paling
— 50 g. zuring
— 200 g. spinazie
— ½ lepel kervel
— 1 lepel gehakte dragon
— 2 lepels peterselie
— 1 koffielepel gehakte pimpernel
— 1 koffielepel gehakte salie
— 3 dl. witte wijn en visbouillon of water
— 100 g. boter
— 2 eierdooiers
— 1 citroen

WERKWIJZE :
De paling stropen, schoonmaken, de vinnen afsnijden en spoelen in vers water.
In moten van 4 cm. snijden.
In een bakpan, de zuring en spinazie laten smelten, de gehakte dragon, peterselie, kervel, pimpernel en salie bijvoegen.
Van het vuur afnemen, zodra de kruiden gesmolten zijn.
Een groot stuk boter in de bakpan brengen en de stukken paling laten opstijven.
De kruiden en de wijn bijvoegen en op groot vuur laten opkomen.
Bedekken en op de kant van het vuur laten gaar worden gedurende 15 min.
Binden met de eierdooiers en citroensap.
Laten afkoelen en zeer koud opdienen.



De opvatting van de stand (werk van de N.D.A.L.T.P.) ter Visserijbeurs van Heist, was enig en de presentatie van vis en gerechten (werk van de Propagandavereniging) werd door de standhouders en bezoekers uitermate geprezen.



De prijskamp, door de Propagandavereniging voor meer visverbruik ingericht te Heist, kende een enorm belang en was het attraktiepunt van de visserijbeurs.

(Vervolg blz. 41)

(Vervolg van blz. 40)



De Propagandadag te Kortrijk was een reuzesukses ! Had de heer Burgemeester tijdens de officiële receptie niet gesproken van een tweede wonderbare visvangst ?

De samenwerking volgens een speciale formule van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik en N.D.A.L.T.P. voor de deelname aan de Visserijbeurs te Heist, groeide tot een buitengewoon sukses.
Met het oog op al deze deelnamen werd een nieuw visbakkraam in gebruik genomen, werd een volledige klankinstallatie aangeschaft en werd het nodige materiaal aangeschaft voor het projekteren van dia's.
Ook de deelname van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik aan de Visweek te Nieuwpoort, kende een groot sukses (tentoonstelling en vis fruiten).
Een enquête over de verbruiksgewoonten, enz. werd in 1968 aangevangen, waarvan de resultaten in 1969 kenbaar zullen zijn.
Door toedoen van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik wordt een **publiciteitsstempel** aangebracht op al de briefomslagen gepost te Oostende, Nieuwpoort, De Panne en Blankenberge.
De vereniging verleende haar **medewerking** aan visdemonstratie-avonden te Borgerhout, de aktie «Boodschap in zee» demonstraties te Luik, gespreksavonden voor Viskleinhandelaars... enz. Verder werd voor diverse aktiviteiten gratis vis geleverd.
Tenslotte werd een uitgebreide **studie** gedaan over de vestiging van de viskleinhandel in België, waarvan de resultaten belangrijke gegevens hebben aan het licht gebracht.
Aan de hand van dit beknopt overzicht hebben we getracht duidelijk te maken dat de Propagandavereniging voor meer Visverbruik alles in het werk gesteld heeft om aan het gering budget dat ter beschikking staat een zo uitgebreid en doeltreffend mogelijke bestemming te geven.
We menen zelfs te mogen beweren dat het niet bij «trachten» is gebleven, maar dat we daarin gelukt zijn.

ZEEKREEFT EN BELLE VUE

BENODIGDHEDEN :

— Een rauwe zeekreeft
— een geurig kooknat
— chaud-froid saus
— gelei — truffels — malse boter
— hard gekookte eieren, rauwe komkommer, tomaat, latuw, peterselie, gekleurde zwarte en rode kaviaar.

WERKWIJZE :
Het kooknat vooraf bereiden en aan de kook brengen.
De zeekreeft spoelen onder vers koud water. De kreeftestaart tussen twee plankjes binden om ze plat te houden.
De zeekreeft in het kokende nat dompelen ; gaar koken en laten afkoelen.
Met de schaar, onder de staart, het staartvlees uitnemen. Het vlees in ronde schijven verdelen. Op een rooster schikken en met chaud-froid saus bedekken. Versieren met een figuur van truffel en ze dan meermaals bedekken met gelei.
Ondertussen, de garneringen klaar zetten.
De halve eiwitten afwisselend vullen met zwarte en rode kaviaar.
De bakjes van komkommer en de tomaten vullen met het fijngesneden vlees van de knijpers.
De schijven kreeftevlees op de rug van de karkas schikken en de randen versieren met een malse pate van doorgewreven eierdooiers en boter.
Het geheel versieren met latuw en peterselietakjes.
Opdienen met mayonnaise-saus of een afleiding ervan.

OESTERS IN DE OVEN :

Bereidingsduur : 15 minuten
Kooktijd : 10 minuten

Voor 4 personen :
— 12 oesters per persoon
— 50 g. boter
— peper
— paneermeel
— citroen of azijn

Schik de oesters in een gratineerschotel (in hun schelp laten) ; De schotel in de oven brengen, vuur bovenaan en onderaan ; Wanneer ze zich beginnen te openen, zijn ze gaar ;
Het deksel van iedere oester verwijderen, een weinig gesmolten boter, een weinig peper en een weinig paneermeel op brengen ; Volgens smaak kan men er enkele citroendruppels of azijn aan toevoegen.

Een saus om op te dienen bij koude vis, schaal- en weekdieren, die U bij de eindejaarsfeesten bereiden zult :

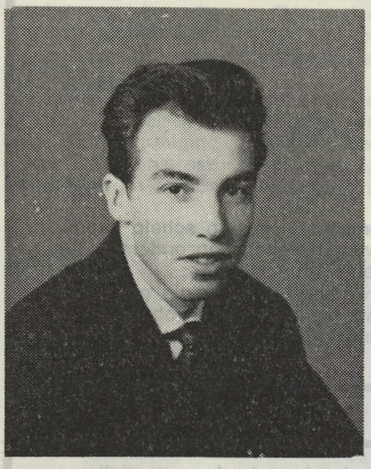
GRIBICHE
— van drie hardgekookte eieren het geel van het wit scheiden ;
— het eigeel met een vork fijn pletten ;
— hieraan toevoegen : halve lepel mostaard, zout, peper, klein lepeltje azijn, 1 dl. olie ;
— goed omroeren ;
— twee augurkjes, 4 à 5 kappertjes, een takje peterselie, een takje kervel en enkele blaadjes dragon zeer fijn hakken ;
— dit mengsel bij de saus voegen en goed mengen ;
— het wit van ei, in fijne stukjes gesneden, eraan toevoegen.



LIJST VAN DE IN DE LOOP VAN HET JAAR 1968 GEPUBLICEERDE RECEPTEN :

	(1)	(2)	(3)
Visragout	1	5/ 1/'68	9
Schaaltje met zeevruchten	44	1/11/'68	6
Garnalencocktail	2	12/ 1/'68	10
Griet zoals aan zee	5	2/12/'68	9
Griet met Chivrylsaus	17	26/ 4/'68	8
Haringfilets zuur / zoet	42	18/10/'68	7
Kabeljauw op Engelse wijze	4	26/ 1/'68	9
Kabeljauw à la Colombienne	20	17/ 5/'68	11
Koulebiaka met kabeljauw	30	26/ 7/'68	5
Makreelfilets met champignons	9	1/ 3/'68	7
Oesters in de oven	52	27/12/'68	41
Paling in ht groen	52	27/12/'68	40
Lekkere pladijsrepen	6	9/ 2/'68	7
Pladijsfilets mimosa	45	8/11/'68	8
Schelvis op z'n Catalaans	7	16/ 2/'68	5
Tongfilets naar Normandische wijze	52	20/12/'68	39
Wijtingrepen met citroen	12	22/ 3/'68	5
Zalmmoot Chambord	15	12/ 4/'68	5
Zalmmoot in gelei	27	5/ 7/'68	9
Zeehondjes à la Paysanne	11	15/ 3/'68	14
Zeehondjes met bruine boter	13	29/ 3/'68	15
Zeekreeft en belle vue	52	27/12/'68	41
Saus : gribiche	52	27/12/'68	41

BEWUSTWORDING



door
A. WITTEVRONGEL
Sekretaris
van de
Rederscentrale

Het is precies alsof we pas vorige maand een eindejaarsartikel penden over 1967. Een automatische blik op de dunne kalender neemt evenwel alle twijfel weg en bevestigt onvoorwaardelijk dat er weldra „1969" zal moeten worden geschreven.

Nochtans is het voorbije jaar niet van die aard geweest om gemakkelijk vergeten te worden.

Het is ons inziens ook niet de bedoeling om vlug te vergeten ; want al is het verleden «dood», zoals wel eens wordt beweerd, de toekomst wordt veelal met het verleden gekocht.

De leerrijke ervaringen welke ook 1968 ons bijbracht zijn derhalve van goudwaarde.

Op wereldniveau bracht het afgelopen jaar een nieuw Frans veto tegen de Britse toetreding tot de E.E.G. In hetzelfde Frankrijk kwam het regiem van de Gaulle verschillende malen in gevaar, maar behaalden de Gaullisten uiteindelijk toch een nieuwe verkiezingszege.

Een veto werd ook uitgesproken door de Paus, maar dan tegen de «Pil»... 1968 is ook het jaar van de studentenonlusten zowat overal in de wereld ; de democratisering in Tjechoslowakije wordt evenwel «manu militari» bedongen...

Het is het jaar waarin de Verenigde Naties het verdrag tegen verspreiding van kernwapens ondertekenden, maar waarin anderzijds de oorlog in Vietnam en deze in Biafra duizenden mensenlevens opeisen.

Tijdens de vredesonderhandelingen te Parijs over Vietnam, verlopen dagen om overeen te komen over de... vorm van de onderhandelingsTAFEL !

Mensenlevens vergt ook de rassenstrijd in de Verenigde Staten, en in dat zelfde «ontwikkeld» (?) land wordt de strijd om het presidentschap door moord beïnvloed. Na een meer dan bewogen verkiezingsjaar komt Nixon aan de macht.

De twaalf voorbije maanden brachten ons land óók een nieuwe regering... Ze brachten in onze wereld eveneens een nieuwe goudkoorts ; wankele munten en bezuinigingsmaatregelen voor de getroffen landen met de gevolgen vandien voor de landen met «sterkere munten»...

In 1968 ook, kreeg — in E.E.G.-verband — op 1 juni de aanpassing van de nationale tarieven aan het gemeenschappelijk douanetarief haar beslag via een derde en laatste aanpassing van 40 % waarbij meteen de douane-unie werd voltooid.

Het bracht ons evenwel nog geen gemeenschappelijk visserijbeleid.

Kortom, 1968 was een jaar van onrust, onlusten en geweld ; van vooroordelen en betogingen ; van crisissen en heropleving ; van misplaatst non-conformisme en van gezagscrisis ; van tegenstellingen en van bewustwording.

STEEDS HOGERE UITBATINGSKOSTEN

In ons eigen bedrijf bracht 1968 de hereniging. Het was echter ook het jaar van de verhoogde uitbatingskosten en de mindere besommingen.

Gelukkig bracht de tweede semester enige heropleving, maar desondanks mag worden aangenomen dat de totale besommingen met ten hoogste 2 % zullen toenemen tegenover het vorig jaar. Gesteld tegenover de buitenverhouding gestegen uitbatingskosten, die in één jaar tijd met 5 à 10 % zijn verhoogd, is het duidelijk dat de bedrijfsresultaten niet rooskleurig te noemen zijn.

Ook de Franse invoerbeperkingen liggen in grote mate aan de basis van de slechtere gang van zaken.

Toegegeven dient evenwel dat de malaise niet eigen is aan ons land alleen, maar een verschijnsel dat zich in de meeste andere visserijlanden voordoet. Dit blijkt niet alleen uit de vele vakbladen, maar ook uit de dagorde van diverse internationale bijeenkomsten die gemeenschappelijke maatregelen bestuderen om het hoofd aan de toestand te bieden.

In dit verband moeten we toch vaststellen dat de nationale overheid van praktisch iedere visserijstaat, ook deze van de E.E.G.-lidstaten, hun visserijbeleid blijven richten op de ontwikkeling van deze sektor tot een zo sterk mogelijke bedrijfstak, door het toekennen van belangrijke overheidssteun onder allerlei vorm.

Het dient dan ook betreurd dat ons land terzake weeral ten achter blijft. Zo werd dit jaar amper 2,5 miljoen aan rechtstreekse steun toegekend en te verdelen onder enkele kategorieën vaartuigen.

De begroting van volgend jaar voorziet helemaal niets meer als rechtstreekse steunverlening. Dit in tegenstelling tot bv. onze Noorderburen, alwaar de Nederlandse visserijbegroting in totaal meer dan 14 miljoen gulden voor 1969 voorziet, hetzij circa 200 miljoen Belgische frank ! Wat ook de naam van de steun moge wezen.

We kunnen wel aannemen dat de belangrijkheid van onze sektor t.a.v. onze nationale ekonomie niet zo groot is als bv. de belangrijkheid van de Nederlandse visserij, maar de verhouding is zeker niet deze zoals ze, na vergelijking met de respektievelijke buitenlandse visserijbegrotingen zou laten vermoeden. Deze wanverhouding stelt men dus niet alleen vast t.a.v. Nederland, maar ook t.a.v. de meeste andere Westeuropese visserijstaten.

Men hoort soms het argument als zou men het gemeenschappelijk visserijbeleid afwachten, maar dit is dan ook maar alleen in ons land, want zo'n haast schijnt men nu ook alweer niet te hebben, en intussen komt onze concurrentiepositie meer en meer in het gedrang, temeer daar, laten we het toch maar bekennen, we het zwakkere broertje zijn in de E.E.G. Uitgesteld is hier dus verloren ! Vergeten we immers niet dat het ontwerp van gemeenschappelijk visserijbeleid nationale overheidssteun verbiedt. Steeds in E.E.G.-verband dient onderlijnd dat de vertegenwoordigers van de Rederscentrale de standpunten van de Belgische reder verdedigen in de talrijke E.E.G.-werkgroepen langs Europêche om.

GEEN HOGERE BESOMMINGEN

Typerend voor de malaise welke dit jaar in de visserij heerst is wel de grotere opvang, zowel naar hoeveelheid als naar waarde en verscheidenheid van de opgevangen vissoorten — en dus de grotere tussenkomst van de Rederscentrale — en dit niettegenstaande de over het algemeen beter verzorgde kwaliteit van het aangevoerde produkt.

Inderdaad mag worden beweerd dat het bedrijf een grote inspanning doet om een zo goed mogelijk verzorgd produkt aan te brengen. Eén en ander bewijst evenwel dat alles afhangt van de vraag en dat, eens de markt gesatueerd is, de kwaliteit een minder grote rol speelt.

Dit neemt toch niet weg dat kwaliteit de beste propaganda is. In de Internationale visserijkringen is men overigens van oordeel dat de malaise in eerste instantie te wijten is aan de gedaalde wereldvraag naar visprodukten. De precieze oorzaken daarvan zijn voorlopig echter moeilijk te benaderen.

Voor wat Oostende betreft dient ook gewezen op een grotere spreiding van de markt, welke kon worden vastgesteld. Zoals wij in de loop van het jaar de gelegenheid hadden hierover uit te weiden, blijven we van oordeel dat spreiding van de marktdagen in éénieders belang is, maar dat deze in hoofdzaak afhangt van de geboden prijs.

Wij blijven daarom de vrijheid van de reder voorstaan, temeer daar zijn uitbating reeds aan teveel risico's is blootgesteld.

OP DE BRES

De Rederscentrale S.V. heeft gedurende het eerste kwartaal weten te bekomen dat de minimumprijzen konden worden verhoogd. De vissoort welke het meest te lijden heeft van de Franse invoerbeperkingen — kabeljauw / gul — werd bovendien met een bijkomende verhoging van de opvangprijs bedacht. Toch moeten wij hierbij opmerken dat het beleid van de minimumprijzen een bijzonder complex en moeilijk geval is. Zo kan bv. een willekeurige verhoging van de prijzen in het nadeel van de reder zelf uitvallen. Bij de vaststelling van de prijzen dient nl. rekening gehouden met de uitvoermogelijkheden en anderzijds dient erover gewaakt dat de invoer, welke thans reeds 50 % van het binnenlands verbruik dekt, niet wordt aangemoedigd door te hoge minimumprijzen.

Steeds i.v.m. de produktie kunnen we hier nog wijzen op het gebrek aan interesse vanwege onze vissers voor de haringvangst, waarvan de Hollanders dankbaar gebruik hebben gemaakt.

De Nederlandse haringaanvoeren, bij gebrek aan Belgische, mogen dan ook worden beschouwd als een welkome afwisseling op onze markt, daar in het kader van de vrije aanlandingen in Benelux-verband ze toch niet kunnen worden geweigerd. Overigens verschaft iedere aanvoer toch bijkomend werk en derhalve inkomen aan een aantal mensen.

Bij de aanvang van het sprotseizoen werden enkele schaarse pogingen ondernomen die echter falikant uitvielen daar deze sprot van geen commerciële waarde was.

Toen, en we zeggen wel toen, liep het rond als zou ons sprotseizoen veel te laat beginnen. Als argument meende men te mogen wijzen op de invoer van Franse sprot van buitengewone kwaliteit. Dit laatste is juist, maar aan dergelijke invoer kan men nu eenmaal niets doen en deze ingevoerde sprot kan evenmin vergeleken worden met de sprot door onze

(Vervolg blz. 43)

(Vervolg van blz. 42)
vissers aangevoerd. Begin december zien we evenwel meer en mooie sprot aanvoeren door onze eigen mensen.
Het is niet het eerste jaar dat een dergelijk feit vastgesteld wordt, zodat men hieruit zou moeten afleiden dat onze sprotvisserij veel te vroeg begint en pas rond het Sint-Niklaasfeest zou moeten starten. Het spijtige van heel de historie is evenwel het feit dat de invoer van Franse sprot onze markt bevoorraadt vóór dat 1 kg. sprot door onze eigen vissers wordt aangevoerd. Onze eigen sprotvisserij kan dan ook nog slechts renderen bij een beperkte aanvoer van grote kwaliteitssprot.

HET BEMANNINGSPROBLEEM

Een aangelegenheid waarmede de Rederscentrale, en nu meer bepaald de Beroepsafdeling, ook dit jaar zich bijzonder heeft ingelaten is het bemanningsprobleem.
Men is er thans in geslaagd, in samenwerking met de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, vervolmakingscursussen voor motoristen op te richten ; een waardevolle aanvulling van het centrum voor versnelde beroepsopleiding.
Men is hier uitgegaan van de vaststelling dat het bemanningsprobleem niet meer uitgesproken kwantitatief is maar een kwalitatief aspekt heeft aangenomen.
Ook de strengere recrutering voor de opleiding voor matrozen vindt hierin haar oorsprong. Het doet immers meer kwaad dan goed om het even wie in het bedrijf te stoppen en steeds meer zal men behoefte aan geschoold en volwaardig personeel hebben.
Een gelukkige vaststelling is tevens het kleiner aantal kontraktbreuken dat in de loop van dit jaar werd gepleegd (26 tegenover 65 in 1967). Steeds i.v.m. de bemanning heeft onze beroepsvereniging dit jaar voor meer dan 50.000 fr. waardebons verzilverd en ca. 15.000 fr. als aanmoedigingspremies toegekend aan leerlingen die een hogere cyclus in de visserijscholen hebben aangevat.
Tevens kon van het Ministerie van Landsverdediging worden bekomen dat jaarlijks voorlichtingsvergaderingen mogen worden gehouden bij de Zeemacht, over de mogelijkheden welke het beroep van visser biedt.
Ook werd ons verzoek ingewilligd opdat de dienstplichtigen uit de kuststreek voorrang zouden genieten om bij de Zeemacht te worden ondergebracht, mits wel te verstaan, bepaalde voorwaarden worden vervuld. Een en ander moet zeker vruchten afwerpen, vermits aldus een «sea midness» kan worden geschapen onder deze jonge mensen met mogelijks gunstige gevolgen voor het bedrijf.
Verder dient aangestipt dat in samenwerking met diverse bevoegde overheidsinstanties een middel wordt uitgewerkt om te voorkomen dat jaarlijks jonge krachten uit onze sektor afvloeien ten voordele van staatsdiensten,



heidsinstanties een middel uitgewerkt om te voorkomen dat jaarlijks
Slechts bij beperkte aanvoer van goede kwaliteit kan de sprotvisserij renderend zijn.

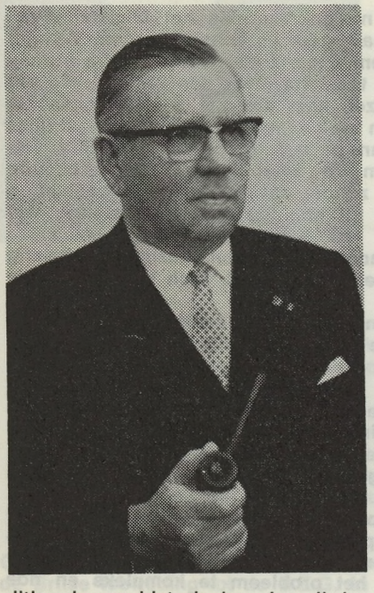
maar dan zó dat betrokkenen er belang bij hebben langer hun visserijberoep uit te oefenen.
Tenslotte wordt een plan uitgewerkt om van het bedrijf een groter aantrekkingskracht te laten uitgaan op de scheepsjongens, maar zó dat de lasten van de opleiding niet enkel moeten gedragen worden door deze reders (ca. 1/3) die een scheepsjongen meenemen, maar door de gemeenschap. Het is toch waar dat de aldus gevormde scheepsjongens later ten dienste van alle reders staan, terwijl het bedrijf zich 'n bijzondere inspanning moet getroosten, vermits de scheepsjongens tenslotte de basis vormen voor de toekomstige bemanning. Met «gemeenschap» bedoelen we evenwel niet alleen het bedrijf zelf, maar ook de overheid, gezien vast is komen te staan dat het bedrijf alleen niet kan instaan voor de financiering van het stelsel en het meer dan verantwoord is dat diverse overheidsdiensten, rechtstreeks of onrechtstreeks met de visserij betrokken, het systeem helpen financieren.
Gedeeltelijk geschiedt dit overigens nu ook, vermits het Ministerie van Landbouw thans een premie toekent aan reder en scheepsjongen. Vroeger kende de provincie ook dergelijke premie toe, zodat terug daarop beroep zou kunnen worden gedaan. Het ware tenslotte meer dan verantwoord dat ook het Departement van Verkeerswezen haar steentje zou bijdragen als compensatie voor de talrijke krachten welke het Zeewezen zich jaarlijks toeëigent. Samen met de bijdrage van de reders zou uit het aldus verzamelde fonds een treffelijk loon en de daarop betrekking hebbende sociale lasten kunnen worden betaald zonder dat de individuele reder nog enig ander financiële of sociale last uit hoofde van aanmonstering van scheepsjongens, heeft te dragen.
Wij dachten over een en ander te moeten uitweiden, gezien het belang van de faktor arbeid welke samen met het kapitaal, toch nog steeds de hoofdproduktiefaktor vormt.
Deze en nog andere problemen maken overigens het voorwerp uit van de besprekingen en onderzoeken van de werkgroep «Sanering». Een ander belangrijke werkgroep is die welke de commercialisatiemogelijkheden onderzoekt.
Tenslotte is er de vislosserskwestie te Oostende. Alhoewel het afgelopen jaar nog niet de lang verhoopte sanering bracht, mag ongetwijfeld worden verwacht dat de organisatie van het vislossersbedrijf binnenkort een voldongen feit zal zijn, zo althans geen stokken in de wielen worden gestoken.
De af te leggen weg was lang, het probleem uitermate kompleks en de besprekingen lastig, temeer daar zij op diverse vlakken dienden te gebeuren. Het voorstel welke de Rederscentrale uitgewerkt heeft, wil niet de volmaaktheid nastreven. Daarvoor is het probleem te kompleks en hoe meer het probleem wordt uitgediept, des te meer stelt men vast hoe moeilijk het is.
Oningewijden kunnen zich daarvan geen rekenschap geven. Het nieuwe stelsel zal er evenwel op gericht zijn het lossen in al zijn fazen zo voordelig mogelijk voor de reder te laten geschieden, en terzelfdertijd een maximum verantwoord inkomen voor de werknemers te garanderen.

HET VERTROUWEN WAARD

Met wat voorafgaat hebben wij zeker niet de bedoeling een overzicht te geven van wat de aktiviteiten vormden van de Rederscentrale S.V., Handelsvereniging, en deze van de Rederscentrale V.Z.W.O., Beroepsverenging, daarvoor dient het jaarverslag.
Evenmin wilden onze beschouwingen volledigheid nastreven. Andere bijdragen zullen, al naar gelang de functie van de auteur, ongetwijfeld specifieke aspekten van het bedrijf behandelen. Wij hielden het daarom bij enkele beschouwingen en vaststellingen waarvan we dachten dat ze voor het bedrijf in het oog springend zijn.
Toch willen wij deze bijdrage afsluiten met de gelukkige vaststelling dat steeds meer reders de weg naar het sekretariaat vinden. Niemand zal kunnen beweren niet voorkomend te zijn behandeld en niet geholpen te zijn geweest daar waar het enigszins mogelijk was.. Desondanks is er nog steeds — gelukkig — een kleine minderheid, die trouwens nog steeds maar geringer wordt, die het alleen maar op de kaai weet te vertellen en slechts dààr weet hoe het moet of hoe het niet zou moeten en die ook niets anders kan uitbrengen dan misplaatste of verkeerde kritiek. Het is dan meestal ook deze kleine minderheid die gemakkelijk op sleeptouw wordt genomen door buitenstaanders en als wapen wordt gebruikt om persoonlijke belangen of wraakgevoelens, van laatstgenoemden, bot te vieren, maar die zonder het te beseffen zijn eigen belang maar ook dat van de gemeenschap in het gedrang brengt.
Bedoelde mensen zijn bovendien evenmin op een vergadering te vinden... In ons bedrijf heersen jammer genoeg nog te veel vooroordelen, wordt er door sommigen ten onrechte nog te sterk aan zogenaamde tradities vastgeklampt en zijn anderen te gemakkelijk door onverantwoorde buitenstaanders te beïnvloeden.
Het is echter van het grootste belang dat elkeen zijn vertrouwen en steun verleent aan zijn vereniging.
Alleen een eenheidsorganisatie als de Rederscentrale laat het toe te verwezenlijken wat tot nog toe verwezenlijkt werd. We zijn overigens goed geplaatst om te mogen beweren dat het buitenland met afgunst kijkt naar dergelijke eenheidsorganisatie die niet alleen instaat voor de opvangregeling, maar die ook met een juridisch afzonderlijke Beroepsvereniging, de beroepsbelangen van de reders zowel op nationaal als op internationaal vlak behartigt.
Moge eenieder zich hiervan bewust zijn !

GEVOLGEN VAN DE UITVOERING DER DELTAWET VOOR DE VISSERIJ IN ZUID-WEST NEDERLAND OP DE KUST EN IN ZEE

door A.L.S. LOCKEFEER,
Voorzitter van de Vereniging tot Bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen (ZEVIBEL)



De Directeur van dit blad verzocht mij voor de speciale kerst-éditie, waaraan ook een rubriek «Nederland» toegevoegd wordt, een bijdrage te leveren en hij noemt daarbij als een aktueel onderwerp : «de afsluiting van de zeegaten en de rechtstreekse gevolgen hiervan voor de zeevisserij». Ik wil aan zijn verzoek gaarne voldoen en begin dan met te zeggen, dat dit onderwerp in Nederland reeds aktueel is vanaf het moment, dat Rijkswaterstaat met plannen voor de dag kwam voor de afsluiting van de zeegaten. Het heeft mij steeds verwonderd, dat de aktualiteit hiervan, welke ook de Belgische visserij regardeert, in België, zo traag is ingezien en benaderd.

