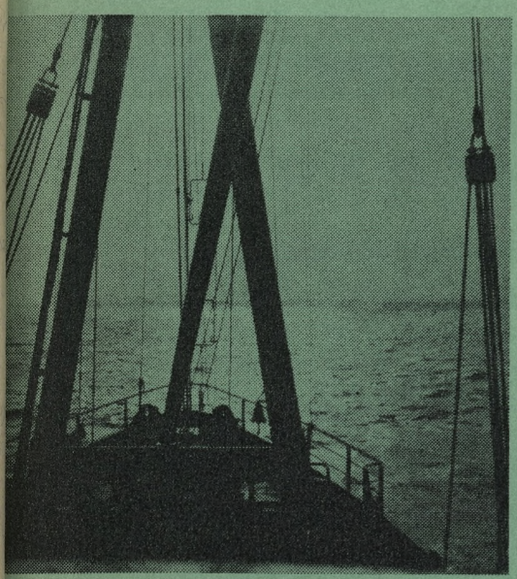
HET VISSERIJBLAD

36e jaar — Nr 1 — Vrijdag 2 jan. 1970
Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr









CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
„LA CHAMPAGNE"
Zaterdag 3 januari
van 22 uur af
Zondag 4 januari
the-dansant van 16 tot 19 uur
en van 22 uur af :
RENEE GILBERT
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
Franz André :
piano

AUDITORIUM
Zondag 11 januari
te 20.30 uur
De
„Galas Karsenty-Herbert"
stellen voor :
„LE PRIX"
van Arthur Miller
Met
CLAUDE DAUPHIN - DOMINIQUE ROZAN - JEAN-FRANCOIS REMI
en
YVETTE ETIEVANT
Bewerking : Thierry Maulnier
Enscenering : Raymond Rouleau
Dekor : Fiorella Mariani
Plaatsen :
250 - 200 en 150 fr.
Lokatie :
Casino-Kursaal,
van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur

Voor alle inlichtingen :
Telefoon : (059) 751.11
(6403W—4380N—6765V)

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

„ GALERIE STAMPAERT P.V.B.A. "

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

Op MAANDAG 5 JANUARI 1970 te 14 uur

in de zaal

„'T WIT PAARD", Van Iseghemlaan 11, OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder Mr. OPSOMER, Roglerlaan 38, OOSTENDE

zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : Kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN : Uitzonderlijke verzameling porselein van China, Japan, Saxe, Meissen, Dresden. Vitrinevoorwerpen zoals : beeldjes, schalen, vazen, sierborden, enz...

TAPIJTEN : Een uitzonderlijke verzameling van OUDE CHINESE TAPIJTEN : Pao-tou, Hsin-Kiang, Ning-Hsia, Kasghar. Een kollektie van Kaukasische tapijten „OUDE KAZAK" : Bocchera, Derbent, Chuval. Prachtige verzameling Oosterse en Chinese tapijten en karpetten Birjand, Tebriz, Meched, Tukbaff, Heriz, Bakhtiar, Hamadan, Kirman.

AFZONDERLIJKE MEUBELEN : Verscheidene grote bibliotheken met 4 en 6 deuren, stijl Régence, Victorian en Georgian. Tafels „SHERATON" leder blad en mahoniehout, 8 en 12 personen — bijpassende stoelen — Engelse hoekkasten in eik- en mahoniehout en leder, met verscheidene schuiven. Enkele staande klokken. Vitrinen L.XV in mahoniehout en inlegwerk. Kleinmeubelen met Frans inlegwerk zoals : nachttafels, bonheur-du-jour, guéridons, enz...

STOELEN : Zetels en bergèren L.XIII, L.XIV, L.XV & L.XVI. Engelse zetels en stoelen van stijl en het tijdperk, enz...

VERSCHILLENDE : Bronzen, Kartels, spiegels, kandelaars, wandlampen.

TENTOONSTELLING :
Zaterdag 3 januari 1970 van 14 tot 18 uur.
Zondag 4 januari 1970 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur.

DESKUNDIGE :
De Heer D. STAMPAERT, St. Pietersnieuwstraat 66 - 70, GENT.

(6395W—4370N—6807V)

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)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

Hoogwaterboekje 1970 verschenen

Verkrijgbaar in alle boekwinkels, bij alle dagbladverkopers en in de Yachtklubs van onze kust.

Voor grote hoeveelheden :

Zich wenden : **Nieuwsblad VAN DE KUST**
onafhankelijk informatieblad

H. Baelskaai, 30
Oostende
Tel. (059) 777.13 - 14

Kostprijs : 12 fr.

HET VISSERIJBLAD

Nr. 1

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 650 fr. - 6 maanden 325 fr. - 3 maanden 175 fr. - Buitenl. 700 fr. - Holl. 50 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 2 jan. 1970

Ten geleide...

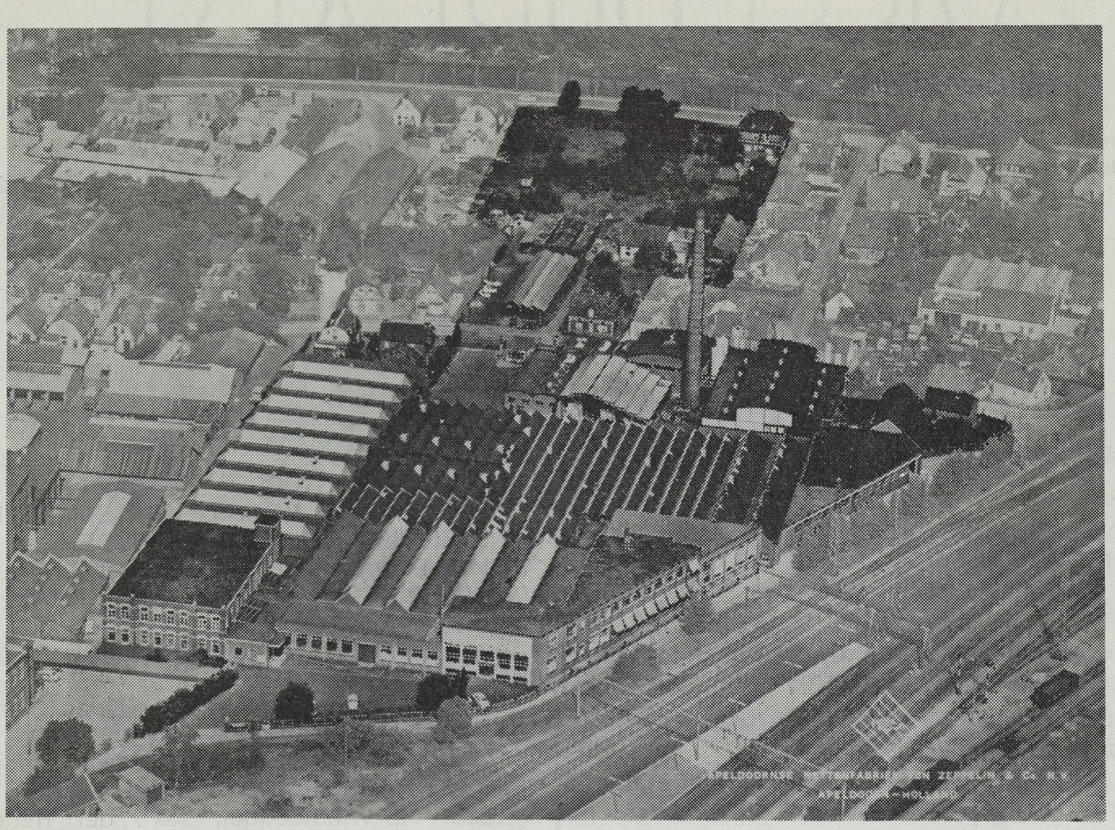
☐ ONTWERP KAFT EN PRESENTATIE
MARNIX PYFFEROEN

ONZE ADVERTEERDERS

ANIMALIA, Denderleeuw 26
APELDOORNSE NETTENFABRIEK VON ZEPPELIN, Apeldoorn - Nederland 2
AVIA ROSSEEL, L. Coiseaukaai 21, Brugge - Haven 46
BASF. CHEMIE n.v., Marsveldplein 5, Brussel . 47
BELGODIESEL, Koningstraat 62, Brussel . . 8
BP BELGIUM, H. Baelskaai 18, Oostende . . 20
BELIARD MURDOCH, Zwaaidok, Oostende . 58
BREVO, Spijkerkade 2 - 3, Amsterdam - Nederl. 14
CHEVRON OIL BELGIUM n.v., Louizalaan 166, Brussel 24
DEWEERT J., Nieuwe Werfkaai 2, Oostende . 20
ELECTRO MARINE p.v.b.a., Hardenvoort 3, Antwerpen 24
EVEREST. H. Baelskaai. Oostende . . . . omslag voor
HAND IN HAND, Vismijn 71, Oostende . . . 16
HAND IN HAND, Tijdokstraat 34, Zeebrugge . 10
HULP IN NOOD, Hendrik Baelskaai 27, Oostende omsl. achter
KURSAAL OOSTENDE . . . . . omslag voor
LA COURONNE, Zandvoordesteenweg 25, Stene 18
LISTER, Pepijnstraat 51, Landen 18
L'OXHYDRIQUE INTERNATIONAL, P. Van Humbeekstraat, Brussel 28
METALUNION, Krakeleweg, Brugge . . . 22
MORUBEL, H. Baelskaai 12, Oostende . . . 28
NAFTA n.v., Italiëlei 66, Antwerpen 22
NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET AAN DE NIJVERHEID, Waterloolaan 16, Brussel 4
ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING, Hendrik Baelskaai 14, Oostende 24
OOSTENDSE KREDIETBANK, K. Janssenslaan 1, Oostende 16
OSTEND STORES & ROPEWORKS, H. Baelskaai 12, Oostende 18
OTT GEORGES, Drapstraat 70, Hamme bij Dendermonde 26
O.V.A., Vismijn 71, Oostende 12
SAIT ELECTRONICS, Ruisbroeklaan 66 Vorst-Brussel 6
SCAP s.v., H. Baelskaai 27, Oostende . . omsl. achter
SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE, Rodenhuize - Gent 26
SCHOCKAERT n.v., H. Baelskaai 7, Oostende . 28
STAMPAERT, St.-Pietersnieuwstraat 66 - 70, Gent omslag voor
TRECO n.v., Steenweg op Brussel 340, Overijse 26
VAN VOORDEN n.v.. Zaltbommel - Nederland . 55
P.V.B.A. DE ZEEKUST, H. Baelskaai 30, Oostende 14
ZOCK, Ph., Dordrecht - Nederland 22

ONZE MEDEWERKERS

VAN ONZE MINISTERS 3
EEN STERKE EN SOCIALE VISSERIJPOLITIEK KAN ONZE VISSERIJ IN LEVEN HOUDEN
door P. Vandenberghe, uitgever 5
VISSERIJPROBLEMEN INTERNATIONAAL BEHANDELEN
door R. Bauwens, voorzitter van de Rederscentrale 7
IK DANK U VOOR UW VISJE !
door volksvertegenwoordiger Dries Claeys 7
DE OPVANGREGELING 10 JAAR OUD !
door C. Menu, ondervoorzitter der Rederscentrale 9
ER IS ALTIJD TOEKOMST !
door A. Wittevrongel, sekr. der Rederscentrale 11
MEER LICHT IN 1970 ?
door R. Bauwens, voorzitter van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik 15
KAN DE PROPAGANDA-AKTIVITEIT DE VERKOOPGEWOONTEN WIJZIGEN ?
door J. Van Broeck, direkteur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik 17
HET KUSTSTATION „OOSTENDE-RADIO"
door G. Brabant, hoofdingenieur- direkteur Radio Maritieme Diensten Oostende 21
BETREKKELIJKHEID EN HERVORMING
door P. Hovart, direkteur van het Rijksstation voor de Zeevisserij 23
BIOLOGIE EN VISKWALITEIT
door Dr. ir. W. Vyncke, Rijksstation voor de Zeevisserij 27
ELEKTRISCH VISSEN : HEDEN EN TOEKOMST
door ir. G. Vanden Broucke, Rijksstation voor de Zeevisserij 29
NOODZAKELIJKHEID DES GEBODS
door ir. J. De Clerck, Rijksstation voor de Zeevisserij 30
BRIEF AAN EEN ONBEKENDE
door J. Deroose, direkteur Beroepsvereniging „Hand in Hand", Zeebrugge 31
BABBELS OM BRANDPUNTEN
door L.I.A. Inghelbrecht, technisch medewerker „Het Visserijblad" 32
BOVEN DE 800 MILJOEN !
door K. Michielsen, hoofdinspekteur-direkteur bij het Ministerie van Landbouw 36
BEMANNINGSPROBLEMATIEK
door J. en J. Verhoest 36
EVOLUTIE VAN HET VISVENTERSBEDRIJF
door F. Talloen, lid van de Beheerraad van het Nationaal Verbond der Visventers 37
HET JAARGEBEUREN IN 1969
door R. Billiau 39
DROOM EN DAAD
Door W. Van Roose, sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij 48



APELDOORNSE **NETTENFABRIEK**

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

APELDOORN - HOLLAND

KERSTMIS NIEUWJAAR

Weer is een jaar afgesloten. Wij hopen dat het een zegenrijk jaar voor U is geweest. Wilt U de basis leggen voor Uw sukses in 1970, trek dan nu Uw plan en stap over op Anza netwerk van de APELDOORNSE NETTENFABRIEK VON ZEPPELIN & Co. N.V. Verkrijgbaar bij de :

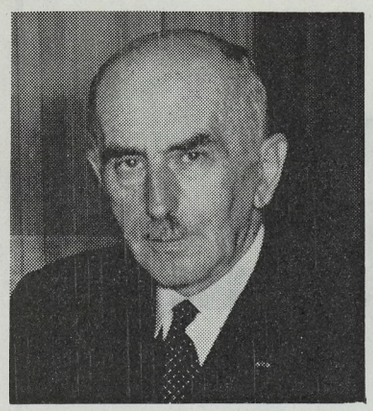
COOPERATIEVEN **SCAP** OOSTENDE

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6777V)

VAN ONZE VISSERS ...

door Ch. HEGER, minister van Landbouw



In zijn pittige en toch ook diepzinnige kursiefjes-verzameling „Tussen Twee Stoelen" schrijft Simon Carmiggelt „De tragiek der meeste kerstverhalen is dat ze veelal om louter technische redenen reeds moeten samengesteld worden als de auteur nog allerminst in de voor dit genre vereiste stemming is. Op de plaats waar de hoofdredakteur gewoon is te zeggen wat hij denkt van de beknotting der gemeentesalarissen of het stijgen der suikerprijzen, blijkt dan opeens een hoogklimmende beschouwing te zijn opgenomen over het kerstfeest. Bijna niemand slaagt erin deze vaak met citaten doorschoten bijdragen geheel ten einde te lezen en de bittere waarheid is dat nog geen enkele dagbladlezer daar later ooit spijt van heeft gehad".

Ik citeer dit maar even om duidelijk te maken dat ik mijn bijdrage aan deze eindejaarseditie allerminst beschouw als een louter gelegenheidsstukje. Ik heb niet vaak de gelegenheid om mij tot onze vissers te richten, en nu ik traditiegetrouw weer de kans krijg om, ter gelegenheid van de jaarwisseling, via „Het Visserijblad" tot hen te spreken, meen ik dat ik dat wel degelijk tot onze bedrijfsgenoten iets te zeggen heb. Meer bepaald wil ik het hier speciaal eens hebben over de vier grote problemen waarmede de visserij thans heeft af te rekenen, nl. de marginale rentabiliteit, de afzetgebieden, het bemanningsvraagstuk en het gevaar voor overbevissing van de visgronden.

In de visserij (en terloops gezegd, ook in de landbouw) wordt sinds vele jaren een systematische marginale rentabiliteit vastgesteld, en dit zowel in ons land als bij onze buren; het verschijnsel schijnt eerder karakteristiek te zijn voor de sektor van de primaire producent in het ekonomisch bestel van een moderne geïndustrialiseerde maatschappij. Nochtans geloof ik niet dat deze toestand als absoluut onvermijdelijk moet beschouwd worden; ik denk integendeel dat er een mogelijkheid bestaat om de visserij uit dit slop te halen. Inderdaad, uit een gedetailleerde studie van de bedrijfsinkomsten blijkt dat bepaalde kategorieën van schepen (samen het merendeel van de vloot) gemiddeld betere resultaten behalen dan andere, en dat er bovendien zeer grote spreidingen in de individuele resultaten naar voren treden, spreidingen die toe te schrijven zijn aan de technische kenmerken van de vaartuigen, maar vooral ook aan de invloed van de menselijke faktor (technische kennis, gehechtheid aan het beroep, vakkennis van de reder, schipper en bemanning).

Wat nu de afzetgebieden betreft, stelt men vast dat de markt van visserijprodukten in West-Europa in het algemeen nog steeds zeer beperkt is, hetgeen wijst op gastronomische gewoonten die nog zeer dicht deze van het landelijk milieu benaderen. Niettemin vertoont de vraag een neiging tot stijging, en wel gelijklopend met de ontwikkeling van de levensstandaard; terzelfdertijd is een verschuiving naar fijnere (en dus duurdere) produkten op te merken.

Er werd geprobeerd de vraag in eigen land te vergroten door propaganda te voeren voor meer visverbruik; de grootste zorg van de produktiesektor is nochtans steeds geweest door invoerbeperkingen de „oneerlijke vreemde konkurrentie" te weren. Een monopolie-positie is ontegensprekelijk een aangewezen middel tot het verkrijgen van een rendabele exploitatie. Maar wanneer eenmaal de gemeenschappelijke markt voor vis en visserijprodukten werkelijkheid zal geworden zijn, zal een dergelijke handelwijze niet meer mogelijk zijn; overigens schijnt het dat het de visserij er niet slechter om zal gaan, wel integendeel. Ik denk dat zelfs de meest protectionistische bedrijfsmensen nu beginnen in te zien dat Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort niet uitsluitend op de Belgische markt zijn afgestemd maar dat zij eveneens een zekere toekomst hebben als uitvoermarkt, en dat de ekonomische inkapseling hen meer kwaad dan goed heeft gedaan.

De pijler van het sukses van het Belgisch produkt op de nieuwe in ontwikkeling zijnde markt — nationaal of gemeenschappelijk — is ongetwijfeld de kwaliteit, en misschien ook de presentatie. In die richting moet ons produktie-apparaat zich dus ontwikkelen, en ik stel met genoegen vast dat de bedrijfsmiddens dat blijkbaar begrepen hebben : gekoelde visruimen (zelfs in oudere schepen, proefnemingen met kistenvis, verkorting van de reisduur, nieuwe isolatie- en bekledingsstoffen voor het ruim.) Deze evolutie wens ik krachtdadig aan te moedigen.

Een woord nu over het bemanningsprobleem, het probleem dat kwa ernst en spoedeisend karakter alle andere overheerst. De huidige situatie kan ik best omschrijven als een „kritieke toestand van full-employment". De toestand is echter nog alarmerender wanneer men bedenkt wat de toekomst zal brengen. Op basis van de beschikbare gegevens moet, indien de situatie niet verbetert, een daling van het totaal aantal vissers, voor de volgende generatie, tot een duizendtal verwacht worden.

Men kan zich gemakkelijk de weerslag van een dergelijke evolutie op de toekomstige struktuur van onze vloot voorstellen. Maar dit is slechts het kwantitatief beeld van het probleem; het kwalitatief aspekt is even belangrijk. Immers, de voortdurende vermindering van het aantal jongeren die hun kans in de visserij willen wagen, kan slechts een nadelige invloed uitoefenen op het gemiddeld peil van de visser en op de kansen om onder hen goede toekomstige reders en schippers te vinden, juist nu iedereen het erover eens is dat de visserij een steeds hoger intellektueel peil zal vergen van de mensen die zich ermede inlaten.

Sedert 1958 doet het Departement een inspanning om het bemanningstekort te verhelpen door toekenning van premies aan de scheepsjongens en aan de reders die ze inschepen. Deze maatregel heeft klaarblijkelijk niet de verwachte resultaten opgeleverd en daarom wordt thans een nieuwe formule bestudeerd, waarvan ik stellig hoop dat zij zal bijdragen tot een gevoelige verbetering in de toevoer van jongeren naar de visserij.