Reeds vóór de aanvaarding van de Deltawet hebben de Zeeuwse vissers, verenigd in de z.g.n. commissie van dertien, geprotesteerd tegen de voornemens, in deze wet vervat, omdat uitvoering der plannen het einde zou betekenen van de traditionele en historische visserij in de Zeeuwse wateren. Het heeft niet mogen baten : in het Nederlandse Staatsblad Nr. 246 van 8 mei 1958 is de z.g.n. Deltawet afgedrukt, nadat het ontwerp ervan in de beide Kamers der Staten Generaal behandeld is. Ook de belangen der visserij zijn daarbij in het gedrang gekomen, maar ze werden blijkbaar te licht bevonden, om de aanneming der Deltawet te kunnen verhinderen. Wel is in de wet een bepaling opgenomen, het inmiddels genant geworden artikel 8, dat alsvolgt luidt : «bij of krachtens afzonderlijke wet, worden regelen gesteld omtrent tegemoetkoming. hetzij door het treffen van voorzieningen, hetzij in geld, in schade, welke door de in artikel 1 onder 1 bedoelde werken voor de visserij en aanverwante bedrijven en voor andere daarvoor in aanmerking komenden ontstaat».

Hierdoor heeft men een pleistertje op de diepe wonde in de visserij willen leggen, maar de wonde is geslagen en niet te helen, als de wet wordt uitgevoerd. Overigens... wij leven nu tien jaar na aanvaarding van de Deltawet, maar art. 8 is tot op heden een papieren phrase gebleven. In tegenstelling tot de kostbare, steeds meer expensieve Deltawerken, die onverminderd voortgang vinden.

In de toelichting bij de Deltawet (omschreven als een wet, houdende de afsluiting van de zeearmen tussen de Westerschelde en de Rotterdamse Waterweg en de versterking van de hoogwaterkering ter beveiliging van het land tegen stormvloeden), wordt gezegd, dat het noodzakelijk is de veiligheid van de door de stormvloed van 1 februari 1953 geteisterde en bedreigde gebieden te verhogen en dat de afsluitingen, naast een aanzienlijke vergroting van de veiligheid, gelegenheid bieden het isolement van het eilandengebied te verbreken. Voorts, zo luidt het verder, zal ter vermeerdering van de agrarische produktie een ruime zoetwatervoorraad gevormd kunnen worden, terwijl ook op ander gebied voordelen kunnen worden verkregen.

Al die voordelen, welke voorgespiegeld zijn, zijn op zijn minst zeer discutabel gebleken, naar voor blijft alleen springen het argument van de verhoging van de veiligheid.

Wat de visserij aangaat, wordt in de memorie van toelichting vermeld, dat, met uitzondering van de visserij en schelpdierkwekerijen, een punt van nader onderzoek, de nadelen, die van de afsluiting der zeegaten verwacht mogen worden, niet van grote betekenis en goeddeels te ondervangen zijn.

De Zeeuwse vissers, die de strijd verloren hebben vóór 1958, zijn daarna doorgegaan, om zich te verzetten tegen het Deltaplan, met name en vooral tegen afsluiting van de Oosterschelde. Zij menen, dat, als het gaat om verhoging van de veiligheid, dit ook kan bereikt worden door versterking van de hoogwaterkering, zoals b.v. langs de Westerschelde zal geschieden. Zij hebben zeer zeker vol begrip voor de noodzaak, om de veiligheid zo goed en zo veel mogelijk te garanderen (voor zover althans menselijk, kunnen daartoe in staat is), maar zij willen dat nastreven met voorop het behoud van de Zeeuwse visserij — Zij beseffen, dat hun positie niet sterk is. Zij zijn geen pressuregroep in de Nederlandse economie en politiek — de publieke opinie is, onder impuls van de ramp van 1953, geporteerd voor het Deltaplan en de Rijkswaterstaat maakt van het Deltaplan een paradepaard, dat in binnen- en buitenland wordt bereden en met veel ophef wordt voorgeleid. Desondanks (en gelukkig, staat de visserij in haar strijd niet alleen) rusten wij nog niet, om te bereiken, dat op grond van vele argumenten de Oosterschelde zout kan blijven. In grote lijnen kunnen wij de belangrijkheid van de visserij, die dreigt verloren te gaan, als volgt samenvatten.

De visserij en de schelpdierencultures in Zeeland worden uitgeoefend met ruim 200 goed uitgeruste vaartuigen. Het walpersoneel inbegrepen, gaat het hier om ongeveer 1.000 mensen, die in de visserij werkzaam zijn. Daarnaast zijn er de conservenfabrieken, de scheepswerven, de toeleveringsbedrijven en de diensten-sector, die onmiddellijk met de visserij verband houden. Gemeenten als Yerseke en Bruinisse zijn levende voorbeelden van vissersplaatsen, die voor hun welvaart grotendeels op de visserij teren. In Yerseke bestaat bovendien een bloeiende en wijdvermaarde oestercultuur en is de drukke, hoofdzakelijk buitenlandse, handel geconcentreerd van mosselen en oesters (export plm. 20 miljoen gulden per jaar). In Bruinisse is circa 30 % van de mannelijke beroepsbevolking werkzaam in de mosselkwekerij en visserij, die daar dus de belangrijkste bestaansbron van de gemeenschap uitmaakt.

De aanvoer in de Zeeuwse vissershavens bedraagt jaarlijks ongeveer 1/8ste deel van de totale visaanvoer in Nederland, welke laatste rond de 200 miljoen gulden ligt.

Uit Zeeland werden aangevoerd :

Mosselen (in Zeeland gekweekt)

1965	449.500 tonnen,	aanvoerwaarde	5.300.000 gld.
1966	487.500 tonnen,	aanvoerwaarde	5.800.000 gld.
1967	273.000 tonnen,	aanvoerwaarde	3.800.000 gld.

(een mosselton is 100 kg.)

In Zeeland zijn daarenboven aangevoerd uit het Waddengebied in de bovenstaande drie jaren : 1.300.000 tonnen.

Oesters

1965	716 tonnen (van 1.000 kg.),	aanvoer	4.600.000 gld.
1966	749 tonnen (van 1.000 kg.),	aanvoer	5.000.000 gld.
1967	800 tonnen (van 1.000 kg.),	aanvoer	5.300.000 gld.

Aanvoeren in de visafslagen te Breskens, Brouwershaven, Colijnsplaat en Vlissingen :

1965	totaal bedrag	8.000.000 gld.
1966	totaal bedrag	7.800.000 gld.
1967	totaal bedrag	10.000.000 gld.

De verkoop-waarde der produkten is vanzelfsprekend hoger dan de aanvoerwaarde.

Wanneer wij de omvang en de belangrijkheid der visserij in Zeeland op deze wijze voorstellen, zijn wij er echter nog niet. Het belang van deze wateren voor de visserij (ook de visserij van België) reikt veel verder, zoals aangetoond is door erkende visserijbiologen als Prof. Polk te Brussel en Drs. J. Zijlstra van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden. Op een vergadering, gehouden te Goes op 4 mei 1968, heeft Drs. Zijlstra een uiteenzetting gegeven over de betekenis van de Zeeuwse en Zuid Hollandse stromen voor de visserij. Hij zei, dat de betekenis van onze Zuidelijke estuariën sinds enkele jaren in studie is bij een aantal onderzoekers van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek en dat deze studie nog allerminst voltooid is. De conclusies van zijn lezing noemde hij dan ook van voorlopige aard ; speciaal voor een kwantitatieve benadering, acht hij de beschikbare gegevens nog onvoldoende. De betekenis van de Zuidelijke estuariën is, volgens hem, niet af te meten in een relatief oppervlak en aan vangst van lokale visserij, want de Zuid is een onderdeel van het continentale kustwater. De betekenis van dit kustwater moet gezocht worden in het karakter van **kinderkamer** voor een aantal, speciaal voor de Nederlandse visserij. belangrijke vissoorten en bovendien in haar rijkdom aan voedingszouten en daarmede samenhangend aan de hoge produktie van voedsel voor jonge vis. Voor de **garnaal** ligt de voornaamste **geboortegrond** vermoedelijk buiten de kustzone. **Kinderkamer** en het voornaamste **woongebied** van het volwassen dier liggen echter in de kustzone en vermoedelijk zelfs voornamelijk in de zeegaten. Een afsluiting van alle zeegaten zou wel haast zeker tot een zeer ernstige achteruitgang van de garnaal in onze kustwateren leiden.

Voor de **tong** zijn de Zeeuwse stromen vooral als kinderkamer van

(Vervolg blz. 45)

(Vervolg van blz. 44)
betekenis. Er bestaan aanwijzingen, dat de zeegaten zelfs de **belangrijkste kinderkamer** voor die vissoort vormen.
Voor **schol** vervullen kustzone en de zeegaten eveneens een belangrijke funktie van **kinderkamer.**
Voor **haring** zijn de kustzone en de zeegaten eveneens van belang als **kinderkamer.**
De heer Zijlstra heeft duidelijk gesteld, dat bij een afsluiting van de zuidelijke zeegaten vooral de visstand in het in en nabij de **Zeeuwse** en **Belgische** kust gelegen zeegebied zou worden getroffen.
Op een vergadering op 17 augustus 1968 te Heist belegd, in het kader van de internationale visserijbeurs, heeft Prof. Polk aangetoond, dat het vervallen van een natuurlijke schatkamer als de Oosterschelde, van zo groot belang voor de vergroting van de produktiviteit in zee, een funeste zaak is. Hij noemde het een schande dat, aan de vooravond van een revolutie in de marinebiologie, de zeearmen worden afgesloten en daardoor een wetenschappelijk proefterrein vernietigd zal worden. Hij acht het een dwingende noodzaak, dat, bij een bestendige toename van de wereldbevolking de voedselvoorraden in de zee toenemen en zei, dat de wetenschap goed op weg is, om in onze riviermonden en op onze kusten aan intensieve zeebouw te doen. Het sluiten van de zeegaten zal, ook volgens hem, katastrofale gevolgen hebben en een streep zetten door het wetenschappelijk werk en de goede vooruitzichten voor onze visserijindustrie.
Ik besluit deze bijdrage met een beroep op allen, die, uit welk oogpunt ook, zich verzetten tegen afsluiting van de Oosterschelde. De andere Delta-werken zijn dermate gevorderd, dat verzet daartegen niet meer zal baten. Voornamelijk roep ik alle reders en vissers en allen, die in de visserij belangen hebben, op, om zich unaniem aaneen te sluiten, teneinde het dodelijk gevaar, dat hen bedreigt, te keren. Het gaat hier om een funeste ingreep in de visserij, die veel verder reikt dan alleen in Nederland.
Tot slot haal ik Dr. Hovart, de direkteur van het Proefstation voor Zeevisserij te Oostende aan, die in Heist gezegd heeft, dat Nederland en België de problematiek samen moeten bestuderen en aanpakken.
In ons verzet tegen het dichten van de Oosterschelde, verwachten wij ook de steun van de Belgische visserij. Initiatieven, in België genomen, zullen wij van harte toejuichen.

Met Jan Prins op oester- en mosselvangst

Tekst en samenstelling :
R BILLIAU

Illustratie :
FOTO DE BAERE

Aan de grijze oevers van de Ooster-Schelde, op Zuid-Beveland ligt de gemeente Yerseke, een plaatsje van ongeveer 5 000 zielen, waarvan schijnbaar niemand met de rug naar de zee werd geboren Op de zavelige kleibodem wordt, zij het dan in eerder geringe mate, aan fruitteelt gedaan Ruim 80 % echter van de Yersekenaren werken om de brode in de plaatselijke oester- en mosselkultuur
Van de hedendaagse botsende wereldmachten trekken de inwoners zich geen snars aan Zij hebben immers hun eigen problemen, en ook daar wordt wel eens meer met de koppen tegen elkaar geslagen



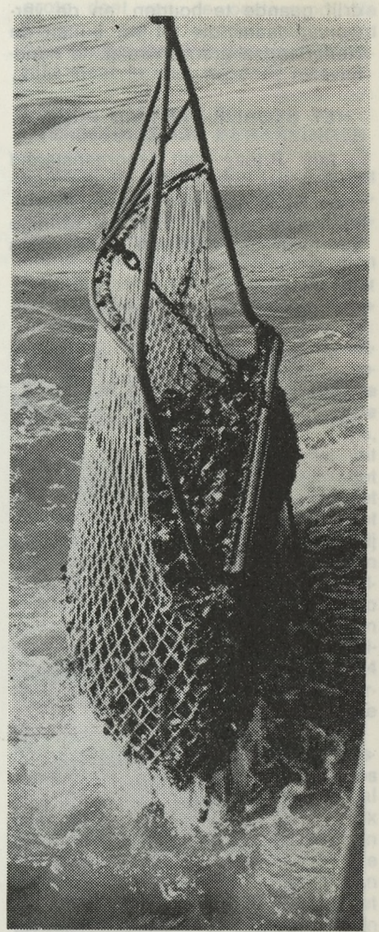
Een bijzonder pittoreske haven van Yerseke.. stevig in de verf gestoken mosselschepen gemeerd aan de steigers.

De hoofdbedrijvigheid van de Yersekenaren is de oester- en mossel-kultuur en ware het niet dat wij, voor enkele weken, terplaatse waren, dan zou men de indruk krijgen dat alles daar vlot en obstakelvrij zijn gang gaat, en toch de problemen zijn er groter dan wel eens zou kunnen vermoed worden.
Het was Jan Prins, zelf een van Yersekes grote oester- en mosselkwekers, die ons de problematiek uit de doeken deed.

„De toekomst ziet er niet rooskleurig uit" zegt hij. „In de eerste plaats hebben wij af te rekenen met de afsluiting van onze zeegaten in het kader van de uitvoering van het Deltaplan. Zoals de toestand zich thans voordoet, is de oester- en mosselteelt gedoemd om te verdwijnen. Wij zien immers niet goed in hoe de regering dit probleem een voor ons voldoeninggevende oplossing zal weten te vinden. Afwachten blijft hier de boodschap.

Ondertussen blijft het voor de betrokken bedrijven een raadsel hoe de Nederlandse regering zo maar een aktiviteit kortnekt die miljoenen per jaar opbrengt , een macht die in vele andere staten de grootste zorg van de regering zou genieten.

Anderzijds is er ook de wisselvalligheid van het beroep, dat voor een zeer groot deel afhankelijk is van de weersomstandigheden. Een rampzalig jaar was bijvoorbeeld de winterperiode 1962-'63 toen het vele weken naeen vroor dat de stukken er af vlogen. Van de toen zowat 200 bestaande grote en kleine bedrijven, blijven er thans nog een tiental het bedrijf uitoefenen. Door die bijzonder strenge winter ging omzeggens de ganse oesterteelt kapot, en met



Na een sleep van enkele minuten, wordt de flink gevulde mosselkor boven gehaald.





Het sorteren van de oesters volgens kategorie vergt van de mannen een bijzondere ervaring (foto links) Dit delikate werkje wordt echter met de glimlach opgeknapt. Daarna worden de oesters in vaatjes gedaan en voor verzending gereedgemaakt (foto rechts).

de afsluiting der Oosterschelde in het zicht, wilden velen niet opnieuw beginnen. Meteen zweeft het bedrijf zo ongeveer tussen water en wind en niemand kan met precieshеid zeggen hoe de toestand uiteindelijk zal uitdraaien.

U ziet het. Problemen genoeg voor de Yerseekse oester- en mosselkwekers.

Al met al stellen de huidige kwekers alles in het werk om hun bedrijf gaande te houden, en de verworven faam, die tot ver buiten de Nederlandse grenzen reikt, te handhaven.

HET BEDRIJF VAN JAN PRINS...

Jan Prins, een vooraanstaand oester- en mosselkweker, die daarnaast ook nog een kreeftenkwekerij heeft, is een van de weinige bedrijven die nog een vaste koers stuurt.

EEN KOMPLEKS GEHEEL...

In tegenstelling met de andere bedrijven ging Jan Prins zich niet uitsluitend beperken tot hetzij de oester-, hetzij de mosselkultuur.



Een te dikke laag mosselen op de Scheldebodem is niet bevorderlijk voor de groei. Daarom wordt, bij lage tij, de laag wijder uitgespreid.

Hij ving meteen alles aan wat maar mogelijk was, nl. de oesterkwekerij, de mosselkultuur in al zijn aspekten, en nam er volledigheidshalve ook maar de kreeften bij.

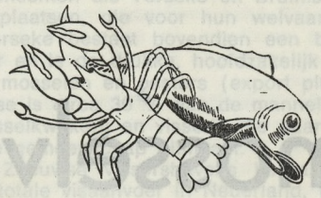
Het is opvallend bij een eerste bezoek aan het bedrijf, dat alles is afgestemd op de automatie. Alles wat maar enigszins machinaal kan gedaan worden vervangt de handenarbeid. Desondanks verdienen vele personen nog hun dagelijks brood.

Allereerst is daar de oesterkultuur, waarvan het overgrote deel bestemd is voor de export naar België en Frankrijk.

Het oesterzaad betrekt Jan Prins uit het Franse Bretagne, zaad dat dan overgebracht wordt naar de oestervelden in de Oosterschelde. Dit zaad zet zich vast op de aldaar uitgestrooide mosselschepen. Door het koken van de mosselen immers, gaat de aanwezige beschermlaag van de schelp verloren, waardoor deze poreus wordt. Hierdoor is de mosselschelp bijzonder geschikt als oester-collecteur. Het is evenwel verkeerd te denken dat de miljoenen oesterlarven na enkele zomers evenveel konsumptieoesters opleveren. Wel integendeel, het sterftecijfer, door velerlei oorzaken, is enorm.

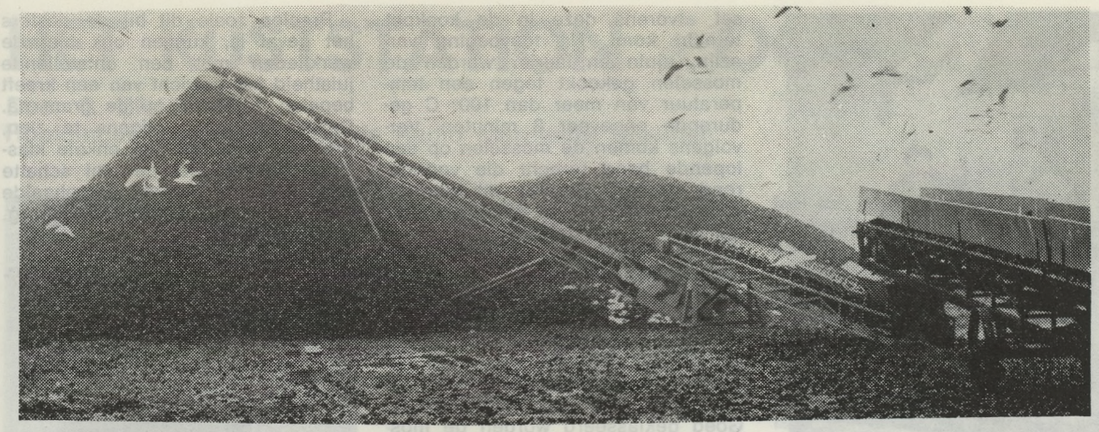
De oesterpercelen worden door de kwekers gehuurd aan de Nederlandse regering tegen prijzen die schommelen naargelang de kwaliteit van de Scheldebodem.

Eenmaal een volwaardige oester worden deze bij middel van de oesterkor, bestaande uit een stalen raam waaraan een net is bevestigd, dat onder uit stalen ringen en boven van stevig touw is vervaardigd, opgevist. Hierdoor worden de oesters als het ware van de bodem geschrapt. De aldus gewonnen konsumptieoesters worden dan in de zogenaamde oesterparken overgebracht, waar het sorteren kan beginnen. Ontstellend hierbij is de vaardigheid waarmede de sorteerders hun werk verrichten. Het gaat hier immers om gewichtsverschillen van niet meer dan 10 gram. Niettemin komen de oesters, al naargelang de kategorie in de overeenstemmende vaatjes terecht, klaar voor de verzending.





Het vissen van jonge konsumptieoesters. Voor Jan Prins — met de eeuwige sigaar in de mond — blijkbaar een alledaags gedoe. Voor ons echter totaal nieuw.



Enorme stapels lege mosselschelpen, afkomstig van de kokerij. Thans nog trefpunt van hongerige meeuwen.. weldra de wieg van het oesterzaad op de Scheldebodem.



Een mooie opname van éénjarige oesters. In de linkerbovenhoek een twee maanden oude oesterlarve die zich op de mosselschelp heeft vastgehecht.



De oesterparken met voor verzending gereed staande oesters.

Hoe wordt nu de kategorie van oester bepaald? Heel eenvoudig volgens het gewicht per 1.000 stuks

Dit geeft dan de volgende onderverdeling :

oesters nr. 1
— 40 kilo per 1.000 stuks (40 gram/stuk) .

oesters één nul
— 50 kilo per 1.000 stuks (50 gram/stuk) :

oesters twee nullen
— 60 kilo per 1.000 stuks (60 gram/stuk)

oesters drie nullen

— 70 kilo per 1.000 stuks (70 gram/stuk)

oesters vier nullen

— 80 kilo per 1.000 stuks (80 gram/stuk) .

oesters vijf nullen

— 90 kilo per 1.000 stuks (90 gram/stuk) .

oesters zes nullen

— 100 kilo per 1.000 stuks (100 gram/stuk en meer)

Het is dus uitsluitend het gewicht, en niet de grootte, dat de kategorie van de oester bepaalt

Zoals reeds gezegd, is het overgrote deel van de oesterproduktie bestemd om te worden uitgevoerd naar België en ook wel naar Frankrijk, maar in veel mindere mate

MOSSELEN IN VERSCHILLENDE BEWERKINGEN

Naast de oesterkultuur is aan het bedrijf van Jan Prins ook een mosselkultuur verbonden. Deze aktiviteit baat hij overigens uit — al thans voor wat de verse mosselen betreft — met een vennoot, de heer C. de Rooy, onder de naam Prins-Zeemos „Belmoul"

„Vorig jaar hebben wij een uitzonderlijk slecht mosseljaar gekend, **dit jaar daarentegen zijn de mosselen van uitzonderlijk goede kwaliteit"**, aldus de heer Jan Prins, die er nog aan toevoegt dat dit verschijnsel afhankelijk is van het planktongehalte, dat zich in het water bevindt. plankton dat het hoofdvoedsel is voor de mossel Wij waren in de gelegenheid met een zogenaamd mosselschip op mosselvangst te gaan, waarbij precies op dezelfde wijze tewerk wordt gegaan als bij de oestervangst De mosselvelden zijn gelegen op ongeveer 4 à 5 meter diepte, en ook hier verschilt de huurprijs, naargelang de kwaliteit van de grond

Het bedrijf van de de verse mosselen van de firma Prins - Zeemos is gelegen langsheen het Kanaal van Zuid-Beveland, een zeer druk bevaren waterloop. De mosselen worden per mosselschip vanop de mosselgronden — in ladingen van 30 à 35 ton — aangevoerd. Het vaartuig wordt gemeerd langsheen de kade. Vanop het schip worden de mosselen op een lopende band naar het reinigingstoestel gebracht. Automatisch wordt hierbij de afval van de konsumptiemosselen gescheiden, waarna zijn in een er-



De automatie speelt wel een bijzondere rol in het bedrijf van Jan Prins. Na het reinigen van de mosselen werden deze automatisch in zakken afgewogen. Na het dichtnaaien brengt een lopende band, vooraan op de foto, deze via een automatische teller, op de vrachtwagen. Het transport, voor een groot deel naar het buitenland, kan beginnen.

naast gelegen lokaal terecht komen. Hier gebeurt een tweede kontrole naar de kwaliteit. Vanop de lopende band komen zij vervolgens in zakken terecht, waarbij het afwegen opnieuw volledig automatisch geschiedt. Het gewicht per zak verschilt hierbij al naargelang het gaat om uitvoer naar België (zakken van 50 kg. en 25 kg.) of naar Frankrijk (30 kg. en 15 kg.).

De laatste fase is dan het laden van de zakken op de vrachtwagens die opgesteld staan naast het lokaal waar de mosselen gewogen worden. Een automatisch teltoestel is op de lopende band ingesteld, waardoor een perfekte kontrole mogelijk is.

Voor wat het verwerkingsritme betreft, kan gezegd worden dat per uur 8 ton mosselen verwerkt worden, gaande vanuit het mosselschip tot op de vrachtwagen. Ruim 90 % van de verse mosselkultuur is bestemd voor de uitvoer naar België en Frankrijk.

MOSSELEN IN 'T ZUUR

Een nevenaktiviteit van de mosselkultuur van Jan Prins' bedrijf is de kokerij, waar mosselen in „'t zuur", zoals Jan Prins het zegt, bereid worden.

De kokerij is evenwel verplichtend, ingevolge een gemeentereglement, buiten de stadskom gelegen.

Ook hier worden de mosselen in wrak aangevoerd van de verwaterplaatsen, van waaruit ze ongereinigd in de kookplaats terecht komen. Bij het binnentreden van deze kookplaats valt een eerste indruk bijzonder op, nl. de zorg om een zo groot mogelijke hygiëne. De mosselen worden ook hier automatisch gereinigd, alvorens in de eigenlijke kookruimte terecht te komen. De grootste zorg wordt besteed aan de reinheid van de mossel alvorens deze in de kookpot terecht komt. Na toevoeging van azijn, ajuin en laurier worden de mosselen gekookt tegen een temperatuur van meer dan 100° C gedurende ongeveer 3 minuten. Vervolgens komen de mosselen op een lopende band terecht die voortdurend vibreert. Precies dit vibreren zorgt er voor dat de gekookte mossel loskomt van de schelp. Eenmaal uit de schelp wordt de mossel een laatste maal gespoeld, terwijl terzelfdertijd een nieuwe selektie wordt doorgevoerd. Enkel de vlezige mossel komt uiteindelijk in het bokaal terecht. Dit bokalen geschiedt opnieuw in een afzonderlijke ruimte en wordt met de hand verricht. Goed geklasseerd worden de mosselen in de bokalen gedaan, waarna azijn en ajuin wordt toegevoegd. Nog het etiket erop en de verzending, ook hier hoofdzakelijk naar het buitenland, kan aanvangen. Ongeveer 60 % van de produktie, die volgens de vraag schommelt rond de 15 ton per dag, wordt geëxporteerd naar België en Frankrijk. Ook in de kokerijen is er de jongste jaren veel verandering gekomen.



Het vullen van de bokalen opgelegde mosselen. Na een doorgevoerde sortering komen enkel de mooie mosselen voor deze bewerking in aanmerking.

NIETS GAAT VERLOREN...

Een bijzonder opvallend feit is dat bij het kookproces, niets verloren gaat. De kleinere mosselen, welke niet in aanmerking komen voor het „bokalen" worden aangewend als voedsel voor de kreeften. Anderzijds worden de schelpen, zoals reeds hoger gezegd, opgestapeld, en uitgestrooid op de oestervelden, waarop zich dan de oesterlarven vastzetten. Dit hebben wij overigens zeer duidelijk kunnen vaststellen op de gronden zelf. Mosselschelpen werden opgehaald, waarop men duidelijk de oesterlarve, nauwelijks 2 à 3 mm. groot zag zitten , een oesterlarve van een paar maanden oud. Anderzijds zagen wij reeds grotere oesters van 2 à 3 cm. groot waarbij duidelijk de mosselschelp nog aan de oester vastzat.

EN HET KREEFTENPARK...