En ten slotte had ik het ook nog graag even over de bescherming

(VERVOLG BLZ. 5)

door A. BERTRAND, Minister van Verkeerswezen



Een Kerst- en Nieuwjaarsboodschap gaat steeds gepaard met een terugblik op het afgelopen jaar.

Voor de visserij hadden we, jammer genoeg, terug een tragische ramp te betreuren die leed en rouw heeft gebracht in enkele vissersfamilies. Naar hen gaan in de eerste plaats onze gedachten van innig medevoelen en van eerbied en erkentelijkheid voor de dierbare echtgenoot, vader en zoon die de uitoefening van hun harde taak met de tol van hun leven hebben betaald. Mogen de offers van deze eenvoudige mensen zowel de openbare instanties als de brede massa van onze medeburgers aanzetten om meer nog dan in het verleden begrip op te brengen voor de specifieke problemen — die dan ook specifieke oplossingen vergen — van de vissersstiel.

Het jaar 1969 is overigens gekenmerkt geweest door de hernieuwde aanpak van enkele problemen waaraan mijn Departement graag zijn medewerking heeft verleend.

Ik denk in de eerste plaats aan de Internatioanle Visserijbeurs te Oostende en in het bijzonder aan het colloquium van het zeevisserij-onderwijs dat te dier gelegenheid werd gehouden. Sommige ideeën die in de interessante referaten werden uiteengezet werden ondertussen reeds verder uitgediept. In het kader van de sociale promotie van de technische geschoolde werknemer en voornamelijk in de geest van haar verantwoordelijkheid op het domein van de beveiliging van mensenlevens op zee, heeft de overheid steeds meer de plicht haar volle belangstelling en haar daadwerkelijke hulp te schenken aan de verdere uitbouw en outillering van het zeevisserij-onderwijs. Zeker, het is eens te meer gebleken dat België op dit gebied beslist niet achter staat t.a.v. de andere maritieme landen, ook niet in Europees verband. Dit wil nochtans niet zeggen dat we ons mogen veroorloven bij de pakken te gaan zitten. De uiterst snelle evolutie inzake techniek en de bevindingen van de moderne wetenschappelijke navorsingen, nopen ons tot waakzaamheid en vergen een gedurige aanpassing van alle vormen van technisch onderwijs.

Het mag als een positief punt worden aangerekend dat, wat de visserij betreft, het bedrijf zelf intensief betrokken is in het determineren van het onderwijsprogramma. Het is in deze zelfde geest van samenwerking dat ik durf rekenen op konkrete voorstellen in verband met een adekwate formule van oefenschip voor de visserij.

Een ander vraagstuk dat mij bekommert is dat van het bemanningstekort. Ook hier moet gekomen worden tot goede resultaten door een begrijpende samenwerking in een werkgroep die is samengesteld uit vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en ambtenaars. Ik verwacht met belangstelling hun konklusies, in de hoop dat ze me in staat zullen stellen ingrijpende maatregelen uit te vaardigen om te verhelpen aan deze zware handikap voor een normale eksploitatie van onze visserij.

Ten slotte wil ik, zoals ieder jaar, de welgemeende wens uitdrukken dat het komende jaar voor onze vissers en hun gezin, onder alle oogpunten gelukkig en voorspoedig moge zijn.



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

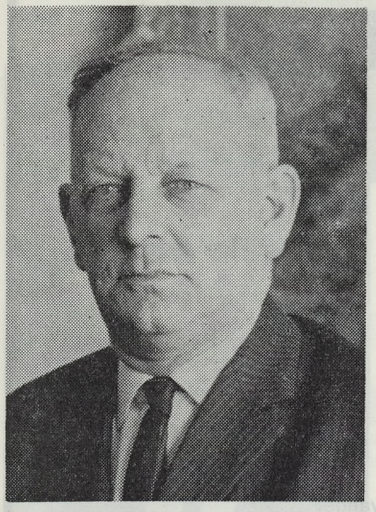
Voor inlichtingen, wend U vrijblijvend tot de Maatschappelijke Zetel : Waterloolaan 16, Brussel-1, tel. 02/13.62.80, een agentschap van de Nationale Bank van België, een erkend agent van de N.M.K.N., een wisselagent, een agentschap of kantoor van de A.S.L.K.

(6780V)

van de rijkdommen van de zee tegen overbevissing, een vraagstuk dat nog ouder is dan alle andere : sedert de 13e eeuw tot de Konventie van 24-1-'59 vinden we een opeenvolging van maatregelen tegen het gevaar van overbevissing. Waar de bestaande reglementering (minimum-maaswijdte voor de netten en minimum-lengten voor zekere aangevoerde vissoorten) niet helemaal de verwachte resultaten heeft opgeleverd, worden thans drastischer maatregelen bestudeerd. Ik acht het in elk geval nodig de produktiviteit van de gronden, die voor onze vissers belangrijk zijn, van nabij te volgen. Verder zal ik voortdurend mijn aandacht blijven wijden aan de ontwikkeling van het probleem en de maatregelen die op internationaal vlak werden genomen of in de toekomst zullen genomen worden.

In deze dagen van bezinning moet eraan herinnerd worden dat in het voorbije jaar het visje spijtig genoeg weer eens duur betaald werd. De zee eist telkenjare een niet geringe tol aan mensenlevens, en 1969 is op deze noodlottige regel geen uitzondering geweest. Het is desondanks een verheugend feit dat in enkele gevallen de bemanning, of een gedeelte ervan, in staat is geweest de dood in de golven te ontspringen. Aan hen die niet zo fortuinlijk waren, breng ik hier een piëteitsvolle hulde, en samen met hun nabestaanden deel ik in het leed om hun voortijdig heengaan. Tevens is het mijn innige wens dat de voortschrijdende wetenschap en techniek weldra in staat mogen zijn de veiligheid op zee aanzienlijk te verhogen; van mijn kant zal ik dienaangaande alles blijven doen wat in mijn vermogen ligt.

Tot besluit wens ik onze vissers voor 1970 een voorspoedig jaar met moole besommingen en behouden vaart.



Een sterke en sociale visserijpolitiek alleen kan onze visserij in leven houden

door P. VANDENBERGHE

In ons vorig kerstnummer, wezen we op het gebrek aan een visserijpolitiek en op de noodzakelijkheid daar daadwerkelijk aan te beginnen, willen we ons bedrijf niet langzaam zien ten gronde gaan. Dit is er nog niet van gekomen, al is er verbetering te bespeuren. Sommigen zullen dit jaar opnieuw uitbazuinen, dat we er niet zo slecht voorstaan, omdat het totaal van de opbrengst steeg. Men vergeet echter dat een tiental nieuwe eenheden de vloot kwamen vervoegen en, dat waar die totale opbrengst van vijf procent verhoogde, de sociale lasten en algemene onkosten minstens vijftien procent stegen in twee jaar. Het bewijst dat om thans een vaartuig uit te baten, men niet alleen zeer spaarzaam moet omgaan met de opbrengsten, maar dat in de huidige omstandigheden een nieuw schip uitbaten, niet winstgevend is. Schepen die zes jaar geleden 4,5 à 5 miljoen kostten, kosten nu acht miljoen. Sedert jaren hebben we een Kom. van Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek, die jaarlijks tientallen miljoenen kost. Het visserijbedrijf zelf, heeft er nog maar weinig nut uitgehaald. Men beschikt er niet over genoegzaam fondsen. Het kontakt met het bedrijf blijft veel te vaag en in gesloten kring. Het personeel waarover men er beschikt, komt er meestal een stage doen om daarna in een ander bedrijf te gaan werken. Een gevolg van gebrek aan benoeming en vaste planning voor de toekomst. Ook van een scheepsbouwpolitiek is er nog steeds geen sprake. Al wie zinnens is te bouwen, doet het zoals hij het verkiest. Hoe men bouwt, wordt zelfs nooit betwist waardoor alles niet alleen veel duurder uitvalt, maar tevens niet beantwoord aan de ekonomische en technische vereisten van onze tijd. Men heeft al veel gesproken over de noodzakelijkheid alleen prototypes toe te laten volgens de visgronden, maar het is nog nooit in het brein gekomen van het komitee voor Scheepskrediet, niet alleen een planning uit te werken, maar slechts geld te verlenen, zo men zich aan bepaalde technische normen onderwerpt. Niettegenstaande de technische vooruitgang stellen we vast dat sommige reders nog steeds verouderde technieken aankleven zoals brandstofkachels in plaats van chauffage, verouderde modellen van visbakken en logiest of stuurhuis enz...

SOCIAAL WELZIJN EN VISSERIJPOLITIEK GAAN SAMEN

Het kan nochtans niet ontkend, dat de Rederscentrale en de koöperatieve organismen welke haar omringen, niets onverlet laten om dit bij uitstek artisaneel bedrijf, in leven te houden en te doen bloeien.

Zo de administratie niet achterwege blijft, zo onze ministers van Verkeerswezen, Landbouw en Sociale Voorzorg, die al grondig het bedrijf kennen, hun woorden in daden willen omzetten, dan zal 1970 toch nog enkele sociale en ekonomische verbeteringen voor de visserij betekenen.

We hebben het hier in de eerste plaats over de noodzakelijkheid van het vervroegd visserspensioen, waarvoor de reders vanaf 1970 op de forfaitaire lonen een geleidelijke speciale bijdrage zullen storten van 0,25 fr. tot 1,25 fr. Het wetsontwerp Dries Claeys moet er door.

We hebben het fonds voor Scheepsjongens, welke een zeer grote verbetering zal zijn voor het aanleren en behouden van de jonge vissers, waarvoor de reders ingelijks op hun bruto besomming 0,50 fr. ten honderd zullen afdragen

We hebben het voorstel van de werkgroep : steunverlening aan de visserij, welke thans aan de Ministers van Verkeerswezen en Landbouw voorgesteld heeft gedurende twee jaar een sloopremie toe te kennen voor alle vaartuigen van 30 jaar en meer die ekonomisch niet rendeerbaar zijn, van 5.000 fr. met een minimum van 150.000 frank, zo ze niet herbouwen en minstens vijf jaar reder zijn geweest van dat schip en 6.000 fr. voor hen die aan nieuwbouw willen doen.

Deze laatsten zouden daarenboven voor moderne technische snufjes kunnen genieten van een tussenkomst van 30 t.h. in de kostprijs in plaats van een tussenkomst in de interest, zoals het thans zonder veel sukses het geval is.

Bij dit alles zouden we nog andere sociale tussenkomsten van de Rederscentrale kunnen noemen, zoals de aanmoedigingspremies aan jonge vissers in de visserijscholen gegeven, het werk van „De Bolle" waarvan jeugdrechter en voorzitter Opstaele onlangs het prachtig werk door de Rederscentrale hier verricht in het daglicht stelde.

Maar dit alles betekent nog niet, dat we EKONOMISCH een visserijpolitiek voeren, zoals in Frankrijk, Engeland, Holland en Duitsland. Men schijnt nog steeds te vergeten dat de arbeid van een visser tot de zwaarste van alle nijverheden behoort. Men schijnt nog steeds niet te begrijpen, dat in de visserij de rederijen de prijzen van hun vis niet kunnen opslaan, maar afhangen van vraag en aanbod en dat de minimumprijzen voor bepaalde soorten in voege gebracht, slechts een bodem in de markt zijn om katastrofen te voorkomen, maar geen winstmarge betekenen. Integendeel !

SOCIALE WONINGEN

Sedert lang hebben we de gedachte vooropgezet op de gronden over de Godtschalck, een groep van 40 sociale woningen voor vissersgezinnen te bouwen, waarvan de bewoners, 't zij Belg, Spanjaard of Portugees, in de mogelijkheid zouden worden gesteld, een moderne, sociale woning te bezitten, welke een aantrekkingspool temeer zou zijn vooral voor de gezinnen van hen, die uit de vreemde naar hier komen.

Hopen we dat 1970 de Rederscentrale ook zal toelaten, dit stuk van haar programma te verwezenlijken. Ze zal er de visserij niet alleen sociaal maar ekonomisch een grote dienst mee bewijzen.

En het is voor al die redenen en in het kader van de E.E.G.-politiek welke in 1971 een werkelijkheid zal zijn, dat het noodzakelijk is, dat ons land een vaste visserijpolitiek voert om binnenkort van de kaart van Europa niet te moeten weggevaagd worden als VISSERIJ-staat.

Daarom blijft niet alleen samenwerking nodig met de administratie maar moet aan de Kust dringend een visserijdienst tot stand gebracht.

De Ministers van Landbouw en Verkeerswezen en hun ambtenaars menen het goed met de visserij. Ze hebben bewezen er iets voor over te hebben. Aan ons reders door onze samenhorigheid, door het behouden van een sterke organisatie, door het voeren van een werkelijke sociale en ekonomische politiek, te bewijzen dat de wil en de noodzakelijkheid er zijn, België te behouden tussen de visserijstaten van West-Europa.

SAIT Electronics

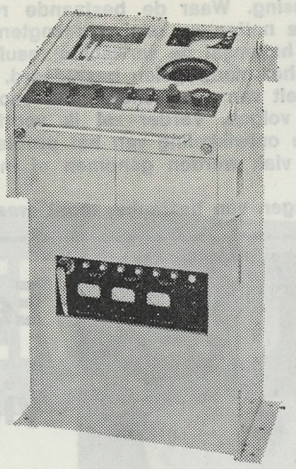
ZEEKUST

OOSTENDE

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

SONAR FH 203



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

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 21
Tel. 708.11

8380 ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4
Tel. 541.21

8450 NIEUWPOORT
Kaai 46
Tel. 231.51

SAIT INDUSTRIE

VERTEGENWOORDIGER VAN

ENDRESS LINDE

DANFOSS WEMPE

SAIT Electronics ZEEKUST

VOOR UW PROBLEMEN IN VERBAND MET

KOELING — REGELING — CONDENSORS

KOELMIDDEL (F.12 - F.22) — ZACHT KOPEREN KOELBUIZEN

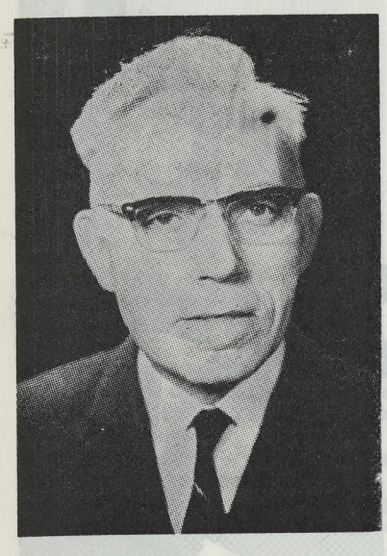
SAIT INDUSTRIE : Ellermanstraat, 74, 2000 ANTWERPEN — Tel. (03) 31.40.17

SAIT ZEEKUST : OOSTENDE : Tel. 708.11 — ZEEBRUGGE : Tel. 541.21 — NIEUWPOORT : Tel. 231.51

(6776V)

IK DANK U VOOR UW VISJE !

door DRIES CLAEYS, volksvertegenwoordiger



Midden de kopbrekerij die zowel de politieke problemen als de miseries van de mensen ons bezorgen, is het niet gemakkelijk zomaar meteen over te springen naar de visserij en het schrijven van een nieuwjaarsgroet aan vissers en reders.
Ge moet dan eerst even mijmeren... en bekende gezichten oproepen. vrienden uit de visserij... Mannen die nog komen, en mannen die ge niet meer ziet. Mannen die in zee gebleven zijn, die vrouw en kinderen hebben nagelaten. Mannen die gestorven zijn en mannen die nog leven. Mannen lijk bomen soms, maar wiens leven getekend is en het hart soms zo hard bekneld ! Mannen die nog varen of die opnieuw weer varen en geen tijd hebben om nog eens langs te komen. Mannen die vroeger zeer veel kwamen om eens te praten over alles en nog wat, maar vooral over plannen of bereikte resultaten, en voor wie het lijk niet meer past ? Mannen die zich moeten weren om er te komen... Mannen die wellicht van mij ook denken : heeft hij geen tijd om eens binnen te springen ?
Zo zie ik er al mijmerend heel wat aan mijn verbeelding voorbij trekken. Allemaal flinke stoere kleppers. Hier en daar één die toch fel getekend is, door het harde leven, door de vele lichaamspijn die met uitzonderlijke moed verbeten wordt; door de littekens van felle wonden op gezicht of ledematen. Zo trekken z'aan mijn mijmering voorbij, met zware zeemanstred, of met halve kruk en plaasteren been lijk Pedro, met wie wij allemaal meeleven en voor wie wij allemaal in bewondering staan !

Mijn vrienden, Vissers,

Laat mij u danken voor uw moed en levenskracht, voor uw geloof in eigen kunnen, voor uw arbeid en uw zorgen, voor uw loon, uw optimisme, uw aanstekelijke levenslust.

Laat mij u ook eens danken voor ons visje, dat wij eten mogen met ons gezin, dat op bescheiden tafels komt en ook op feestelijke dis. Waar aan de rijke tafelen de kok gehaald wordt uit de keuken en op mooi versierde schalen het visje wordt gepresenteerd. Waar 't handgeklap voor die kok is en na 't eten nog de felicitaties. Maar waar niemand denkt aan u, aan uw dag- en nacht-gezwoeg. Waar geen enkel van die disgenoten, wrijvend over hun welgedane buik een moment beseft wat U daarvoor misschien hebt doorstaan ! ! !

Mijn vrienden, Vissers,

ik dank u niet in naam van de zwelgers, die zullen wel een ander woordvoerder zoeken; wel in naam van de viseters, in naam van de velen die graag vis eten en daarbij ook eens denken aan U, en die U dankbaar zijn. Zij zeggen 't U zelden.

Ik zeg het U nu : ik dank U voor UW, voor ons visje !

En mocht g'er volgend jaar veel vangen en goede markten treffen.
Dat wenst u van ganser harte

Dries Claeys

VISSERIJPROBLEMEN INTERNATIONAAL BEHANDELEN

door R. BAUWENS,
voorzitter van de Rederscentrale

Weer eens is een jaar voorbij. Er zijn tal van onze verwachtingen niet in vervulling gegaan.
Een grote teleurstelling is wel dat alhoewel 31 december 1969 het einde betekent van de overgangsperiode in de algemene politiek van de Europese Ekonomische Gemeenschap, 1 januari 1970 NIET het begin zal betekenen van een gemeenschappelijke visserijpolitiek.
Daar waar vóór enkele jaren verzekerd werd dat het gemeenschappelijke visserijbeleid in voege zou treden op 1 januari 1969, daarna op 1 juli 1969, kan nu wel verzekerd worden dat dit niet op 1 januari 1970 zal gebeuren, maar wordt geen enkele datum meer met zekerheid vooropgesteld.
En nochtans, nu er sprake is van uitbreiding van de Gemeenschap tot Engeland, Noorwegen en Denemarken, deze bij uitstek sterk ontwikkelde visserijlanden, had het zo wenselijk geweest vooraf een visserijpolitiek voor de zes landen vastgelegd te zien.
Immers van de drie bovengenoemde landen zijn er twee, namelijk Noorwegen en Denemarken, die specifieke visuitvoerlanden zijn en die uiteraard andere problemen stellen dan de huidige E.E.G.-landen, welke in hun geheel gezien, visinvoerende landen zijn. Daarbij moet aangestipt worden dat, wat Noorwegen betreft, de uitvoer van alle vissoorten zeer sterk gesubsidieerd wordt.
Hoe ook, het uitblijven van een opgelegde visserijpolitiek, zal er misschien wel de oorzaak van zijn, dat op het bedrijfsplan de beroepsmensen meer en meer contacten leggen en trachten op louter professioneel vlak enkele initiatieven te nemen die een algemene visprijsstabilisatie moeten in de hand werken.
In dit verband kunnen we de gezamenlijke pogingen vermelden ondernomen door Canada, Denemarken, Noorwegen en IJsland om de markt van de bevroren bodemvis op een bevredigend prijzenpeil te stabiliseren. In maart ll. greep te Kopenhagen een eerste bespreking omtrent dit probleem plaats.
Dichter bij ons dient vermeld te worden, het akkoord ondertekend door de redersberoepsverenigingen van de Westeuropese visserijlanden, waarbij niet enkel aangedrongen wordt opdat elk land zijn eigen prijzen zou beschermen door het toepassen van minimumprijzen, maar wat belangrijker is, waarbij eveneens de verplichting wordt aangegaan de markt van de ondertekende landen niet te schaden door uitvoer aan prijzen lager dan de nationale minimumprijzen.
In dezelfde gedachtengang zijn ook te vernoemen de besprekingen die aan gang zijn tussen de redersberoepsverenigingen van Frankrijk, West-Duitsland, Nederland en België, om de minimumprijzen van kabeljauw en koolvis te harmoniseren.
Al deze pogingen op verschillende internationale vlakken, zijn een verheugend bewijs van internationaal voelen, d.w.z. van een beseffen dat visserijproblemen uiteraard zeer breedomvattend moeten bekeken worden, los van grenzen en van ekonomische systemen.
Deze algemene vaststelling is hoopgevend en laat toe te verwachten dat er in een niet zo ver afgelegen toekomst, alle betrokken of belangstellende redersberoepsverenigingen zullen samenwerken om hun toekomst en die van hun bemanningsleden te verzekeren.
Het Belgisch bedrijf neemt aktief deel aan al deze pogingen en is zeker bereid dit ook verder in de toekomst te doen. Want ook door zijn uitgesproken familiaal karakter en door zijn loonsysteem, is de Belgische visserij zeer gevoelig zowel op het financieel als op het sociaal vlak aan allerlei prijsschommelingen.
Van Rederszijde wordt het maksimum aan inspanning geleverd om het bedrijf vlottend te houden. Spijtig echter remt het bemanningstekort alle verdere initiatieven en dreigt zelfs de huidige vlootsterkte aan te tasten.
De oplossing van het bemanningsprobleem overtreft het bereik van de rederijen. Wil men in België een visserijbedrijf in stand houden, dan moet de Overheid de nodige middelen ter beschikking stellen om het voor dit doel door de Rederscentrale ontworpen programma te verwezenlijken. Moge 1970 die verwezenlijking brengen.



en kies zee ten volle vertouwend op "belgodiesel"

Vennootschap voor de verkoop van viertakt diesel motoren gebouwd door :

ANGLO-BELGIAN COMPANY (A. B. C.)