Een derde facet van het uitgebreide bedrijf van Jan Prins is dan de handel van kreeften. De bevoorrading hiervoor geschiedt hoofdzakelijk door de import uit Noorwegen. Deze aktiviteit bereikt overigens een hoogtepunt bij het naderen van de eindejaarsfeesten. In deze periode worden duizenden kilogram kreeften ingevoerd en ondergebracht in speciale bakken, al naargelang de grootte. Een kreeft, zoals wij ze zagen bij Jan Prins, is geschikt voor konsumptie eenmaal de 300 gram bereikt is. Het spreekt vanzelf dat aan deze bijzonder kostbare dieren een grote zorg moet besteed worden.

Wil men inderdaad de handelswaarde van de kreeft hoog houden, dan moet ze bij voorkeur levend geleverd worden. De zorg die door de werklieden dan ook besteed wordt is ontzagwekkend. Zo circuleert voortdurend vers zeewater door de bakken met een temperatuur tussen 10 en 16° C, met andere woorden de normale temperatuur van het Scheldewater. Bij strenge vorstperiode wordt het water evenwel kunstmatig verwarmd.

Precies zoals dit bij de oesters het geval is, kunnen ook hier de werklieden met een ontstellende juistheid het gewicht van een kreeft bepalen, tot zelfs op de gram na. Dit kregen wij overigens te zien, toen een arbeider met enkele klassieke gebaren het gewicht schatte van een willekeurig uitgehaalde kreeft. Zijn raming van 2,300 kg. werd bevestigd op de weegschaal



„De kreeft die ik hier vastheb, weegt twee kilo driehonderd en geen gram meer", zei kreeftenexpert De Koeyer ons. Geen gram min of meer duidde ook de weegschaal aan toen wij hem even wilden kontroleren. „Niet te geloven" zo zeiden wij. „Dat moet ook wel", zei De Koeyer, „ik sta reeds jaren in het bedrijf".

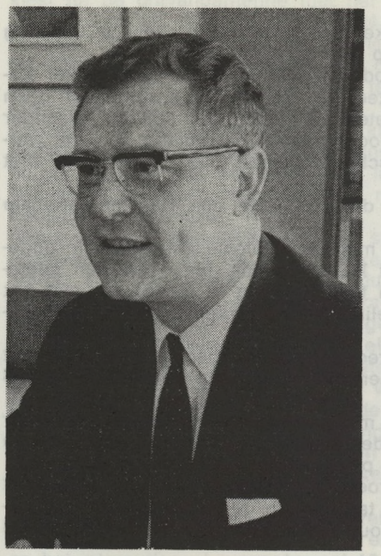
BESLUIT

Wij hebben met genoegen een bezoek aan een der grootste mossel- en oesterbedrijven van Zeeland gebracht. Jan Prins en Cie. verdienen alle lof voor de wijze waarop deze zaak geleid wordt. Prima kwaliteit oesters en mosselen, zonder te spreken van kreeften, worden er zeker geleverd, wat ten huidige dage niet altijd kan gezegd worden. Het ware voor Holland en dit belangrijk bedrijf ten zeerste te betreuren dat het Deltaplan daaraan een einde zou stellen, daar het de broodwinning is van een 1.000-tal vissers en duizenden Zeelanders.

Langs deze weg wensen we de firma Jan Prins geluk met haar prachtig bedrijf en danken voor de gulhartige wijze waarop we ontvangen werden.

HET KUSTSTATION « OOSTENDE RADIO »

Door G. BRABANT,
Hoofdingenieur-directeur bij de Radio Maritieme Diensten



De Regie van Telegrafie en Telefonie, die in ons land verantwoordelijk is voor alle openbare telecommunicatiemiddelen, omvat o.m. een directie van het radioverkeer. Hieronder ressorteert het Gewest van de Radio Maritieme Diensten.
De taak die de radio maritieme diensten is toegewezen kan worden geresumeerd als volgt :

1 Waken over de veiligheid van mensenlevens op zee en in de lucht ;
2 Instaan voor het privaat radioverkeer in de richtingen wal - schip en schip - wal ;
3 Studie, opstelling en onderhoud van alle telecommunicatiemiddelen in de walposten en aan boord van de schepen die ressorteren onder het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Twee kustposten, respektievelijk gelegen te Oostende en te Antwerpen, zorgen voor de uitvoering van de eerste twee opdrachten.
Het is echter het eerstvermelde station, Oostende-radio, dat vrijwel bestendig radiocontact heeft met de vissersvloot. Vandaar dat de hierna volgende beschrijving werd beperkt tot een overzicht van de afwerking — en de daartoe ter beschikking staande middelen — van het kuststation Oostende-radio.

1. DE TECHNISCHE UITRUSTING

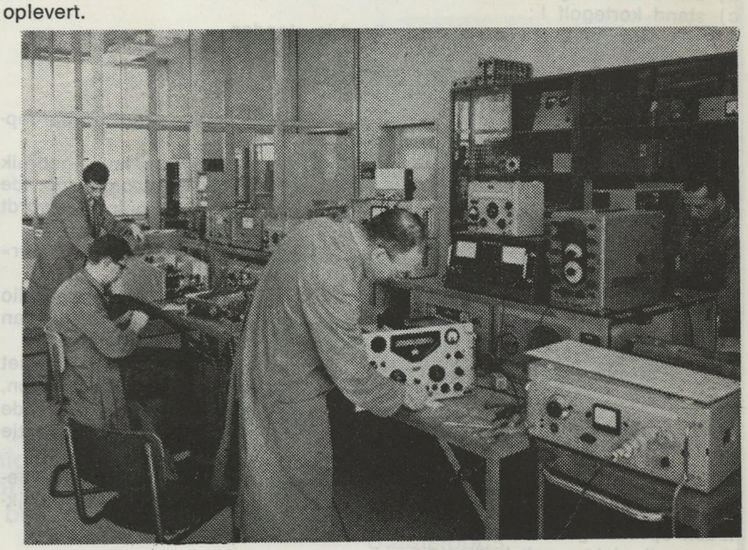
Zoals voor ieder kuststation, vormen de zend- en ontvang-inrichtingen ook voor het kuststation Oostende-radio de basis-elementen. Om te vermijden dat de ontvangst zou worden gestoord door de eigen zenders, moeten bedoelde elementen ten minste een tiental kilometer uit elkaar verwijderd liggen. Voor het opstellen van een degelijk antennen-net is bovendien een uitgestrekt terrein nodig, dat, voor wat de ontvangst aangaat,, bij voorkeur moet gelegen zijn op een zekere afstand van industriële complexen of andere radio-parasietverwekkers.
Toen gaandeweg meer bleek dat het kuststation te Stene in dit opzicht niet langer voldeed aan de behoeften, werd uitgezien naar een beter geschikte plaats. Deze werd gevonden te Oudenburg, waar meteen ook een rationeel gebouw werd opgericht.
De zenders met groot vermogen zijn te Ruiselede ondergebracht, terwijl de zenders met middelmatig vermogen te Middelkerke zijn opgesteld.
Het perceel te Oudenburg is ongeveer 20 hectaren groot. Dergelijke oppervlakte is nodig voor het opstellen van de vele rhombic- of ruitvormige antennes worden gebruikt voor de kortegolfverbindingen ; zij hebben een uitgesproken richtingseffect en een behoorlijke winstfactor. Wegens bedoeld richtingseffect moesten er meerdere antennes worden opgesteld, ten einde de horizon over 360° te kunnen aftasten.
In Oudenburg zijn er twee groepen van elk 5 antennes. Daar elke antenne uit twee tegenover elkaar liggende richtingen ontvangt, zijn er aldus 20 ontvangrichtingen.
Iedere antennerichting komt uit op een antennesplitversterker met 12 uitgangen. De telegrafist kan van op afstand — en wel door middel van een electronische schakelaar — om het even welke antennerichting kiezen. Ook kunnen meerdere operatoren dezelfde antenne gebruiken : door de antennesplitversterkers is onderlinge beïnvloeding uitgesloten.
De electronische schakelaars kiezen om de 6 seconden automatisch een andere antenne. Zo wordt in één minuut de ganse horizon afgezocht. Wordt plots een correspondent gehoord, dan wordt de schakelaar gestopt en naar de antenne met de beste ontvangst gedwongen.
Om de zenders van frequentie te veranderen, of om ze in en uit te schakelen, wordt een elektronisch commando-systeem aangewend, dat het mogelijk maakt 100 verschillende bevelen langs één dradenpaar te sturen. Doch reeds werd door Oostende-radio een getransistoriseerd apparaat vervaardigd, dat het hogervermelde zal vervangen.
Tevens kunnen meerdere operatoren, dank zij een electronische manipulator, die werkt volgens het "frequency-shift"-principe, terzelfdertijd langs één enkele telefoonlijn zes of twaalf zenders bedienen.
Zes moderne 2/4-draadsinrichtingen, samen met de telefoonlijnversterkers, laten zeer goede duplex-gesprekken met de scheepsstations toe. De apparatuur biedt eveneens ruime mogelijkheden tot aanpassing aan de huidige evoluerende vereisten.
Een stel van twaalf automatische seintoestellen met magnetische banden laat een vooraf opgestelde tekst verwerken door een willekeurige telegrafie-kortegolfzender.
Eénentwintig middengolf- en kortegolfontvangtoestellen, alsmede drie zgn. VHF-ontvangtoestellen, moeten de beluistering en de kontrole toelaten van de vaste ontvangfrequenties en de belangrijkste zendfrequenties van het kuststation.
Een noodgroep van 25 kVa, met automatische start- en controle-eenheden, staat in voor de stroomvoorziening bij eventueel uitvallen van de netspanning.
Het laboratorium voor het onderhoud en de herstelling van de toestellen is uitgerust met hoogwaardige instrumenten. Er zijn meetzenders, oscilloscopen, meetbruggen, buisvoltmeters, ruisgeneratoren, laagfrequent-oscillatoren en zelfs een draagbare electronische teller van zeer grote nauwkeurigheid.
Onder de leiding van een ingenieur, bijgestaan door een groepschef en twee technische verificateurs, houden verscheidene gespecialiseerde technici alle toestellen in optimum-conditie.
Het gebouw te Oudenburg wordt behoed tegen brand door een zeer moderne beveiligingsinrichting.
Daar het kuststation Oostende-radio, uit hoofde van de reeds hoger aangehaalde redenen, op een afgelegen plaats werd opgericht, zorgde de Regie T.T. zelf voor het vervoer van haar personeel.

DE WERKING VAN OOSTENDE RADIO

Voor de niet-ingewijde bezoeker heeft de bovenverdieping van het gebouw te Oudenburg misschien wel een beetje het uitzicht van het interieur van een soort ruimteschip.
In feite staan wij hier voor een vrij compacte, doch uiterst doelmatige bedieningsapparatuur.

Bij nader toezicht onderscheidt men er volgende afdelingen :
1. de centralisator ;
2. de radiotelefonie ;
3. de radiotelegrafie ;
4. de telex ;
5. het opleidingscentrum.

In het kader van deze bijdrage, verdienen de werking van de centralisator en de sectie radiotelefonie uitvoerig te worden toegelicht.
Onder de leiding van een chef-exploitatiecentrum en het onmiddellijk toezicht van twee sectiechefs, zijn in Oostende-radio een zestigtal operatoren werkzaam, volgens een beurtregeling. Zij staan in voor een ononderbroken wachtdienst. Het kuststation moet immers op elk ogenblik in de ether zijn, zowel overdag als 's nachts. Bovendien zijn er bestendig radio-operatoren gedetacheerd bij het Bestuur van het Zeewezen, waar zij als radio-officier fungeren aan boord van de staatspakketboten en carferries op de lijnen Oostende-Dover en Oostende-Harwich.
Zoals in vele grote bedrijven zou ook in het kuststation Oostende-radio nutteloos heen- en weer lopen en tijdverlies uit den boze zijn. Derhalve is het normaal dat er orde heerst en dat iedere operator volgens zijn opleiding en bekwaamheden op de juiste plaats wordt ingezet en dat hij door een ideale schikking van de hulpmiddelen een optimum-rendement oplevert.



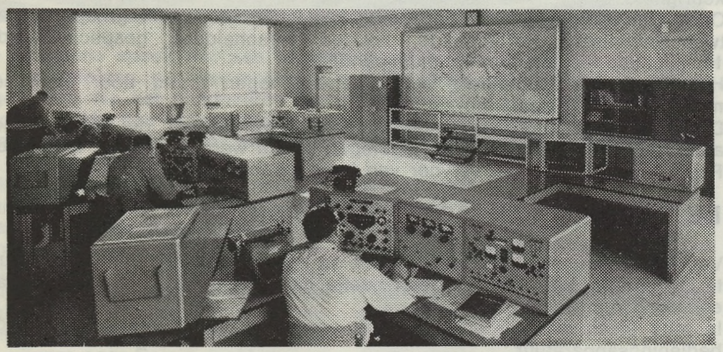
De meet- en reparatiedienst.

(Vervolg blz. 50)

(Vervolg van blz. 49)

DE SEKTIE „CENTRALISATOR"

Hier staat een kleine telefooncentrale, een TV-camera en een verkeers- en klassementtafel.
Alle aanvragen voor radiotelefoongesprekken en de per telefoon gedicteerde radiotelegrammen van landzijde, worden door de centralisator opgenomen.
Voor elke gespreksaanvraag en elk telegram wordt de radioroepnaam van het scheepsstation vermeld op het passend bescheid. Hiertoe beschikt de centralisator over een lijvig document : de «List of ship stations». De radioroepnaam van een scheepsstation is samengesteld uit vier letters. De eerste twee letters duiden steeds de nationaliteit aan.
Eens de radioroepnaam bepaald, wordt die ook gevormd door middel van blokjes met gegraveerde letters en wordt alzo vermeld via een verkeersbord dat voor de lens van een TV-camera is geplaatst. In elke radiotelegrafie- en radiotelefoniestand is een TV-scherm ingebouwd, waarop het beeld wordt gereproduceerd van zodra de radio-operator een knop indrukt. Aldus kan iedere bediende ogenblikkelijk de alfabetisch gerangschikte roepnamen aflezen van de scheepsstations, waarvoor er radiotelegrammen in vertoef zijn of met dewelke er radiotelefoongesprekken werden aangevraagd.



De afdeling telegrafie

De centralisator richt de radiotelegrammen en aanvragen voor radiotelefoongesprekken naar de passende standen, voor radioverkeer op korte, middellange en lange afstanden. Om deze taak snel en behoorlijk te kunnen uitvoeren, kan de centralisator een beroep doen op de «Lloyds Shipping Index». Hij beschikt ook over een stel van ongeveer 5.000 steekkaarten, waarop telkens de positie en de reisweg worden genoteerd van de schepen waarmede Oostende-radio in contact komt.
Al het radioverkeer, herkomstig van of bestemd voor de telegraaf- en telexsectie, alsmede het radioverkeer dat van de scheepsstations uitgaat, wordt eveneens naar de centralisator gekanaliseerd.
Bedoelde agent richt aldus zowel het radioverkeer NAAR de scheepsstations als dat wat VAN die stations vertrekt.

DE SEKTIE RADIOTELEFONIE !

Zij bestaat uit zes standen, nl.

a) stand middengolf I ;
b) stand middengolf II ;
c) stand kortegolf I ;
d) een reservestand voor elk van die drie standen.

STAND MIDDENGOLF TELEFONIE !

Hier wordt dag en nacht ononderbroken de internationale nood- en oproepfrequentie beluisterd (2.182 kilohertz).
In nood verkerende schepen roepen op deze frequentie om hulp, gebruik makend van de noodoproep «mayday mayday mayday», gevolgd door de positie van het schip, de aard van het ongeval en van de hulp die wordt gevraagd.
Het woord «mayday» is de phonetische weergave van het Franse «m'aider» (help mij).
De noodberichten worden door de radio-operator van Oostende-radio onmiddellijk getelefoneerd aan de bevoegde diensten van het Bestuur van het Zeewezen, die dan onverwijld met de hulpactie kunnen beginnen.
Vanaf de «mayday»-oproep, tot op het ogenblik dat alle gevaar voor het schip bezworen is, mag, met uitzondering van het betreffende kuststation, het in nood verkerende schip en de aan de reddingsoperaties deelnemende schepen en vliegtuigen, niemand nog gebruik maken van de frequentie 2182 kHz.
De radio-operator herhaalt ook het noodbericht op deze frequentie, bemiddelt de gesprekken schip-wal-schip, ruimt de eventuele taalmoeilijkheden op en legt de storende stations het zwijgen op.
Het noodbericht wordt herhaald :
a) onmiddellijk na de ontvangst van het scheepsstation. Het wordt bij deze gelegenheid voorafgegaan door het alarmsein. Dit is een signaal, bij internationale overeenkomst vastgelegd. Het bestaat uit twee om de 250 milliseconden afwisselende tonen, respektievelijk van 1300 en 2200 hertz. Het alarmsein, zeer typisch om de aandacht te vestigen, moet minstens 30 seconden duren, doch mag ook niet langer dan 1 minuut worden aangehouden ;
b) om het half-uur, tijdens de zgn. radiotelefonie-stilteperioden, die drie minuten duren en telkens aanvangen op het uur en het halfuur ;
c) wanneer er zich wijzigingen in de noodsituatie hebben voorgedaan.

Na het beëindigen van het noodverkeer geeft het kuststation de toelating om het normaal werk te hervatten op de frequentie 2182 kHz.
Tijdens de hogervermelde stilteperiode mag er nochtans geen enkel station, zelfs wanneer er geen noodverkeer aan de gang is, uitzendingen doen op de frequentie 2182 kHz. Dan moeten integendeel alle stations bijzonder goed uitluisteren naar eventuele noodoproepen, afkomstig van ver verwijderde scheepsstations of van scheepsstations die nog slechts met verzwakte zenders kunnen werken.
Hoger werd reeds aangestipt dat de 2182 kHz ook de internationale oproepfrequentie is.
Vreemde scheepsstations die alleen met een telefonie-installatie zijn uitgerust, roepen op deze frequentie het kuststation op, ten einde een telefonische verbinding te bekomen, een telegram aan te bieden, of met het oog op het geven van een mededeling of het verkrijgen van een inlichting.
De oproep, aangevuld met de werkfrequentie van het scheepsstation, moet zo kort mogelijk zijn, want logischerwijze roepen op de 2182 kHz veel stations.
De radio-operator in het kuststation moet dan ook een zeer geoefend oor hebben, om te midden van de op de 2182 kHz heersende cacofonie die oproepen van scheepsstations uit te pikken die voor hem zijn bestemd.
Hij beantwoordt onmiddellijk de oproep in het Nederlands, het Frans, het Engels of het Duits, naargelang de taal waarin de oproep werd geformuleerd. Een radio-operator moet eenvoudig zijn streng kunnen trekken in al deze talen.
In zijn antwoord vermeldt het kuststation zijn eigen werkfrequentie (voor Oostende-radio is dit 2761 kHz), want na het eerste contact gaan beide stations over op hun werkfrequentie.
Het kuststation regelt zijn ontvangtoestel op de zend-werkfrequentie van het scheepsstation. Dit laatste van zijn kant stemt af op de zend-frequentie van het kuststation. Het kuststation schakelt ook onmiddellijk een kleine luidspreker in, om tijdens de verbinding met het schip verder de noodfrequentie 2182 kHz te blijven beluisteren.

Om volledig te zijn weze nog toegevoegd, dat die hier zo dikwijls vernoemde frequentie door Oostende-radio ook nog wordt aangewend voor de aankondiging van :

— dringende berichten aan zeevarenden
— inlichtingen voor de scheepvaart
— weerberichten
— storm- en ijsberichten.

Deze berichten worden dan op vaste uren omgeroepen op de werkfrequentie.

STAND MIDDENGOLF TELEFONIE II

Op deze stand wordt dag en nacht ononderbroken geluisterd op de frequentie 2484 kHz, die onze vissers zeker goed kennen. Hier wordt namelijk gespeurd naar oproepen van eenheden van de Belgische vloot en in het bijzonder naar de oproepen van de vissersvaartuigen.
Hoe komt hier nu een telefoonverbinding schip - wal tot stand ?
Eerst dient het onderscheid duidelijk gemaakt tussen een "simplex" en een "duplex" verbinding.

SIMPLEX. — Het gesprek verloopt over één frequentie, in dit geval de 2484 kHz. De korrespondenten kunnen elkaar niet onderbreken en moeten om de beurt spreken. Ieder van hen besluit zijn woorden met het gekende "over", wanneer hij wenst dat de andere zich zou laten horen.
DUPLEX. — Het gesprek komt tot stand over twee verschillende



De afdeling telefonie.

(Vervolg blz. 51)

(Vervolg van blz. 50)
frequenties en de korrespondenten kunnen elkaar wèl onderbreken. Het is een radioverbinding analoog met die tussen twee telefoonabonnees die met elkaar in kontakt zijn via het publieke telefoonnet.
Bekijken we nu bv. even de werkwijze bij een simplex-verbinding.
De vissersboot roept Oostenderadio op de frequentie 2484 kHz op.
Tijdens die oproep stemt de radio-operator van Oostenderadio zijn ontvangtoestel af op de juiste zendfrequentie van het schip. Ondertussen kiest hij de ontvangantenne met het gunstigste resultaat en tevens start hij onmiddellijk de zender op 2484 kHz. Voor deze laatste bewerking beschikt hij over een drukknop in het zijpaneel van zijn stand.
De radio-operator beantwoordt de oproep en vraagt welke verbinding de schipper wenst. Het gevraagde telefoonnummer wordt op een steekkaart genoteerd. De radio-operator verzoekt het scheepsstation enkele sekonden "stand-by" te blijven en kiest meteen het gevraagde telefoonnummer op een eveneens in het paneel ingebouwde schijf. Aldus bereikt hij de abonnee via een versterkte landlijn. Nadat de radio-operator de aangevraagde heeft geidentificeerd, nodigt hij hem uit de aanvrager op het schip op te roepen.
Aldus is de radio-verbinding tot stand gekomen en nu kunnen de korrespondenten om de beurt spreken of luisteren. Als één van hen het woord aan de andere wil laten sluit hij zijn eigen beurt af met het woordje "over"; dan schakelt de radio-operator van Oostenderadio, die derhalve alles op de voet moet volgen, gepast over van uitzending naar ontvangst. Bovendien moet hij bij elke afwijking van de frequentie van het scheepsstation zijn ontvangtoestel bijregelen. Hij moet tevens naar behoeven volume vermeerderen of verminderen en steeds de meettoestellen gadeslaan met het oog op de juiste modulatie. Hij bemiddelt ook wanneer de korrespondenten elkander minder goed begrijpen, dit uit hoofde van soms gebruikte dialekten en wel eens wegens het ontbreken van enige routine om radio-gesprekken te voeren. Na beëindiging van het gesprek, snijdt de radio-operateur de landlijn, stelt de duur van de verbinding vast en berekent de gesprekskosten.
Op de twee standen middengolf I en II wordt ook bestendig geluisterd op het internationaal oproepkanaal 16 van de metergolven, doorgaans VHF genoemd (Very High Frequencies).
De werkfrequentie van Oostenderadio is hier kanaal 27.
In de metergolven worden gesprekken gegeven op korte afstand (theoretisch tot 40 à 50 km).
De technische uitrusting van de beide standen maakt een harmonische samenwerking mogelijk. Bij het bezet zijn van de eerste stand, kunnen de werkzaamheden ervan onmiddellijk worden overgenomen door de tweede- en omgekeerd. De operatoren regelen het werk derwijze, dat de scheepsstations zo weinig mogelijk dienen te wachten.

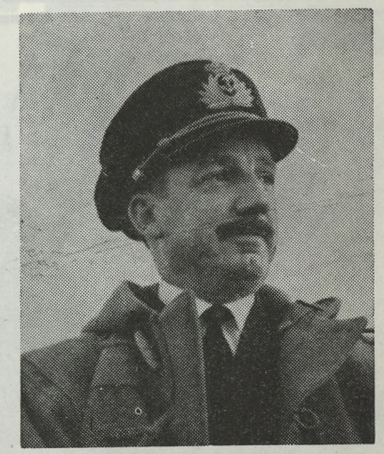
STAND KORTEGOLFTELEFONIE

Hier worden de telefoongesprekken verzorgd met scheepsstations op verre afstanden. De gebruikte frequentiebanden zijn de 4, 8, 12, 16 en 22 MHz. Deze dienst is eveneens doorlopend ter beschikking van de scheepvaart.

Opdat men zich zou kunnen voorstellen welke afstanden hier worden overbrugd, kan worden aangestipt dat regelmatig radiotelefoongesprekken tot stand komen, met scheepsstations die zich bevinden langs de Westkust van Zuid-Amerika en de West- en Oostkusten van Zuid-Afrika.
Rekening houdend met het eerder geringe zendvermogen van de scheepsstations, moeten we zulks beschouwen als een prestatie. Het ligt voor de hand, dat de voorbereiding van dergelijke gesprekken heel wat kennis en kunde vergt. Niet zelden dient minstens vier à vijfmaal van frequentie veranderd om de ideale kommunikatie-kondities te vinden. De zenuwen van de radio-operatoren worden soms hard op de proef gesteld, te meer daar alle radioverkeer dient beluisterd met een koptelefoon met dubbele schelpen, wat de gehoororganen van de radio-operatoren op de duur pijnigt.
De uitrusting beschrijven van een telefoniestand in het kuststation Oostende-radio zou hier leiden tot een droge opsomming van allerhande drukknoppen, TV-scherm, nummerschijven, modulatiemeters, micro- en luidsprekers. Zulk een stand zal evenwel te zien zijn op de aanstaande Visserijbeurs welke in het voorjaar van 1969 te Oostende wordt gehouden.
Alle bezoekers aan het kuststation kijken steeds geboeid naar de twee wereldkaarten, die met hun afmetingen van 4 m. op 2 m. elk een ganse muur bekleden. Dit is o.m. het geval in de sektie radiotelefonie, waar de radio-operatoren op die kaarten de posities kunnen terugvinden van alle Belgische schepen en van de vreemde schepen die regelmatig met Oostenderadio in kontakt komen.
De schepen worden voorgesteld door gegraveerde schijfjes, die dank zij een magnetische ferroxyde-laag houvast hebben aan de metalen ondergrond van de kaart.
Voor elk schip zijn telkens twee schijfjes van verschillende kleur voorzien. Naargelang het schip in de vaart is voor een heen- of terugreis, wordt een bepaald schijfje geplaatst en steeds weer verplaatst volgens de door het scheepsstation verstrekte gegevens.
Het kennen van de positie van een schip is van groot belang, in verband met de keuze van de juiste ontvangantenne en is doorslaggevend bij het bepalen van de meest geschikte zendfrequentie.
Bijzondere aandacht werd natuurlijk besteed aan de Noordzee en het Kanaal. Op een stel draaibare panelen kunnen dienaangaande gedetailleerde kaarten worden geraadpleegd. Benevens uiterst nauwkeurige aanduidingen door middel van de gebruikelijke coördinaten, werden hier ook de decca-lanen niet vergeten.
Op verre na is hier niet alles gezegd over de radiotelefonie. Zo zou kunnen worden uitgeweid over de middelen om het te brengen tot een storingvrije ontvangst. Er wordt immers getracht naar radiotelefoongesprekken van beduidend hogere kwaliteit en op internationaal vlak werden hierover reeds meerdere konferenties gehouden. In de toekomst zal worden overgegaan tot de toepassing van de éénzijband-techniek (Single - Side - Band).
Hierover zullen we thans niet handelen. Het ligt echter in onze bedoeling daarover in een volgende bijdrage te schrijven. Ook de sektie radiotelegrafie, samen met de afdeling telex, zou het onderwerp kunnen zijn van een afzonderlijk artikel.