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI (ACEC)

COCKERILL-OUGREE-PROVIDENCE (C-O-P)

COP B 1021/692

Vertegenwoordiger voor de kust :
DHR C. SMEESTERS
Tennislaan, 24, NIEUWPOORT
Tel. : 058/24230

belgodiesel

60, Koningsstraat, Brussel 1

DE OPVANGREGELING 10 JAAR OUD

door C.MENU, ondervoorzitter van de Rederscentrale



In mei ll. was het 10 jaar dat de opvangregeling gepaard met een minimumprijzenregeling werd toegepast.
Het is spijtig dat de Rederscentrale dit feit niet plechtig heeft herdacht. Nochtans het loonde de moeite, want deze beslissing betekende een werkelijke mijlpaal niet enkel voor het bedrijf maar bijzonder voor de reders.
Waar in het verleden veeleer de persoonlijke belangen op de voorgrond traden, zonder rekening te houden met die van de andere reders of rederijen, werd voor het eerst een algemeen solidariteitsprincipe aanvaard en toegepast, waaruit vanzelfsprekend de eigen belangen uiteindelijk baat bij vonden.

En dit is naar mijn oordeel, de grootste verdienste geweest van die reders welke de grondgedachte van de opvangregeling hebben opgebouwd, namelijk het eigen bedrijf te redden langs het streven naar een algemene verbetering.
In dit verband wil ik herinneren dat de eerste konkrete vorm van een sedert maanden rijpende gedachte werd vastgelegd op de vergadering gehouden door de vertegenwoordigers van het Verbond der Belgische Zeevisserij en de Unie der Belgische Reders ter Zeevisserij op 20 juni 1958.
Voor het « Verbond » waren aanwezig: H.H. R. Bauwens, V. Seghers, J. Dobbelaere en R. Blondé.
Voor de « Unie » : H.H. A. Blondé, C. Menu, M. Lambregt, M. Pierlot.
Uit het verslag van deze memorabele vergadering lichten wij volgende beslissingen :

— akkoord in principe niet te verkopen beneden de 4 fr. per kgr.
— besloten wordt de opvangregeling voor te bereiden en aan de Bedrijfsraad voor advies voor te leggen.
— de regeling wordt getroffen op vrijwillige basis.
— in verband met de voorziene moeilijkheden wordt besloten een algemeen akkoord te sluiten en de moeilijkheden geleidelijk op te lossen.

Dat de aangelegenheid met spoed werd behandeld bewijst het verslag van 28 juni 1958 (dus enkel 8 dagen later) welke ondermeer aanhaalt :

1° De Bedrijfsraad heeft het principe goedgekeurd en dringt aan op een proef van twee maanden.
2° De toegepaste maatregelen en prijzen zijn voor gans de kust van kracht.
3° In verband met nog niet opgeloste moeilijkheden, zal niet op 1 juli 1958 begonnen worden, maar wordt de wens uitgedrukt de minimumprijzenregeling zo spoedig mogelijk in gang te zetten.

Hoe entoesiast de bezielers van de opvangregeling ook waren, het heeft nog tot 1959 geduurd alvorens tot de toepassing kon overgegaan worden, en dit was nog dank zij het impuls en de steun van de toenmalige Minister van Landbouw, de heer De Vleeshauwer.
De tot standkoming van de opvangregeling heeft gevolgen gehad op verschillende aspekten van het bedrijf. Onloochenbaar heeft die bodem in de markt, welke de minimumprijzen waren, het algemeen prijsgemiddelde der verschillende vissoorten omhoog gebracht. Prijskatastrofen zoals in het verleden waren uitgesloten, dus ook die reizen welke zulke grote geldelijke verliezen voor de reder en loonderving voor de bemanning meebrachten.
De Rederscentrale S.V., organisatie belast met de toepassing van de opvangregeling, bracht de reders van verschillende groepen en bonden samen. Dit samentreffen, samen diskuteren en samen beslissen, deed vroeger wantrouwen milderen en opende nieuwe horizonten, zodat de oprichting van de Rederscentrale V.Z.W.O. in feite het einde medebracht van de aktiviteiten van de vroegere bonden.
Daarbij betuigde de opvangregeling — en ik wil er nog eens op steunen — een principe dat in de visserij, zoals in zoveel andere ekonomische sektoren, het eigen welzijn overwegend in het algemeen welzijn kan gevonden worden. Het individualisme werd overspoeld door een begrip van solidariteit.
Ten andere, het doel van de opvangregeling werd als volgt geformuleerd :
« De opvangregeling wordt ingesteld met het oog op de gezondmaking van de markt en de regularisatie van de visprijzen in de kustvismijnen om aldus de reder een meer rendabele uitbating te waarborgen ».
Dat de bemanningsleden van deze gezondmaking van de markt en de regularisatie van de visprijzen mede genieten, dient wel niet onderlijnd te worden.

Toen in mei 1959 onze opvangregeling startte, was België een van de eerste landen die de sanering van de visserijsektor zocht in het stellen van een prijsbodem in de markt.
We kunnen verzekeren dat ons initiatief in het buitenland van zeer dichtbij werd gevolgd, en zelfs zo gewaardeerd dat bijna alle Westeuropese landen (Spanje en Portugal uitgezonderd) een soortgelijke minimumprijsregeling hebben getroffen.
Zo de juridische of kommerciële vorm van de organisatie belast met de toepassing van de opvangregeling verschilt, het doel in alle landen blijft hetzelfde : saneren van de markt, prijsinstortingen vermijden.
De prijsinstortingen dienen vermeden te worden omdat niemand er baat bij heeft. De verbruiker betaalt niet minder, de reder verliest eigen middelen en de bemanning verdient minder loon.
Uit ekonomische en sociale overwegingen dienen prijskatastrofen uitgeschakeld te worden.
De sanering van de markt gebeurt doorgaans hetzij door beperking van de aanvoer, hetzij door het stimuleren van de afzet.
Beperking van de aanvoer is uiteraard niet sympatiek, alhoewel door sommige landen drastisch doorgevoerd. De grootste inspanning dient dan ook gedaan te worden in het bevorderen van de afzet.
Een bekende visserijdeskundige formuleerde over laatst de toestand als volgt :

« Het probleem van de ontwikkelde visserijlanden is niet dat zij niet in staat zijn vis te vangen, of dat zij in gebreke gebleven zijn wat betreft allerlei technische verbeteringen, het vinden van nieuwe visgronden, zelfs van nieuwe vissoorten. Het probleem is ontstaan omdat de uitbouw van de nodige, moderne algemene marktorganisatie is te kort geschoten».
Van dit feit zijn de reders van de grote visserijlanden bewust geworden, en wel zo dat zij beseffen zich niet meer te kunnen beperken tot enkel vis vangen, maar zich moeten inlaten met de kommercialisatie van hun produkten.
Dit gebeurt hetzij door het stichten van reders-afzetorganisaties, of door reders of groepen van reders welke een meerderheidspositie in een gevestigde afzetorganisatie innemen. Ook kunnen voorbeelden aangehaald worden van sterke rederij-vennootschappen welke de vertikale integratie doorgetrokken hebben en het eindprodukt onder eigen naam aan de verbruiker te koop aanbieden.
De Belgische rederijen dienen echter bescheidener te zijn, en dergelijke grootse plannen zijn niet in ons bereik.
Of het produktie-apparaat in de toekomst echter volledig afzijdig zal kunnen blijven van de afzet van zijn produkten valt te betwijfelen. Het is mijn inziens niet uitgesloten dat een formule zal moeten gevonden worden in verhouding tot zijn eigen middelen en mogelijkheden en tot wat in de afzetsektor als de meest kwetsbare tak dient aanzien te worden.
Dergelijk initiatief zou een verdere stap betekenen in de richting welke vóór 10 jaren werd ingeslagen en waarvan de betrachting blijft : «De reder een meer rendabele uitbating te waarborgen ».

REDERS
en VISSERS
koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve

hand
in
hand

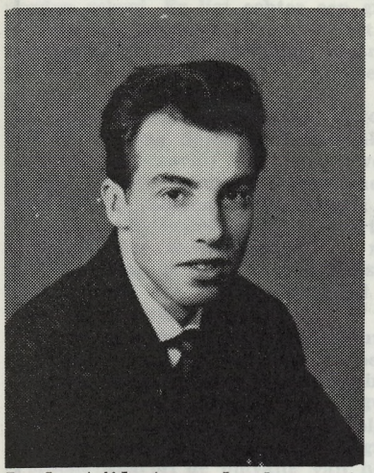
Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge
Tel. 541 17 / 541 92
546 56

Na de uren :
Joz. Deroose
Tel. 517.40

(6785V)

ER IS ALTIJD TOEKOMST !

door M. A. WITTEVRONGEL, sekretaris van de Rederscentrale



Zeevis is een eiwitrijk en gezond natuurprodukt van grote voedende waarde.
De wereldvraag naar visprodukten neemt, mede ten gevolge van de stijgende levensstandaard, bestendig toe.
De wereldproduktie blijft in een nog grotere mate stijgen. Vorig jaar bedroeg de totale vangst reeds meer dan 64 miljoen ton, dit betekent bijna het dubbel van de hoeveelheid vis die tien jaar geleden werd gevangen !
De internationale en wetenschappelijke belangstelling voor de visserij gaat in steeds klimmende lijn, hetgeen ondermeer blijkt uit de opeenvolgende internationale kongressen die aan deze produktiesektor worden gewijd.
In de strijd tegen de honger in de wereld zal de exploitatie van zeeën en oceanen als voedselbron, ongetwijfeld een hoofdrol spelen.
Ook onze regering blijkt het belang van vis als voedingsprodukt te hebben ingezien, vermits in het raam van de B.T.W. (belasting op de toegevoegde waarde) de vis zal worden ondergebracht in de kategorie van verbruiksgoederen van eerste noodwendigheid, met o.a. het gevolg dat slechts een taks van 6% zal dienen te worden gekweten in plaats van 10,50% overdrachttaks die thans van toepassing is bij aankoop in de vismijn.
Er zal steeds zeevisserij zijn, hoe deze er in de toekomst ook moge uitzien. Het heden is echter belangrijk genoeg, alleen al voor de problemen waarmede het bedrijf gekonfronteerd wordt en die op een oplossing wachten.

VERHOGING VAN DE RENTABILITEIT VAN DE VLOOT IS NOODZAKELIJK EN MOGELIJK

Berekeningen van de Zeevisserijdienst, gemaakt aan de hand van de besommingen, de exploitatie- en afschrijvingskosten, bevestigen dat onze zeevisserijvloot, in haar geheel bekeken, marginaal is, althans voor wat het **KAPITAALINKOMEN** betreft (toestand waarbij het exploitatieresultaat niet voldoende groot is om na afschrijvingen nog een bevredigende winst over te laten).
Tegenover het ontbreken van rendement van het geïnvesteerde kapitaal staat inderdaad het **ARBEIDSINKOMEN** waarvan, gelukkig, niet hetzelfde moet worden beweerd. Over het algemeen verdient de visser goed zijn brood.
De marginale rentabiliteit in de zeevisserij is echter niet nieuw. Sedert meer dan tien jaar heeft het een bestendig karakter gekregen.
In de Werkgroep „Steunverlening" werd beweerd dat het verschijnsel evenmin karakteristiek is voor ons bedrijf, maar dat het zich eveneens manifesteert in de landbouw.
Hoe dan ook, het is in ieder geval een feit dat er voor de landbouw een overheidsbeleid bestaat en dat de landbouwprodukten heel wat meer bescherming genieten dan dit voor de vis het geval is.
Aan de basis van de niet- renderende uitbating van onze vloot liggen in hoofdzaak de steeds stijgende uitbatingskosten en het bemanningsvraagstuk. Zoals alle problemen in het zeevisserijbedrijf zijn ze Complex en delikaat en zijn genoemde problemen ingeplant in andere vraagstukken en/of lokken ze op hun beurt tal van nieuwe, nauw met elkaar verbandhoudende problemen uit.
Voor wat de uitbatingskosten aangaat, kon worden uitgemaakt dat ze met 8% waren toegenomen in de periode tussen februari en november 1968. Een nieuwe kostenvergelijking over de periode gelegen tussen eind 1968 en het einde van de eerste semester van dit jaar, toont een toename van de exploitatiekosten aan met 2,5%.
Aldus stegen de kosten met meer dan 10% in nog geen twaalf maanden tijd ! Terloops kunnen we hierbij opmerken dat de procentuele kosten in principe vast zouden moeten zijn (bv. de lonen, de mijnrechten, de premie voor ongevallenverzekering e. a.), in de laatste jaren is zulks echter niet meer het geval in de zeevisserij en sommige dezer procentuele lasten zijn zelfs met 50% gestegen !
Anderzijds zijn de totale besommingen weliswaar toegenomen, voor wat de eigen aanvoer in Belgische havens betreft, echter niet in dezelfde mate als de kostenstijging. Stijgende opbrengst impliceert overigens niet noodzaklijk stijgende rentabiliteit. Het omgekeerde is best mogelijk, nl. dat bij stijgende opbrengst de rentabiliteit verder daalt. „Opbrengst" of „bruto-besomming" is immers geen synoniem van bedrijfswinst.
Sommigen wensen zich - doelbewust (?) - blind te staren op de soms "hoge" besommingen, en de betreffende reders worden dan als "miljonair" afgeschilderd. Men vergeet er echter aan toe te voegen dat van deze besomming meer dan 50% aan loon plus sociale lasten alleen al moet worden afgetrokken - om maar één kostenelement te noemen - vooraleer men van netto - resultaat kan spreken.
Steeds volgens berekeningen van de Zeevisserijdienst, belopen de kosten per zeedag voor een vaartuig van 20 B.T.: 2.700 fr.
Een vaartuig van 50 B.T. heeft 5.000 fr. aan kosten per zeedag.
De lasten voor vaartuigen met een tonnemaat van 100, 250, 400 en 700 B.T. lopen op tot respektievelijk 7.900, 14.500, 20.000 en 28.700 fr. per zeedag.
Let wel op dat het hier slechts de vaste kosten betreft, zoals mazout, netten en ander vistuig, sociale lasten e.d.m.
Het loon, de ongevallenverzekeringspremie, de los- en verkoopkosten, de afschrijvingskosten en de financiële lasten zijn derhalve niet in de berekeningen begrepen. Om een idee te krijgen van alle kosten per zeedag mag men gerust bovenstaande bedragen verdubbelen.
Een andere belangrijke vaststelling is het feit dat men grotere inspanningen moet leveren om tot dezelfde resultaten te komen. In 1967 omvatte de totale bedrijvigheid van onze vloot 55.809 zeedagen en 49.009 visdagen, hetgeen neerkomt op 925 Kg per zeedag of een waarde van 14.021 Fr, en 1.054 kg per visdag voor een waarde van 15.967 Fr. In 1968 telde men evenwel 61.168 zeedagen (dit is 9,6 % meer dan het vorig jaar) en 53.555 visdagen (of 9,3 % meer dan in 1967), hetgeen neerkomt op 914 kg. of 13.035 Fr. per zeedag en op 1.044 kg. of slechts 14.910 Fr. per zeedag.
Dit jaar mag men zich verwachten aan een daling met 11% van de aangevoerde hoeveelheid. De aanvoerwaarde zal lichtjes zijn toegenomen. Rekent men hierbij echter de opbrengst van de Belgische aanvoer in buitenlandse (Engelse) havens, dewelke dit jaar verder achteruit is gegaan dan zal de globale besomming van onze vloot ternauwernood op hetzelfde peil liggen als vorig jaar.
Bovenstaande gegevens bevestigen overigens alleen het marginaal karakter van ons bedrijf.
Zo kon worden berekend dat voor de hele vloot, het exploitatie-overschot gemiddeld 4.500 Fr per B.T. dient te bedragen om de nodige afschrijvingen te kunnen doen (steekproef over 1968).
Welnu, aan de hand daarvan is gebleken dat alleen de kleinere vaartuigen (van 0 tot 70 B.T.) een overschot hadden dat dan nog maar net groot genoeg was om te kunnen afschrijven !
Voor alle andere kategorieën was het saldo ontoereikend, terwijl de Noordzeeschepen zelfs een deficiet boekten.
Afgezien van enkele lichte verschuivingen binnenin de kategrorieën zal de toestand in 1969 er niet op verbeterd zijn.
Precies zoals „één zwaluw niet de lente maakt", zo ook betekent één zeer goede besomming nog geen goed jaar. Men moet al veel goede besommingen treffen vooraleer één slechte besomming is goedgemaakt.

ONS BEDRIJF KAN EN MOET NOCHTANS UIT DE MARGINALE SFEER WORDEN GEHOLPEN !