FLITS DOORHEEN NIEUWSTE TECHNISCHE REALISATIES IN DE VISSERIJNIJVERHEID

Uitbreiding der bestaande vloten, all-purpose schepen, doelmatiger uitrustingen, hogere scheepssnelheid, nauwkeuriger visopsporingsapparatuur, praktische toepassing der resultaten van het maritieme meteo- en oceanografisch onderzoek, betere navigatiemiddelen, revolutionnaire scheepsbouw. De wereldjacht op 't visje is volop aan de gang.
De nijverheid experimenteert koortsachtig. De vernieuwingen, de modernisatie braken nooit overal tegelijk door maar toch volgen, de wereld rond, door de konkurrentie, de naties en de rederijen elkander, wat uitrusting aangaat, op een scheepslengte.
De vorsers verzamelen geduldig de onontbeerlijke gegevens over de meteo- en oceanografie, twee omvangrijke, ingewikkelde takken van de wetenschap, om uiteindelijk te kunnen aanwijzen waar, op welke diepte, in welke positie, de gewenste vissoort zich ophoudt.
Dit is allemaal geen verre toekomst, geen science-fiction : Het wordt vandaag de dag toegepast.
Uit de zee van technische literatuur die in grote mate bijdraagt tot de vlugge ontwikkeling van het visserijwezen, visten wij enige boeiende recente verwezenlijkingen. Zij belichten de technische vooruitgang.
En wat wordt voor de schipper in deze staat van zaken, belangrijker : Een ons geluk of een pond wijsheid ?
Poogt U ZELF EENS DIT UIT TE MAKEN.



door
L.A.I. INGHELBRECHT
Staatsloods,
technisch medewerker

(ZIE VERDER BLZ. 52)

(Vervolg van blz. 51)

VISOPSPORING

Om de topografische kenmerken van de zeebodem nog beter te kunnen waarnemen en zelfs om een voorwerp op de zeebodem te onderscheiden en te lokaliseren heeft een Amerikaanse firma een draagbaar apparaat op de markt gebracht. Het is om verscheidene redenen geschikt voor de zeevisserij, ook doordat het met weinig energie een hoog rendement heeft : Het „side scan sonar system".

Het bestaat uit een losse transducer die gesleept wordt — als een log vroeger — een boord-registreertoestel dat voortdurend de gegevens door de gesleepte transducer verzamelt, opneemt. De kaart, door het toestel gemaakt, geeft inderdaad een beeld van de zeebodem zoals het oog wanneer men overboord kijkt, deze zou zien. Maar verrassend is het feit dat het beeld de zeebodem toont zowel langs bakboord als langs stuurboordzijde, terwijl de middellijn de koers aangeeft. Het is een akoestische transducer.

Anderzijds wanneer het erom gaat een lonende visplaats terug te vinden uit het zicht van landmerken, om temperatuursdiepten, gezonken voorwerpen, visscharen en zelfs vissen alleen op te sporen is een kombinatie-dieptemeter-registreertoestel van buitengewone gevoeligheid verkrijgbaar. Het verschaft eveneens een uitstekend bodenprofiel. Het stroomverbruik is danig gering dat droge batterijen kunnen volstaan terwijl er maar 2 bedieningstoetsen zijn : aanzetten en gevoeligheidsregelaar; uitschakelen van registreertoestel.

De kaartrecorder bezit een merkwaardige nieuwigheid : een driepennen systeem waarbij de tweede pen automatisch overneemt van de eerste als de diepte 80 voet overtreft. De derde pen neemt over wanneer de diepte meer bedraagt dan 160 voet. Rijkwijdte 240 voet. Bovendien is het registreer-apparaat nog voorzien van een flitslicht.

Helemaal nieuw en uiterst volledig is de dieptemeter die de waargenomen diepte aanduidt door flitslicht en de echo's van de zeebodem op papier „schrijft". Het toestel bezit 4 schalen. Op de eerste duidt een helle neonlamp de diepten aan van 0 tot 120 voet (0 - 30 m.) met een nauwkeurigheid van 1 voet, terwijl schaal 2 de diepten aangeeft van 0 tot 60 vadem (0 - 120 meter) met een fout van ½ vadem maksimum. Op schaal 3 worden de waarnemingen „opgeschreven" terwijl schaal 4 alle voordelen van nummer 3 beschikbaar stelt samen met de gekende witte lijn. Het toestel kan aan verschillende snelheden werken van 25 cm. per uur tot 150 cm. waardoor papierbesparing mogelijk blijkt.

Tegenwoordig is het ook mogelijk een enkele kabeljauw bv. van 35 cm. lengte, tot op een diepte van 250 meter diepte te ontdekken, door middel van de „omsluit techniek". Twee schaalvergroters (straalbuizen — visloepe) geven een doorlopend beeld waarin de bodemecho een vaste punt blijft ongeacht de scheepsbeweging.

Voor gebruik aan boord van diepzee- en middenslagtreilers bestaat een kompakte dieptemeter met 2 schermen van het radartype. Het ene scherm verstrekt een beeld zoals bij de konventionele echograaf, maar dan zonder papier. Het spoor beweegt gewoon van links naar rechts, de zeebodem wordt voorgesteld door een lijn over het onderste deel van het scherm. De vis die tussen kiel en zeebodem beweegt veroorzaakt een echo. Gaat het om een hele visschaar dan blinkt op de schaal een lichtband. De hevigheid van de gloed is naargelang de dichtheid van de schaar. Door dit systeem wordt de waarnemer ogenblikkelijk in het bezit gesteld van de grootte, de diepte en de dichtheid van een viskoncentratie.

Het andere scherm is een vertikale dieper die een omstandig beeld verschaft van de vis onder de kiel. Wordt dus de aanwezigheid van vis door het ene scherm opgegeven dan vereenvoudigt het andere scherm de verklaring van de echo's van nabij de zeebodem en verstrekt gedetailleerde inlichtingen over de visschool.

Beide toestellen kunnen een uitgewerkt beeld geven van de doelen op eender welke afstand en kunnen deze in het midden van het scherm brengen voor verdere studie. Deze nieuwigheid kan een schaar vis zodanig vergroten dat het van 2 tot 10 maal zijn afmeting en afstand van de bodem schijnt weer te geven. Beide schermen beschikken over een „witte lijn" als hulp bij het opsporen van bodemvis terwijl de bodem automatisch gevolgd wordt op beide schermen.

Dit (Amerikaans) apparaat heeft een bereik van 25, 50, 100, 200 en 400 vadem.

Ondertussen gaan de vorsingen naar nog doelmatiger middelen om vis op te sporen, steeds vedrer. De aandacht gaat vooral naar de akoestische methode die steunt op het lokken van de vis door bepaalde geluiden. Binnenkort zullen trouwens zekere soorten visserij praktisch gebruik kunnen maken van deze techniek geliiktiidig met het aanwenden van lokaas om de vangst van bepaalde soorten te verhogen (Golf van Mexico).

Voornamer evenwel is, door de groeiende belangrijkheid der zeevisserij, het voorspellen van de vangstmogelijkheden door gespecialiseerde diensten. In feite gaat het hier meer om een voorspelling van de vissamenscholingen. Inderdaad gaat met het opsporen van de vis dikwijls veel tijdverlies gepaard. Of een schip vis vangt of niet ieder uur vaart kost geld aan de rederij. Daarom stelt zich tegenwoordig alom de eis van een soort „visbericht" dat aan de kapitein reeds een bepaalde graad van zekerheid zou verschaffen nopens de vangstmogelijkheden op een van zijn visgronden.

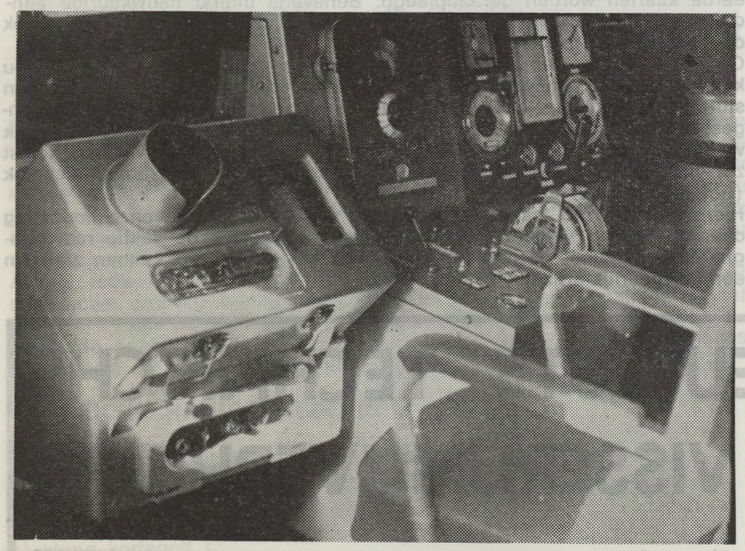
In verscheidene grote visserijlanden bestaan reeds dergelijke diensten die beknopte informaties overmaken aan de trawlers. Het wereldorganisme F.A.O. drong reeds jaren geleden aan op de noodzaak ervan maar het vissende Japan was in feite reeds lange tijd in de praktijk begonnen met het systeem. De laatste jaren worden aldaar trouwens grote inspanningen gedaan om de oceanografische- en visserijvoorwaarden te voorspellen. Daartoe is nu een stelsel op nationaal plan uitgewerkt. Op geregelde tijdstippen worden daar nu ten behoeve van de zeevisserijvloot per radio rechtstreeks inlichtingen verstrekt. Deze worden in uiterst moderne en vooruitstrevende vorm overgemaakt.

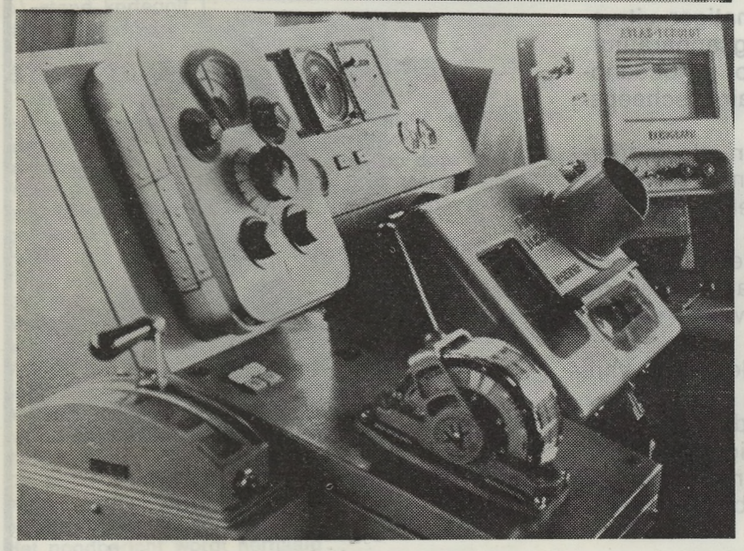
Aan boord van de treiler is een kompakt apparaat, dat ontvanger en opnemer omvat, opgesteld. Het is een sterk, eenvoudig en handig toestel van een uiterste gevoeligheid die zelfs op lange afstand en in slechte ontvangstomstandigheden nog kan voldoen. In het apparaat wordt een kaart geschoven die aangepast is aan de berichten die worden uitgezonden door het zendstation aan de wal. Alle inlichtingen die waarschijnlijkerwijze zouden kunnen worden benut aan boord gaan de ether in. Deze „beelden" worden opgesteld en uitgezonden door de „Nationale Visserijvereniging", het „Oceanografisch Instituut" en het „Visserij opzoekingsinstituut". Het ontvangsttoestel kan zelfs bediend worden door ongeschoolde bemanningsleden. Totnogtoe golden de berichten enkel maar voor de nabije wateren rond Japan maar nu is het al zover dat ook de verre visserij ervan kan genieten.

Wat onze zeeën betreft komen de milieu-gegevens voor het zeevisserijgebruik van het „W.M.O." (meteo- en zee-oppervlaktetemperatuurwaarnemingen) en allerhande andere bronnen zoals de wetenschappelijke samenwerking tussen de verschillende landen, de vissersvaartuigen, de koopvaardijschepen, die maritieme meteorologische oceanografische en visserii-waarnemingen verzamelen.

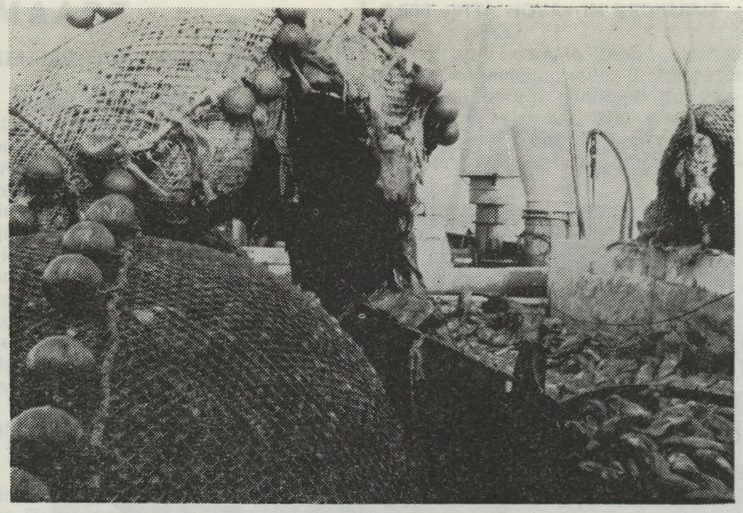
Vissers overal ter wereld hebben over 't algemeen bekendheid van de beknopte gegevens die van het „W.M.O." komen en die hen helpen bij de vaart en de veiligheid van hun schip en bemanning. Deze inlichtingen bevatten o.a. de hoogte der golven, de weersomstandigheden en de stormwaarschuwingen. Al werkt dit orgaan op wereldschaal toch komen de gegevens alleen maar in voldoende mate binnen uit gebieden met druk bevaren zee-routes.

(Vervolg blz. 53)





Visloupe, log, gyro, automatic steering, machinemanoeuvre, een up-to-date-uitrusting aan boord van één onzer eigen treilers.



Met een beroepsvaardige toepassing van de middelen die hem ter beschikking worden gesteld, wordt het de zeevisserijkapitein mogelijk in kortere tijd met goede vangsten huiswaarts te keren.

De Albacorevisserij van Californië in Noord-Amerika maakt een zeer *nuttig gebruik* van een visserij-voorspellingsdienst.
Een drietal jaren geleden startte het Zeevorsingsinstituut van Bergen in Noorwegen, met eenzelfde stelsel dat tot doel had de visserij-strategie in een bepaald gedeelte van de Noordzee te verbeteren en dit voor verscheidene grondvissoorten.

Rusland maakt anderzijds melding van een dergelijk visopsporingsstelsel dat uitstrekt over Pacifiek, Atlantiek, Indische oceaan en Beringzee.
Een van de middelen die extra bijdragen de beknopte informatie met betrekking tot het opsporen van vis te spijzen is een te Leningrad ontworpen termometer die reeds geruime tijd in gebruik is bij de Russische verre-visserijvloot in het Oosten. Het tamelijk eenvoudige toestel wordt door een vliegtuig meegevoerd op een hoogte van 500 meter. De zee-oppervlaktetemperatuur wordt gemeten met een nauwkeurigheid van 1/5 graad. Deze gegevens worden in kaart gebracht en verschaffen aldus een middel waarmede de vermoedelijke plaatsbepaling van samenscholingen kan worden bepaald.

Een in Kanada ontworpen meettoestel is aan het arsenaal van de vistuigen toegevoegd. Het is een automatisch apparaat dat de visser zelfs rechtstreeks kan helpen bij het opsporen van de vis doordat het zonder ingewikkelde omrekeningen de zeediepte, de watertemperatuur en het zoutgehalte meet. Het instrument is gewoon in de handel. De ondergedompelde „meetkop" zendt bij middel van frekwentie-modulatie, seinen naar het opneemtoestel aan boord. Het kan tot op een diepte van 3.700 meter gebruikt worden en de gegevens worden tegelijkertijd opgenomen.

(Vervolgt)

HET GEBEURDE IN 1968

JANUARI

VERHOOGDE VISMIJNRECHTEN TE OOSTENDE

De beroering die in de Oostendse vissersmiddens, ontstaan na geruchten, alsdat de stad Oostende de vismijnrechten zou verhogen, duurde ook in januari 1968 verder. Overigens werd in deze maand door de redersmiddens gedreigd met 'n boycot van de vissershaven als protest tegen de voorgenomen maatregelen.

VERLENGING VAN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Sedert enkele jaren is het duidelijk dat de Nieuwpoortse vismijnakkomodatie niet langer beantwoordt aan de vereisten van een steeds maar uitbreidende plaatselijke vlootkapaciteit. Half januari werd dan ook op het Nieuwpoortse stadhuis een bijeenkomst belegd, waarop naast het stadsbestuur ook de reders en de plaatselijke vishandelaars vertegenwoordigd waren. Doel van deze vergadering was het uiteenzetten van de verschillende standpunten terzake.

PROTEST TEGEN DURE ONGEVALLENKAS

De reeds in 1967 ontstane verontwaardiging tegen de verhoging van de bijdragen voor de ongevallenkas kende begin januari 1968 'n voortzetting. Tijdens een buitengewone algemene vergadering van de Rederscentrale, werd een protestnota gericht aan de Minister van Sociale Voorzorg waarin gewezen werd op het onredelijke van dergelijke beslissing. Alle protest ten spijt verscheen toch het desbetreffend Koninklijk Besluit.

N.719 «MARLU» IN BEDRIJF

Einde januari werd de op de Oostendse scheepswerven Seghers gebouwde konventionele middenslagtreiler N.719 «Marlu» in bedrijf genomen door reder Vercoutter Marcel. Meteen een flinke aanwinst voor de Nieuwpoortse vissersvloot.

RAMP VOOR NIEUWPOORTSE VISSERIJ

Toen de houten treiler N.449 «O.L. Vrouw van Scherpenheuvel» niet op de gestelde marktdag aanwezig was, ging men zich te Nieuwpoort verontrusten. Deze onrust groeide echter uit tot een paniekstemming, toen geen spoor meer werd gevonden van het vaartuig en de vierkoppige bemanning. De waarheid zou des te harder zijn voor reder Engel Verleene die met zijn N.152 op zoek ging naar de vermiste treiler, waarop zijn zoon schipper was. Tijdens dreggingen op de positie waar het vaartuig het laatste gesignaleerd was, werd tenslotte een beschadigde achterspiegel bovengehaald. Vier slachtoffers vielen hierbij te betreuren, nl. de 32-jarige schipper Verleene François, de 43-jarige matroos-motorist Vanhove André, de 51-jarige matroos Ackerman Albert en de 17-jarige lichtmatroos Geryl Wilfried. (Zie foto's hiernaast)



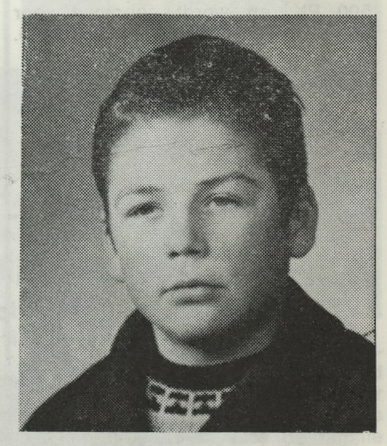
Vanhove André



Ackerman Albert



Verleene François



Geryl Wilfried

FEBRUARI

AANWINST VOOR ZEEBRUGGE

De maand februari wordt ingezet met een aflevering van de prachtige treiler Z.589 «Espéranza» welke op de Zeebrugse scheepswerven Degraeve gebouwd werd voor de rederij Mevr. Serie J. & Serie Walter. Dit 27,50 meter lange vaartuig, waarvan de visruimen een kapaciteit hebben van 500 bennen, wordt voortgestuwd door een Kromhoutmotor van 530 PK. De vierbladschroef werd geleverd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel. (Zie foto hiernaast)



De Z.589 „Esperanza".

ONGEVAL

Aan boord van de Oostendse treiler O.119 «Clara - Simonne» doet zich een dodelijk ongeval voor. Bij het sorteren van de vangst wordt matroos Gustaaf Provoost door een touw gegrepen en over boord geslingerd... Enkele uren later kreeg de O.176 «Romeo» het stoffelijk overschot van de 48-jarige matroos in de korre.

OVERLIJDEN

Op 90-jarige leeftijd overleed te Oostende de gewezen reder Richard Verburgh. De afgestorvene was in de plaatselijke vissersmiddens een van de meest typische figuren. Met Richard Verburgh verloor onze visserij een van haar meest typische figuren. (Zie foto hiernaast).



OOK DE ZEEBRUGSE VLOOT VLAGT

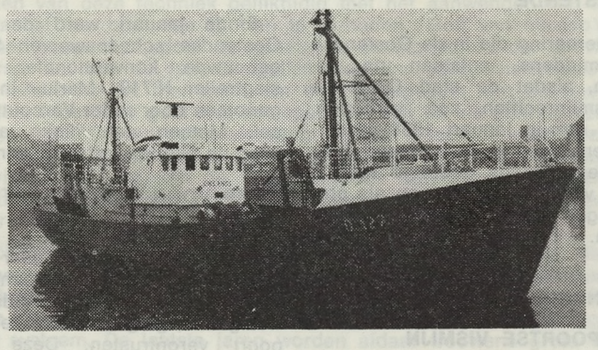
Naast de Oostendse vissersvloot kent ook de Zeebrugse vloot een flinke aanwinst. Op de scheepswerven Degraeve wordt immers de Z.462 «Zeeparel» te water gelaten. Deze 31 meter lange treiler van het konventionele type wordt voortgestuwd door een Bolnes-motor van 500 PK. en wordt gebouwd voor rekening van reder Leon Gheselle.

STAPELLOOP VAN Z.499 «COUDEKERCKE»

Eind februari liep op de Oostendse scheepswerven Deweert de kombinatietreiler Z.499 «Coudekercke», gebouwd voor de gelijknamige rederij uit Heist, van stapel. Dit vaartuig heeft een lengte van 27,70 m. en wordt voortgestuwd door een Bolnesmotor van 500 PK.

O.127 «OKEANOS» IN BEDRIJF

De maand februari is waarlijk de maand van de vernieuwing der vissersvloot. Immers wordt in die maand ook de O.127 «Okeanos» in bedrijf genomen, een 29 meter-lange konventionele stalen treiler die voor rekening van reders Basile Haelewyck en Henri Goutsmit uit Oostende gebouwd werd op de scheepswerven Béliard Murdoch.



De O.127 „Okeanos"

O.306 «CLEANER» IN BEDRIJF GENOMEN

Tijdens hetzelfde week-end wordt ook de konventionele stalen middenslagtreiler O.306 «Cleaner» in bedrijf genomen. Het betreft hier een vaartuig van het gekende 27-meter-type, dat op de Oostendse scheepswerven Jos. Deweert gebouwd werd voor rekening van de rederij «De Zeester» waarvan Charles Zonnekein de zaakvoerder en bezieler is. De voortstuwing geschiedt door een A.B.C.-dieselmotor van 375 PK.



De Z.462 „Zeeparel"



De O.306 „Cleaner"

MAART

EENHEID IN VISSERIJ HERSTELD

Nadat een afscheuring was ontstaan tussen de Rederscentrale en enkele reders van de Oostkust, werd de eenheid in de Belgische zeevisserij op een ernstige wijze bedreigd. Uiteindelijk toch haalde het gezond verstand het op de kortzichtigheid van bepaalde personen en kon op 15 maart op het kabinet van de Minister van Landbouw een kontrakt ondertekend worden tussen de Rederscentrale en de Redersbond. Meteen was de eenheid in ons bedrijf hersteld.

ALGEMENE VERGADERING

In de vergaderzaal van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, hield de Propagandavereniging voor meer Visverbruik haar algemene vergadering.

OVERLIJDEN



In maart overleed op 63-jarige leeftijd de heer Jules Andries, die jarenlang de uitbater was van een motorenfabriek in het Brugse en in onze visserijmiddens een bijzondere waardering genoot.

O.316 «BELGIAN SKIPPER» IN BEDRIJF GENOMEN

Eind maart werd de volledige verbouwde en gemoderniseerde diepzeetreiler O.316 «Belgian Skipper» door de nieuwe eigenaar Vanlul André in bedrijf genomen. Het was de bedoeling van reder Vanlul om door kortere reizen een hoogstaande kwaliteit aan te voeren. Opzet waarin hij overigens tenvolle is geslaagd.

APRIL

STATUTAIRE VERGADERING

Op donderdag 25 april hield de Rederscentrale haar Algemene Statutaire Vergadering in de konferentiezaal van het Oostends stadhuis. Tijdens deze zeer belangrijke zitting werden, naast een overzicht van de aktiviteiten, ook enkele aktuele problemen behandeld.

UITBREIDING VAN OOSTENDSE HARINGHALLE

Eind april ondertekende Minister De Saeger van Openbare Werken de principiële belofte van Staatstoelage voor de uitbreidingswerken van de Oostendse vismijn.

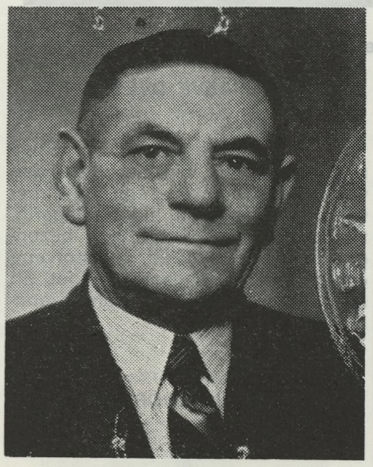
Z.588 «VITA NOVA» IN BEDRIJF

Half april werd te Zeebrugge de stalen middenslagtreiler Z.588 «Vita Nova» in bedrijf genomen door rederij «Pax» p.v.b.a. Het ging hier in feite enkel om de kasko, welke op een Nederlandse scheepswerf werd aangekocht; de verdere afbouw van de treiler geschiedde te Zeebrugge. De voortstuwing geschiedt bij middel van een Stork-dieselmotor die een Zaltbommelschroef aandrijft. Het vaartuig heeft een lengte van 24,80 meter.



De Z.588 „Vita Nova"

OVERLIJDEN

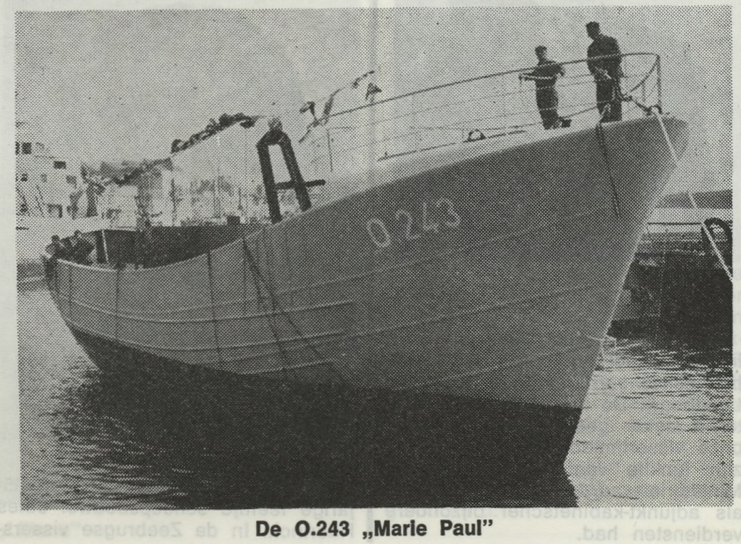


Begin april overleed op 79-jarige leeftijd Henry Beuren, een van onze meest gekende vissersfiguren. Als knaap ondernam hij zijn eerste zeereis aan boord van de O.89 «Gerard» terwijl hij later het bevel voerde over verscheidene treilers. Ook een reis naar Kongo werd ondernomen aan boord van de O.130 «Jacqueline». De laatste jaren was Henry Beuren walkapitein bij de Oostendse rederij «Pecheries à Vapeur» terwijl hij ook lid was van de Onderzoeksraad voor de zeevaart.

(Zie foto hiernaast)

O.243 «MARIE - PAUL» LIEP VAN STAPEL»

Op de scheepswerven Seghers te Oostende liep de konventionele stalen middenslagtreiler O.243 «Marie - Paul» van stapel, welke aldaar gebouwd wordt voor rekening van de reders Cogghe en Christiaen uit Oostende. Het betreft hier een vaartuig van 28 meter lengte.



De O.243 „Marie Paul"

MEI

DIEPZEETREILER NAAR KONGO

Begin mei werd de Oostendse diepzeevloot opnieuw van een eenheid verminderd. In die periode immers vertrok de grootste treiler van de vloot naar de voormalige Belgische kolonie Kongo. Voor rekening van de Belgische rederij «Pêche Maritime du Congo» zal de O.90 «Princesse Paola» voortaan in de tropische wateren de zeevisserij bedrijven.

Z.499 «COUDEKERCKE» IN BEDRIJF

De in de maand februari van stapel gelopen kombinatietreiler Z.499 «Coudekercke» — gebouwd voor de gelijknamige rederij op de Oostendse scheepswerven Deweert — werd half mei in bedrijf genomen. Een flinke aanwinst voor de Zeebrugse vloot.

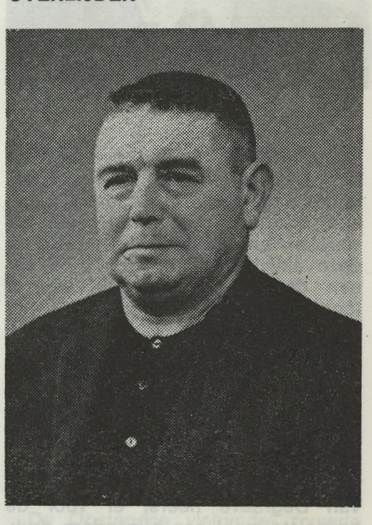
VLOTTE STAPELLOOP VAN N.700 «ALEX»

Eveneens in aanbouw op de scheepswerven Deweert liep de N.700 «Alex» vlot van stapel. Dit betekent meteen een volledig nieuw scheepstype voor de Nieuwpoortse vissersvloot, nadat gelijkaardige vaartuigen reeds hun rentabiliteit bewezen te Oostende. Voor reder Arthur Vanhoutte en peter Jef Verbanck een gelukkige dag.

OOK Z.462 «ZEEPAREL» IN DE VAART

Dezelfde dag als de Z.499 «Coudekercke» werd te Zeebrugge nog een nieuwe treiler gedoopt, nl. de Z.462 «Zeeparel» welke voor rekening van reder Leon Gheselle gebouwd werd op de scheepswerven Degraeve. Het betreft hier een vaartuig van nagenoeg 31 meter lengte die voortgestuwd wordt door een Bolnes-dieselmotor van 500 PK.

OVERLIJDEN



Te Nieuwpoort overleed op 56-jarige leeftijd een bijzonder gekend reder, nl. Engel Verleene, eigenaar van de N.152 «Suzette». Enkele maanden voordien werd de familie nog zwaar getroffen toen, bij de ramp met de N.449 zoon François Verleene het leven liet.

JUNI

NOG EEN NIEUWE EENHEID

Opnieuw krijgt de Oostendse vloot versterking door het in bedrijf nemen van de hekbokker O.72 «Sea Gull II» welke voor rekening van de rederij «West Diep» uit Brussel gebouwd werd op een Antwerpse scheepswerf. Het betreft hier een vaartuig van nagenoeg 30 meter lengte dat voortgestuwd wordt door een S.K.L.-dieselmotor van 578 PK.



De O.72 „Sea Gull II"

URSAIN FONTAINE OVERLEDEN



Op 67-jarige leeftijd overleed de heer Ursain Fontaine. De heer Fontaine was in onze vissersmiddens een bijzonder gekend figuur als visroker en inlegger. Precies door deze aktiviteiten genoot hij de eer een der beste bedrijven van het land te hebben.

Z.526 «VENUS»

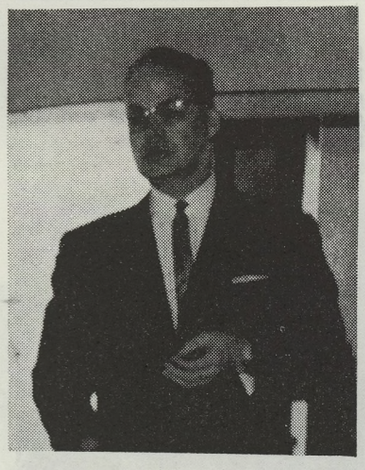
LOOPT VAN STAPEL

Op de Zeebrugse scheepswerven van Degraeve heerst er voor de zoveelste maal een bijzondere drukte. Aanleiding hiertoe is de stapelloop van de stalen konventionele treiler Z.526 «Venus» welke aldaar in aanbouw is voor reder Leopold Neyts uit Heist. Het betreft hier een vaartuig van bijna 31 meter lengte die zal voortgestuwd worden door een Bolnes-dieselmotor van 500 PK.

LEON DE GRAEVE OVERLEDEN

Te Zeebrugge wordt gerouwd naar aanleiding van het overlijden van scheepsbouwer Leon De Graeve. Sedert geruime tijd bedlegerig, trof dit overlijden ons toch bijzonder zwaar, gezien de afgestorvene overal een grote faam genoot én als scheepsbouwer én als raadsman.

DE H. VAN DEN MOORTEL WORDT KABINETSCHEF



De heer Van den Moortel wordt in de maand juni benoemd tot kabinetschef van het Ministerie van Landbouw. De heer Van den Moortel is zeker geen onbekende voor onze visserijmiddens, gezien hij in zijn funktie van adviseur bij het Ministerie van Landbouw en later als adjunkt-kabinetschef bijzondere verdiensten had.

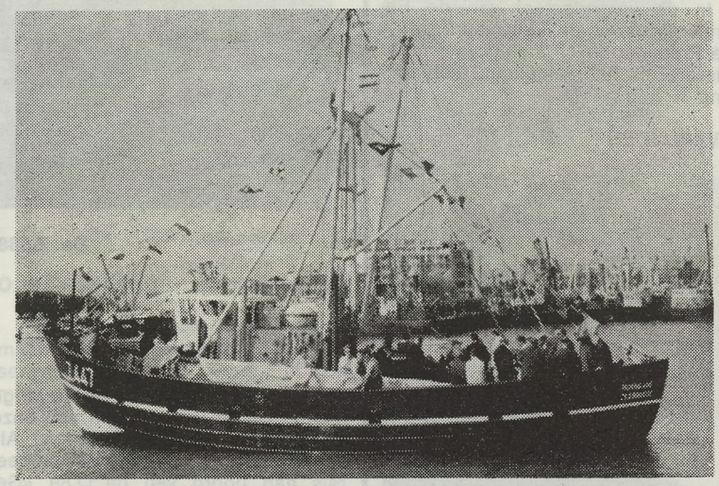
JULI

STAKINGSAANZEG

Alsof het nog niet slecht genoeg gaat in de zeevisserij, gaan de syndikaten het nog maar wat verder drijven. Ten voordele van de werknemers van de sektor «Overkant» gaan zij immers een eindejaarspremie eisen onder de vorm van 'n dertiende maand. Wordt hieraan geen gevolg gegeven door de werkgevers, dan zal op 23 juli ek. het werk stilgelegd worden. Hetgeen ook gebeurde... en voor verschillende weken.

Z.447 «HURRICANE» IN BEDRIJF GENOMEN

Op 25 juli werd de Zeebrugse vissersvloot opnieuw met een eenheid versterkt, nl. de Z.447 «Hurricane» welke op de scheepswerven Haerinck gebouwd werd voor rekening van reder Gerard Vandierendonck. Het betreft hier een houten vaartuig van 17,12 m. die voortgestuwd wordt door een Cummins-motor van 180 PK.



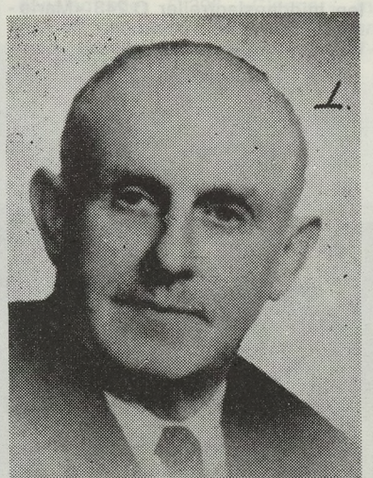
De Z.447 „Hurricane"

AUGUSTUS

RAMP

Half augustus wordt de ganse visserij in zware rouw gedompeld. De Z.531 «Shamrock II» werd vermist voor de Engelse zuidoostkust. Hierbij verloren 5 opvarenden het leven, slechts de 17-jarige scheepsjongen Walter Thiel kon, na uren op zee te hebben gezwalpt, door een voorbijvarend vaartuig worden opgepikt.

OVERLIJDEN



Op 29 augustus overleed op 85-jarige leeftijd scheepsbouwer Jules Haerinck. In de Zeebrugse vissersmiddens was de overledene bijzonder goed gekend. In 1938 ging hij in het scheepsbouwbedrijf van zijn vader werken, en wist dit bedrijf doorheen de jaren op te bouwen en een wijd verspreide faam te bezorgen.

OP RUST



Na een jarenlange loopbaan ten dienste van de zeevisserij gaat de heer Stradiot, hoofdinspekteur-direkteur bij het Ministerie van Landbouw op rust. Wij wensen de heer Stradiot nog vele jaren verdiende rust toe.

SEPTEMBER

N.706 «STER DER ZEE» TE WATER GELATEN

Ook de Oostendse scheepswerven Jos. Deweert mochten andermaal vlaggen toen aldaar de stalen konventionele treiler N.706 «Ster der Zee» te water werd gelaten. Het werd gebouwd voor de Nieuwpoortse rederij «Gerard & Rathé» en heeft een lengte van 27,20 meter.



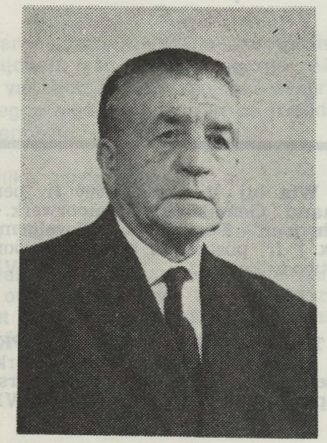
De N.706 „Ster der Zee"

VERHOOGDE SLOOPPREMIE

In het Belgisch Staatsblad van 14 september verscheen het Koninklijk Besluit van 5 augustus 1968 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 29 november 1961 met betrekking tot de sloopremie. Naast enkele wijzigingen wordt bij het jongste K.B. de sloopremie opgevoerd van 5.000 fr. tot 6.000 fr. per gesloopte brutoton.

REMI RAMMELOO OVERLEDEN

Eind september overleed te Nieuwpoort de heer Remi Rammeloo op 75-jarige leeftijd. De overledene was in de ganse visserijmiddens bijzonder gekend als een hardwerkend man die veel ondernemingsgeest aan de dag legde, en ook buiten de vissersmiddens bijzonder aktief was.



O.351 «IRMA» LOOPT VAN STAPEL

De scheepswerven Degraeve mogen andermaal vlaggen. Aanleiding hiertoe was de stapelloop van de garnaaltreiler O.351 «Irma», welke aldaar in aanbouw is voor reder Deley Eduard uit Oostende. De voortstuwing van deze treiler geschiedt door een A.B.C.-motor van 200 PK.

NOG VERSTERKING VOOR NIEUWPOORTSE VLOOT

In de maand september werd door de Scheepswerven van Langerbrugge de prachtige treiler N.705 «Liliane» afgeleverd. Dit was meteen de tweede treiler welke door vernoemde scheepswerven gebouwd werd voor de Nieuwpoortse vloot. Het vaartuig heeft een lengte van 19,35 meter en wordt voortgestuwd door een Kromhout-dieselmotor van 309 PK.



De N.705 „Liliane"

Z.526 «VENUS» IN DE VAART

In september wordt de Zeebrugse vissersvloot versterkt door het in bedrijf nemen van de prachtige treiler Z.526 «Venus» gebouwd voor reder Leopold Neyts op de Zeebrugse scheepswerven Degraeve. Het vaartuig heeft een lengte van bijna 31 meter en wordt voortgestuwd door een Bolnes-dieselmotor van 500 PK.



De Z.526 „Venus"

OKTOBER

SLECHTE INZET VAN SPROTSEIZOEN

Officieel werd het sprotseizoen open verklaard op 14 oktober. Het werd evenwel een katastrofale inzet. De eerste dag boden slechts drie koppels sprot aan die dan nog van minderwaardige kwaliteit was. De tweede dag ging nog één enkel koppel op sprot. Meteen was de kous af en werd opnieuw de gullenkorre boven gehaald.

HENRI DESAEVER OVERLEDEN



Op 61-jarige leeftijd overleed te Oostende de zeer gekende reder Henri Desaever. Korte tijd voordien nog was Henri Desaever de gelukkigste man ter wereld toen de O.307 «Verdi», de nieuwe treiler die hij samen met vennoot Frans Verhaeghe uitbaat, in bedrijf werd genomen. Dit geluk heeft hij niet lang mogen smaken. Maandenlang hield een zware ziekte hem aan het bed gekluisterd.

NOVEMBER

LOUIS MERCIER OP RUST

Louis Mercier, een bekend figuur uit de Zeebrugse vissersmiddens werd op 1 november op rust gesteld. Hij was sedert 1945 in dienst bij de V.V.A. als tegenschrijver en als afslager.

PIERRE DEMEESTER OVERLEDEN

Begin november overleed op amper 43-jarige leeftijd Pierre Demeester. Pierre Demeester was gedurende 23 jaar visafslager en bediende bij de V.V.A. te Zeebrugge. Hij liet een weduwe en vijf minderjarige kinderen na.

O.300 «NZADI» LIEP VAN STAPEL

Gebouwd op de Oostendse scheepswerven Béliard Murdoch voor rekening van de rederij «Pêche Maritime du Congo» werd de konventionele stalen treiler O.300 «Nzadi» te water gelaten. Het betreft hier een eenheid van 46,30 meter lengte, die speciaal werd uitgerust voor de tropische visserij. De voortstuwing geschiedt door een dieselmotor Klockner Humboldt Deutz van 900 PK.

VISHANDEL IN ROUW

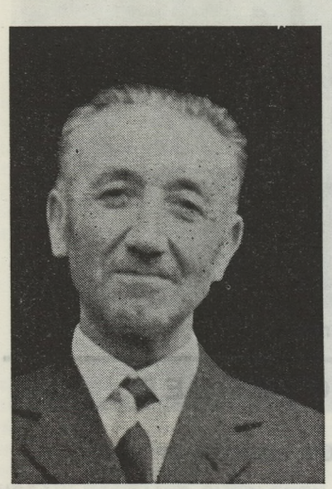
De Oostendse vishandel rouwde naar aanleiding van het overlijden van de heer Raymond Huysseune. De afgestorvene was als vishandelaar te Oostende bijzonder goed gekend, terwijl hij ook buiten zijn werkkring en dan vooral op sportgebied vele aktiviteiten ontwikkelde. Hij was amper 41 jaar oud.

DECEMBER

O.351 «IRMA»

IN BEDRIJF GENOMEN

De op de scheepswerven Degraeve gebouwde garnaaltreiler O. 351 «Irma» werd begin december in bedrijf genomen door de eigenaar, reder Deley Eduard uit Oostende.



N.706 «STER DER ZEE» IN BEDRIJF GENOMEN

De N.706 «Ster der Zee», een stalen konventionele treiler die gebouwd werd op de scheepswerven Deweert te Oostende voor rekening van de rederij «Gerard & Rathé» werd half december te water gelaten. Meteen een nieuwe flinke aanwinst voor de Nieuwpoortse visservloot die de jongste jaren een stevige verjonging en uitbreiding onderging.



N.706 „Ster der Zee"

Z.592 «ESPADA» LIEP VAN STAPEL

Op de scheepswerven Degraeve te Zeebrugge werd de stalen treiler Z.592 «Espada» te water gelaten. Het betreft hier een eenheid die gebouwd werd voor rekening van reders Vantorre Constant uit Heist en Cardon Maurice uit Zeebrugge. Het vaartuig heeft een lengte van 27 meter en wordt voortgestuwd door een Deutz-dieselmotor van 500 PK.

WILLY WILLEMS OVERLEDEN

Op 65-jarige leeftijd overleed te Oostende schielijk de heer Willy Willems. Sedert z'n jeugdjaren stond de afgestorvene in de vissersmiddens, terwijl hij ook als bestuurslid van A.S.O. enorm veel werk aflegde. Sedert 1961 was hij werkzaam bij de Rederscentrale als marktafgevaardigde. Het was in deze funktie dat hij eenieders achting genoot.
(Zie foto hiernaast)

In persoonlijke naam, alsmede in deze van de beheerraad, wensen we aan de leden van de REDERSCENTRALE een zeer voorspoedig jaar 1969 ! Het is onze innigste wens dat de zaken voor al onze leden tijdens het nieuwe jaar naar wens verlopen.

R. Bauwens,
Voorzitter.

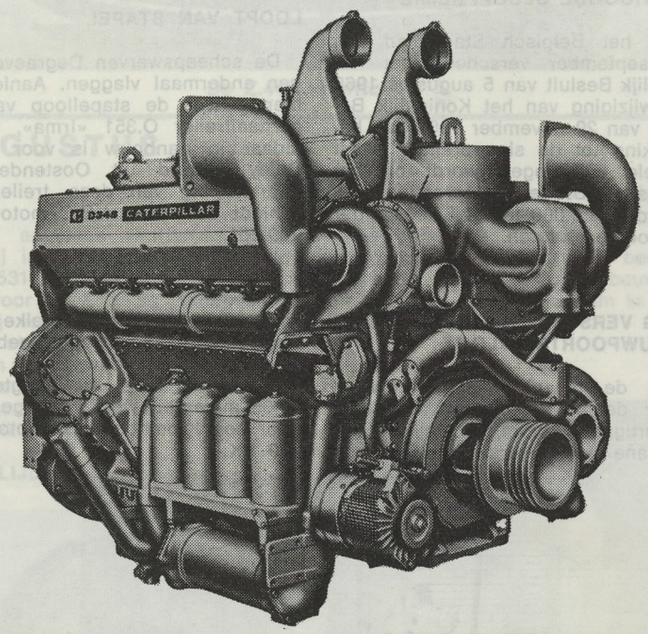
* **Win bij U thuis 6.000 fr.** per maand. Gemakkelijk kantoorwerk.- Schrijven Postbus 5, Wevelgem. 3 x 1 fr. postzegels bijvoegen voor antwoordkosten. (1535V)

* **Te koop** : Bolnes motor 300 PK (6 cyl.) met reductie 2 op 1. Merk „Renk". Z.w. Scheepswerf Seghers, Slipwaykaai 4, Oostende. (6532V)

Te Koop
GARNALENVAARTUIG
Gebouwd in 1942. Motor Moes 1945.
Schrijven bureelblad onder nr. 6431V

EVEREST
SCHILFERIJSFABRIEK
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767 07 —
— O —
HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR
(6080V)

KIES ZEKERHEID



KIES CATERPILLAR

Scheepsdieselmotoren
met keerkoppeling of met verstelbare schroef

Vermogen van 80 tot 1.140 p.k. per eenheid
en tot 2.280 p.k. in compound

TALRIJKE REFERENTIES **TRECO** N.V.

Steenweg op Brussel 340
Overijse
tel. (02) 57 76 10

*Caterpillar is een gedeponeerd merk

DE JACHT OP...

MOBY DICK

Iets over de walvisvangst, verteld door M.T. GOEDHART, radio-officier aan boord van het fabriekсschip «WILLEM BARENDSZ», en bewerkt door J.W.F. PRAET.

-o-o-o-o-

Het jaar 1872 vormde, met het vertrek van de laatste Nederlandse walvisvaart-expeditie, het sluitstuk van een tijdperk van roem en glorie. Als oorzaken van de langzame stopzetting van het zenden van walvisvaart-expedities (deze langzame stopzetting begon eigenlijk reeds in de tweede helft van de achttiende eeuw), kunnen genoemd worden :

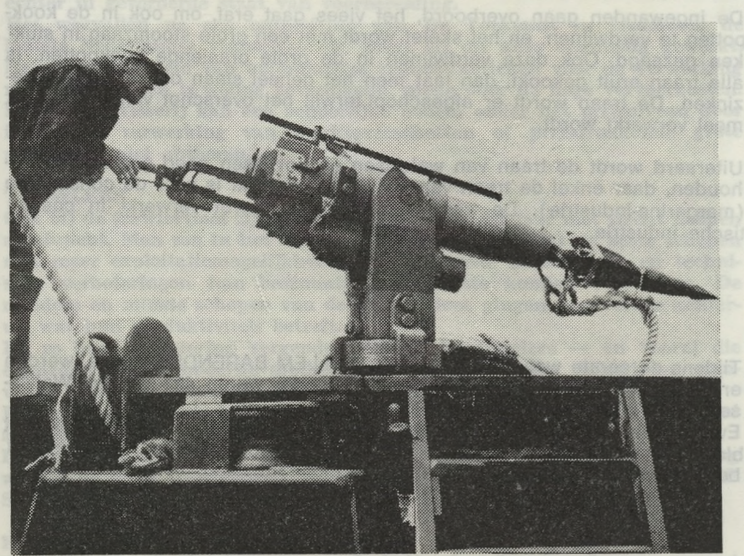
1. Het veranderen van de maatschappelijke omstandigheden, en
2. De achteruitgang van de walvisstand.

Een en ander had tot gevolg, dat het jagen op walvissen niet langer renderend was.
Het grote gebrek aan vetstoffen nà wereldoorlog II was de direkte aanleiding tot het weer opnemen van deze oude Nederlandse traditie. En zo zag men in 1946 voor de eerste maal het vertrek van het fabrieks-moederschip «WILLEM BARENDSZ» en de acht jagers :

AM 1 GERRIT W. VINKE
AM 2 ALBERT W. VINKE
AM 3 TOMMY W. VINKE
AM 4 ROBERT W. VINKE
AM 5 JOHANNA W. VINKE
AM 6 MARTHE W. VINKE
AM 7 RENE W. VINKE
AM 8 ELLY W. VINKE

Met behulp van kredieten der Herstelbank werd in 1946 de «NEDERLANDSE MAATSCHAPPIJ VOOR DE WALVISVAART n.v.» opgericht, een onderneming voor de vangst van walvissen en potvissen in het zuidpoolgebied. De «WILLEM BARENDSZ», oorspronkelijk de Zweedse tanker «PAN GOTHIA» van 15.000 ton, werd dank zij regeringssteun in circa 6 maanden omgebouwd en zeeklaar gemaakt. Dit was op zichzelf reeds een opmerkelijke prestatie, zoals reeds gezegd enkel mogelijk met regeringssteun, daar alles gebeuren moest in een tijd van ontzaglijke moeilijkheden op het gebied van finanties, transport, materiaalschaarste, enz.

De resultaten van deze eerste expeditie, welke vanuit Amsterdam vertrok op 27 oktober 1946 en weer terug in Amsterdam aankwam op 21 mei 1947, waren bepaald niet slecht te noemen ! In totaal werd er in dit seizoen bijna 13.000 ton traan verwerkt, wat, gerekend tegen 100 Engelse ponden per ton, circa 175.000.000 frank besomde.
Men bleef echter niet bij de pakken neerzitten. Regelmatig werd er verder gewerkt aan de uitbouw van de walvisvloot. Het aantal jagers steeg van acht tot vijftien en in 1959 beschikte men over het grootste fabrieks-moederschip ter wereld, de «WILLEM BARENDSZ II». Dit schip was 206,50 meter lang bij een breedte van 27,50 meter. De waterverplaatsing bedroeg 44.362 ton. De bemanning, fabriekspersoneel en varend personeel, bedroeg ca. 600 koppen.



De kanonnier... een en al koncentratie.

Om het geheel te vervolledigen vermelden wij, dat de jagers schepen waren van 600 à 700 Brt. en uitgerust waren met motoren van ca. 3.000 pk. In 1931 werd er een eerste internationale overeenkomst gesloten, houdende oprichting van het «INTERNATIONAL BUREAU OF WHALING STATISTICS». Dit bureau berekende, dat er per seizoen 16.000 blauwe walviseenheden (Blue Whale Units) mochten gevangen worden, zonder dat men het gevaar zou lopen, dat de walvisstand in het algemeen gesproken, uit zou sterven.

Deze hoeveelheid is genoeg voor ongeveer 20 fabriekсschepen. De vangst van andere soorten walvissen werd toegestaan in de volgende verhouding : 1 Blauwe walvis = 2 gewone vinvissen = 2,5 Bultrug.
Andere dieren waarop nog gejaagd wordt zijn de dwergvinvissen en de potvis.

Ziet men zo het woord «Dwergvinvis» staan, dan zou men misschien tot de veronderstelling kunnen komen, dat het met de grootte van de dieren nogal mee valt.

Enkele cijfers zullen echter een ander beeld geven.
De Blauwe Walvis, het grootste zoogdier ter wereld, kan meer dan 30 meter lang worden en een gewicht bereiken van een kleine 150.000 kg. De gewone vinvis wordt ruim 20 meter lang, en bereikt een gewicht van 60.000 kg. De dwerg-vinvis (wie bedacht toch die naam ?), wordt 10 à 15 meter lang en weegt tot 45.000 kg.
Voorwaar geen visjes om met het net gevangen te worden.

-o-o-o-o-

Het vertrek van de «WILLEM BARENDSZ» geschiedde vanuit Amsterdam in de maand oktober. Er werd gevaren via Curaçao, waar gebunkerd werd, naar Kaapstad. Gedurende de reis van Curaçao naar Kaapstad werd er op het bestaande dek nog een tweede houten dek getimmerd, om het eerste tijdens het vangstseizoen te sparen.

In Kaapstad aangekomen werden de vangboten of jagers één voor één langszij genomen en begon men de voorraden, die tijdens de oversteek naar Kaapstad op het dek klaargelegd waren, over te geven. Het was n.l. zo geregeld, dat de jagers, eens het seizoen gedaan, **niet** naar de thuishaven terugkeerden, doch in Kaapstad bleven liggen, waar ze door een komplete technische staf weer varensklaar gemaakt werden, terwijl het moederschip in Amsterdam gereedgemaakt werd. De kanonnen werden op het voorschip van iedere jager gemonteerd, terwijl ieder schip, ook de boeiboten, een stel harpoenen, radiobakens, radarreflectors en vlaggen, en niet te vergeten de levensmiddelen, aan boord kregen.

Het kruit werd eerst aan de jagers overgegeven, als men enkele mijlen buitengaats was ; het havenreglement van Kaapstad verbood n.l., zoals dit ook met vele andere havens het geval is, het overgeven van springstoffen in de haven te laten geschieden.

In Kaapstad werd ook een groot gedeelte van de bemannnig aangeworven en aangemonsterd, alsmede de arbeiders voor het fabriekсschip. De laatsten waren praktisch allen kleurlingen. De kapiteins van de jagers, allen Noren, waren tevens kanonnier. Ook de eerste stuurman was in de regel een Noor, alhoewel er ook wel enkele Hollanders onder te vinden waren.

De gehele bevoorradingsprocedure nam ongeveer een week in beslag, en hierna ging het ZZO vanuit Kaapstad. Eenmaal in het vanggebied aangekomen, begon de jacht op de potvissen al direkt, daar waar de jacht op de vinvissen slechts nà enkele weken open verklaard werd.