Daar waar het privé-initiatief te kort schiet of daar waar het bedrijf zelf niet kan reageren moet de Overheid tussenkomen.
In onze buurlanden wordt de Overheid gevraagd dat ze haar beleid zou aanpassen aan de gewijzigde omstandigheden. Dit impliceert dus het aanwezig zijn van een visserijbeleid.
Wij vragen thans dat onze overheid ook een visserijbeleid zou voeren, in de hoop dat er een aantal struktuurmaatregelen worden genomen.
De hoofdproblemen in de Belgische zeevisserij zijn immers van strukturele aard.
Het is van het grootste belang dat de maatregelen door de Rederscentrale in een memorandum voorgesteld en waarvan er een aantal het akkoord wegdroegen van de nationale werkgroep „steunverlening aan de Zeevisserij", zo spoedig mogelijk worden doorgevoerd.
Betreffende voorstellen zijn in hoofdzaak geïnspireerd door het bemanningsprobleem. Dit is de „as" waarrond alle problemen draaien. Bovendien is dit vragstuk niet meer van louter kwantitatieve aard maar het heeft eveneens een kwaltiatief karakter gekregen.
Het is ook zo dat, afgezien van revolutionaire technische verwezenlijkingen, de menselijke arbeid niet in die mate zal worden uitgeschakeld als dit het geval is in de landelijke industrie ten gevolge van de doorgedreven mechanisatie en automatie.
Het toekennen van een sloopprémie zonder nieuwbouwverplichting kan hier ongetwijfeld oplossing brengen. Een beperking in de tijd (er wordt door de werkgroep twee jaar voorgesteld) van een dergelijke maatregel moet het effekt ervan vergroten. Gehoopt wordt dat aldus op korte tijd zoveel mogelijk niet-renderende vaartuigen uit de vloot zullen worden

(VERVOLG BLZ. 13)

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

OOSTENDSE KREDIETBANK

Generale Bankmaatschappij

Postrekening nr. 1333

Telefoon 721.73

(6786V)

(VERVOLG VAN BLZ. 11)

gehaald waardoor de op deze manier vrijgekomen bemanning ter beschikking komt van de andere vaartuigen.
Het is ons inziens echter onontbeerlijk dat een dergelijke maatregel samen gaat met een NIEUWBOUWBELEID.
Dringt zich een beter gekoördineerde politiek op, gebaseerd op een effektieve rationalisatie van de aanvoersektor, dan vormt een bepaalde politiek inzake nieuwbouw een wezenlijke en noodzakelijke schakel van het geheel.
Dit wil geenszins zeggen dat geen nieuwe vaartuigen meer zouden mogen worden gelegd. Er ligt echter een groot verschil tussen het remmen van de bouw van nieuwe eenheden en het aanmoedigen ervan.
Dit „remmen" zou overigens maar van tijdelijke aard zijn. Het zou kunnen gebeuren onder vorm van een preferentieel stelsel voor gevestigde reders en schippers.
Een andere mogelijkheid ligt bijvoorbeeld ook in het vastleggen van kriteria volgens dewelke al dan niet kredietfaciliteiten zouden worden verleend en waarbij de respektievelijke omvang van het krediet zou worden bepaald. Momenteel komt het er in de praktijk alleen op aan dat de N.M.K.N. voldoende borg krijgt; dit is overigens ook maar het enige wat een kredietinstelling interesseert.
Is het echter on-ekonomisch de nieuwbouw te belemmeren of uit te schakelen, dan is, in de gegeven omstandigheden, HET ONTBREKEN van iedere vorm van nieuwbouwbeleid evenzeer ekonomisch noch sociaal te verrechtvaardigen.
Een politiek voor de bouw van nieuwe vaartuigen rekening houdend met de noden en de toestanden in het bedrijf dringt zich derhalve op.
In verband met een en ander herinneren we ons een idee, tijdens een gesprek betreffende deze aangelegenheid geopperd door een bevoegd persoon uit de zeevisserij, dat op volgende neerkwam :
Een nader op punt te stellen degressief systeem zou dienen in voege gebracht waarbij de omvang van het krediet vermindert in funktie van het niet vervullen van een aantal vereiste kriteria. De omvang van de kredietfaciliteiten zou dus variëren al naar gelang al dan niet aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Iedere aanvraag zou aldus worden behandeld.
Volgens deze manier zou het principe van kredietverlening voorzien bij de wet van 1948 — waarmede het bedrijf overigens enorm is gediend geweest en nog gediend wordt — niet worden aangetast. Alleen zou de nieuwbouw MINDER WORDEN AANGEMOEDIGD, hetgeen in de huidige omstandigheden wenselijk is. Een dergelijke regeling zou, zoals reeds gezegd, van tijdelijke aard zijn, t.t.z. totdat het effekt zich laat gevoelen op het uitlokkend probleem, dit van de bemanning.
Rekent de sloopprémieregeling zonder verplichting tot nieuwbouw op de vrijgekomen BESTAANDE, bemanning, dan is het doel van het „Fonds voor scheepsjongens" méér JONGEREN tot het bedrijf aan te trekken en ze ook langer te houden.
Beide voorgestelde maatregelen sluiten dus bij elkaar aan.
Het initiatief inzake scheepsjongens loont ongetwijfeld de moeite te zien verwezenlijkt worden en het bedrijf moet hiervoor zonder aarzelen iets voor over hebben. Het gaat ten slotte om de toekomstige arbeidskrachten, dus om de TOEKOMST van het bedrijf.
Het is echter evenzeer waar dat het privé-initiatief niet alléén de lasten van het projekt kan dragen en dat het plan alleen maar uit te voeren is mits voldoende financiële overheidssteun.
Inzake modernisatie van de bestaande vloot dringt zich eveneens een andere regeling op en wel in die zin dat de rationalisatie van de aanvoersektor daadwerkelijk wordt aangemoedigd.
Dit kan o.m. door het bestaande Koninklijk Besluit zó te wijzigen dat een rechtstreekse tussenkomst in de kosten voor modernisering wordt toegekend in plaats van een tussenkomst in de rentelast zoals dit thans het geval is op grond van eerder bedoeld Koninklijk Besluit.
De toekomstige gang van zaken in de zeevisserijsektor zal voor een belangrijk deel worden bepaald door het al dan niet konkretiseren door de bevoegde overheid van het door de Rederscentrale voorgestelde saneringsprogramma.

VERHOGING VAN DE ARBEIDSPRODUKTIVITEIT

Benevens de noodzakelijke struktuurmaatregelen waarvan hierboven sprake, wachten er ook oplossingen op een ander vlak voor problemen die mede het rendement bepalen.
Het streven naar een verhoogde rentabiliteit moet zowel gericht zijn op het plan van de kosten als op dit van de besomming waarbij de aangevoerde hoeveelheid, de prijs en de prijsvorming hun effekt laten gelden.
Terloops hadden we het reeds over het kwalitatief karakter van het bemanningsvraagstuk. Dit probleem stelt zich dus nog ernstiger aan dan oorspronkelijk, gezien de arbeidsproduktiviteit een belangrijke redementsfaktor is.
Nochtans dient gestreefd naar een verhoging van de arbeidsproduktiviteit, waarbij niet alleen de drukking van de uitbatingskosten moet worden beoogd maar waarvan het streven tevens moet gericht zijn op de rationalisering van de arbeidsplanning en het verhogen van de veiligheid op zee.
Ook hier stellen we andermaal vast hoe enerzijds, de problemen in elkaar zijn gestrengeld, maar dat anderzijds, alle problemen in feite rond het bemanningsvraagstuk — in de breedste zin — draaien.
Het Rijksstation voor de Zeevisserij kan op gebied van een en ander nuttig werk verrichten, voor zover nochtans aan de resultaten van de opzoekingen de noodzakelijke vulgarisatie in voor iedereen bevattelijke termen uitgedrukt, wordt gegeven.
Met het oog op het verbeteren van de arbeidsomstandigheden zonder verhoging van de kostenelementen verricht genoemd station inderdaad een analyse van de arbeidsprestaties op zee alsmede een studie naar de mogelijke verbeteringen in visserijtechniek en vistuig.

ORGANISATIE, SAMENWERKING EN „MARKETING"

Onze reders staan bekend als zeer vakbekwame mensen.
Men kan zich nochtans niet van de indruk ontdoen dat hun — overigens begrijpelijke — slogan is : zoveel mogelijk vis te vangen, of anders uitgedrukt, vissen om te vissen, in de hoop dat wel iemand de vangst zal kopen.
Men zou er evenwel moeten van bewust worden dat er moet gevist worden om te VERKOPEN; overtuigd van de relatie tussen produktie en afzet.
Ook omtrent deze afzet is niet alles gezegd.
De vraag naar verse vis en het aanvoerpatroon lopen dikwijls zeer sterk uiteen (denk bv. maar aan de koncentratie van de aanvoer op maan- en dinsdagen te Oostende), met het gevolg dat het moeilijk of zelfs onmogelijk is tot een goede prijsvorming te komen.
Een oplossing ligt in het overbruggen van de tijdsfaktor door bijvoorbeeld het gebruik van koel- en vriesinstallaties.
Ook hier kan de overheid — in dit geval dan de stedelijke overheid — een helpende hand toesteken door bv. de bouw in of rond de vismijn van openbare koelkasten, waarin op bepaalde dagen of in perioden van grote aanvoer of nog wanneer er zich prijsinzinkingen voordoen, de vis tot betere tijden te bewaren.
Het is echter duidelijk dat een dergelijke marktorganisatie meteen ook een geheel andere opzet van het afslagbedrijf zou verlangen.
Andere oplossingen liggen in het oprichten van aankoop en/of verkoopkoöperatieven en/of visverwerkende köoperatieven.
De koöperatieve ontwikkeling is immers ook een vorm van streven naar drukking van de kosten. Overigens ontstaat een koöperatieve nogal dikwijls in tijd van nood.
Bij ons moet een dergelijke gedachte nog rijpen. Het zou zeker de moeite lonen eens in het buitenland te gaan kijken wat er op dit gebied gebeurt en welke er de resultaten van zijn.
In Nederland kent voornamelijk de aankoopkoöperatieve sukses (zie bij ons bv. de S.V. SCAP).
Met betrekking tot de afzet is uiteraard de verkoopkoöperatieve van belang. Deze vindt trouwens meer en meer ingang. Zo bijvoorbeeld te Urk waar de maatschapvissers in koöperatieve vorm 40 % van de aanvoer verzetten, in dit geval exporteren.
Deze ekonomisch zeer belangrijke samenwerking bevordert natuurlijk de prijsvorming en betekent in feite een kleine opvangregeling.
In Denemarken zijn de afzetkoöperaties sinds lang gekend. Ook in Frankrijk en Engeland oogsten ze sukses.
Wat de verwerkende koöperatieven betreft zijn het voornamelijk de vismeelfabrieken en de fileerbedrijven die onder deze vorm worden uitgebaat.
Op gebied van een en ander ligt hier ongetwijfeld nog een grotere taak voor de Rederscentrale weggelegd.
Koöperatie verlangt echter een zekere discipline van de betrokkenen en betekent ook een stukje vrijgeven van het individualisme ten bate van de totaliteit. Het vraagt ook ORGANISATIE; een faktor die we eigenlijk ook een produktiefaktor zouden kunnen gaan noemen naast de faktoren kapitaal en arbeid.
Waar in de zeevisserijsektor ten slotte, de distributie te wensen overlaat en er naar dient gestreefd om de afstand tussen aanvoerder en konsument te verkorten, kan de samenwerking in koöperatieve vorm het gewenste resultaat opleveren.
Met betrekking tot de afzet zelf, dringt zich op de eerste plaats een beter inzicht op in de vraag naar vis, alsmede een grotere kennis van de faktoren die de vraag nadelig beïnvloeden of bevorderen. „Marketing" noemt men dat. Dit begrip dat in de mode is, werd als volgt duidelijk omschreven door de heer A. Cobern, direkteur bij een belangrijke Engelse vis-koncern, ter gelegenheid van een internationaal kongres, aan dit probleem gewijd te Londen in het begin van dit jaar :
„de kennis om de juiste (vis)soort tegen de juiste prijs op het juiste ogenblik bij de juiste mensen op de juiste plaats te brengen".
Voor ons bedrijf is het begrip nieuw. Het zou nochtans de moeite lonen een dergelijk onderzoek te verrichten. Immers, is verkoop van vis hetzelfde als verkoop van een ander produkt. We moeten ons daarvan bewust worden.
Marktonderzoek ten behoeve van de afzet van visprodukten zou ongetwijfeld leerrijke en misschien onverwachte resultaten opleveren.
Het zou ook meteen een leidraad voor de propagandavoering kunnen zijn dewelke thans te empiristisch is gericht.
Overigens zijn we ervan overtuigd dat de vraag naar visprodukten een algemeen gunstig potentieel perspektief vertoont. Hierbij denken we vooral aan het stimileren van de vraag naar een aantal vissoorten die niet of te weinig zijn gekend door de doorsnee-konsument.
De presentatie zal hierbij uiteraard een zeer belangrijke rol vervullen. De aanpassing van het verbruikspatroon zal overigens in de toekomst noodzakelijk worden.
Ook zijn er de media als radio, TV, en pers die een helpende hand moeten toesteken. Ten slotte gaat het hier om een basis — voedsel produkt. Het is echter een kwestie van opvoeding van de konsument. Ook de bevolkingstoename geeft aanleiding tot afzetvergroting. Daarnaast moet er ons

(VERVOLG VAN BLZ. 15)



— OLIEDRUK OMKEERKOPPELINGEN
EN
REDUKTIE KEERKOPPELINGEN

— SINDS MEER DAN 60 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 6 8 7 6 5 (4 lijnen)
TELGR.-ADR. : BREVO-AMSTERDAM
TELEX 12539

(6806V)

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

(6782V)

(VERVOLG VAN BLZ. 13)

inziens ook een mogelijkheid bestaan om dieper door te dringen in de bestaande exportmarkt en in de uitbreiding van nieuwe exportmogelijkheden o.m. naar die landen waar het verbruik per hoofd zeker zou kunnen opgedreven worden.
Dit is ook mede een kwestie van overheidsbeleid, o.m. het uitvaardigen van export-bevorderende maatregelen.
In verband met de aanvoer ten slotte, is het probleem van de spreiding — hetwelk zich vooral te Oostende stelt — een even ingewikkeld en complex geval.
Met het doel tot een grotere marktspreiding te komen, kunnen ons inziens alleen maar efficiënte regelingen worden getroffen wanneer een antwoord is verkregen op de vraag welke de behoeften zijn van de verschillende marktdagen. Overigens mogen naar onze mening gebeurlijke regelingen niet van aard zijn dat ze de vrijheid van reder en schipper inzake keuze van de marktdag belemmeren, noch om het even welke andere verbods- of gebodsbepalingen inhouden. De koncentratie van de aanvoer op één of twee dagen van de week is het gevolg van een web van faktoren waarvan de ene op de andere inwerkt; en in de eerste plaats geldt het hier de hogere prijs die op die dag of dagen wordt geboden.

Wil men toch tot een grotere marktspreiding komen dan dienen de te nemen schikkingen veeleer de vorm aan te nemen van een of andere aanmoediging die de aanvoerder er toe aanzet de proef op een andere marktdag te wagen.

Dit waren enkele „losse" gedachten in verband met problemen waarmede het zeevisserijbedrijf wordt gekonfronteerd. Het zijn geen onverkomelijke problemen. Het bedrijf wacht echter sedert lang op een oplossing voor een aantal ervan waarvoor dringend een uitweg moet worden gevonden. Onderling begrip en samenhang in het bedrijf zelf zijn onontbeerlijke voorwaarden voor het streven naar een krachtiger uitbouw van het zeevisserijbedrijf en om dit bedrijf de plaats in onze nationale ekonomie te doen innemen waarop het recht heeft.
Het realiseren van een en ander zal evenwel mede moeten worden gedragen door een vooral op ekonomische inzichten gefundeerd struktuurbeleid van de overheid.
Het algemeen gemiddelde inkomen van de Belgische reder zal dan tenminste mede kunnen groeien met dit in de andere bedrijfssektoren.
Moge 1970 de verwezenlijking brengen van het door de Rederscentrale voorgestelde programma. Dit zou alvast een beslissende stap betekenen in de goede richting.

ZO GEZOND ALS EEN VIS MET ZEEVIS

Propagandavereniging voor meer visverbruik

MEER LICHT IN 1970 ?

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



Statistische berekeningen hebben aangetoond dat het visverbruik in ons eigen land 't laatste jaar lichtjes toegenomen is. Het ligt niet in onze bedoeling de redenen hiervan te ontleden; dit zou trouwens een zeer moeilijke opgave zijn.
Feit is dat, de geringe verbetering zelfs in acht genomen, het visverbruik in ons land nog te gering blijft.
Velen zijn dan onmiddellijk geneigd met de vinger te wijzen naar de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, bedoelende dat deze vereniging daarvoor rekenschap verschuldigd is.
En op het eerste gezicht zou dit wel juist kunnen lijken. In wezen is dit echter niet zo. Daar waar de laatste vijf jaar met alle middelen getracht wordt het bijdragesysteem vanwege de private sektoren op punt te stellen, werd hierin nog steeds niet gelukt omwille van allerlei faktoren.

Het is ons bekend dat in de zeevisserijmiddens in Engeland een gelijkaardig streven op til is. Het visverbruik schijnt er gedaald en men schrijft dit toe aan 't feit dat de huisvrouw niet voldoende ingelicht wordt over de voedende waarde van zeevis en de heerlijke gerechten die men met zeevis kan bereiden. De «White Fish Authority» stelt vast dat de vrouwenbladen gevuld zijn met recepten van kiekens, kaas, eieren... enz, terwijl bovendien de TV-publiciteit daarvan doorspekt is. Over zeevis... praktisch niets, klaagt de «White Fish Authority». Dit organisme spant zich nochtans eveneens in, maar komt evenmin tot een grootscheepse en ver dragende aktie, bij gebrek aan financiële middelen. De enige oplossing die men ziet is een bijdrage van de zeevisserijsektor, wat het uitwerken van een campagne mogelijk zou maken.
Hieruit kan dus besloten worden dat onze Engelse konfraters zich in identiek dezelfde omstandigheden bevinden als wijzelf.
Alleen in deze landen, waar de private sektoren op grond van een bepaald systeem bijdragen, zoals in Duitsland en Frankrijk, gesteund door overheidstoelagen, is men in de mogelijkheid een publiciteitscampagne te voeren die in staat is in te werken op de verbruiksgewoonten.
Een degelijke publiciteit is noodzakelijk. Daarover is iedereen het eens. Wat moet uitgevoerd worden is misschien voor diskussie vatbaar omdat niet iedereen overtuigd is dat bepaalde aktiviteiten renderend zijn. Teneinde een degelijke campagne te kunnen voeren zijn grote financiële middelen vereist. Wanneer producenten, handelaars en fabrikanten van andere produkten, bereid gevonden worden de publiciteit voor hun produkten ruimschoots financieel te steunen, dan zien we werkelijk niet in waarom dit voor de zeevisserijprodukten niet zou te verwezenlijken zijn.
Wij zijn de overtuiging toegedaan dat voor de besturen van de beroepsorganisaties in dit verband een belangrijke taak is weggelegd.
De mogelijkheden zijn er en we menen dat het tijd wordt dat in de private middens de belofte van het Ministerie van Landbouw eens naar waarde wordt geschat. Bedoeld departement heeft zich steeds bereid verklaard de toelagen te verhogen in evenredigheid tot de bijdragen van de private sektoren. Een formule dient gezocht opdat een kollektieve publiciteit voor de produkten van de onderscheidene sektoren financieel mogelijk zou worden.
Wij verhoopten in 1969 een nieuwe start te kennen. 1970 staat voor de deur en we zijn geen stap verder gekomen. Wij hopen dat 1970 onder een gunstiger gesternte zal verlopen en dan garanderen we een inslaande aktiviteit.

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

VOORSPOEDIG JAAR 1970

R. BAUWENS,
Voorzitter.

OOSTENDSE KREDIETBANK

KAREL JANSSENSLAAN, 1

OOSTENDE

TEL. 708 45

DE BANK WAAROP STEEDS

DE BEDRIJVEN VAN DE

VISSERIJMIDDENS

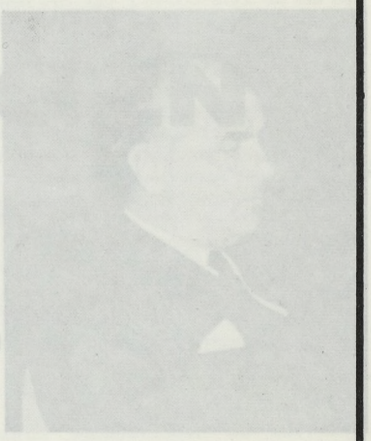
KUNNEN BEROEP DOEN

(2750V)

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de



BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

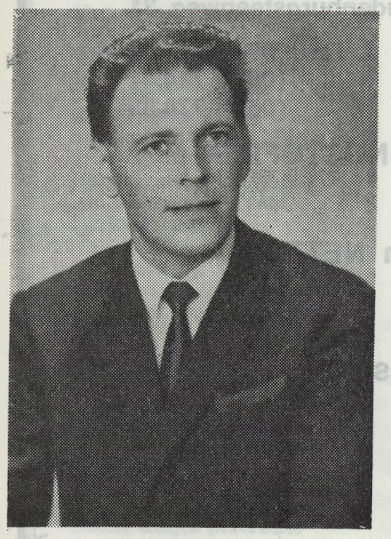
BURELEN :
VISMIJN (O.V.A.) OOSTENDE

TEL. 81101

(6784V)

Kan de propaganda-aktiviteit de verkoopgewoonten wijzigen?

door J. VAN BROECK, direkteur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik



Deze vraag werd reeds dikwijls gesteld, niet alleen in de schoot van de nationale propagandakommissie, maar eveneens door de leidende figuren van de gelijkaardige komitees die in de naburige landen zich beijveren, teneinde het visverbruik te stimuleren.
Het antwoord op deze vraag blijkt positief te zijn op twee voorwaarden echter, ten eerste dat de aan de dag gelegde aktiviteit zorgvuldig gekozen en voorbereid is en ten tweede dat de richting die er aan gegeven wordt, de juiste is.
Wanneer we dan even de werking nagaan van de organisaties die zich bezig houden met de propaganda van de andere produkten, vb. de nationale zuiveldienst, het Verbond. en Federatie van Kooperatieve tuinbouwveilingen (voor groenten en fruit)... enz., dan komen we tot een eigenaardige vaststelling.