Op de vangst werd scherp toegezien door inspecteurs van het Ministerie van Landbouw en Visserij, één overdag en één 's nachts. Vanzelfsprekend bevonden deze inspecteurs zich op het moederschip. Zij hadden tot taak erop te letten, dat er geen te kleine vissen geschoten werden. Indien een gunner (kanonnier) dikwiils te kleine vissen schoot, kreeg hij een waarschuwing ; hielp dit niet, dan kreeg hij zich te verantwoorden voor de Rechtbank.
Afmetingen en verdere gegevens van de gevangen vissen, onder andere geslacht van het gevangen dier en lengte van eventueel ongeboren jongen

(Vervolg blz. 60)

(Vervolg van blz. 59)

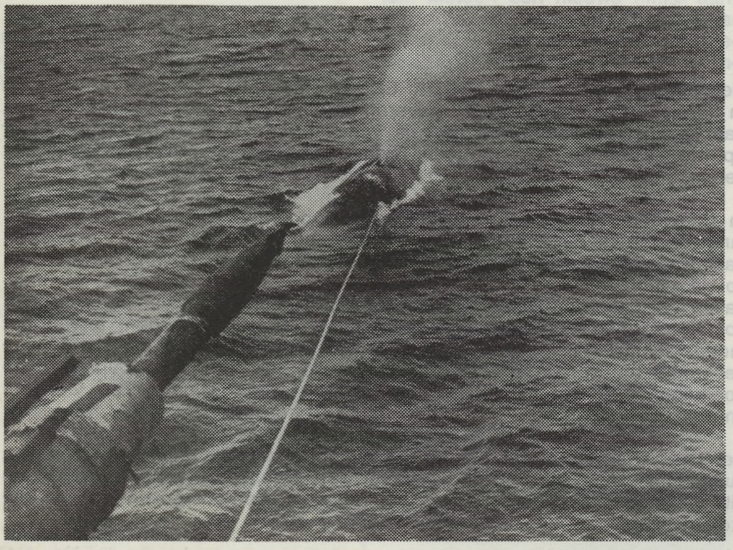
Ten aanzien van het algemeen visserijbeleid in de E.E.G. stelt het bestuur van de vereniging dat tot nog toe weinig vorderingen zijn gemaakt.

(kalf genoemd), werden eens per week verzonden naar Sandefjord in Noorwegen. Hier komen de gegevens van alle fabrieksschepen binnen, terwijl er van hier uit een signaal gegeven wordt tot stopzetting van de jacht, eens het aantal «Blue Whaling Units» gevangen.

-o-o-o-o-

Het meest spannend is wel het leven aan boord van de jagers. Deze varen dikwijls tot 60 mijl van het moederschip weg. In de voormast van deze schepen is een kraaienest gebouwd, plaats biedend aan de uitkijk. Zodra deze meldt dat er een walvis te zien is, komt de kanonnier boven op de open brug, vergezeld van iedereen die op dat moment niet strikt nodig is op andere plaatsen.

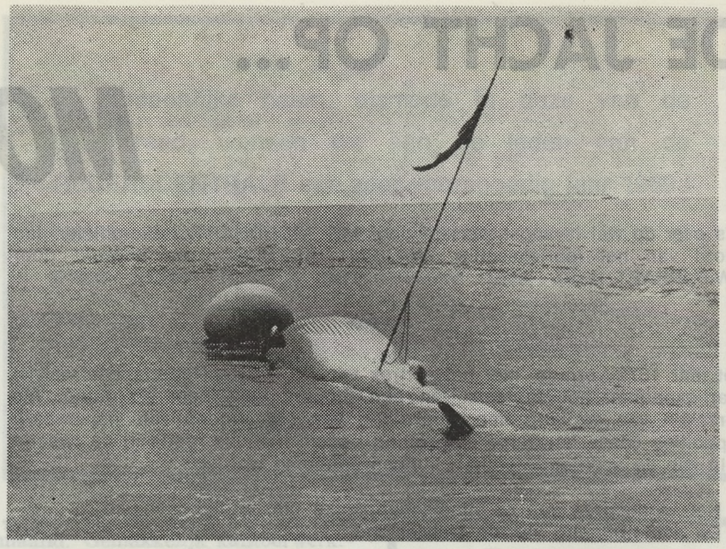
Het schip wordt dichter bij de vis gemanoeuvreerd, terwijl, eenmaal dicht genoeg bij de vis gekomen, de kapitein beslist of er jacht op zal gemaakt worden of niet. De routine van deze mensen is zo groot, dat zij aan de lengte en de vorm van de blaas (de zuil van waterdamp welke door het dier uitgestoten wordt, en door de heersende koude zeer goed zichtbaar is), kunnen zien, met wàt voor soort vis zij te maken hebben, en tevens of zij groot genoeg zijn om geschoten te worden. Zo kan het ook gebeuren dat de grote blaas vergezeld wordt van een kleinere. In dat geval staat het vast, dat het gaat om een moedervis met een kalf, en wordt de jacht direkt stopgezet. Is echter alles in orde, dan wordt de jacht begonnen, en wordt er alles aan snelheid uit de schuit gehaald wat er in zit. De snelheid van de jagers varieert van 15 tot 20 knopen. Is men dicht genoeg gekomen, dan begeeft de kapitein zich via de «catwalk», een direkte loopbrug, van de open brug naar de bak waarop het kanon staat. Dit kanon is inmiddels door de eerste stuurman gereedgemaakt om afgeschoten te worden. Vóór op de loop van het kanon is de harpoen geplaatst, welke op zijn punt een granaat meevoert. Aan de harpoen welke het kanon verlaat met een snelheid van 90 tot 100 meter per seconde, is een nylonkabel verbonden, die over een blok boven de voorsteven naar de aan dek geplaatste winch loopt.



De hevig spuitende walvis werd geschoten. Een tweede harpoen wordt gereed gehouden.

Is de vis dichtbij, zodat er kan geschoten worden, dan is het wachten op het meest geschikte ogenblik. De routine van de Noorse kanonniers is zó groot, dat zij zelden missen. Hoe groot deze prestaties zijn beseft men pas, wanneer men deze mensen bezig ziet. Een schip dat door de golfslag op en neer gaat en natuurlijk op topsnelheid vaart, met als doel een walvis, die voor zijn of haar leven zwemt, en dit bepaald niet altijd rechtlijnig ! Ook gebeurt het dikwijls, dat het dier een duik neemt, om dan ergens anders na enkele ogenblikken, of na enkele minuten, weer boven te komen.

Het schot gaat dus af, de harpoen vliegt mét de nylonkabel eraan verbonden, met een snelheid van circa 100 meter per seconde naar het doel, treft dit, en boort zich een weg door de dikke speklaag. De dunne lijn, welke de drie samengeklapte weerhaken vasthoudt, schuift weg, waardoor deze vrij komen. In de granaat zit een schokbuis welke deze in het lichaam van het dier doet ontploffen, de weerhaken slaan open en verhinderen dat de harpoen uit het lichaam van de vis getrokken wordt. Soms is het nodig een tweede keer te schieten omdat het dier nog teveel weerstand biedt en zo een gevaar vormt voor de kabel waarmede het nu aan de jager vastzit. Welke enorme kracht deze nochtans dodelijk getroffen



De gedode en gemerkte bult.

dieren nog kunnen ontwikkelen, beseft men pas wanneer men ziet, hoe zij een jager met een tonnemaat van 600 ton, minutenlang met een snelheid van zes tot zeven knopen door het water sleuren.

Eindelijk valt de spanning weg, de weerstand van het dier wordt kleiner, om dan geheel weg te vallen. Langzaam wordt de kabel nu binnengehaald, en wordt de vis langszij de jager getrokken. Ligt deze eenmaal langszij, dan wordt er een scherp geslepen buis welke gemonteerd is op het einde van een luchtleiding, door middel van een lange bamboestok in het lichaam van het dier gestoken. Binnen de vijf minuten wordt het grote lichaam bolrond opgeblazen waardoor het niet meer kan zinken. Tijdens het oppompen wordt er een vlag met het kenmerk en de nationaliteit van de jager erop, in het dode dier gestoken, en wordt er een radarreflector en een radiobaken aan een stok op het dier geplant. Nu is de vis klaar om losgemaakt te worden. De positie van de vangst wordt per radio zo nauwkeurig mogelijk doorgegeven aan het moederschip, die de positie doorgeeft aan een boeiboot, welke ervoor moet zorgen dat de geschoten vissen langszij het fabriekschip gebracht worden.

-o-o-o-o-

Bij het moederschip wordt de staart van de vis in een speciale klem, welke aan een staaldraad vastzit, gevat. Via de slipway achter in het schip wordt het dier door machtige winchen aan dek getrokken. Hier komen de slachters in aktie. De speklaag wordt met grote messen ingesneden, en met behulp van een winch worden enkele houten blokken door het spek getrokken, zodat dit er in repen afkomt. Deze repen spek verdwijnen in grote ronde deksels in dek, en komen zo direkt in de kookpotten terecht welke onderdeks in de eigenlijke fabriek geplaatst zijn. Vervolgens gaat het kadaver door naar het vleesdek, waar allereerst de kop er afgezaagd wordt.

De ingewanden gaan overboord, het vlees gaat eraf, om ook in de kookpotten te verdwijnen, en het skelet wordt met een grote stoomzaag in stukken gezaagd. Ook deze verdwijnen in de grote draaiende kookpotten. Is alle traan eruit gekookt, dan laat men het geheel staan om te kunnen bezinken. De traan wordt er afgeschept,terwijl het overschot van de brei tot meel verwerkt wordt.

Uiteraard wordt de traan van walvissen en potvissen goed gescheiden gehouden, daar enkel de traan van walvissen geschikt is voor de consumptie (margarine-industrie). De traan van potvissen wordt verwerkt in cosmetische industrie.

-o-o-o-o-

Tijdens de eerste walvisvaart, met de „WILLEM BARENDSZ I" dus, werden er in totaal 770 walvissen gevangen. Hieronder waren 401 Blauwe Walvissen, 354 Vinvissen en 15 Potvissen.
Even zovele malen kleurde het water van de Zuidelijke IJszee rood van het bloed, dat stroomde uit een hart wat, klein geboren, eenmaal een gewicht bereikte van ca. 500 kg., om dan leeg te bloeden...

-o-o-o-o-

En de mannen van de „WILLEM BARENDSZ" braken op de terugreis het van bloed doortrokken werkdek uit en gooiden dit overboord.

WAT BRACHT 1968 VOOR NEDERLANDSE VISSERIJ ?

De «IJmuider Courant» van 20 december geeft daaromtrent de mening weer van de heer W.G. Meyboom, voorzitter van de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen en het bestuur van de Nederlandse Zeevisgroothandel te IJmuiden.

WAT ZEGT DE HOLLANDSE VISSERIJ ?

De heer Meyboom drukte zich hierover als volgt uit :
„Ten opzichte van 1967 is dit jaar geen verbetering van de bedrijfsresultaten in de zeevisserij gekomen. In het bijzonder de trawlervloot heeft nogmaals een zeer moeilijk jaar doorgebracht.
De heer W.G. Meyboom is van mening dat de belangrijkste oorzaak de slechte haringvangst is. De aanvoer van zoute haring nam met 1/5 af en de sortering van deze haring was zodanig dat ook de prijs zich niet in gunstige zin ontwikkelde. Bij deze slechte vangst daalde de aanvoer van verse haring in nog veel sterkere mate, namelijk met 40 procent naar hoeveelheid en maar weinig minder naar waarde. Deze laatste aanvoerdaling werd mede veroorzaakt door de maatregelen tegen de eventueel aanwezige haringworm.
Deze in de haring-sector geleden verliezen konden geen compensatie vinden in de betere resultaten bij de makreel-visserij. Weliswaar steeg de gemiddelde prijs van makreel met 10 procent, maar er werd 45 procent minder van deze vissoort gevangen.
Ook de aanvoer van schelvis nam sterk (met 40 procent) af ; het verschil werd gedeeltelijk goed gemaakt door een prijsstijging van 30 procent.
Daarentegen steeg de wijtingvangst met ruim 1/5, bij een gelijkblijvend prijspeil.
Er werd 15 percent meer koolvis aangevoerd, maar de gemiddelde prijs daalde met ruim 20 percent.
Van kabeljauw, belangrijkste rondvissoort, steeg de aanvoer met 35 procent ; de gemiddelde prijs daalde slechts in geringe mate. Al met al steeg de aangevoerde hoeveelheid rondvis met 15 procent, doch de waarde daarvan met slechts 10 procent.

HARING EN KOOLVIS
Dit ongezonde verschijnsel wordt nog meer geaccentueerd door de achteruitgang van het haringbestand. In de Noordzee gaat de haring meer en meer ontbreken. De heer Meyboom vindt het wel zeer teleurstellend, dat voorstellen die hierin mogelijk verbetering zouden kunnen brengen bij de betrokken landen vooralsnog geen genade hebben kunnen vinden. Alle betrokkenen constateren wel de funeste gevolgen van de gepleegde roofbouw, maar het vinden van een meerderheid voor bepaalde suggesties, wordt bemoeilijkt door veronderstelde eigen belangen van sommige partners.
Van tijd tot tijd was dit jaar de aanvoer van koolvis overvloedig. Maar een belangrijk deel van die overvloed kon de minimumprijs niet halen. Een deel werd gezouten en geëxporteerd naar gebieden buiten de E.E.G. Maar nog te veel koolvis vond haar weg naar de vismeelfabrieken in het buitenland. Maatregelen om hiervoor een betere oplossing te vinden, zijn echter in gevorderde staat van voorbereiding.
Het wegvallen na een ontploffing van De Toekomst in IJmuiden, de laatste Nederlandse vismeelfabriek, heeft bij dit alles ongunstig gewerkt. De afhankelijkheid van buitenlandse vismeelfabrieken voor de verwerking van overschotten is weinig bevredigend, mede door de hoge vervoerkosten. De huidige visserij kan een behoorlijke bodem onder het prijsniveau door industriële verwerking van marktoverschotten of prijsdrukkende grote aanvoeren niet ontberen.

TRAWLERS
Ook bij de trawlervloot zijn eenheden die het er dit jaar niet slecht hebben afgebracht. Men zou in het algemeen kunnen stellen, dat de beste schepen met meer exploitatiemogelijkheden en de meeste kwalitatieve en technische verbeteringen hun besommingen nog iets konden verbeteren. De mindere en minste schepen van de trawlervloot gingen nog verder achteruit wat hun produktiviteit betreft.
De zo hoge investering vergende moderne hektrawlers — en vooral die eenheden welke moderne methoden als de pelagische visserij en spanvisserij konden toepassen — zaten duidelijk aan de goede kant.
De weinige diepvrieshektrawlers konden met hun produktie nog niet aan een export van betekenis toe komen.
Hierin zal men wellicht een vingerwijzing kunnen zien voor de richting waarin de grote trawlvisserij een oplossing zou kunnen vinden VOOR DE SCHRIKBARENDE STIJGING VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN.

KOTTERS
De in hoofdzaak platvis aanvoerende kottervloot toont wederom een wat opgewekter beeld. De tongaanvoer kon zich op hetzelfde hoge niveau handhaven bij een weinig gestegen gemiddelde prijs. Dat zich hieronder wat meer kleine tong bevindt, stemt hoopvol voor de naaste toekomst.
Het valt op dat de gemiddelde prijs in IJmuiden steeds enigszins boven het landelijke gemiddelde ligt.
De aanvoer van schol steeg aanzienlijk, maar de prijs daalde nog meer.
Afgezien van de weinige kotters die zich met de spanvisserij op haring bezig houden, is de kottervloot wel zeer eenzijdig afhankelijk van één vissoort. Temeer een reden om tegen een dreigende overinvestering te waken.

VISGRONDEN EN AFZET
Sommige landen hebben gemeend de toegang tot hun verbrede kustwateren — traditionele Nederlandse visgronden — te moeten reserveren voor de eigen visserij. Er zal ook binnen de E.E.G. nog heel wat touwtrekkerij komen alvorens uitgemaakt zal zijn in hoeverre deze visgronden, op grond van een visserijstatuut, voor de partnerlanden toegankelijk zijn. Intussen zal de vrees, dat een schip de verleiding om bij het aantreffen van een haringschool even een trekje binnen de verboden zone te doen niet zal kunnen weerstaan, menig reder slapeloze nachten bezorgen.
Met hoog gewaardeerde overheidshulp wordt voortdurend gezocht naar andere visgronden en naar de voor onze visserij zo noodzakelijke haring.
De binnenlandse afzet van visserijprodukten zal — de heer Meyboom twijfelt er niet aan — kunnen worden verbeterd. Hij ziet als middel hiertoe het voeren van een intensieve collectieve reclame-campagne, onder andere via de televisie. De kosten zijn aanzienlijk, maar kunnen, zelfs door een kleine verbetering van het prijsniveau, ruimschoots worden gedekt, nog afgezien van de voordelen die een gerichte reclame op ogenblikken van overaanvoer van een bepaalde vissoort kan bieden.
Er moet een oplossing worden gevonden om de verschillende inzichten van leveranciers en eerste afnemers te overbruggen.

Totdaar deze zeer rake zienswijze van een zeer ondervindingrijk man, wiens visie zeker door ons gedeeld wordt.

WAT DE HOLLANDSE VISGROOTHANDEL OVER 1968 DENKT

In dezelfde «IJmuider Courant» lezen we hieromtrent het volgende :
Bij het opmaken van de balans komt het bestuur van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging tot de conclusie dat de decentralisatie van de aanvoer van zeevis in Nederland in zijn totaliteit voor de groothandel in dit produkt een groot nadeel is gebleken. De concurrentie door aanbod uit de verschillende havens is zeer toegenomen terwijl het aantal potentiële afnemers in de verschillende landen niet vermeerderd is. Coördinatie en wellicht meer concentratie van exporteurs zouden hier verbetering kunnen brengen.
De aanvoer van kabeljauw, koolvis, wijting en schol is in 1968 toegenomen. Er is echter belangrijk minder schelvis aangevoerd.
In IJmuiden is ten opzichte van vorig jaar 14,5 percent minder tong aangevoerd, terwijl de totale tongaanvoer in de Nederlandse havens vrijwel gelijk is gebleven.

EXPORT GESTEGEN
Een somber beeld geven de aanvoercijfers wat IJmuiden betreft, t.m. oktober, respectievelijk 5.261 ton en 4.682 ton tegen 7.900 ton en 7.325 ton in de overeenkomstige periode van vorig jaar ; de landelijke cijfers laten ongeveer eenzelfde achteruitgang voor deze twee vissoorten zien. Een gevolg hiervan is dat er dit jaar een aanzienlijke import van verse haring is geweest. Ook de verwerkende industrie — onder andere de rokerijen — heeft veel (makreel) geïmporteerd. Het buitenland liet hoge prijzen betalen, vooral voor grove makreel, die door de Nederlandse schepen dit jaar niet werd aangevoerd.
In tegenstelling met vorig jaar, toen de totale export van verse en bevroren zeevis, zowel wat hoeveelheid als waarde betreft, vrijwel gelijk bleef, laat 1968 een vooruitgang zien.
Belangrijkste afnemers van verse en bevroren zeevis uit Nederland, zijn : Frankrijk, Duitsland, België, Italië, Engeland, Amerika en Zwitserland.
Engeland nam dit jaar vergeleken bij vorig jaar 19,5 percent minder af, hetgeen moet worden toegeschreven aan de devaluatie van het pond sterling, de Deense kroon en de IJslandse valuta.
Een aantal kleinere afnemers, onder andere Denemarken, importeerde in 1968 bijna vijftig procent minder verse en bevroren zeevis uit ons land. De Nederlandse export naar deze landen, een afzetgebied dat buiten de E.E.G. valt, is door de concurrentie van Denemarken in een zeer moeilijke positie gedrongen.
De zeevisgroothandel meent dat in overleg met de aanvoerders maatregelen moeten worden genomen om de exporteurs in staat te stellen het verloren terrein te herwinnen.

(Vervolg blz. 68)

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

BEHEERRAAD KWAM IN VERGADERING BIJEEN

Op maandag 23 dec. 1968 kwam de beheerraad van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik te 14.30 u. in vergadering bijeen in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad, Stadshuis, Oostende.

Voornaamste punt op de dagorde was wel de goedkeuring van het budget 1969 en programma over dit jaar.

Na volgende programmapunten werden goedgekeurd: organisatie van voorwerklessen over de voedende waarde van zeevis en de bereiding van zeevis, de medewerking aan de landbouwdag te Heist op de Berg, de organisatie van een programmadag te Namen, studiedagen voor leraressen van huishoudregentaten, de deelname aan de visserijbeurs te Oostende, de aankoop van allerlei programmamateriaal, deelname aan tentoonstellingen in samenwerking met de N.D.A.L.T.P., de doorvoering van een groepsenquete over het vinverbruik in de provincie West-Vlaanderen, het doorgeven van telexberichten aan de redacties van de Nationale pers, in stand houden van de gratis inlichtingendiensten en verspreiding van folders.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Bij Koninklijk Besluit van 19 november 1968 verschenen in het Staatsblad van 20 december jl., voor een tijdperk van 3 jaar, vanaf 20 november 1968, de mandaten van bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart van :

Bernaerts, J. ; Campana, R. ; Campion, P. ; Carette, E. ; Everard, M. ; Hubert, A. ; Lejeune, J. ; Mommens, F. ; Schodts, G. en Zellien B., kapiteins ter lange omvaart :

De Groote, Th. ; Vlietinck, V. en Zonnekeyn, A., schippers ter visserij ;

De Baetselier, E. ; Van Broeckhoven, L. ; Vanderstien, E. en Windey, F., hoofdwerktuigkundigen :

Dedrie, J. en Demulder A., machinisten-motoristen ter visserij.

Bij hetzelfde besluit werden hernieuwd voor een tijdperk van drie jaar, vanaf 20 november 1968, de mandaten van bijzonder bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart van :

Carlier, E. ; Debot, A. ; Ghys, R. ; Verhe, C. en Westerlinck, A., kapiteins ter lange omvaart ;

Cnockaert, V., gediplomeerd werktuigkundige.

Bij hetzelfde besluit werden benoemd voor een tijdperk van drie jaar, vanaf 20 november 1968, tot het ambt van bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart :

Haelewyck, B. ; Laplasse, M. en Rycx R., schippers ter visserij ;

Claeys, J., machinist-motorist ter visserij.

Bijeenkomst van het Nationaal Paritair Komitee voor de Zeevisserij

Op vrijdag 20 december ll. kwam in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad het N.P.C. voor de Zeevisserij bijeen.

In afwezigheid van de Voorzitter, de heer Robberecht, verontschuldigd, zat de heer Rolly, ondervoorzitter, de vergadering voor.

De dagorde vermeldde geen enkel punt dat de reders aanbelangt.

De punten die werden besproken hadden betrekking op de werknemers van de pakhuizen van de kopers in de vismijn.

Enerzijds werd een overeenkomst bereikt, waarbij een nieuw basisloon van 45 fr. is voorzien voor de werknemers van betreffende pakhuizen, met mogelijkheid van jaarlijkse herziening van dit basisloon, en anderzijds werd een tekst op punt gesteld in verband met een afwijking van de arbeidsduur in betreffende pakhuizen.

Tegen alle gewoonten in, was het dus een bijzonder korte zitting.

DE KRISIS IN ONZE SCHEEPSBOUW

Dat er op onze scheepsbouwwerven voor vissersvaartuigen een totaal gebrek aan vraag is om te bouwen, is een feit.

Op de werf Jules Haerinck te Zeebrugge is er slechts een houten vissersvaartuig van 23 m. lang in bouw voor rekening van Savels Leon Z.525. Op de werf Degraeve wordt door deze firma gebouwd voor eigen rekening en deze van een vennoot. Daarvoor is moed nodig. Op de werf Béliard Murdoch is er slechts één vaste bestelling voor twee vissersvaartuigen van 27 m. voor de Gebrs. Rammeloo van Nieuwpoort, terwijl op de werf Deweert rond 15 januari een 27 m. vaartuig te water wordt gelaten voor rekening van Georges Lepeire en daarna er nog slechts één bestelling is voor rekening van de Gerard en Puystiens van Nieuwpoort.

Op het huidig ogenblik zijn geen andere bestellingen in het verschiet.

In Nederland zijn nog 28 vissersvaartuigen in bestelling, maar zijn er talrijke vaartuigen te koop, wat wijst op een nakende krisis in het bedrijf, welke overladen wordt met ondragelijke algemene onkosten.

Alleen bedrijfsmensen die zelf het stuur in handen hebben en hun exploitatie van nabij volgen, kunnen het voorlopig bolwerken.

SCHIPPER LOOPT BEENBREUK OP

Tijdens het lossen van sprot is schipper-eigenaar Lelouarn Frans van de N.807 uitgegleden en brak zijn been. Hij werd onmiddellijk overgebracht naar het ziekenhuis. Dit spijtig ongeval is dubbel betreurenswaardig als men weet dat de N.807 samen met de N.700 «Alex» de spanvisserij bedrijft. Ook aan boord van de N.700 deed zich onlangs een ongeval voor waarbij schipper-eigenaar Arthur Vanhoutte enkele ribben brak. Er kon echter beroep gedaan worden op een nog jonge schipper die de N.700 voert.

Thans is het zo dat de toestand van schipper Vanhoutte Arthur derwijze verbetert dat hij volgende week opnieuw in zee zal kunnen, zonder evenwel enig werk te verrichten. Dan zal de jonge schipper die momenteel de N.700 voert, overgaan naar de N.807 zodat aldus de schepen niet zullen moeten stilliggen. Ondertussen een spoedig en algehele beterschap aan de beide onfortuinlijke schippers.

OUD STOKANKER OPGEVIST

Tijdens woelige zee op visgrond 102 ondervond schipper Robert Vandierendonck en zijn bemanning grote moeilijkheden bij het inhalen van het net, langs stuurboordzijde. Toen de korre eindelijk boven water kwam, zag men dat er een anker tussen de vangst stak. Dit zwaar anker sloeg verschillende malen tegen de stuurboordzijde van het schip bij het binnenhalen en op een zeker ogenblik leek het bijna een onmogelijke taak het aan dek te krijgen wegens het te zwaar gewicht. Men poogde dan het anker weer te lossen door de ene kant van het net door te kappen, maar dit lukte ook niet, daar het anker tussen de mazen van het net verstrikt bleef zitten. Met het anker opzij van het schip, zette men koers naar de thuishaven, waar veilig kon gemeerd worden. Met behulp van een kraan werd het ijzeren scharnieren stokanker van zowat 650 kg. waaraan 30 m. ketting vast zat, op de kaai geplaatst. Het net was totaal vernield.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

26/161 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Gedurende de periode van 23 december 1968 tot en met 4 januari 1969, zullen geen schietoefeningen uitgevoerd worden.

(Tel. Med. A.A. Sch. Lombardsijde 17-12-'68).

26/162 Haven Zeebrugge. — Havendamlicht. — Sektor verduisterd.

Positie : 51°20'54".5N — 3°12'15".5E.

De witte sektor van het havendamlicht werd gedeeltelijk verduisterd.

De sektoren zijn nu als volgt :

Wit van onder de havendam (068°) tot in 145°; rood door S tot in 12°; wit door W tot in 296°; overigens duister.

(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken" - bijkaartje Zeebrugge en Lichtenlijst 1965 N° 124).

26/163 Schelde. — Zandvliet.Lichtboei gelegd.

Positie : 51°21'15".5N — 4°15'17".5E.

Een rode lichtboei 78A met radarreflektor, tonende een rood flikkerlicht, Fl r, werd uitgelegd tussen de lichtbakens Noord- en Zuid Ballastplaat, in bovenstaande positie.

Deze boei ligt in 70 dm water en is gedekt door de opwaartse rode sektor van het lichtbaken Noord-Ballastplaat en door de afwaartse rode sektor van het lichtbaken Zuid-Ballastplaat.

(Zie Belg. krt. „Schelde" en Lichtenlijst 1965 - N° 537).

(Med. Antwerpse Zeediensten 12-12-'68 — H. 46962).

26/164 Schelde. — Oosterweel. Wraklichtboei opgenomen.

Positie : 51°14'25"N — 4°23'22"E.

De gezonken voorwerpen van de beschadigde steiger en dukdalven gelegen ter hoogte van het Noordkasteel opwaarts Oosterweel, werden uit de rivier verwijderd.

De ter dekking van deze voorwerpen uitgelegde wraklichtboei werd opgenomen.