Deze organisaties behouden weliswaar enigermate als werkterrein de kategorie van mensen die we als huisvrouwen omschrijven en die MOMENTEEL de kopers zijn, maar ze intensifiëren daarentegen in ernstige mate hun akties bij de jeugd, de kopers van de TOEKOMST.

Waarom? Stelden we hen de vraag. Omdat uit onze jarenlange ervaring gebleken is dat, eens een huismoeder een bepaalde koopgewoonte aangenomen heeft, het zeer moeilijk is iets daaraan te veranderen en het weinig resultaat dat zou kunnen bekomen worden zou enkel kunnen geschieden ten koste van ontzaglijk grote financiële uitgaven.

De Propagandavereniging voor meer visverbruik bestaat meer dan 40 jaar en vecht vanaf haar ontstaan met het probleem: waar het geld vandaan halen om toch maar een werking uit te kunnen bouwen die inslaat?

Het ligt niet in onze bedoeling nogmaals het financieringsprobleem naar voor te brengen. Dit zal wel voldoende bekend zijn voor degenen die er belang in stellen. We willen enkel maar tot dit besluit komen: een degelijk georiënteerde propaganda - aktiviteit ten voordele van meer visverbruik is misschien thans niet bij machte om de koopgewoonten bij de huismoeders te wijzigen, daar er onvoldoende geldmiddelen voorhanden zijn, maar is wel bij machte de koopgewoonten van deze huismoeders, die wel de plooi van het visverbruik genomen hebben te ondersteunen. Bewerking van de jeugd is inderdaad een zeer belangrijk element, maar vergt eveneens grote financiële middelen.
Benevens dit alles is er nog de aard van het produkt zelf. Van allerhande gelegenheden wordt gebruik gemaakt door andere organisaties om kippen, fruit, kaas enz. te verkopen aan gunstprijzen, teneinde een zekere gewoonte bij de verbruiker aan te kweken, met het doel dat zich dit achteraf zou uiten door een intensievere vraag bij de handelaar.
Dit is voor zeevis praktisch uitgesloten. Wanneer men voorziet dat men bvb. op een jaarbeurs 300 kippen en 20 bollen kaas per dag verkopen kan, dan bestelt men dit aantal en dat wordt morgen geleverd.
Voor zeevis is dit echter gans anders gelegen. Ten titel van voorbeeld: Voor het Salon des Arts Ménagers te Charleroi, werd een bestelling overgemaakt aan een plaatselijke groothandelaar. Deze bestelling voorzag dagelijks 500 g. ongepelde garnaal, die dienstig moest zijn als versiering. Slechts éénmaal werd dit geleverd. De andere dagen waren er geen. Veronderstel nu even dat er gepland was geweest garnaal te verkopen! Er is dus niet alleen het probleem van de geldmiddelen, maar eveneens de aard van het produkt.
En toch zijn we de mening toegedaan dat zelfs met de huidige middelen mogelijkheden zijn om resultaten te boeken.

Net zoals voor de andere produkten het geval is kan de jeugd bewerkt worden door wedstrijden, spelen, geschenken enz.
Daarnaast kunnen de akties, die wel eens als klassiek bestempeld worden, maar die tot doel hebben de huisvrouw te bereiken, verder gezet worden.
Het is enkel een kwestie van overleg en voorbereiding en dan zijn we overtuigd van het resultaat.
En mocht eens het financieringsprobleem een oplossing krijgen, zoals reeds lang verhoopt wordt, ja dan worden de mogelijkheden en vanzelfsprekend de resultaten groter, maar dit impliceert nog niet dat automatisch een duizelingwekkende wijziging in de aktiviteit dient doorgevoerd.
Weet u dat een enquête, in de provincie Oost-Vlaanderen uitgevoerd, bewezen heeft dat slechts 50 % der respondenten de propagandakampagne in 1967 gevoerd, heeft opgemerkt; dat slechts 4,3 % de slogan kende; dat slechts 4,8 % erop gewezen werd door de vishandelaar; dat slechts 9,9 % de raambiljetten kenden en dat 36,8 % van de respondenten de publiciteit had bemerkt in de dag- en weekbladen?
We zijn grote voorstander om eens inlichtingen te nemen bij de andere organisaties die sedert lange jaren geroutineerd zijn in de propagandavoering voor hun produkt, en hen eens aan het woord te laten. Want wij menen toch wel, wanneer zij een bepaalde oriëntatie geven aan hun werking, zij daartoe bepaalde redenen moeten hebben.



RECEPTENBUNDELS DIE TER BESCHIKKING ZIJN

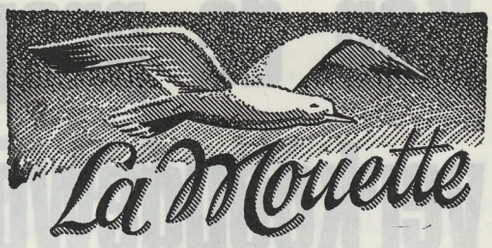
1) HOE AAN ZOVEEL MENSEN ZEEVIS SMAKELIJK SERVEREN?
14 zeevisrecepten berekend voor 25 personen.
Te bekomen tegen inzending van 7 fr. postzegels (2 X 3,5 fr.)

2) SAUSEN BIJ DE ZEEVIS!
Meer dan 200 recepten: boters, mayonaises, vinaigrettes, roomsausen, koude sausen, warme sausen.
Te bekomen tegen inzending van 10,5 fr. postzegels (3 X 3,5 fr.)

3) EENPERSOONS - ZEEVISRECEPTEN
43 zeevisrecepten berekend voor één persoon.
Te bekomen tegen inzending van 7 postzegels (2 X 3,5 fr.)

Deze receptenbundels kunnen bekomen worden op het sekretariaat van de Propagandavereniging voor meer visverbruik, H. Baelskaai 25, Oostende.

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, OOSTENDE

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

Telex : 18128
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Sisal bindgaren
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

(6779V)

KOOP EN VERKOOP

LA COURONNE

VISPRODUKTEN

Zandvoordestraat 25 - STENE-OOSTENDE

Vismijn 8 - OOSTENDE Tel. (059) 713 24

(6789V)

LISTER - BLACKSTONE

DIESELMOTOREN

HULP- en STUW-DIESEL BOORDMOTOREN

Watergekoeld van 135 PK tot 1750 PK

R.A. LISTER & C° N.V.

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

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

(6788V2)

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.

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

A HAWKER SIDDELEY COMPANY

(6788V1)

Enkele recepten

NEPTUNUSSCHAALTJES

BENODIGHEDEN VOOR 8 PERSONEN

16 middelgrote kreeftjes,
enkele slablaadjes,
4 kleine tomaten,
2 eieren,
50 g peterselie,

GROENTENBOUILLON :

2 l water
zout - peperkorrels,
1 à 2 ajuinen,
2 wortels,
tijm, laurier, peterselie.
een weinig witte wijn,
1 scheut azijn,

MAYONAISE

0,5 l olie,
1 eierdooier,
zout - peper
5 dl azijn,
8 koffielepels ketchup,
1 scheut Whisky,
1 scheut Cognac,

VERSIERING :
enkele ongepelde garnalen
enkele takjes peterselie
4 citroenen (½ per schaaltje).

BEREIDING :

1) **Bouillon :**
— De benodigheden gedurende 20 min. laten koken.
— De kreeftjes in de bouillon brengen en ongeveer 20 min. laten koken, met deksel (hangt af van de grootte van de kreeftjes).
— Laten druipen en het vlees uithalen.

2) **Cocktailsaus :**
— Een mayonaise bereiden, en er de benodigheden bijvoegen.
— Op smaak brengen.
— Op een koude plaats zetten.

3) **Bereiding van de andere elementen :**
— De eiers hard koken (10 min.)
— De sla, tomaten en peterselie reinigen en wassen.

4) **Afwerking :**
— De gesneden slablaadjes op de bodem van 8 brede schaaltjes brengen.
— De fijngesneden kreeftjes erin brengen.
— De saus erover gieten.
— Versieren met eischijfjes, tomaten en peterselitakje.
— Enkele grote garnalen op de rand van het schaaltje plaatsen.
— Zeer fris opdienen.

„VIS EN GROENTEN : FEESTELIJKE GENOEGENS"

Dit recept komt voor in de receptenbundel „Hoe aan zoveel mensen zeevis smakelijk serveren?" uitgegeven door de Propagandavereniging voor meer visverbruik.

BENODIGHEDEN VOOR 25 PERSONEN :

25 tarbotfillets van 150 g - 2,5 kg klaargemaakte spinazie - 25 witte preien - 25 gekookte voetselders - 1 kg gekookte witte bonen - 10 citroenen - enkele visgraten van tarbot, griet, wijting of tong - 500 g afval van champignons - 250 g peterselie - 6 wortelen - 8 ajuinen - 1,5 liter Riesling - 6 kg. aardappelen - 2,5 liter melk - 16 eieren - 750 g boter peperkorrels - peper - gemalen nootmuskaat - zout - 10 lepels bloem - 700 g geraspte gruyère.

VISFUMET :

- bestaande uit in dunne plakjes gesneden ajuin, graten van tarbot, griet, wijting of tong, zachtjes in boter laten aanfruiten, met witte wijn bevochtigen.
- enkele peterselie wortelen, een weinig afval van champignons, peperkorrels, citroensap, zout, gedurende 20 à 25 min. koken en daarna ziften.

BEREIDINGSWIJZE :
- De tarbotfillets in de visfumet pocheren.
- Nadien in een matig warme oven plaatsen en gedurende 15 à 20 min. laten sudderen tot ze gaar zijn.
- Als ze gaar zijn, ze uit de over halen en warm houden.
- Op een ovale dienschotel de klaargemaakte spinazie leggen.
- Op de spinazie de tarbotfilets schikken en deze begieten met de Mornaysaus (bechamelsaus met boter opgemaakt en waaraan geraspte gruyèrekaas toegevoegd wordt - men kan er eierdooiers bijvoegen vóór men de boter bewerkt).
- Op de zijkant van de schotel de afzonderlijk klaargemaakte voetselders plaatsen, evenals het wit van de prei en de bonen.
- Dit alles begieten met de overgebleven mornaysaus.
- Daarna in de oven laten glaceren.
- Opdienen met tulband-aardappelen (aardappelpuree, gekruid, bewerkt met eierdooiers en ze de vorm geven van tulbanden (brioches).

ALS PIET THYS HET OVER HET „visje" HEEFT !

Op de huisvrouwenavond, op 13 september 1969, door de Propagandavereniging voor meer visverbruik te Heist - op - de - Berg ingericht, bracht radioreporter Piet Thys, een half uurtje kolder bij de vis. Enkele grepen daaruit :
"OP EEN MOSSEL"
Een mossel nabij Heist - aan - zee
die in de buurt al 't huiswerk dee
sprak tot degenen die haar vroegen
waarom zij zo gestaag bleef zwoegen :
"dat brengt een badstad altijd mee;
ik ben een moule à volonté !"

Hoe staan andere mensen tegenover vis ?
Hoe staan bekende mensen vis - à - vis ?
Ik heb het aan een paar gevraagd :

BOB DAVIDSE :
Dat is, zoals ge kunt zien, vrienden, een vis.
Dat spreekt vanzelf.
En, vrienden, hij is heerlijk klaargemaakt, vrienden, zoals ge kunt zien, dat spreekt vanzelf.
En... smakelijk, vrienden, dat spreekt vanzelf.

EYSKENS :
(wenkbrauwen en mond in aanslag)
De regering en vooral ikzelf zijn de mening toegedaan dat wij niet mogen uitsluiten dat het hier in de allereerste plaats zou kunnen gaan om wat in de ekonomie algemeen met de naam van vis wordt aangeduid.

VANDEN BOEYNANTS :
Zij die mij kennen weten dat ik tegenover een vis mijn volle verantwoordelijkheid aan tafel weet op te nemen en ik ZAL in dit land met mijn politieke vrienden de zwemmende zaken blijven afhandelen. Ik zal mij in deze zaak laten bijstaan door de Belg Merckx.

Gebrek aan financiële mogelijkheden stonden de organisatie van propagandadagen in de weg. Toch werd door de Propagandavereniging op 13 september 1969 medewerking verleend aan de Landbouwdag te Heist-op-de-Berg, o.a. door het fruiten van visproevertjes die gratis uitgedeeld werden.
In 1969 werden de zeevisserijprodukten in belangrijke mate opgenomen in de stands van het Ministerie van Landbouw (Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten) en wel te GENT (Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen van 13-9 tot en met 28-9) te BRUSSEL (Voedingssalon van 4-10 tot en met 19-10) en te CHARLEROI (Salon International des Arts Ménagers van 1-11 tot en met 16-11).
De afdeling « zeevisserijprodukten » kende niet alleen bij de bezoekers een uitermate grote belangstelling, maar trok bij de officiële bezoeken eveneens de aandacht van de personaliteiten.

alle petroleumprodukten voor de visserij

oliën en vetten, petroleum, detergenten,

roestwerende produkten, antivries, enz.

BP BELGIUM n.v.

hendrik baelskaai, 18

OOSTENDE

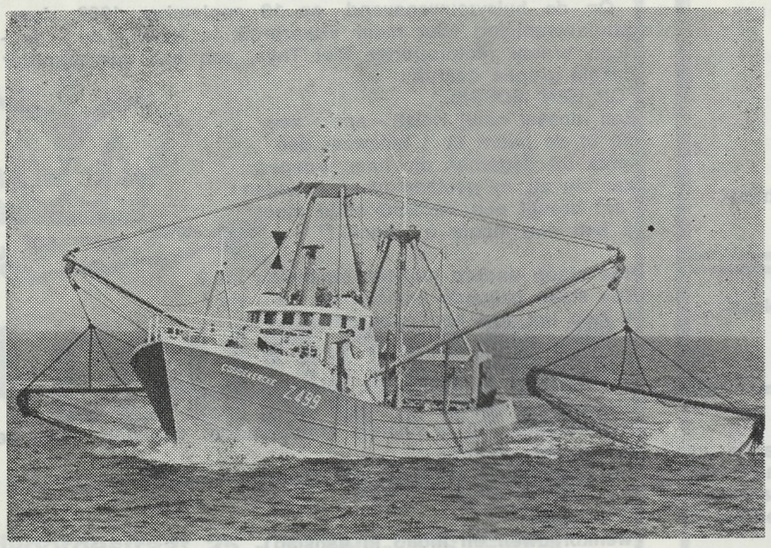
tel. (059) 750.69

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

*

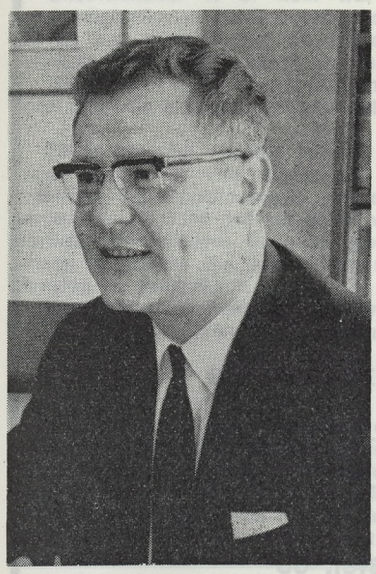
REPAIR WORKS

INDUSTRIELE WERKEN

(6794V)

Het Kuststation „Oostende-Radio"

door G. BRABANT, hoofdingenieur-direkteur Radio Maritieme Diensten Oostende



In onze vorige bijdrage (Visserijblad nr. 52 van 27-12-68) kreeg U een algemeen overzicht van de taak van de radiomaritieme diensten.

Handelend over het kuststation Oostende-Radio werd in grote lijnen de technische uitrusting omschreven. Ten einde de werking van Oostende-Radio behoorlijk te kunnen toelichten werden ook de verschillende afdelingen van de exploitatie-dienst voorgesteld :

1) de centralisator
2) de radiotelefonie
3) de radiotelegrafie
4) de telex
5) het opleidingscentrum.

Vervolgens werd uiteengezet hoe radiotelegrammen en aanvragen voor radiotelefoongesprekken via de centralisator naar de passende sektie worden gericht.

Tenslotte kon de lezer iets meer vernemen over de afdeling radiotelefonie, waarbij zowel aandacht werd besteed aan het nood- en spoedverkeer als aan het tot stand brengen van de radiotelefoonverbindingen.

Laten wij thans een kijkje nemen in de radiotelegrafiezaal, de telexafdeling en het opleidingscentrum.

Er is een tijd geweest dat de mensen elkaar over vrij grote afstanden berichten doorgaven door middel van visuele signalen. Ten andere, dit sein van de oudheid behield nog iets van zijn oorspronkelijke vorm bij de signalisatie ten dienste van de treinen. Aangepast aan de omstandigheden is het ook terug te vinden in het gebruik van seinvlaggen bij de marine. Denk ook eens aan de kruispunten in de USA. Ik ben er zeker van dat U zelf nog tal van voorbeelden zoudt kunnen geven.

Ook langs rechtstreeks auditieve weg zocht reeds de meest primitieve mens mededelingen te verstrekken aan zijn soortgenoten. Hoelang zou de tam-tam reeds roffelen in het donker wereldeel ?

Het was evenwel de elektriciteit die toeliet nog grotere afstanden nog sneller te overbruggen.

Dank zij de eigenschappen van de elektrische stroom kon, door het korter of langer aanhouden van een kontaktpunt, een teken worden overgebracht.

Het ligt voor de hand dat naar een middel werd uitgekeken om op die manier konventionele tekens te seinen. De Amerikaan S. Morse vereeuwigde zijn naam door een naar hem genoemd alfabet op punt te stellen. Letters en cijfers drukte hij uit door groepen met kombinaties van punten en/of strepen.

Aldus werd het mogelijk door het gebruik van een seinsleutel letters, woorden en geordende boodschappen over te brengen. De tekens konden bij ontvangst auditief of visueel worden waargenomen. Doch ook kon een bewegende papieren band rechtstreeks worden bedrukt, wat meteen het woord „telegrafie" rechtvaardigde.

Overal ter wereld verwierf de telegrafie aldus burgerrecht. Ook in ons land, waar vlak na de tweede wereldoorlog in sommige kleinere telegraafkantoren nog druk de morse-sleutel werd gehanteerd.

Sindsdiens heeft de evolutie van de techniek ons heel wat weg laten afleggen. Over verschillende andere toestellen heen kwamen we uiteindelijk tot de telex-toestellen. De papieren bandjes van daarstraks kunnen we terugvinden op onze huidige telegrammen, doch thans hebben de telex-toestellen er meteen letters en cijfers op geprint.

Wij zullen daar evenwel slechts over handelen op het einde van deze bijdrage, want wij moeten hier beslist nog verder uitweiden over de draadloze telegrafie, waar de morse nog lang niet heeft uitgediend.

Marconi, die inzag dat de afwezigheid van elektrische geleidingen het overbrengen van boodschappen in de weg stond, zocht en vond de oplossing om morse-tekens over te brengen via radiogolven. Dit was een belangrijk winstpunt voor de schepen, die tot dan toe verstoken waren van elke verbinding met de soms zo verre wal.

De uitvinding van Marconi wordt heden ten dage, zij het na perfektionering, nog altijd toegepast in de radiotelegrafie. Vandaar dat men de radiotelegrafisten op de schepen gewoon marconisten noemt.

Doch blijven we aan de wal, meer in het biezonder bij de radiotelegrafisten in de kuststations.

Hoe werkt nu precies Oostende-Radio op het vlak van de radiotelegrafie ? Wel, laten we even de sektie radiotelegrafie van nabij bekijken.

Zeven standen zijn er opgesteld :

— stand middengolf I
— stand middengolf II
— stand middengolf I reserve
— stand kortegolf I
— stand kortegolf II
— stand kortegolf III
— stand kortegolf reserve

Waar alle verkeer in de radiotelefonie gebeurt door middel van het gesproken woord, hoort men in de radiotelegrafiesektie zoals hoger gezegd slechts morsesignalen

Ook hier is iedere radio-operator uitgerust met een koptelefoon met dubbele schelpen.

1) Standen I en II middengolftelegrafie

Zoals de frekwentie 2182 kHz voor de radiotelefonie, is de frekwentie 500 kHz in de radiotelegrafie de internationale nood- en oproepfrekwentie.

De werkwijzen in verband met nood-, spoed- en veiligheidsverkeer, benevens oproepen en beantwoorden van oproepen, zijn nagenoeg identiek aan die bij de radiotelefonie, met dit verschil dat bij de radiotelegrafie een verkeersleider optreedt. Deze luistert bestendig op 500 kHz, kondigt op deze frekwentie en op vastgestelde tijdstippen de verkeerslijsten, de dringende berichten voor zeevarenden, inlichtingen voor de scheepvaart en storm- en ijsberichten aan. De verkeersleider behandelt ook zelf de noodoproepen en de daaruit voortvloeiende noodkorrespondentie.

Na aankondiging op de frekwentie 500 kHz wordt de eigenlijke uitzending overgenomen door de operator op de stand middengolftelegrafie II.

Buiten zijn bovenvermelde werkzaamheden is de radio-operator hier belast met het seinen en ontvangen van alle radiotelegrammen. De werkfrekwentie van OST is 435 kHz. De scheepsstations seinen de berichten op hun werkfrekwenties; die zijn 425, 454, 468, 480 en 512 kHz.

Deze laatste werkfrekwentie mag door de scheepsstations echter niet worden gebruikt tijdens noodverkeer omdat zij dan in de plaats komt van de 500 kHz. Aldus beschikken de radiostations ononderbroken over een oproepfrekwentie in radiotelegrafie.

De herhaling van noodberichten op 500 kHz door de kuststations wordt steeds voorafgegaan door het radio-telegrafisch alarmsignaal. Dit signaal bestaat uit twaalf strepen van 4 sekonden met tussenruimten van 1 sekonde. Het volledig signaal duurt dus 1 minuut. Men kan zich misschien afvragen waarom dit alarmsignaal werd ingevoerd. De hoofdreden is dat de scheepsstations die niet onafgebroken luisteren op 500 kHz uitgerust zijn met een automatisch alarmsignaalontvanger. Deze ontvanger reageert reeds vanaf de vierde of vijfde streep en laat een geluidssignaal werken waardoor de boordmarconist wordt gewaarschuwd dat ergens een schip in gevaar verkeert en dat er een noodbericht zal volgen.

Maksimum twee minuten na de uitzending van het alarmsignaal seint de radio-operator van het kuststation het opgevangen noodbericht.

De herhaling geschiedt op dezelfde tijdstippen als voorzien in de radiotelefonie, met dien verstande dat de stilte-perioden van 3 minuten hier beginnen om x uur 15 en om x uur 45.

Evenmin als in radiotelefonie (2182 kHz) mogen er geen uitzendingen gebeuren tijdens die 2 x 3 minuten, zelfs wanneer er geen noodverkeer is.

2) Standen I, II en III kortegolftelegrafie

Op deze standen werken de radio-operatoren van Oostende-Radio op frekwenties in de internationale banden van de 4, 6, 8, 12, 16 en 22 MHz. Met deze frekwenties wordt de gehele aardbol bestreken. In iedere frekwentieband ligt een internationale oproepfrekwentie, waarop de scheepsstations het kuststation oproepen. Er is vanwege de radio-operatoren heel wat vaardigheid en stielkennis nodig om uit honderden kris-kras dooreenlopende oproepen precies dat scheepsstation te horen dat hen oproept.

De radio-operator van zijn kuststation beantwoordt de oproep in kortegolven altijd op zijn eigen werkfrekwentie.

Tijdens dit eerste onderling kontakt wordt het scheepsstation uitgenodigd op zijn beurt op zijn werkfrekwentie over te gaan. Deze frekwentie moet in het kortegolfwerk steeds spontaan door de scheepsmarconist worden opgegeven.

Het opzoeken van de scheepswerkfrekwentie, het afstemmen op de signalen van het scheepsstation en het kiezen van de passende ontvangstantenne dient de radio-operator van het kuststation in een minimum van tijd uit te voeren, zoniet zou het scheepsstation op een bepaald ogenblik kunnen veronderstellen dat er iets verkeerd gaat met zijn uitzending en terugkeren naar de oproepband, waardoor dan alles te herdoen valt.

(VERVOLG BLZ. 23)

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

(6796V)

METALUNION

S.V.

- Betonijzer
- Poutrellen
- Platen
- Buizen en toebehoorten
- Gietijzer
- Bouten
- Zink en Lood
- Koper en Aluminium

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/150.01

(6802V)

ALLE PETROLEUM PRODUKTEN

NAFTA

S.A. NAFTA (B) N.V.

ANTWERPEN, Italielei, 66

Tel.: (03) 31.96.30 (6 lijnen)

Telex: 32.311 Naftabel

- ★ **GAS OIL**
- ★ **KEROSENES**
- ★ **FUEL OIL**
- ★ **LUBRICATING OILS**
- ★ **PARAFFIN WAXES**
- ★ **TOLUOL**
- ★ **BENZOL**

(6801V)

(VERVOLG VAN BLZ. 21)

Het gebeurt ook dat de scheepsuitzending te sterk wordt gestoord en een redelijke ontvangst erg wordt bemoeilijkt. In dit geval zal de radio-operator van Oostende-Radio het scheepsstation verzoeken op een andere werkfrekwentie over te gaan, hoewel het geoefend oor van de radio-operator van het kuststation wel in staat is om door allerlei signalen heen de uitzending van een bepaald scheepsstation te blijven volgen. Volledig storingvrij is een werkfrekwentie ten andere bijna nooit.

Onbetwistbaar is er heel wat stielkennis nodig om in dergelijke omstandigheden radiotelegrammen op te nemen. Vergeten wij daarbij niet dat bij een snelheid van 20 woorden per minuut anderhalve letter per sekonde dient opgevangen en neergeschreven.

Wij horen U reeds vragen of de morse dan nooit zal worden verdrongen door modernere draadloze telegrafie-systemen.

Zeker wel niet volledig in een nabije toekomst. De nu reeds opduikende apparatuur voor smalband- en breedband-teleprinting, waarmede draadloze telex-verbindingen kunnen worden tot stand gebracht, kost aardig wat geld en zal uiteraard voorlopig slechts op grotere schepen worden geïnstalleerd. In ieder geval is voorzien dat Oostende-Radio binnen afzienbare tijd zal worden uitgerust om ook op dit stuk zijn diensten te verstrekken.

We blijven dus best nog even verwijlen bij de telex-verbindingen met draad, zoals die ook worden benuttigd in Oostende-Radio.

SEKTIE TELEGRAAF - TELEX

Het is wellicht niet nodig hier een lange omschrijving te geven van een telextoestel. De meesten weten dat het veel weg heeft van en schrijfmachine. De toestellen kunnen nochtans onderling worden verbonden, zoals bv. twee telefoonposten. Op dit ogenblik zal een tekst getypt op het klavier van het ene toestel ook worden gereproduceerd op de papierband of het blad van het andere apparaat. Want de moderne-telex-toestellen, zoals er nu reeds bij vele telex-abonnees zijn geplaatst, zijn voorzien van een zgn. bladschrijver.

Vele telegraafkantoren in België zijn aangesloten op het telex-net en omvatten dan, volgens de belangrijkheid van het kantoor, meerdere toestellen voor seining en ontvangst.

Dit is ook het geval voor het kuststation Oostende-Radio, dat o.m. de werkzaamheden verricht van een gewoon telegraafkantoor.

Zo worden de radiotelegrammen herkomstig van de scheepsstations rechtstreeks aan de telex-abonnees en de binnen- en buitenlandse telegraafkantoren geseind.

Ook de radiotelegrammen herkomstig van bovengenoemde abonnees, alsmede de in andere, zelfs buitenlandse, telegraafkantoren opgenomen radiotelegrammen ter bestemming van schepen, komen hier toe.

De sektie opleiding

Zoals hoger aangestipt staat de radio-operator in een kuststation wel voor een zeer speciale en bepaald moeilijke opdracht.

Het volstaat niet dat hij gewoon morse leert. Hij kan niet werken over storingvrije vaste lijnen, zoals zijn vooroorlogse kollega's in onze telegraafkantoren. Morse in het radiomaritiem verkeer is, niettegenstaande een zorgvuldige verdeling van de frekwenties, nog altijd geen sinecure, vooral bij de zo vèr dragende kortegolffrekwenties.

De radio-operator moet dan ook, benevens een bepaalde gerichte ontwikkeling die hem moet toelaten met gunstig gevolg een kursus voor radiotelegrafist 1e klasse te volgen, aanleg tonen voor morse. Er zijn heel wat mensen die nooit behoorlijk morse kunnen aanleren.

De kandidaten radio-operatoren worden derhalve geselekteerd, ten dele op basis van een primaire morse-opleiding.

Met dit doel, en tevens met het oog op de latere voortgezette opleiding, werd in het kuststation Oostende-Radio een reeks passende toestellen opgesteld. Onder leiding van een instrukteur kunnen de kandidaten er zowel hun seining bijwerken als hun ontvangstmogelijkheden instellen en opdrijven.

Betrekkelijkheid en Hervorming

door P. HOVART, direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij



Men kan het toeval noemen of ook niet, maar enkele weken terug heb ik vrienden-vissers, reders, handelaars en verwerkers — nu eens niet langs de kaai of op het bureel — maar „elders" ontmoet. En waarover praat een mens dan uiteindelijk. Wij hadden een goede zomer, spijtig nochtans dat wij naar Spanje in verlof vertrokken waren... waar het regende. Wij hadden een goed najaar, maar Italië en Portugal ook. Wij krijgen blijkbaar een slechte winter, met veel wind en storm, doch stormen doet het over geheel West-Europa en in figuurlijke zin zelfs over heel de wereld. Maar ja, de visser kan niet uitvaren, hij kan niets vangen en hij boekt geen besommingen; de reder staat met zijn lasten; de koper vindt zijn gading niet en de verwerker wacht op zijn grondstof. En zo laat een mens zich opnieuw verleiden om onder vrienden over de stand van zaken in het bedrijf te praten. Het is misschien een bewijs dat wij te gemakkelijk opgesloten geraken in ons eigen vak, in onze dag-aan-dag beslommeringen of ook dat wij onze zaken als „het" middenpunt van de mensheid zijn gaan beschouwen, met andere woorden, dat wij, door de jaren bij onze vraagstukken vastgeroest, wat kultuur zijn gaan missen. Ik stel mij echter voor dat dit ook in andere bedrijfstakken het geval is, hetgeen bewijst onder welke bekrompenheid (in de goede zin van het woord, natuurlijk) een individu uiteindelijk gaat leven.

Mijn vriend-visser en -reder nam — tijdens die ontmoeting — zijn hoofd tussen zijn handen en zuchtte : „er is niets meer te vangen, alles is weggevist, de prijzen zijn niet zo biezonder goed, de besommingen liggen eerder laag, de uitbatingskosten en sociale lasten zijn enorm gestegen — en met grote sprongen dan nog wel, er is geen volk meer te vinden om te varen, de verliezen stapelen zich op, faillissementen dreigen en... de overheid doet te weinig, och ja... het is een slechts tijd".

Ook mijn vriend-handelaar nam — tijdens die ontmoeting — zijn hoofd tussen zijn handen en zuchtte : „er komt te weinig vis op de markt, de kwaliteit is niet steeds van de beste, de prijzen zijn te hoog, het gekwalificeerd personeel is niet meer te vinden, ernstige omschakelingsinvesteringen moeten worden verricht, de explotatiekosten stijgen, de konkurrentie op de binnen- en vooral buitenlandse markt is scherp, er is niets meer te verdienen en... och ja... het is een moeilijke tijd".

Mijn vriend-verwerker tenslotte nam — tijdens die ontmoeting — ook zijn hoofd tussen zijn handen en zuchtte : „er is geen grondstof meer te vinden, alles moet worden ingevoerd — en tegen welke prijzen, er moet scherp worden gekonkurreerd bij de afzet, er moet op andere grondstof worden overgeschakeld, gediversificeerd in het produktieproces, hetgeen wil zeggen nieuwe investeringen, de lonen en sociale lasten van de werkkrachten lopen op... och, ja... het is een benarde tijd, waar moet dat heen".

Ja, waar moet dat heen ? „Alles" weegt blijkbaar zo enorm loom en zwaar in ons bedrijf.

Er mag evenwel ook eens de gekende keerzijde van de medaille worden aanghaald, maar dan onder vorm van een vraag : „wordt niet al te gemakkelijk over schilletjes uitgegleden ?".

Ten aanzien van deze „schilletjes" zijn er dan twee feiten waarop ik zou willen wijzen, nl. de betrekkelijkheid van vooropstellingen en de noodzaak tot hervorming. Meteen is dan ook de titel van mijn Kerstbijdrage gevonden.

BETREKKELIJKHEID

Ik heb het niet uitgevonden, maar men heeft mij steeds weer geleerd en willen aantonen, dat alles in onze wereld zo betrekkelijk is, zo relatief in tijd en in ruimte en dat wij toch zo gemakkelijk vergeten.

De visserij heeft inderdaad nog z.g.n. „moeilijke" tijden gekend; goede en slechte jaren wisselen elkaar zo af, bijna net als in de tijd van de zeven plagen van Egypte, met de vette en de magere jaren. En die duurden nog (of maar) zeven jaar !

Enkele voorbeelden heb ik, ter illustratie, uit publikaties (van R. De Gryse en Ch. De Zuttere) voor de geachte lezer willen opdiepen.

Het gevaar van het „leeg" vissen van de zee — en meteen van de bevoorrading van de markt en van de voeding van de bevolking — vinden wij o.m. reeds in 1291, toen Filips de Schone het vissen verbood met netten waarvan de mazen kleiner waren dan een groot zilveren munstuk uit die tijd. De verordening verbood „de pecher avec engins de file de quoy la meille (n'ait) la moule d'un gros tournois d'argent". In 1326 werd dit verbod door Karel IV vernieuwd. In 1510 werd de maaswijdte vier duim en nog later vijf duim. Verder zijn beschermende

(VERVOLG BLZ. 25)

Chevron smeerstoffen voor de Visserij

Chevron

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 OIL BELGIUM N.V.,

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

(6794V)

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Samenwerkende vennootschap

H. BAELSKAAI 14, OOSTENDE

— De meest uitgebreide dekking aan de beste voorwaarden

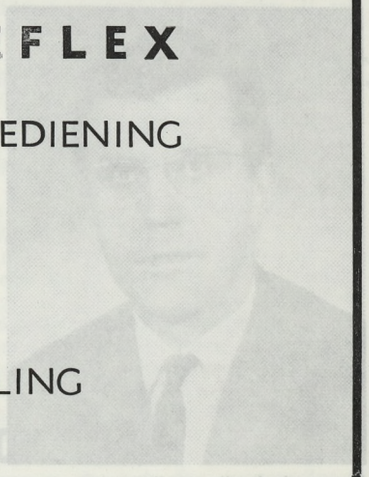
— Sedert 45 jaar ten dienste van de zeevisserij

— Vraag vrijblijvend inlichtingen 059/713.92

(6792V)

TELEFLEX

AFSTANDSBEDIENING VOOR MOTOR EN KEERKOPPELING



VERTEGENWOORDIGD DOOR :

ELECTRO MARINE p.v.b.a.

HARDENVOORT 3, ANTWERPEN

Tel. (03) 33.93.71 — Telex 31.855 marilectro

(6799V)

(VERVOLG VAN BLZ. 23)

maatregelen bekend van Jacob I en Karel I uit de eerste helft van de 17e eeuw.

In de jaren 1540-41 mochten de vissers uit Heist en Raversijde, met hun „buza", niet in de Schotse kustwateren vissen. Van verlies van visgronden gesproken !

Zware lasten in het bedrijf zijn ook niet nieuw. In de loop van de tijden zijn „vischrenten" of haringrenten en tollen aan graven, abdijen en feodale heren belangrijke exploitatiekosten geweest.

Als zware lasten in het bedrijf werden in vroegere tijden de z.g.n. haringtienden of het „helich deel" beschouwd. De tienden werden in drie delen verdeeld. De abdij, waarvan de vissersparochie afhing, kreeg een derde; een ander derde ging naar de kerkfabriek of de pastoor, terwijl het laatste derde voor het armbestuur of de „disch" van de parochie was bestemd. Deze tienden waren tollen of rechten en moesten naar de gemaakte winsten worden betaald. Dat hiertegen werd opgekomen is zonneklaar. In 1179 kwam het op vele vissersplaatsen tot relletjes en gekend is dat twee monniken van de abdij Sint-Bertwin in de kerk een toevlucht moesten zoeken en slechts dank zij de tussenkomst van een ridder „van een gewisschen dood" konden worden gered. In 1235 kwam het zelfs te Nieuwpoort tot een oproer, waarbij twee geestelijken gedood en één klerk zwaar gewond werden.

Maar anderzijds moet ook worden gezegd, dat door de vissers en reders vaak valse aangiften werden ingediend. In 1209 moest de abdij van Sint Winnoksbergen aan de stuurlui een akkoord opleggen nopens de wijze waarop de eerlijke uitkering van de tienden zou worden gekontroleerd. Er werden zelfs op een zeker ogenblik beëdigde stuurlui als kontroleurs aangesteld...

Periodes van „slechte prijzen en besommingen" zijn er ook bij de vleet in de geschiedenis.

Wij moeten echter toegeven dat er ook periodes zijn geweest, waarin de overheid uiterst veel begrip voor het bedrijf vertoonde. Ja, toen al !

De abdij van Sint-Winnoksbergen verkreeg in 1183 van Filips van den Elzas voor haar vissersvloot volledige vrijstelling van betaling van de grafelijke tollen in alle Vlaamse havens.

Het systeem van toelagen in premiën (lees subsidies), onder vorm van een vergoeding per tonnemaat, per bemanningslid, was dichter bij, onder het Frans bewind, lang in voege.

Bemanningsproblemen zijn er ook geweest. De diskussies liepen over de deelneming in de besomming, over de verdeling van het „deel" — ja zelfs over „zwarte lonen".

In de middeleeuwen was de stuurman gewoonlijk eigenaar van het schip en de netten werden door de gezellen (vennoten) of „volghers" geleverd. Ieder vennoot moest minstens twee netten medebrengen en in ruil voor de arbeid en het aantal geleverde netten kreeg de vennoot zijn deel in de winst. Het leveren van het aantal netten — soms tot 75 netten per schip — en het aandeel in de winst gaven (vaak aanleiding tot moeilijkheden en het „overlopen" (of afromen van de markt) naar andere schepen was ook gekend.

Voor de handel en de industrie zijn er eveneens moeilijke jaren geweest en is de konkurrentie op de binnen- en buitenlandse markten ook vaak sterk uitgevallen.

Volgens een spreekwoord moest de vis in de middeleeuwen zeven maal worden belast alvorens verbruikt te worden.

In 1396 verbood Filip de Stoute de handel in Vlaamse kaakharing en in de middeleeuwen werden op de handel in verse, gedroogde, gerookte en gezouten vis belangrijke tollen (per wagen, per portie, per stuk, per ton enz.) geheven.

De in 1727 opgerichte Nieuwpoortse Compagnie kreeg het na enkele jaren van voorspoed sterk te verduren vanwege Nederlandse handelaars; de technische en ekonomische superioriteit verdween en de Vlaamse vloot vertrok naar Frankrijk en Nederland.

Maria-Theresia remde de bevoorradingsmogelijkheden als wij het zo mogen uitdrukken, door een verbod van invoer van haring en Jozef II verbood in 1785 zelfs de kabeljauwinvoer.

Tijdens de Oostenrijkse overheersing gold visinvoerverbod in Frankrijk, Engeland en Nederland. In 1791 verleende Frankrijk zelfs exportpremies voor vis.

Uit het gemeentetijdvak, met de gilden, zijn ook geschillen over de kwaliteit van de haring bekend. Volgens een van de weinig bewaarde rekeningen van de leperse vierschaar waren onder degene die in 1280 wegens verkoop van bedorven en afgekeurde vis werden beboet, de... Nieuwpoortenaars het talrijkst. Vandaar dat men in die tijd zeer strenge voorschriften, „keures des poissons", met betrekking tot de verpakking, de grootte van de haring, de aan te wenden hoeveelheid zout, de merken van de vaten is gaan opstellen.

Men kan gerust de vraag stellen of in die enkele voorbeelden uit het verleden niet al onze huidige problemen in grote mate zijn terug te vinden. Er is inderdaad niets nieuws onder de zon !

Maar wat deed men in het verleden om de moeilijkheden te bekampen ?