B.a.Z. 25/157(T)-1968 vervalt.

(Zie Belg. krt. „Schelde").

(Med. Antwerpse Zeediensten 6-12-'68 — H. 46945).

NEDERLAND

26/165 Westerschelde. — Everingen (E lijk deel). Ton verlegd. Diepte.

1. De rode ton E 6 verplaatsen (± 140 m S) naar 51°22'37"N — 3°51'25"E.
2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :

Middenvaarwater	35
Spitsetonskant	32
Stompetonskant	34

(Zie Belg. krt. „Schelde").

(Ned. B.a.Z. 3267 — H. 46987).

ZIJ HADDEN PECH...

— Door de Z.420 van schipper Daniel Rappé werd een gemerkte rog bovengehaald. De vis droeg het kenteken EZ 3659, had een lengte van 55 cm, een breedte van 40 cm, en werd opgevist met een trawlnet op een diepte van 22 vadem.

— Op de visgrond van de Kreeftenput sloeg de Z.545 van schipper Marcel Bonneville vast met de visboel Bij het winden brak de kleine as en het konisch tandwiel Men stelde zich in verbinding met de schipper van de Z 199 om te vragen de visboel in te winden wat dan ook gebeurde.

— Tijdens de visvangst op de Galloper hoorde schipper Jozef Ceyf van de Z 511 een vreemd geluid in de motor. Het onderzoek wees uit dat de krukpenlager stuk was. Na kontakt met Radio Oostende werd het defekte vaartuig naar Zeebrugge opgesleept, door de Zeetijger.

— Wegens een vermindeling van de oliedruk en het oplopen van de temperatuur, werd de motor van de Z.585 stilgelegd Schipper Petrus Rammelo die de garnaalvisserij bedreef op visvak 103, vroeg sleephulp via de radio aan de Z.552 die in de nabijheid was. De opsleping verliep normaal en in de thuishaven stelde men vast dat de as van de oliepomp gebroken was

— Op visgrond 401 bij woelige zee hoorde schipper Freddy Depaepe van de Z.581 een harde klop in de machinekamer. Bij nazicht was de 2de cylinderkop gebroken en herstelling ter plaatse uitgesloten Via de radio werd sleephulp gevraagd aan de Z.559 die in d nabijheid viste Tijdensde opsleping bij stormachtige zee brak de sleepketting van de Z.559 waardoor de staaldraad in de schroef sloeg van dit schip. Dan werd beroep gedaan op de Z.283 wiens sleepketting eveneens brak maar hersteld kon worden, zodat men uiteindelijk veilig weer kon binnenlopen te Zeebrugge

— Jozef Hanssens, schipper van de Z.511 Normandie gleed op dek uit en viel. Hij liep een fraktuur op van de rechter buitenenkelstreek en moet 6 weken thuis blijven.

— Gustaaf Mille, matroos van de Z.593, is na het lossen van de vangst en bij het opruimen aan dek uitgeleden. Hij viel zo ongelukkig dat hij de rechtervoet brak waardoor het slachtoffer 8 weken werkonbekwaam is

— Willy Bentein, motorist aan boord van de Z.549 Albrecht Rodenbachh, viel op de linkerknie. Hij moest verschillende dagen rust nemen.

— Robert Moens, schipper van de Z.555 Valentin, gleed op dek uit en viel op de kop van de lier Hij brak hierbij verschillende ribben, zodat hij een tiental dagen zijn bezigheden moest onderbreken.

— Op de terugweg van de visserij, niet ver van de Zeebrugse havendam, hoorde schipper Jozef Martony 2 harde slagen op achterschip. De schroef werd uitgeschakeld en nadien terug ingeschakeld waarna op slag naar de visserijhaven werd gestevend. Op de kuisbank zag men dat de schroef en de keerkoppeling beschadigd waren.

— Op 2 mijlen noordwest van het wrak gelegen op visserijvlak 103, vond schipper-eigenaar Hubert Vantorre van de Z 554 een drijvend visserijwrakboei. Deze werd naar Zeebrugge meegebracht en op de kaai gelegd. Schipper Vantorre liep hierdoor een visverlet op van 2 1/2 uren wat zowat 4000 fr bedraagt

— Op de terugweg van de garnaalvisserij werd de Z 555 van schipper eigenaar Robert Moens door en zware zee verrast. Hierdoor werden 6 garnaalkoelers beschadigd evenals de houten bevloering van het achterdek.

DE F.A.O. EN DE INVESTERINGEN IN DE ZEEVISSERIJSEKTOR

Van 15 tot 25 juli 1969 grijpt te Halifax een technische konferentie plaats onder de auspiciën van de F.A.O. (Voedsel- en Landbouworganisatie bij de Verenigde Naties) betreffende de inspectie en de controle van de kwaliteit van de visserijprodukten.

Vele specialisten uit de industrie, goevernementele diensten, universiteiten en opzoekingscentra zijn thans rapporten aan het voorbereiden met betrekking tot de punten van de uitgebreide dagorde die er als volgt uitziet :

1 Het belang van de inspectie en van de controle op de kwaliteit ;
2 Principes van de kwaliteitscontrole ;
3 Definitie van de gebruikte termen i.v.m. de kwaliteitscontrole ;
4 Organisatie van de inspectiesystemen ekonomische aspekten ;
5 Nationale inspectiestelsels aktueel in voege ;
6 Vorming van het personeel voor de inspectie en de controle van de kwaliteit ;
7 Op puntstelling van de normen, inspectiemethoden en procedures ;
8 Aktueel aangewende kontrolemethoden omtrent de kwaliteit van de visprodukten ;
9 Rapport over het onderzoek naar nieuwe controle-methoden ;
10 Kwaliteitskontrole vanuit het oogpunt van he hygiëne ;
11 Praktische internationale codes en normen.

BIJNA 9 MILJOEN OPBRENGST IN NOVEMBER 1968 TE OOSTENDE

Voor de visserij is de maand nov. van dit jaar tamelijk gunstig geweest. Dit kunne we alleszins opmaken uit de cijfers die vorige maand werden bereikt en dit bijna 9 miljoen hoger dan in november 1967.Er werd inderdaad voor 44 683 202 fr. verkocht in de vis- en garnaalmijn tegen 35 698 218 fr in dezelfde periode van verleden jaar. Dit niettegenstaande er geen sprot werd verkocht, dit dan door het feit dat de garnaalvissers de ganse maand druk de garnaalvisserij blebedrijven. De visprijzen waren niet zo goed als tijdens de maand okt. de aanvoer is echter zeer ruim geweest zodat uiteindelijk de visopbrengst steeg van 30 866 773 fr naar 37 171 899 fr. Gullen zijn ook in nov. van dit jaar de meest aangevoerde soort gebleven, de prijzen voor die gullen bleven wel renderend al waren ze al wat lager dan tijdens de oktobermaand Wat de deelvis op naam betreft, hier werd een stijging genoteerd van 179 135 fr naar 193 070 fr. Voor de kustvisserij was het een zeer gunstige maand aangezien niet alleen de garnaalopbrengst steeg van 635 680 fr naar 1 468 091 fr maar de kustvissers anderzijds ook vaak zeer mooie visvangsten in de afslag brachten. De opbrengst van de sprotverkoop tenslotte viel terug van 884 342 fr naar 0,0 fr door het feit dat er niet op sprot werd gevist.
De opbrengst van de vreemde vis was zeer aanzienlijk dit jaar en steeg zelfs nog een stuk boven het bedrag van nov. 1967. De haringschepen zetten inderdaad voor 5 850 142 fr haring in de markt tegen 3 132 288 fr vorig jaar. De haringprijs was de eerste weken zeer goed maar daalde op het einde van de maand naar minder dan 6 fr. per kg. Hierdoor zijn de haringvissers de volgende weken dan weggebleven.
Algemeen beschouwd is nov. 1968 echter alleszins een zeer goede maand geweest, de noordvissrs en ook de kleine IJslanders brachten het zeer goed af

Dank zij de zeer gunstige cijfers van de laatste maanden staan we nu reeds boven de 410 miljoen opbrengst in 1968. We zullen dus alleszins het opbrengstcijfer van verleden jaar overtreffen. De oorzaak hiervan ligt ongetwijfeld in het veelvuldig verkopen van de noordschepen op de eigen markt en in de goede prijs die over het algemeen over de gullen werd betaald. Ook de sterk gestegen garnaalopbrengst en de grote hoeveelheid vreemde vis die hier werd verkocht, waren oorzaken van die hogere opbrengst. De meer-opbrengst van de vreemde vis bedroeg einde nov. immers reeds 7,8 miljoen terwijl de garnaalopbrengst met 6,5 miljoen is toegenomen. Samen is dat meer dan 14 miljoen op een totale meer-opbrengst van 10,1 miljoen.

De opbrengst van de visverkoop bedroeg 348.950 040 tegen 379 541 589 fr en steeg dus met 5,4 miljoen. Bij de deelvis op naam zien we een vermindering van 2 211 945 fr nov. '67 naar 2 090 870 fr in nov. '68. De garnaalopbrengst steeg van 4 758 987 fr naar 11 283 210 fr terwijl de opbrengst van de sprotverkoop afzakte van 1 724 924 fr naar 147 778 fr. Voor sprot bestond dus zeer weinig belangstelling tot nu toe. De garnaalvisserij bleef te lang renderend. De opbrengst van ijle haring onderging geen wijziging ten opzichte van vorige maand en bleef respektievelijk voor 1967 en 1968 op 230 840 fr en 292 890 fr. 292 890 fr. Tenslotte was er dan die opbrengst van de verkoop van nederlandse haringschepen en van de franse visvangers zijn hiervan de oorzaak.

Wat de tottaalcijfers betreft, deze stegen van 393 032 949 fr na 11 maanden in 1967 tot 411 133 313 fr na 11 maanden in 1968.
Hierna nog een vergelijkende tabel betreffende de opbrengst na de eerste elf maanden tijdens de voorgaande jaren:

Vis	373.992.140	398.160 552	354 198 887	379.541.589	384.950.040
Deelvis	1.305 275	1 591 750	1.624 410	2.211 945	2.090 870
Garnaal	2 196 265	3 703 425	3.416 440	4 758.987	11.283.210
Sprot	5.282.226	1 686 266	2.493 980	1.724.924	147 778
Haring	542 268	1.634 150	**138.640**	230 840	**292 890**
Vr. vis	—	1 936 862	1.307 686	4.564.664	12 368 525
TOTAAL	384.038.174	408 713.005	363 090 043	393.032 949	411 133 313

HOOGWATERBOEKJES 1969

VERSCHENEN

Verkrijgbaar in alle boekwinkels en bij alle dagbladverkopers

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN
Zich wenden : Drukkerij

« HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST »
H. Baelskade, 30 Oostende — Tel. (059) 77 13 - 777 14

KOSTPRIJS : 12 Fr.

(4331 W—1387N—6413 V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Waar we verleden week een groot aantal schepen aan de afslag kregen, moesten we er in deze Kerstweek zeker niet veel verwachten. Gelukkig is dit ook zo uitgevallen, want alhoewel er doorgaans goede prijzen betaald werden, was er niet veel vis nodig. Door het meewerken van enkele gunstige omstandigheden kregen we dus toch nog goede prijzen, bijzonder voor tong, tarbot, kabeljauw en gul. De IJslandse soorten waren weliswaar niet zo duur als ze in een normale week bij dergelijk slecht weer zouden geweest zijn, maar ze waren echter wel beter dan in geval het de hele tijd goed weer zou geweest zijn. Nu werd IJslandvis verkocht tegen een gemiddelde van even boven de 500 fr. per ben. Al waren er bij de meeste vangsten flinke partijen staartvis, toch is dit nog een goede prijs. De gullenvangers welke in Engeland verkochten, om reden van binnenlopen wegens slecht weer of omdat men met Nieuwjaar zou thuis zijn, zullen ginder niet veel profijt gedaan hebben, aangezien ook hier gul, kabeljauw en totten goed verkocht werden. Normaal worden in de Kerstweek grote partijen vis opgevangen. Dit was nu geenszins het geval. Alleen koolvis was niet gewild, maar daar zitten de «Weihnachtfeesten» voor iets tussen. Witte leng kreeg zelfs stijgende prijzen, iets wat de laatste weken zeker niet het geval was.

Voor de kustvisserij zijn dergelijke weken van slecht weer minder gunstig. Men kan praktisch niet uitvaren. Waar er in deze eindejaarsperiode niet op sprot mag uitgevaren worden, kregen we dit helemaal niets op de markt, terwijl garnaal veel minder werd gebracht dan gewoonlijk. Vrijdag evenwel nog enkele ruime vangsten zodat de garnaal dit jaar niet zo duur zal zijn als tijdens voorgaande eindejaarsperioden.

TOCH GOED VOOR DE IJSLANDERS

Waar de reders van IJslandse schepen het slechtste vreesden voor hun vangsten, is het nog zeer goed afgelopen. De IJslandse vissoorten werden zelfs meer dan behoorlijk verkocht. Witte leng, soort die vorige week in grote partijen moest opgevangen worden, steeg nu van 350 naar 480 fr. per ben. De blauwe leng bleef in verhouding goedkoop en kreeg nauwelijks 12 fr. per kg. Wijting deed het redelijk goed met prijzen die respektievelijk 370 en 290 fr. bedroegen voor grote en kleine sortering. Schelvis hebben we deze week evenmin gezien als andere weken, alleen een paar manden grote sortering die dan ook tot meer dan 30 fr. per kg. haalden. Totten kregen nog 570 fr. per ben. Staartvis, vorige week sterk in prijs gedaald, steeg nu weer naar een meer normaal peil. Grote sortering liep op naar 57 fr., de middensoort tot 52 fr. en de kleine sortering tot 40 fr. per kg. Heilbot werd in nogal beperkte mate binnengebracht en kreeg nu tot 80 fr. per kg. Rode zeebaars was nog eens een der meest gebrachte vissoorten. De prijs voor deze soort daalde dan ook tot een eerder normaal peil en varieerde van 400 fr. voor kleine naar 620 fr. voor grote sortering. Ook deze prijs blijft, gezien het geringe visverbruik, nog zeer goed. Schotse schol kreeg eveneens betere prijzen en steeg weer tot 430 fr. per mand. De weinig aangevoerde hondstong kreeg tussen 8 en 22 fr. volgens de grootte en de kwaliteit. Kabeljauw van IJsland was nogal schaars. De best verkochte soort kreeg toch tot 13 fr.; gullen schommelden rond de 9 fr. per kg.

Wat de resultaten betreft, deze waren, alle omstandigheden in acht genomen, zeer behoorlijk. Het laagste cijfer bedroeg nog 313.330 fr. Dit cijfer werd echter bereikt met een vangst die minder dan 500 bennen bevatte.

HAAIEN BLIJVEN GOEDKOOP

Een vangst van Noop Head op deze voorlaatste week van 1968. De O.250 zorgde voor deze enige vangst die zoals kon verwacht worden in dit jaargetijde, in hoofdzaak uit haai bestond. Deze haai werd evenals verleden week goedkoop verkocht. Toch was er een lichte verbetering, want waar verleden week grote partijen aan 200 fr. per ben geen afnemer vonden, kon nu toch tussen 250 en 350 fr. genoteerd worden. Wat de kabeljauwprijs betreft, deze was ook iets beter dan verleden week en steeg tot 17 fr. per kg. De wijting echter deed het even slecht als verleden week en kreeg slechts minimumprijzen. De opbrengst, zij het na een zeer korte reis bereikt, kan toch amper bevredigend genoemd worden. Met een vangst die 500 bennen bevat zou immers meer mogen besomd worden dan 168.000 fr.

NOORDVIS AAN STIJGENDE PRIJZEN

De aanvoer van de Noord was wel iets kleiner dan verwacht. Enkele schepen gingen omwille van het slechte weer in Engelse havens schuilen, terwijl andere ginder hun dikwijls kleine vangst gingen verkopen met het oog op het thuis zijn in de laatste week van 1968. Zodoende slechts vijf vangsten en in totaal 1.300 bennen vis en 100 kg. tong. Meestal gul en verder rog, wijting en platvis. Gul was zeer duur en kreeg dinsdag veruit de beste prijzen van de laatste weken. Vooral de grote gulsoorten waren verschrikkelijk duur en stegen tot 23 fr. Kabeljauw steeg tot 34 fr., dit ingevolge het uitblijven van ingevoerde Deense kabeljauw. Rog bleef ook duur, terwijl wijting eerder goedkoop was. Steenschol bleef duur en steeg tot 40 fr. Wat de kleine gullen betreft, hiervoor werd maandag van 460 naar 500 fr. gegeven, dinsdag steeg die prijs naar 620 fr. per mand. Voor de noordschepen werden het ondanks de betrekkelijk kleine vangsten, bevredigende resultaten.

ZEER KLEINE WESTVANGSTEN

Waar reeds de voorgaande weken kleine vangsten aangevoerd werden, was dit deze week nog meer het geval. Het slechte weer was oorzaak van dagenlang stilliggen en meteen moesten sommige schepen ook hun reis voortijdig onderbreken. In totaal aldus 15 vangsten, slechts 1.000 B. vis en 1.100 kg. tong. Gul en wijting waren hier veruit de meest gebrachte soorten. Nogal dure wijting op de maandagmarkt, goedkopere op de dinsdagmarkt toen zelfs teruggegaan werd naar het minimumpeil. Platjes waren duurder en bleven schommelen tussen 350 en 500 fr. per ben. Bij de rogsoorten was de grote rog veruit het duurst met prijzen die nooit onder de 20 fr. per kg. daalden. Tilten kregen 15 fr., de andere soorten van 4 naar 10 fr. Voor de gullen werd wel iets meer betaald dan voor die aangevoerd door de noordschepen. Ondanks de zeer goede prijzen toch te lage resultaten voor de meeste van deze schepen. Vermelden we nog dat tarbot van deze visgrond tot 130 fr. per kg. haalde en tong tot 94 fr. per kg.

DUURDERE TONGEN

Zoals gewoonlijk moesten de kanaalschepen het in hoofdzaak hebben van hun tongvangst. Toch ook een paar schepen met ruime partijen rog en rode knorhaan. Voor kleine rode knorhaan bleek de belangstelling echter eerder gering. Deze soort moest gedeeltelijk opgevangen worden. Roodbaard deed het beter en kreeg zelfs tot 15 fr. per kg. Keilrog was peperduur en bleef zelden onder de 30 fr. per kg., de grote roggen schommelden tussen 20 en 24 fr. Katrog evenwel moest herhaaldelijk opgevangen worden. Voor wijting vonden we hier belangstelling vanwege de handel. Ook schar deed het niet, platjes wel, aangezien daarvoor tot 7 fr. werd betaald. Heek was duur. Grote en middensortering kregen van 40 naar 45 fr., de kleine sortering van 10 naar 16 fr. Wat de tongen betreft, deze waren, zoals verwacht, duurder. De lappen deden het nog het minst en bleven rond de 65 fr. schommelen. Grote tong kreeg tot 82 fr. en driekwarttong tot 86 fr. Bloktong en voor/kleine sortering kregen tot 92 fr. en kleine tong rond de 65 fr. De slips tenslotte bleven onder de 50 fr. per kg. Voor de meeste kanaalschepen wel bevredigende resultaten met als beste cijfer de 359.000 fr. van de Z.499.

TONG VAN DE OOST

De Oostschepen, twee in totaal, zorgden voor 170 B. vis en 3.500 kg. tong. Tong die ietwat hogere prijzen kreeg dan die aangevoerd van het kanaal. Na korte reizen meer dan behoorlijke vangsten, in het bijzonder voor de Z.502 die in een week tijd aan 263.000 fr. geraakte. Platvis was niet bijzonder duur, is nu trouwens niet meer zo dik en meteen minder gevraagd. Behalve platvis, ook wijting en gul voor de ze schepen als bijvangst.

GARNAAL WAS DUURDER

Het slechte weer heeft de stijgende prijzen voor garnaal in de hand gewerkt. De aanvoer was inderdaad heel wat kleiner dan normaal bij goed weer had mogen verwacht worden. In totaal zowat 3.000 kg., slechts 180 kg. Daarvan werden echter na zaterdag aangevoerd, zodat de vraag de laatste dagen zeker het aanbod overtrof. Meteen steeg de prijs dinsdag tot 107 fr. per kg. Voor de paar schepen welke die dag het weer trotseerden, werden het toch geen goede uitslagen.

MARKTOVERZICHT TE ZEEBRUGGE

MAANDAGMARKT

De aanvoer was biezonder groot niet minder dan 27 vaartuigen hebben hun vangsten gelost.
Voor de 17.600 kgr tongsoorten waren de prijzen biezonder hoog, voor de grotere soorten van 63 tot 85 fr. de schone kleine en de kleine van 82 tot 95 fr. en de kleinste slag van 58 tot 80 fr.
De grote prijsschommelingen waren hoofdzakelijk te wijten aan de aanvoer van tongsoorten van de Noord, Kreeftenput en Witte Bank de gemiddelde prijs bedroeg 74,63 fr. het kgr.
De tarbotsoorten bekwamen eveneens topprijzen, de grietsoorten waren minder in trek.
De aanvoer van platvissoorten was zeer groot, vooral van grote en middenslag, deze laatste werden praktisch niet afgenomen en indien wel aan de minimumprijzen van 5 tot 6 fr. De 3de slag was iets beter in trek van 7 tot 12 fr. en de kleine sooren, deelvis en meiers van 5 tot 9 fr.
Ronde vis kende beter sukses, vooral de kabeljauw en de gulsoorten, de prijzen schommelden tussen 16 en 18 en van 11 tot 15 fr. voor de gulsoorten. De verschillende wijtingsoorten bekwamen van 3,60 tot 7 fr.

Roggevis werd en praktisch niet aangevoerd, wel zeehaai en zeehonden, welke afgenomen werden aan 7 en 10 fr. De besommingen van 39.790 voor de Z.593 tot 50.220 voor de Z.458 en van 100.470 voor de Z.542 tot 232.300 voor de Z.569 De gullenvangers hebben geen vangsten aangevoerd

DINSDAGMARKT

De aanvoer was beperkt tot zeer kleine hoeveelheden aangevoerd door vaartuigen welke door de slechte weersomstandigheden hun reis moesten onderbreken.
Voor de tongsoorten waren de prijzen hoger dan de voorbije verkoopdag alhoewel halfweg de markt een prijsdaling werd genoteerd. Voor de grotere soorten van 68 tot 96 fr. voor de schone kleine en de kleine van 90 tot 108 fr. de kleinere soorten behaalden van 60 tot 74 fr. de gemiddelde prijs 84,90
De tarbot en grietsoorten vielen in de smaak vooral dan de tarbotsoorten welke tot 136 fr het kgr opliepen.
Zeer weinig platvis gaf daarom geen hogere prijzen, wel integendeel, voor de grotere soorten van 5 tot 6 de 3de slag van 7 ot 12 fr. De deelvis en meiers waren iets in prijs verhoogd van 6 tot 11 fr.
Ronde vissoorten haalden voor de kabeljauws en grote gulsoorten duurdere prijzen dan de vorige verkoopdag van 21 tot 28 en van 15 tot 19 fr. de kleinere soorten haalden volgens sortering dezelfde prijzen als de voorbije verkoopdag.
De aanvoer van roggevis was merkelijk hoger dan gisteren de prijzen daarentegen waren in prijs gestegen vooral van de grotere soorten. Voor de grote van 21 tot 26 fr. en de kleinere van 14 tot 20 fr. De opbrengsten van 14.140 tot 83.770 voor de Z.545 voor de Z.24 en van 40.680 voor de Z.431 tot 83.770 voor de Z.545
Al de reisjes waren van zeer korte duur. Gullevangers hebben niet verkocht.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-12	25	291.200	4.133.795			
24-12	8	41.800	677.505			
	33	333.000	4.811.300			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

18-12	14	1.089	51.638	37,—	56,—	
19-12	14	743	37.817	39,—	57,—	
20-12	18	1.186	56.078	37,—	55,—	
22-12	1	86	6.081	70,—	71,—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-12	13	28.135	443.260	15,75		
20-12	7	20.429	345.160	16,89		
23-12	27	74.418	1.967.140	26,43		
24-12	17	27.842	703.800	25,36		

WAARVAN TONG

18-12	22	15.900	1.009.930	74,11		
19—22	3	1.959	145.190	83,30		
23-12	27	17.606	1.314.900	74,63		
24-12	14	4.890	415.170	84,90		

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

18-12	7	899	46.567	37,—	61,—	
19-12	19	4.537	147.493	17,—	50,—	
20-12	19	2.790	108.963	19,—	59,—	
23-12	1	83	5.561	67,—		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-12	9	596	29.939	43,—	54,—	50,—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	17	21.091	506.890			
24-12	1	1.121	18.013			

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

GARNAALOPBRENGST PER SCHIP TE OOSTENDE

WOENSDAG 18 DECEMBER 1968

O.793	720	O.91	2.518
O.32	3.504	O.10	2.610
O.260	943	O.21	5.123
O.253	2.736	O.104	7.395
O.70	3.250	O.58	2.784
O.101	4.356	O.150	4.558
O.446	4.868	O.19	6.273
O.145	564		

DONDERDAG 19 DECEMBER '68

O.58	624	O.260	2.303
O.19	6.307	O.91	6.486
O.104	3.078	O.253	1.568
O.21	4.029	O.17	3.24
O.150	5.587	O.101	1.590
O.10	3.358	O.70	918

VRIJDAG 20 DECEMBER 196

O.145	510	O.718	646
O.104	5.562	O.793	946
O.10	3.230	O.101	11.765
O.91	2.834	O.70	1.110
O.150	2.214	O.401	7.540
O.19	3.542	O.253	3.120
O.446	3.224	O.32	3.660
O.17	608	O.21	3.299
O.260	1.242	O.58	1.026
ARN.14	9.752		

ZONDAG 22 DECEMBER 1967

O.401	6.081

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG, 19 december

Z.269, IJsland
O.69, Noord
O.275, Noord
O.195, Noord
O.286, Noord
O.249, Noord
Z.405, Kanaal
Z.212, Kanaal
O.267, West
N.719, West
N.762, West
O.202, Noop Head

VRIJDAG, 20 december

O.316, IJsland
O.66, Noord
O.181, Kanaal
O.242, Noop Head

ZATERDAG, 21 december

O.317, IJsland
O.184, Kanaal
Z.527, West

MAANDAG, 23 december

O.80, IJsland

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-12-1968
Schelvis	29,40
Groot	.....
Middel	.....
Klein	8,60-16,20
Kabeljauw	8,20- 9,40
Gul	6,— 7,40
Witting	17,20-18,—
Schaat	780-12,80
Zeebaars	4,—11,20
Leng	5,— 8,60
Schartong	61,80-73,—
Heilbot	6,— 8,—
Koolvis	6,60-27,—
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Platen	

OOSTENDE

MAANDAG 23 DECEMBER 1968

IJSLAND				
O.282	17	650	—	374 580
O.129	17	500	—	313.320
O.224	17	680	—	373.820
O.216	17	700	—	380 695
KANAAL			Tong	
O.124	19	100	600	69.310
O.29	16	190	1800	293.320
Z.499	15	100	4000	559 930
O.35	15	150	—	164.500
NOOP HEAD				
O.250	10	600	—	168 570
NOORD				
O.274	8	280	—	147 930
O.26	12	280	—	151.880
O.229	9	250	—	122.500
O.247	5	180	—	116.850
WEST				
N.715	2	20	—	11.390
N.185	2	20	—	15.540
N.710	6	80	—	40 590
O.156	8	120	—	37.510
N.819	7	30	300	57.520
OOST			Tong	
Z.502	6	120	2200	263.720
Z.509	5	50	1300	138.430
WEST			Tong	
O.267	2	20	100	22.260
O.284	3	100	—	60.950
O.204	6	150	—	90.880
O.147	3	10	200	23.220
KANAAL			Tong	
O.72	14	200	1700	222 780

DINSDAG 24 DECEMBER 1968

KANAAL			Tong	
O.127	12	120	300	37 810
WEST			Tong	
N.738	2	10	300	42 420
O.287	8	100	—	713 70
O.142	2	20	—	15.030
O.37	5	110	200	81.960
O.537	5	80	—	55.370
Z.38	6	120	—	98.280
NOORD				
O.141	8	280	—	164.880

TANKEN PER COMPUTER !