Men ging aan maatregelen denken, men ging hervormen of men trachtte iets te hervormen. Voorbeelden hiervan zijn er genoeg, doch zij kunnen niet worden opgesomd, anders wordt de bijdrage veel te lang. Vooral ook omdat de verantwoordelijke uitgever zo vriendelijk was mij in zijn brief het maksimum van bladzijden (getypte) aan te geven — Kwestie dat alle bijdragen zouden worden gelezen, dacht ik, maar hij weet meer, later kan dan nog altijd wel een artikel over „de hervorming van het visserijbedrijf in het verleden" worden geschreven.

HERVORMING

Ten aanzien van onze huidige visserijvraagstukken dacht ik dat wij, zoals men dat in het verleden ook deed, als het moeilijk ging, een en ander moeten gaan hervormen. Wij moeten onze problemen met een nieuwe mentaliteit benaderen, alhoewel het toch wel zo is, dat wij al te vaak konservatief denken. Wij laten het verleden zo graag doorzetten en ook... doorrotten. Wij leven blijkbaar liever van de ene verdoving naar en door de andere, veeleer dan een werkelijke genezing te beogen.

Dit betekent, dat in de visserij NU een en ander moet worden herdacht. Het verleden toont ons de vele middelen tot uitwerking van :

— onze bevissingspolitiek, zowel biologisch als ekonomisch en technisch,
— ons struktuurbeleid, ten aanzien van de vloot en de uitrusting,
— onze onderwijs- en opleidingssystemen,
— ons bemanningsbeleid,
— onze prijs- en marktpolitiek,
— onze omschakelingspolitiek in de handels- en verwerkingssektor en
— onze researchprojekten.

Alleen moet één zeer belangrijk element, een nieuw misschien, aan de akties worden toegevoegd, met name de planning, d.w.z. doel en middelen moeten exakt worden bepaald.

Wij moeten weten waar wij naar toe moeten of willen en alle etappen van de af te leggen weg — die lang is — moeten konkreet worden vastgelegd, gekoördineerd in tijd en ruimte en op elkaar afgestemd.

Inspraak bij de opstelling van de planning is een verworven demokratisch principe, doch het vereist het opnemen van verantwoordelijkheid van iedereen en het naleven van de aangewezen objektieven en middelen door iedereen.

Uit de jongste F.A.O.-Konferentie over de investeringen in de visserij is gebleken, dat op dit domein geïndustrialiseerde landen heel wat van ontwikkelingslanden kunnen leren ! Maar ja. wij verouderen en verouderingsverschijnselen zijn eigen aan het levensproces.

Een hervorming vereist anderzijds in de eerste plaats het verzamelen van de basiselementen.

Prominente figuren uit het visserijbedrijf leggen daar steeds meer en meer de nadruk op.

In het verslag 1968 van de White Fish Authority (Groot-Brittannië) schrijft Sir Frederick Brundett o.m. „in any matter concerning the sea, there always appears to be a singular shortage of information about the basic facts". Een vooraanstaande Belgische reder had trouwens in 1966, toen hij te Fecamp een voordracht hield, reeds dezelfde opvatting.

Deze basiselementen voor een sanering en planning in het bedrijf moeten langs wetenschappelijke weg worden gezocht.

Het wetenschappelijk onderzoek in zijn geheel moet meer aan bod komen in het bedrijf. Het is geen kwaad — zelfs geen noodzakelijk kwaad; het vormt daarentegen de grondslag voor de toekomst en de ontwikkeling van het bedrijf.

Trouwens laten wij het duidelijk stellen : een wetenschappelijke benadering van de visserijproblematiek is niet het monopolie van het Rijksstation. Er zijn nog overheidsdiensten die hun kennis aan de hand kunnen en moeten doen en er zijn diverse bedrijfsgroeperingen — de Rederscentrale, het Verbond van de Handelaars en van de Venters, de Groepering van de Visnijverheden, de Vakorganisaties en noem maar op — die over tal van gegevens beschikken die kunnen worden vergeleken en die op wetenschappelijke wijze kunnen worden verwerkt.

Deze werkwijze wordt reeds sedert jaren in andere bedrijfstakken toegepast. Men is gaan inzien dat een verband bestaat tussen de ekonomische en sociale groei enerzijds en het wetenschappelijk onderzoek anderzijds; de research speelt bij de vooruitgang en de ontwikkeling van de maatschappij een hoofdrol en wel op een zodanige wijze, dat het onderzoek de sleutel vormt tot een onafgebroken ekonomische en sociale expansie.

En deze expansie moet het streefobjekt van de visserij vormen. De zee is dé voedselbron van de toekomst en om in 1985 een wereldaanvoer van 100 mln ton te kunnen bereiken, waarin België zijn, zij het gering, deel moet hebben, mag de ontwikkeling niet stilstaan en moeten alle remmen worden losgezet.

Maar dit vergt een samenwerking en samenspraak van al wie met de visserij begaan en betrokken is, m.a.w. van al wie een vast geloof in de mogelijkheden van de visserij heeft.

Mijn vrienden-vissers, reders, handelaars en verwerkers hebben er mij tijdens onze ontmoetingen op gewezen dat „hervormen" in zich sluit dat aan belangen zal worden geraakt en dat de tegenwerkingen die worden uitgelokt, zelden een tegengewicht in de dankbaarheid van de begunstigden zullen vinden. In andere woorden, moet worden gevreesd dat — zoals in onze gehele maatschappij — er meer mensen tegen iets dan voor iets zullen worden gevonden... en gewoonlijk krijgen die tegenhangers of beroepskankeraars meer gehoor dan de voorstanders.

N.V. ANIMALIA PRODUKTEN

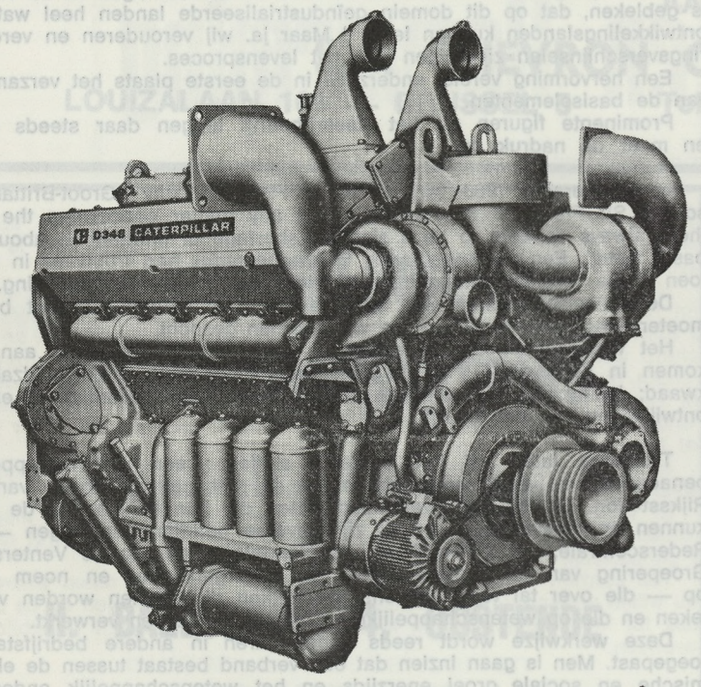
9470 DENDERLEEUW
Tel. 053/669.91 (5 lijnen)
Telex 21 343

Wij garanderen **het hele jaar door** de spoedige afhaling van Uw visafval, met speciaal aangepast materieel, aan gunstige voorwaarden.
In de Oostendse vismijn staat een speciale ophaalploeg te Uwer beschikking :

PAKHUIS 37 — Tel. 059/724.31
na sluitingstijd : Tel. 059/270.58 (M. MYLLE)

(6805V)

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

OTT - GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

— Tel. (052) 482 80 —

— Postnummer 9160 —

— Alle soorten koorden en touwen
— Specialiteit van verslagen nylon
— Fabricatie van polyethyleentouw
— Alsook alle soorten sportartikelen, zoals bijzen, trapeezen, klimladders, ringen, autotrekkabels, enz.

KIES KWALITEIT

Koop bij « DEKKO »
Steeds de beste voorwaarden

(6790V)



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

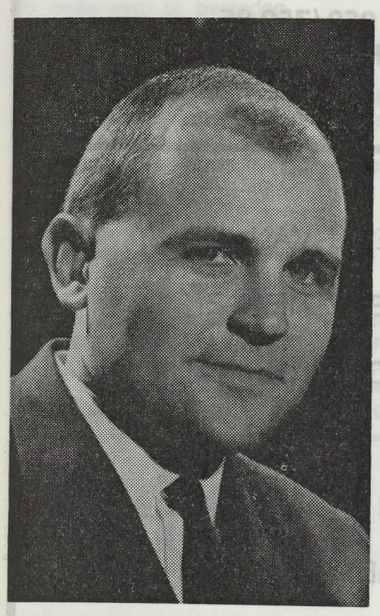
RODENHUIZE
9020 - GENT II

Nieuwbouw alle types van vissersvaartuigen
Ombouw
Herstelling

(6781V)

BIOLOGIE en VISKWALITEIT

door Dr. ir. W. VYNCKE, Rijksstation voor Zeevisserij Oostende



De meeste technologen en scheikundigen die zich met de studie van de viskwaliteit bezighouden, hebben tot nog toe vooral hun aandacht op de versheidsgraad van de vis gericht. Het is ook wel zo dat dit één van de voornaamste aspekten van het begrip "viskwaliteit" is. Nochtans zijn er nog andere belangrijke faktoren die hier een rol spelen nl.:

- De hygiënische of sanitaire toestand van de vis: voorkomen van gezwellen, parasieten, voor de mens schadelijke bakteriën, enz. In de meeste gevallen is de vis hygiënisch van zeer goede kwaliteit te noemen, hetgeen niet altijd het geval is met andere voedingswaren.

- De biologische toestand van de vis: de invloed van de ouderdom, geslachtsrijpheid enz.: ijle en volle haring hebben niet dezelfde kwaliteit, er bestaan "magere" en "vette" schollen enz.

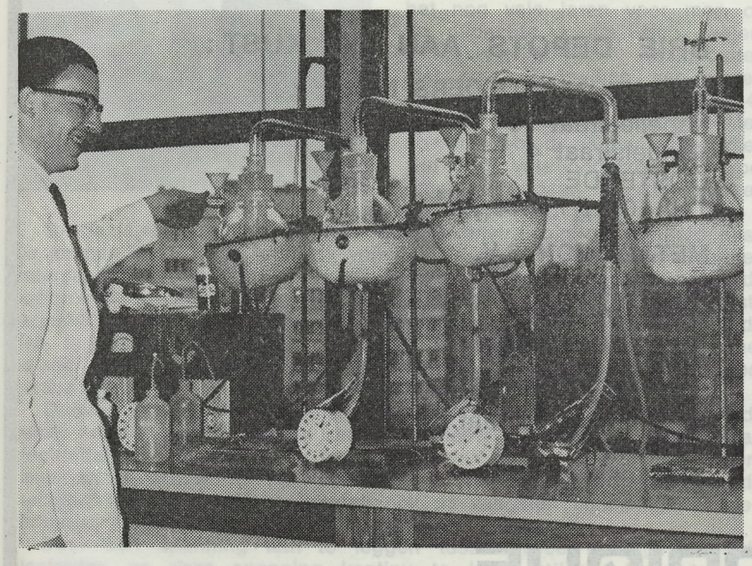
- De "tafelkwaliteit": dit zeer belangrijke aspekt van de viskwaliteit hangt niet alleen van de versheidstoestand en de biologische gesteldheid, maar eveneens van de smaak van de verbruiker af. Zo zal de ene vissoort boven de andere verkozen worden, zal in Frankrijk bv. een ietwat oudere rog nogal dikwijls boven een zeer verse verkozen worden, enz. Voor de internationale vishandel is dit van groot belang; de smaak van de konsument is niet dezelfde in alle landen zodat hiermede dient rekening gehouden te worden.

- De gaafheid van de vis: het voorkomen van kwetsuren, kneuzingen, scheuren, enz. (gevijlde vis bvb.).

- De bezoedeling van de vis: zeer verse vis die met mazout in kontakt gekomen is, is van slechte kwaliteit, alhoewel hij feitelijk niet "bedorven" is.

Van deze aspekten is de biologische kwaliteit de jongste jaren werkelijk op het voorplan getreden, zodat het wetenschappelijk onderzoek hieraan meer aandacht is gaan besteden.

Er zijn hier vooral drie redenen voor. Wanneer men te doen heeft met verse vis, dan kent men vrij nauwkeurig de visgrond en het tijdstip van de vangst en weten de beroepsmensen uit de visserijsektor uit ervaring meestal wel met welke vis ze te doen hebben.



VALORISERING VISPRODUKTEN

De zaak krijgt echter een ander aspekt wanneer men de verwerkingsmogelijkheden van deze vis wil kennen. In de extreme gevallen zijn er weinig mogelijkheden: schol met enkel "het vel over de graten" heeft nog zeer weinig verwerkingsmogelijkheden.

De tussengevallen echter zijn het meest interessant. Zo kunnen bepaalde gepaneerde diepgevroren visprodukten met vis van lagere biologische kwaliteit (maar uitstekende versheidsgraad) vervaardigd worden en zeer smakelijk zijn. Ook industrieel bereide gerechten (bv. bepaalde vissoepen) kunnen met vis die wegens zijn biologische toestand niet in de "normale" handel kan gebracht worden, vervaardigd worden.

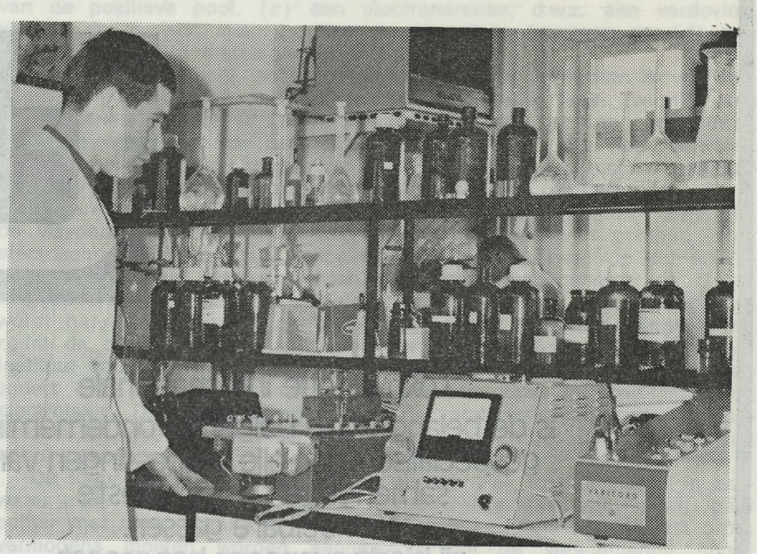
De nauwkeurige kennis van de biologische toestand laat aldus toe bepaalde visserijprodukten te valoriseren.

CODEX ALIMENTARIUS

Een tweede reden is dat de huidige vishandel meer en meer op wereldvlak bedreven wordt, zodat in België bv. zowel garnalen van Australië, zalm van Canada, heek van Zuid- Afrika, sardienen van Marokko als gullen van de Middelkerke Bank te krijgen zijn.

Het in bedrijf komen van meer en meer vriestreilers en fabriekschepen die alle zeeën van de wereld bevissen zal dit in de toekomst nog meer in de hand werken.

Op gebied van de biologische kwaliteit stelt dit zware problemen. Inderdaad, de koper van diepvriesvis weet meestal zeer weinig af van de visgrond en het seizoen (de vis kan reeds enkele maanden oud zijn), zodat hij zelf de biologische kwaliteit dient te bepalen. Een



voorbeeld zal dit illustreren. In het hoge Noorden worden grote hoeveelheden lange scharren door vriestreilers gevangen. Op bepaalde tijdstippen echter hebben deze vissen een minderwaardige biologische kwaliteit (ze zijn slijmerig), zodat het bepalen van deze kwaliteit - liefst met objektieve laboratoriummetoden - zeer nuttig is voor de visverwerkende industrie.

Dat de biologische gesteldheid van de vis problemen stelt blijkt wel uit het feit dat ook het komitee van de Codex Alimentarius hieraan zijn bijzondere aandacht besteedt. Dit organisme gekreëerd door de F.A.O. (Verenigde Naties) en de W.H.O. (Wereldgezondheidsorganisatie) beoogt het opstellen van konkrete vormen voor alle voedingswaren die in de internationale handel komen en dit enerzijds om de gezondheid van

(VERVOLG BLZ. 29)

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 754.88

ALLE

HERSTELLINGEN

en

ONDERHOUD

(6795V)

N.V. MORUBEL

Hendrik Baelskaai, 12
8400 OOSTENDE
Telefoon : 059/752.85
Telex : PEFLOS 18128

ZOUTERIJ EN DROGERIJ VAN VIS

SPECIALITEIT VAN GEZOUTEN EN GEDROOGDE VIS VOOR TROPISCHE GEBIEDEN

INVOER — UITVOER

DIEPVRIES STOCKAGE

(6800V)

L'oxhydrique internationale
is de belangrijkste belgische onderneming
gespecialiseerd in alle toepassingen van
samengeperste, opgeloste
en vloeibare gassen.
zij biedt eveneens het meest
volledige gamma toestellen en machines
zoals branders, materiaal
voor gasbaden, cryogenische installaties...
haar studiediensten
en researchlaboratoria waarborgen
Nauwkeurigheid en Doeltreffendheid.

DRIE DEPOTS AAN DE KUST :

VALCKE GEBROEDERS N.V.
Kapellestraat 76
Handelstraat 4
OOSTENDE
Tel. (059) 717.64

METALUNION S.V.
Krakeleweg
BRUGGE
Tel. (050) 150.01

G. VAN WIJNSBERGHE Co P.V.B.A.
Wulpendammestraat 3
VEURNE
Tel. (058) 311.11

L'OXHYDRIQUE
INTERNATIONALE N.V.

(VERVOLG VAN BLZ. 27)

de verbruiker te beschermen en anderzijds om de internationale kommerciële betrekkingen te vergemakkelijken en kommercieel bedrog zoveel mogelijk uit te sluiten.

Daar juist de biologische kwaliteit een belangrijke faktor in een wereldnorm is, heeft het Visserijkomitee van de Codex aan de verschillende lidstaten gevraagd om meer wetenschappelijk onderzoek aan dit onderwerp te besteden.

Een voorbeeld hiervan : momenteel wordt o. m. de norm voor diepgevroren filets van schol (pladijs) bestudeerd. Naast de gewone schol (Pleuronectes platessa) hebben enkele delegaties gevraagd om ook de zeer verwante soort „American plaice" (Hippoglossoïdes platessoïdes) in de norm op te nemen. Enkel een diepgaand wetenschappelijk onderzoek van de biologische kwaliteit zal hier een antwoord kunnen op geven.

VISKWEEK

Een derde reden waarom biologie en viskwaliteit zo nauw samengaan is in de kunstmatige viskweek gelegen. Zonder hier verder op in te gaan kan men praktisch zeker zijn dat in de komende decennia belangrijke vissoorten kunstmatig zullen gekweekt worden. Om dit mogelijk te maken is het echter absoluut noodzakelijk eerst een zeer groot aantal informaties op het gebied van de biologie, biochemie, ekologie, enz. van de vis te verzamelen. De studie van de biologische kwaliteit van de vis in "wilde staat" draagt hier daadwerkelijk toe bij.

LABORATORIUMONDERZOEK

Hoe wordt deze biologische kwaliteit bepaald ? In feite komt het onderzoek neer op het uitvoeren van zover mogelijk doorgedreven biochemische analysen. De uitslagen hiervan worden dan met de belangrijkste biologische faktoren nl. visvariëteit, geslacht, ouderdom, geslachtsrijpheid, voedingsvisgrond en seizoen, gekorreleerd.

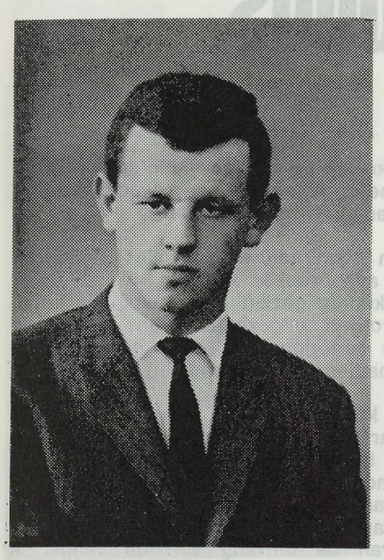
Dit veronderstelt dan ook een nauwe samenwerking tussen bioloog en biochemicus om tot optimale resultaten te komen. Het vereist daarenboven ook gespecialiseerde automatische apparatuur om het vereiste groot aantal analysen te kunnen uitvoeren.