Een Nederlandse onderneming brengt een installatie op de markt voor zelfbediening bij het tanken van motorbrandstoffen volgens een systeem, dat nog nergens ter wereld wordt toegepast. Aldus „De Financieel Economische Tijd".

Het betreft hier een installatie die het mogelijk maakt dat de klant zelf, zonder verdere hulp, door middel van één computer kiest.

2. ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19 DECEMBER '68

Z.452	6	200	50	58.260
Z.598	6	400	80	112.900
O 428	8	500	80	90.020
Z.733—163				36 570
Z.541—410				42.040
Z.554—538				36 190
Z.432—233				17 170
				443.260

VRIJDAG 20 DECEMBER 1968

Z 549	11	1300	120	222.750
Z.601—468				40 560
Z.403—558				30 430
Z.544—201				51.420
				345.160

MAANDAG 23 DECEMBER 1968

Z.593	3	200	20	39.790
Z 442	5	200	20	40.720
Z.469	3	250	10	40 780
Z.504	8	300	50	39 760
Z.578	2	200	25	48.390
Z 589	3	1500	60	193.790
Z.574	3	300	40	53.020
Z.430	2	50	10	21.550
Z.568	8	400	70	83 790
Z.587	2	100	10	29.420
Z.419	12	1400	120	174 600
Z.402	12	1400	100	196 080
Z.542	10	1000	40	100.470
Z.407	6	250	30	47 400
Z.569	12	1800	160	232 300
Z.484	3	600	45	75 020
Z 507	8	1500	60	165 930
Z.592	8	1200	75	123.530
Z.582	2	100	20	24.380
Z 411	2	300	15	37 260
Z 590	2	100	20	20.730
Z.591	1	100	10	21 730
Z 533	2	100	15	28 250
Z.458	6	200	40	50.220
Z.400	3	300	20	32.030
Z.186	3	250	20	31 340
Z.25	1	200	10	14.860
				1.967.140

DINSDAG 24 DECEMBER 1968

Z.429	2	50	10	19 130
Z.594	2	50	10	35 670
Z.431	2	150	10	40.680
Z.417	2	50	10	8 190
Z.349	2	50	10	14 140
Z.575	2	100	15	36.280
Z 596	2	200	30	73.240
Z.603	3	150	20	44 410
Z.420	2	100	20	20.030
Z 540	2	100	15	33.990
Z.175	6	100	100	75 280
Z.24	6	300	50	59 560
Z.496	2	200	10	40.930
Z 588	2	400	15	59.030
Z.545	3	500	25	83 770
Z.257	2	50	10	36 060
				703.800

REDERS, LEEST HET VISSERIJBLAD

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 27 DECEMBER 1968

NOORD :

O.160 (150 bennen gul)

MAANDAG 30 DECEMBER

IJSLAND :

O.288 (1.500 b. t.t.z. 225 bonen; 200 totten; 200 wijting; 85 gr. schelvis; 75 mietenschol ; 125 bl. leng ; 25 kools ; 50 kab.-gul; 25 schaten; 35 heilbot-staart; 125 varia; 5 kreeftjes; 125 witte leng).

O.331 (700 ben. t.t.z. 170 gutvis; 25 heilbot; staart; 50 kab.-gul; 35 bl. leng; 150 witte leng; 180 koolvis; 90 bonen).

Z.571 (600 bennen t.t.z. 300 kools; 100 leng; 50 kab.-gul; 50 gutvis; 80 bonen; 20 heilbot-staart)

Z.418 (500 bennen).

NOOP HEAD :

O.305; O.239;
O.334 (1.050 b., t.t.z. 100 b. shelfcod; 80 kab.; 60 gul; 150 gutvis; 10 staart; 10 rog; 640 haaien).

KANAAL :

O.309; O.118; O.180; Z.597; O.369; Z.543; Z.34.

[illegible]D :

O.159; O.312; O.114; O.285; O.243; O.132; O.329; O.119; O.94; O.307.

OOST .

O.189.

WESOT :

WEST :
O.214; O.172; O.267; N.719· N.762.

MAANDAG of DINSDAG :

IJSLAND :

O.324.

[illegible]INSDAG 31 DECEMBER 1968

KANAAL :

O.306; O.174; N.706.

NOORD .
O.275; O.195; O.69; O.249; O.120; O.66.

P[illegible]AD :

O.228; O.182; O.202.

WEST :

O.142; O.15; N.346; N.738.

PLAATSAANBOD

*** Thuiswerkzaamheden :** Sorteren, vouwen, plakken, schrijven, enz. Inlichtingen : « INTERCAMP », Postbox 184 's-Hertogenbosch. (4551W—N—6536V)

3. NIEUWPOORT

MAANDAG 23 DECEMBER 1968

N.800	64.010	N.740	18.850
N 732	15.040	N.209	23 990
N.737	23.540	N 761	15.094
N.750	8.378	N.276	15 220
N.722	25.690	N.765	12.370
N.703	19.812	N.491	21.887
N.730	19 127	N.762	9 530
N.705	46.469	N 763	45.450
N.704	122 433		

Ruim 4.000 kg. tongen op de markt, welke in 't begin van de markt prijzen kregen voor de grote 62 à 74 fr., voor de 4de 78 à 74 fr De prijzen zakten voor de grote tongen tot 60 à 72 fr.. maar de kleinere soorten haalden dan boven de 80 fr.. zelfs tot 71 voor de kleine. Grote platvis ging maar flauwtjes weg aan de handel, en moest opgevangen worden De drielingen kregen tot 420 fr de ben, kleine platvis van 150 à 400 fr. Weinig wijting, welke 500 fr de ben kreeg voor de grote en 200 à 380 fr. voor de kleine. Kabeljauw tot 1.300 fr. de ben, grote gullen van 1.000 à 600 fr de hoop op de grond, de filé gulletjes 500 fr. de ben ! De rogsoorten werdn goed verkocht. De tarbot kreeg natuurlijk zijn kerstdagprijsje en dergelijke visjes kregen zo maar tot 130 fr. de kg. voor de grootste !

DINSDAG 24 DECEMBER 1968

N.93 18.013

Slechts één vaartuig aan de aanslag, nl. de N.93 die 18.013 fr besomde.

IN DE STEDELIJKE VISMIJN NIEUWPOORT

Tijdens de maand november werden in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort volgende bedragen verhandeld :
vis : 204.609 kg. voor 2.710.602 fr. ;
garnaal : 14.172 kg. voor 476.184 fr. :
haring : 8.809 kg. voor 78.299 fr. ;
sprot : 12.700 kg. voor 46.417 fr. ;
Totaal : 240.290 kg. voor 3.311.502

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

DRANKZUCHTIGEN
Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familieleden die wensen inlichtingen te verkrijgen over de A.A. werking, kunnen zich ofwel persoonlijk wenden ofwel schriftelijk tot :
A.A., Wapenplein 15, Oostende
Voor het kustgebied :
Alle inlichtingen te Knokke in de Fincentlaan 10, van 18 tot 19 uur, alsook Postbus 10, Knokke.
Voor Blankenberge : Groep A.A. Postbus Uitkerke 1.
Alle inlichtingen worden gegeven in volstrekte geheimhouding.
(3653W—9805N—6319V)

Zij hadden pech...

— Op de visgronden van de Wandelaar voelde schipper Isidoor Seys van de Z.817 een hevige schok De schroef werd dadelik afgetrokken Bij het terug inschakelen voelde men trillingen. Dank zij het getij er de trage snelheid gelukte men erin de haven van Zeebrugge aan te doen Daar stelde men vast dat een kogellager van de keerkoppeling en ook de schroef gebroken waren.

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 28 december van 22 uur af
Zondag 29 december, the-dansant van 16 tot 20 uur.

JERRY & MONTIGNY
Fantaisisten

NIEUWJAAR

Dinsdag 31 december van 22 uur af
Woensdag 1 januari, the-dansant van 16 tot 20 uur en van 22 uur af :

GERARD SETY
Fantaisist
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE :
piano

AMBASSADEURSZAAL

Dinsdag 31 december te 21 uur :

NIEUWJAARSREVEILLON
in een apart ruimte-decor
Thema :
« REVEILLON IN DE RUIMTE »
Galadiner

MENU

— Le cocktail de l'espace
— Le foie gras à la gelée lunaire
— Le consommé « Valentina Tereskova »
— Le délice de saumon en costume d'astronaute
— La cuvette de ris de veau « Apollo »
— Les demoiselles de Cancale « Cap Kennedy »
— La poire fourrée sur orbite

750 Frs per persoon

Voor een stemmige sfeer zorgt
JANOT MORALES
en zijn groot orkest en de zangeres
ILSE CHRISTENSEN
Als attraktie :
GERARD SETY
Fantaisist

AVONDKLEDIJ VERPLICHT
Champagne niet verplicht
Geschenken - Cotillons

Plaatsbespreking door storting op p.r.17 98 van de n.v. « A.M.B.C.K.O. » - Casino-Kursaal Oostende
Voor alle inlichtingen : Tel. (059) 751 11

(4543W—1585N—6531V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	23-12-1968	23-12-1968	24-12-1968	24-12-1968			23-12-1968	24-12-19 68
Tong groot (1 à 2 st/kg)	60.— 83.—	63.—81.—	55.—80.—	63.—84.—	.....	.....	68.—62.—	60.— ——
bloks (3 st/kg)	82.80-93.10	73.—85.—	86.—91.40	87.—96.—	.....	.....	74.— 72.—	64.— ——
schone kleine (5 st/kg)	82.60 91.40	86.—95.—	73.—91.—	101.0-108.0	.....	.....	78.—81.—	75.— ——
fruits (4 st-kg)	74.—-33.60	82.—92.—	76.—77.20	90.—99.—	.....	.....	74.—80.—	64.— ——
kline (6 st/kg)	53.20-74.—	68.—80.—	53.70-61.50	68.— 74.—	.....	.....	68.—71.—	64.— ——
slips (alleen zeebr.)	.....	58.— 72.—	.....	60.—70.—	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	100.0-130.0	104.0-115.0	100.0-128.0	101.0-136.0	.....	.....	120.0- ——	100.0- ——
middel (1-2-3)	92.— 100.0	70.— 89.—	82.—92.10	68.—88.—	.....	.....	80.— ——	.....
klein (1-2-3)	59.—65.—	28.—66.—	54.20-59.20	40.—63.—	.....	.....	60.— ——	.....
Griet groot (1-2-3)	.....	31.—39.—	.....	36.— 45.—	.....	.....	65.— ——	55.— ——
middel (1-2-3))	.....	26.—30.—	.....	30.—35.—	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	5.— 13.60	5.— 6.—	5.60-12.20	5.— 6.—	.....	.....	7.— 8.—	5.— 7.—
Gr. iek (1-2-3)	7.— 9.—	5.— 6.—	7.40 11.30	5.— 6.—	.....	.....	5.— 8.—	8.— ——
kl. iek (middenplad) (1)	7.—19.20	7.—12.—	9.—15.20	7.—12.—	.....	.....	3.— 8.—	8.— ——
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	7.—12.—	6.— 9.—	14.— ——	8.—11.—	.....	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1-2)	6.— 8.20	5.— 7.—	7.60 8.—	6.— 8.—	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot (1-2)))	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	4.60 9.—	.....	6.— 9.40	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	42.— ——	.....	40.—42.—	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	35.20- ——	.....	35.—40.—	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	8.40-20.—	.....	12.60- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	4.—23.80	.....	7.—24.60	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	28.—32.20	.....	32.—32.10	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	24.— 28.—	.....	24.—26.—	.....	.....	21.— ——	17.— ——
Tilten (2-3)	.....	19.—21.—	.....	21.—23.—	.....	.....	17.— ——	17.— ——
Scherpstaart (2-3)	.....	16.—19.—	.....	19.—24.—	.....	.....	16.— ——	17.— ——
Halve mans (2-3)	.....	14.—15.—	.....	17.—18.—	.....	.....	12.— ——	.....
Teelt (2)	.....	10.—13.—	.....	14.—15.—	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	9.—10.—	.....	9.—10.—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	15.—25.—	16.— 18.—	21.50-34.—	21.—28.—	.....	.....	26.—24.—	.....
Gul groot (1-2-3)	5.60-15.60	12.—15.—	7.80-15.90	14.— 19.—	.....	.....	22.—10.—	18.— ——
Gul klein (2)	.....	11.—13.—	.....	11.—14.—	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	40.— 58.—	.....	37.—62.10	.....	.....	.....	11.—10.—	.....
Wijting groot (1-2-3)	3.60-10.80	5.— 7.—	3.60- 7.—	.....	.....	.....	8.— ——	4.— ——
klein (1-2-3)	.....	3.60- 6.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar (1-2-3)	3.— 9.40	.....	4.20- 7.60	.....	.....	.....	12.— ——	.....
Steenschol (1-2)	12.— 32.—	.....	23.80-31.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	4.80- 6.20	7.—10.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (1))	4.80- 7.—	.....	6.40- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1))	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	5.60- ——	.....	7.—10.—	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	8.—25.10	.....	8.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	30.—36.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	3.— 3.40	.....	3.50- 4.—	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1))	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	10.—15.30	.....	15.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	7.— 8.20	.....	9.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
G Poon (Knorh.) (1-2-3)	4.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	4.—24.—	.....	10.—33.40	.....	.....	.....	.....	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Donderdag 19 dec. werden in totaal 900 kisten vis aangevoerd. Bij de aanvoer waren 76 kisten tong en tarbot, 240 schol, 11 schar, 163 haring, 14 makreel, 86 schelvis, 37 wijting, 256 kabeljauw en gul en 17 diversen.

Prijzen, per kilogram, in guldens: gr. tong 5-4.39, grm. tong 4.90-4.58, klm. tong 7.13-5.72, tarbot I 5.80-5.40.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 136-100.

Per 50 kilogram: gr. en grm. schol 34-30, klm. en kl. schol I 36-34, kl. schol II 41-34, schar 44-40, verse haring 33-22.40, makreel 45-32, kl. schelvis II 39-34, wijting 37-28, gr. gul 39-36, mid. gul 36-34, kl. gul 36-33.

Besommingen: KW 38, f 3560, KW 220, f 4560, KW 205, f 720.

Vrijdagmorgen 20 dec. werden in totaal aangevoerd: 2630 kisten en 256 kleine kisten vis, 17 500 kilogram tong en 250 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 25 kisten schelvis, 210 wijting, 110 kleine kisten wijting, 450 gul, 10 koolvis, 140 kleine kisten koolvis, 850 sprot 15 kleine kisten makreel 620 schol, 25 tarbot en 90 varia.

Prijzen per kilogram, in guldens tarbot 7.20-6.20, grote tong 5.34-4.88, grootmiddel tong 4.72-4.35, kleinmiddel ong 7.12-6.64, tong een 7.34-6.85, tong twee 6.20-5.82.

Per 125 kilogram: grote en middel kabeljauw 112-72, grote koolvis 46-44, middel koolvis 45.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 81-54, middel kabeljauw 49-34.

Per 50 kilogram: schelvis twee 47-28, kabeljauw een 40-33, kabeljauw een 40-33, kabeljauw twee 38-33, kabeljauw drie 37-24, grove schol 36-24, schol twee 32-25, schol drie 41-28, schar 30-18, haai 22, gestripte wijting 27-22, dichte wijting 25-12, haring 30-24.60, makreel 35, tarbot 200-152, griet 142-98, sprot 13.20-2.

Maandagmorgen hebben honderd vaartuigen in totaal aangevoerd: 8600 kisten van 2430 kleine kisten vis, 82 000 kilogram tong en 470 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer wren: 540 kisten schelvis, 160 kleine kisten schelvis, 450 wijting, 110 kleine kisten wijting, 650 gul en kabeljauw, 2290 koolvis, 150 haring, 165 kleine kisten haring, 430 makreel, 950 kleine kisten makreel, 55 heek, 45 kleine kisten heek, 1850 schol, 70 tarbot, 620 tarbot, 620 varia en 1000 kleine kisten varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: heilbot 7.70, tarbot 6.50-6.20, grote tong 5.57-5.01, grootmiddel tong 4.67-4.26, kleinmiddel tong 5.67-5.29, tong een 5.53-4.67 tong twee 4.95-3.60.

Per 125 kilogram: grote en middel kabeljauw 114-54, grote koolvis 60-48, middel koolvis 48-38, grote leng 71-54, grote heek 644-600, middel heek 644-622.

Per tien stuks: grote kabeljauw 81-66, middel kabeljauw 52-44.

Per stuk: haai 180-64, kreeft 16.

Per 50 kilogram: grote schelvis 76-34, middel schelvis 65-42, kleinmiddel schelvis 52-29, schelvis een 53-29, schelvis twee 41-17, kabeljauw een 40-34, kabeljauw twee 39-32, kabeljauw drie 37-30, grove schol 27-20 schol twee 26-22, schol drie 27-20, schar 36-24, poon 46-42, gestripte wijting 30-17, makreel 18-13, tarbot 274-150, heek een 188-156, heek twee 134-116, heek drie 57-54, koolvis een 18-15, koolvis twee 17-15, ham 224-188.

Dinsdagmorgen werden in totaal aangevoerd: 1230 kisten en 338 kleine kisten vis en 3000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 45 kisten schelvis, 45 wijting, 22 kleine kisten wijting, 70 kleine kisten varia, 15 gul en kabeljauw, 800 koolvis, 15 haai, 280 kleine kisten makreel, 16 kleine kisten heek, 140 schol, 10 tarbot en 80 varia.

Prijzen per kilogram, in guldens: heilbot 8.30-6.30, tarbot 7.90-7.50, grote tong 6.01-5.59, grootmiddel tong 5.22-4.95, kleinmiddel tong 6.14-5.86, tong een 5.56-5.19, tong twee 3.92-3.83.

Per 215 kilogram: grote en middel kabeljauw 100-76, grote en middel kabeljauw 100-76, grote koolvis 56-52, grote en middelkabeljauw 100-76, grote koolvis 56-52, middel koolvis 41-38. ...

Per 50 kilogram: grote schelvis 56, middel schelvis 32, kleinmiddel schelvis 36, schelvis I 35-29, schelvis II 37-25, kabeljauw III 40-27, koolvis I 16-15, koolvis II 17-15, grove schol 33-28, schol II 33-30, schol III 25-20, gestripte wijting 40-20, poon 36, haai 20-15, tarbot 290-188.

SCHEVENINGEN

Vrijdagmorgen 20 dec. werden in totaal aangevoerd: 40 kisten schelvis, 60 kleine kisten schelvis, 200 wijting, 200 wijting, 200 gul, 220 koolvis, 500 sprot, 95 kleine kisten makreel, 340 schol en 9000 kilogram tong.

Maandagmorgen werden in totaal aangevoerd: 150 kisten schelvis, 150 kleine kisten schelvis, 100 wijting, 50 kleine kisten wijting, 350 gul en kabeljauw, 350 kleine kisten makreel, 600 schol en 32 000 kilogram tong.

URK

Vrijdagmorgen 20 dec. werden in totaal door zeventien vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 23 018 tong, 4.18-6.72; 1 647 tarbot, 2.06-6.48; 370 griet, 1.01-1.30; 18 400 schol, 0.30-0.62; 4000 kabeljauw, 0.48-0.57; 1200 wijting, 0,49-0.60; 165 schar, 0.56-0.73; 3000 schelvis 0.42-0.54.

VAARSCHEMA 1969 VOOR HOSPITAAL-KERKSCHIP „DE HOOP"

Het vaarschema 1969 voor het hospitaalkerkschip „De Hoop" werd als volgt samengesteld :

Reis	Vertrek	Aankomst
1	3 januari	22 januari
2	29 januari	19 februari
3	26 februari	19 maart
4	26 maart	16 april
5	23 april	12 mei
6	28 mei	18 juni
7	25 juni	16 juli
8	6 aug.	27 aug.
9	3 sept.	24 sept.
10	1 oktober	22 oktober
11	29 oktober	19 nov.
12	26 nov	17 dec.

Verantw. drukker-uitgever :
P. Vandenberghe
H. Baelskaai 30, Oostende

De visloskwestie in IJmuiden VOORALSNOG GEEN MAATREGELEN

Bij grote, gelijktijdige aanvoer van vis komt het voor, dat vissers niet willen wachten totdat de nodige vaste vislossers beschikbaar komen. Zij gaan er dan toe over met eigen personeel te lossen, hetzij hiervoor personen aan te trekken, die niet tot de vaste, dat wil zeggen bij de Stichting Vislosregeling IJmuiden in dienst zijnde, kern behoren

Een en ander antwoordt de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid op schriftelijk gestelde vragen van het lid van de Tweede Kamer de heer Reitkerk

Dit kan tot gevolg hebben, zo vervolgt minister Bè Roolvink in zijn antwoord, dat het personeel van de Stichting op minder drukke dagen niet voldoende werk heeft, hetgeen tot ontevredenheid en spanningen aanleiding kan geven.

Overigens heeft het ingestelde onderzoek uitgewezen, dat het gebruik maken van ingeleend personeel niet of nauwelijks voorkomt. Minister Roolvink ziet dan ook vooralsnog geen aanleiding tot het op korte termijn nemen van maatregelen ter bescherming van de positie van overige werknemers in die haven

JONGEN OP TREILER VL.115 OMGEKOMEN

Aan boord van de VL. 115 de treiler „Vooraan", heeft zich vorige week een ongeluk voorgedaan, dat de 15-jarige Cornelis van Beelen het leven heeft gekost. De jongen zou zondag 16 jaar geworden zijn.

Op 40 mijl van Lerwick is de jongen gekneld geraakt tussen een visbord en de verschansing. Direkt is mond-op-mond-beademing toegepast, terwijl op verzoek van de schipper in Lerwick de reddingboot zee koos met aan boord een arts. Bij de aankomst van de medicus aan boord, was de jongen overleden

WAT BRACHT 1968 VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ ?

(Vervolg van blz. 61)

BENELUX

Wat de handel met de Benelux-landen betreft, moet helaas worden vastgesteld dat er van regeringszijde weinig wordt gedaan om de handel met België te stimuleren. Teveel wordt door deze partner uit Denemarken betrokken, terwijl dezelfde produkten op onze markten voorhanden zijn en waarvoor wij in het kader van de Benelux de preferentie zouden moeten hebben. Gehoopt wordt, dat spoedig besprekingen op regeringsniveau worden geopend om verbeteringen hierin te brengen.
Ondanks dit alles, is het bestuur van mening, dat, gelet op de algemene situatie, een gematigd optimisme ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de zeevisgroothandel voor het jaar 1969 gewettigd is.

Tot daar de visie van de Hollandse Zeevisgroothandel, waarop we in een onzer volgende nummers wensen terug te komen, daar we niet hun oordeel delen inzake hun Benelux-visie, in acht nemend dat de betrekkingen met Denemarken van een gans ander standpunt dienen bekeken te worden.

Visaanvoer te Den Helder

Door 73 kotters werden tijdens de periode van 16 tot en met 21 december de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per Ton
79.130 kg.	Tong	f 396.523,10	van f 734 tot f 349 per ton
8.845 kg.	Tarbot	f 26.434,37	van f 750 tot f 148 per ton
849 kg.	Griet	f 1.122,41	van f 191 tot f 93 per ton
61.105 kg.	Schol	f 30.312,79	van f 75 tot f 30 per ton
65 kg.	Schar	f 39,50	van f 100 tot f 50 per ton
5.891 kg.	Wijting	f 2.149,64	van f 60 tot f 30 per ton
15.060 kg.	Kabeljauw	f 12.382,54	van f 175 tot f 37 per ton
8.435 kg.	Schelvis	f 3.339,21	van f 70 tot f 24 per ton
3.600 kg.	Sardien	f 237,50	van f 26 tot f 7 per ton
319 kg.	Diversen	f 151,13	van f — tot f — per ton
183.299 kg.		**f 472.692,19**	

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS

EEN WAARBORG VOOR DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM IN VOLLE VERTROUWEN TOT



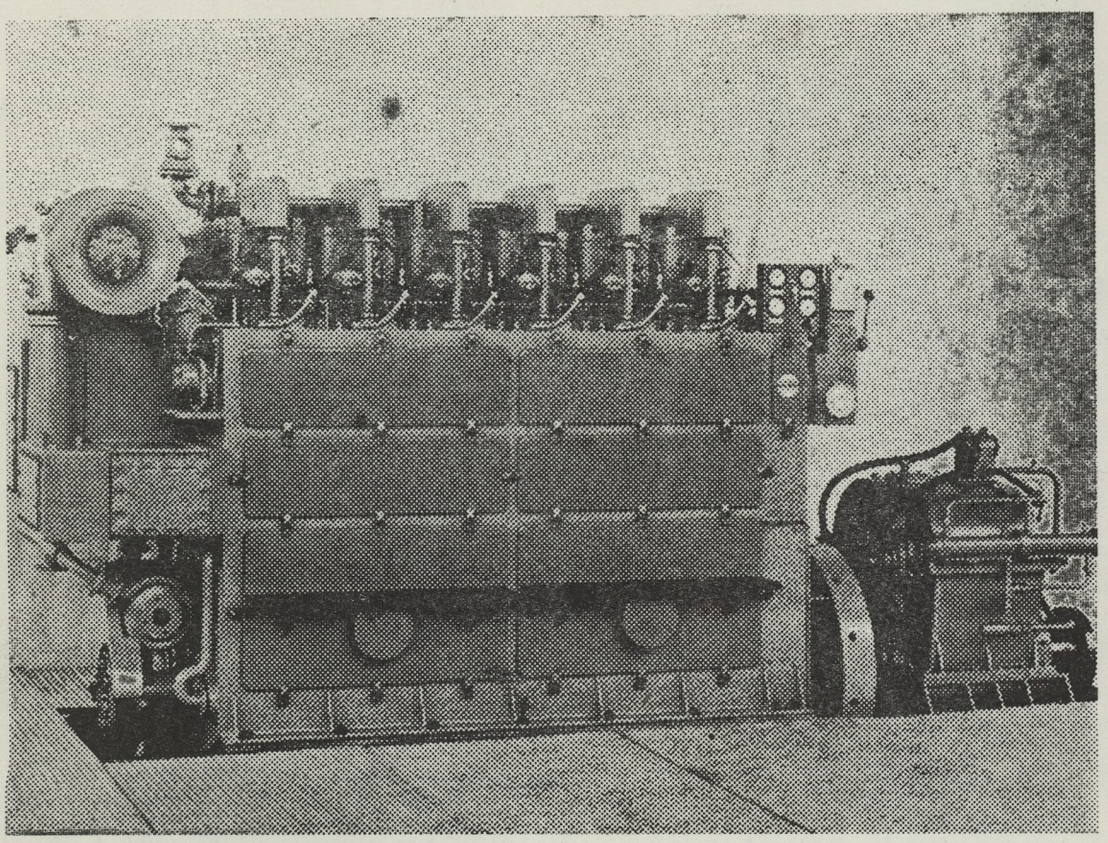
HULP IN NOOD

H. BAELSKADE, 27

TEL. **(059) 716 89** **OOSTENDE**

(059)47

BOLNES - MOTOREN



NIET TOONAANGEVEND
MAAR ZE WORDEN
GEWAARDEERD VOOR HUN
BETROUWBAARHEID,
KRACHT EN
LAGE ONDERHOUDSKOSTEN

BOLNES

HOOFDVERTEGENWOORDIGER :

H. ZWART N. V. - IJMUIDEN

TEL. : 02550 - 15459 - 13740 - 12270

(652TV)