Het Rijksstation voor Zeevisserij is op dit gebied niet bij de pakken blijven zitten en de jongste drie jaar werd de invloed van de voornaamste biologische faktoren (geslacht, geslachtsrijpheid, ouderdom en voeding) op de samenstelling en de kwaliteit van de doornhaai van het Zuidelijk deel van de Noordzee bestudeerd. De resultaten hiervan verschenen enkele maanden terug (proefnemingen uitgevoerd in het kader van een doktoraatstesis).

In de nabije weken zal, indien de nodige middelen ter beschikking gesteld worden, met een uitgebreid onderzoek over schol en kabeljauw een aanvang gemaakt worden.

Electrisch vissen: heden en toekomst

door ir. G. VANDEN BROUCKE, Rijksstation voor Zeevisserij Oostende



In zijn artikel « Electrisch Vissen », in « Visserij », Voorlichtingsblad voor de Nederlandse Visserij, van juni 1969, schreef G.P. Boomstra van de Afdeling van het Technisch Onderzoek van de Directie van de Visserijen, o.m. het volgende : « Vissen met electriciteit is ouder dan de mensheid. Verschillende vissoorten, zoals de sidderrog en de sidderaal, vangen hun prooi na deze door electrische impulsen te hebben verlamd. Na de ontdekking van de electriciteit door de mens duurde het nog vele jaren voor men op de gedachte kwam zich wetenschappelijk te gaan bezighouden met de beïnvloeding van waterdieren door electriciteit. In 1843 werden de eerste experimenten op dit gebied gedaan. Sindsdien zijn door vele onderzoekers experimenten gedaan en zijn vormen van toepassing gevonden ».

De vaststellingen van de heer G.P. Boomstra zijn ongetwijfeld juist. De jongste jaren is de techniek van het electrisch vissen in vele landen inderdaad een belangrijk onderzoekingspunt geworden en bepaalde hoopvolle resultaten liggen ook reeds op de tafel. Tijdens de laatste vergadering van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, te Dublin, werd in het « Gear and Behaviour » komitee, gezien het belang, zelfs voorgesteld een internationale werkgroep voor de electrische visserij op te richten.

Deze evolutie is voornamelijk toe te schrijven aan de uiterst bevredigende resultaten die men in de binnenvisserijen met het gebruik van electriciteit heft bekomen. Bij het gebruik van gelijkstroom in de binnenvisserijen konstateerde men goede reacties van de vissen op de electrische stroom. Meteen konden ook de vangsten aanzienlijk worden verhoogd en wat meer is ook worden geselectioneerd.

Door een spanning aan te leggen tussen twee ondergedompelde electroden en deze spanning kontinu te laten stijgen, bekomt men, volgens O. Kreutzer en Dr. E. Halsband, (a) een schrikeffect, d.w.z. een onrustig zwemmen van de vis in één of andere richting, (b) een electrotaxis - m.a.w. een anodische reactie of het zwemmen in de richting van de positieve pool, (c) een electronarcose, d.w.z. een verdoving, waarbij de vis niet meer in staat is zichzelf te bewegen en (d) een electrocutie of het doden van de vis zelf.

De apparatuur voor de electrische visserij in zoetwater is vrij eenvoudig en de nodige vermogens zijn betrekkelijk klein, vermits met geringe energie reeds een sterk electrisch veld kan worden opgebouwd ; dit is te wijten aan de hoge specifieke weerstand van het zoetwater. Op deze wijze wordt hedendaags het electrisch vissen met succes toegepast voor het beschermen, poten en vangen van zoetwatervis.

Andere toepassingen van electriciteit in het visserijbedrijf zijn o.m. de vissperren in rivieren en aan de aanzuigmond van pompen voor electrische centrales. Deze toepassingen zijn gebaseerd op het schrikeffect van de vis. Verder worden menhaden ringzegens in de U.S.A. leeggepompt door aan de zuigmond anodes aan te brengen ; de vis wordt naar de zuigmond getrokken en wel op een regelmatige wijze, zodat de overgepompte vis minder wordt beschadigd. In het Kaspisch Instituut voor Zeevisserij en Oceanografie, Caspniro (U.S.S.R.), worden sedert 1951 experimenten uitgevoerd met phototaxis in kombinatie met electrotaxis. Daaronder verstaat men dat onderwaterspots de vis aantrekken en door geëlectrificeerde zuigpompen wordt de vis dan aan boord gepompt.

De toepassing van de electriciteit als techniek tot het vissen in zeewater zelf, m.a.w. op het gebied van de eigenlijke zeevisserij, gaat echter met meer moeilijkheden gepaard, o.m. wegens het feit dat grote vermogens moeten worden aangewend, om de verschillende hoger vermelde visreacties in een betrekkelijk grote invloedsfeer te bekomen.

Niettemin werd inzake het vermogen reeds enige vooruitgang geboekt en zijn de vooruitzichten uiterst hoopvol.

Het probleem van het grote vermogen, nodig om een invloedsfeer in zeewater op te bouwen, is te wijten aan de lage specifieke weerstand van het zeewater. Het is immers zo, dat de straal van de invloedsfeer evenredig is met de stroom en de waterweerstand.

Nu is de weerstand van het zeewater ongeveer 500 maal kleiner dan de weerstand van het zoetwater zodat, wil men een zelfde invloedsfeer bekomen, men een 500 maal grotere stroom nodig heeft voor een zelfde vissoort.

Weliswaar zijn de zeevissen veel groter, maar als men bedenkt dat het vermogen stijgt met de stroom, dan moet men tot enorme vermogens komen. Volgens F.E. Elliott zou men voor een straal van 12 m. reeds een vermogen berekend hebben van 10.000 kwatt. Dergelijke hoge

(VERVOLG BLZ. 30)

(VERVOLG VAN BLZ. 29)

energie-input is moeilijk te verantwoorden, wanneer geen aanzienlijke meeropbrengsten worden bekomen. Er moet aldus naar een energiebesparing worden gezocht, doch met een even efficiënte uitwerking.

Het probleem van het grote vermogen werd gedeeltelijk opgelost door het gebruik van impuls- of pulsstroom met bepaalde karakteristieken.

Bij impulsen zijn het vooral de vorm, de frequentie en de piekwaarde die het nuttig effect bepalen.

Na experimenten met allerlei vormen, kwam O Kreutzer tot de konklusie dat de condensatorontlading, steile stroomtoename en geleidelijke afname, de golfvorm is die het grootste anodisch effect op de meeste vissoorten heeft.

Een ander voordeel van pulserende stroom is nog, dat hij het grootste rechtstreekse effect op het zenuwstelsel van de vis heeft en het kleinste na-effect (toestand waarbij de lichaamtoestand van de vis weer normaal is) op het gehele organisme.

Ten aanzien van het vermogen werden, door middel van pulsstromen met hoge piekwaarden, maar met een betrekkelijk laag gemiddeld vermogen (30 à 50 kwatt), proeven ondernomen in West-Duitsland, aan boord van het onderzoekingsvaartuig « Walter Herwig ». Er werd aan de trawlmond een pulserend veld opgewekt, dat de vis aantrekt en eens gevangen, verdooft. De gebruikte geëlectrificeerde trawl had een meervangst van 40 %, hetgeen veelbelovend is. Niettegenstaande deze gunstige uitslag, stond men voor het grote probleem van de energieoverdracht van het vaartuig naar de trawlmond.

In de U.S.A. werden door de « Sea Technology Corporation », in Florida, experimenten doorgevoerd en zijn nog proeven aan gang met een « electronic shrimping system ». Dit systeem vervangt de werking van de z.g.n. « wekkers ». Door middel van electrische impulsen wordt gepoogd de garnalen uit de bodem te doen opspringen en zodoende de vangsten te verhogen. Volgens literatuurgegevens is in de U.S.A. een dagvisserij op garnalen mogelijk geworden en zijn de vangsten beter dan bij de traditionele nachtvisserij. Men haalt cijfers aan van vangstverbeteringen van 50 % overdag en 15 à 30 % bij nacht.

Onze noorderburen zijn eveneens met experimenten begonnen en wel op een dubbel vlak, nl. in aquaria en in oesterputten. Zij willen het electrisch vissen aanwenden bij de garnaalivsserij en de platvisserij. De doelstellingen van het onderzoek bij garnalen liggen in het opbouwen van een dagvisserij, het verhogen van de vangsten en het sparen van ondermaatse platvis door het vinden van de juiste pulsstroom.

Bij de platvisvisserij zoekt men de zware «wekkers» te vervangen door lichtere electrsiche wekkers, het vistuig te vereenvoudigen en de jonge vis te sparen door opnieuw een adequate impulsstroom op te wekken : kleine vis reageert niet zoals grote vis op bepaalde pulsen, de grote vis reageert namelijk vlugger. Dit is te wijten aan het feit dat, in het zelfde electrisch veld, hoe langer de vis is, hoe groter de spanningsval is over zijn lichaam.

In ons land worden ook proeven over het electrisch vissen in het vooruitzicht gesteld. In samenwerking met Nederlandse en andere buitenlandse onderzoekers zal in de komende maanden wellicht ook met electrisch vissen worden geëxperimenteerd.

Het wordt gewis hard werk, omdat men het Amerikaanse en zelfs het Nederlandse patroon zo maar niet gewoonweg kan overnemen. Men moet rekening houden met plaatselijke omstandigheden, zoals gesteldheid van de zeebodem, watertemperatuur, zoutgehalte, grootte van de garnalen, seizoen, enz...

De doelstellingen van het onderzoek zijn echter voor garnalen en platvis dezelfde als in de U.S.A. en in Nederland : dagvisserij voor garnalen, verhogen van de vangsten, selectieve visserij voor garnalen en platvis en vereenvoudiging van het vistuig.

Misschien biedt de electrovisserij ook gunstige perspectieven voor de pelagische vis. Deze vissoort blijkt door middel van elektrotaxis te vangen te zijn. Hierbij komt dan opnieuw echter de factor selectiviteit ter bescherming van de visstock op de voorgrond.

Momenteel zijn echter niet alle moeilijkheden met het electrisch vissen van de baan. In hoeverre de proeven zullen slagen is moeilijk te voorspellen. Het kommerciëel toepassen van het electrisch vissen vereist in de eerste plaats het voorhanden hebben van tal van omgevingsfactoren en gegevens over de gedragingen van de vis en garnalen. In de tweede plaats is het, met het oog op de selectiviteit, onontbeerlijk de juiste korrelatie te vinden tussen de grootte van de vis en de karakteristieken van de electrische impulsen, d.w.z. de meest gunstige piekspanning, frequentie en pulsvorm.

Verder is een onderlegde bemanning, die de technische bevoegdheid heeft om deze visserij te beoefenen noodzakelijk. Tenslotte bevat de « sprong naar de praktijk » nog tal van onbekenden, waarbij informatie en research de twee basiselementen zullen vormen.

Noodzakelijkheid des gebods

door ir. DE CLERCK, Rijksstation voor Zeevisserij Oostende



Sedert september ll. komt wekelijks een ploeg de vismijnen van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in de vroege ochtenduren bezoeken, om een gedeelte van de aanvoer te bemonsteren vóór de verkoop. Zij komen er voor de dag met balansen, diverse meetlatten en dissektiemateriaal. Van een bepaalde hoeveelheid aanvoer worden dan de vissen van elke gesorteerde kategorie aan een lengte- en gewichtsonderzoek onderworpen. Bovendien wordt na een geheimzinnig gepeuter en snijwerk een onooglijk klein wit steentje van onder het kieuwdeksel gehaald.

De belangstelling en het daarmee gepaard gaande kommentaar bleef natuurlijk bij dat werk bij de omstaanders niet uit. Sommigen dachten dat het een kontrole van ondermaatse vis betrof, anderen zagen er ambtenaaren van het Ministerie van Volksgezondheid in. Bepaalde grappenmakers geloofden zelfs in een „dopingskontrole" en enkele weken geleden werden wij met een Boemerangaktie vereenzelvigd.

Om al deze misverstanden uit de wereld te helpen en ook om de talrijke vragen te beantwoorden, welke soms in het „heetst" van ons werk onvolledig bleven, willen wij op deze manier een duidelijke omschrijving geven van het doel van deze proeven en de voordelen, die de visserij in het algemeen er kan uit putten, aanhalen.

Om een idee te kunnen krijgen van de „bevolkingsstand" van de verschillende vissoorten in de zee, is het noodzakelijk de vis als een individu afzonderlijk te beschouwen. Van iedere vis moet een soort identiteitskaart worden gemaakt, waarbij de lengte, het gewicht, de ouderdom, het geslacht en nog enkele zaken meer worden opgenomen. Daarbij wordt nog vermeld op welke visgrond de bedoelde vis werd gevangen, samen met nog enkele nevengegevens, als bijvoorbeeld het gebruikte net met zijn karakteristieken, het vermogen van het schip en het aantal visuren.

Op die manier verkrijgen wij een hoop aan waardevolle cijfers. Het spreekt vanzelf dat wij niet iedere aangevoerde vis aan een dergelijk onderzoek kunnen onderwerpen. Wiskundig gezien is dat ook niet noodzakelijk en daarom worden steekproeven uitgevoerd. Een willekeurig schip wordt gekozen en van iedere sortering wordt een aantal vissen bemonsterd. De uitslagen worden nadien omgerekend en omgezet op de totale aanvoercijfers.

Het werk grijpt momenteel met kabeljauw, tong, pladijs en wijting plaats, maar het is natuurlijk vatbaar voor verdere uitbreiding.

Uiteindelijk kan een objektief beeld worden verkregen van de eigenschappen van iedere zogenaamde „jaarklasse". De vissen kunnen namelijk naar ouderdomsklasse gerangschikt worden. Een betrouwbare raming van de numerieke sterkte van de diverse jaarklassen kan dan worden gebruikt ter voorspelling van de omvang van de vangst in de toekomst. Anderzijds kan een indeling volgens de lengteklasse of de gewichtsklasse worden gemaakt. Uit de kennis van de visstand enerzijds en de visserij-inspanning anderzijds, kan men zoeken naar de hoogst mogelijke rente van het natuurlijk kapitaal dat de zee nu eenmaal in zich sluit, met dien verstande dat het kapitaal zelf niet wordt aangetast.

Een voorbeeld van het praktisch belang hiervan is wellicht aangewezen. Neem bijvoorbeeld dat er zich een uitzonderlijke aanvoer van tweejarige tongen voordoet. Wanneer uit andere gegevens zou blijken dat dezelfde tongen in hun derde levensjaar normaal 50 % meer gewicht bijwinnen, dan zou het ekonomisch gezien beter zijn de vangst van deze tweejarigen „uit te stellen" tot het volgende jaar. Met andere woorden, dit zou dan kunnen worden verwezenlijkt door een wijziging van de voorgeschreven maaswijdte. Het spreekt vanzelf dat deze optimale maaswijdte pas kan worden verkregen door zogenaamde selektiviteitsproeven, waarbij gebruik wordt gemaakt van omhullingskuilen om de aantallen ontsnapte vissen te kunnen vaststellen.

((VERVOLG BLZ. 31)

(VERVOLG VAN BLZ. 30)

Een andere mogelijkheid is bijvoorbeeld dat een zeer lage vangst van tweejarigen er op wijst dat wij met een lichte daling van de bevolkingsaangroei rekening moeten houden in de toekomst en dat het gevaar van overbevissing niet denkbeeldig zou zijn in bepaalde zones. Op die manier zouden wij dan kunnen adviserend bijdragen — nationaal en internationaal — tot een rationele bevissing in de Noordzee. Met het schrikbeeld voor ogen van een uitroeiing moet er namelijk gestreefd worden naar een dynamisch evenwicht tussen de jonge dieren en de oudere. Deze selektie moet natuurlijk bij iedere vissoort worden aangepast. Vermits de gewichtstoename en de groei van een rondvis, als kabeljauw bijvoorbeeld, per jaar bijzonder vlug gebeurt in vergelijking met een platvis als tong en pladijs, dienen andere maatstaven gekozen te worden met het oog op het bekomen van de grootst mogelijke opbrengst van de vis, zonder daarbij de toekomstige produktie in gevaar te brengen.

Een derde faktor is bijvoorbeeld het uitzoeken van de verschillende populaties. Het is namelijk zo, dat zoals in het mensdom ook in de visstapel kan gesproken worden van rassen. Deze rassen hebben ieder hun eigen gedragingspatroon en hun eigen paaigebied. De kennis hiervan kan aldus leiden tot het berekenen van de getalsterkte en de groei van elk afzonderlijk ras.

Het volgen van de dichtheid, de sterkte van de jaarklassen, de verspreiding en de groei van de bevolkingsstand gedurende elke maand van het jaar heeft eveneens zijn belang in verband met de visserijinspanning in de verschillende tijdstippen van het jaar.

Aansluitend bij deze studie van de bevolkingsstand worden nog twee zaken uitgevoerd en wel op zee. Vooreerst doen wij merkproeven op kabeljauw en op platvis in onze kustgebieden, waarbij we dan een inzicht zullen verkrijgen in het migratiemechanisme. Deze migratie onder invloed van natuurlijke instinkten, zoals de trek naar de paaigebieden en onder fysische omstandigheden, als temperaatuurveranderingen van het zeewater, is een uiterst belangrijk gegeven. Bovendien levert het merken nog informatie over de groei van de vis, over de visserijinspanning in een bepaald gebied en tevens over de natuurlijke sterfte.

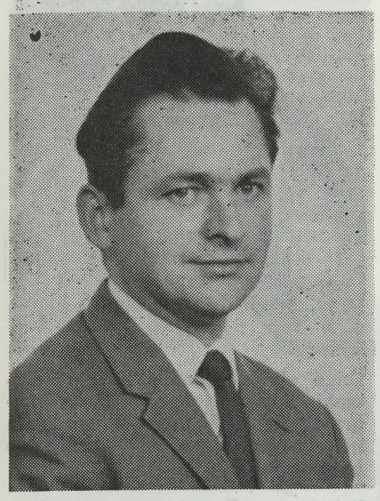
Anderzijds zullen eerlang op zee eieren- en larvenmonsteringen plaats grijpen. De kapaciteit van de eieren en van de larven is immers een waardevolle « barometer » voor het uitbreiden of het teruglopen van de visstapel van de volgende jaren.

Het resultaat en doelstelling van dit alles zal dan zijn dat wij vangstvoorspellingen zullen pogen uit te voeren. Deze voorspellingen zijn immers van levensbelang voor de toekomst van de visserij.

Het spreekt vanzelf dat alleen een intense samenwerking tussen de visserijmensen en de wetenschap kan leiden tot maximale resultaten van dit omvangrijk werk. Alleen momenteel bij wijze van voorbeeld even een klein verzoek aan de vissers: bezorg ons de merken terug. U hebt er zelf belang bij en U krijgt er nog een kleine vergoeding voor!

Brief aan een onbekende

door J. DEROOSE, direkteur Beroepsvereniging „Hand in Hand" Zeebrugge



Gij, uitzonderlijke, die dit leest, weet dat ik geen nieuw evangelie wens te brengen, maar hoogstens hoop dat één enkeling één enkele sekonde samen met mij mijmert, zich afvragend waar we naar toe gaan, wat er van ons zal geworden.
We leven immers zo verschrikkelijk snel : enkele maanden geleden zaten we in ongelovige verbazing, de mond opengevallen, op het TV scherm te staren waar het beeld geprojekteerd werd van een mens, die voor de eerste maal op de maan rondliep, enkele weken geleden liepen opnieuw mensen op de maan, maar we hebben het nauwelijks geweten, het heeft ons amper ontroerd. Oudbakken nieuws interesseert ons niet.
We zijn wel heel erg verwend, we leven wel heel erg snel.
En zo pas lees ik in de krant dat astronomen tot de vaststelling gekomen zijn dat ons Heelal géén afgesloten geheel is. Een fantastische, revolutionaire vaststelling. Maar wie laat er zijn koffie voor koud worden ? Wie kent er nog de naam Einstein, wiens relativiteitsteorie hierdoor op losse schroeven komt te staan.

Mijn waarde onbekende,

Er gebeurt zo geweldig veel, de dag van vandaag, dat we er de kluts bij verliezen, en er daarom maar onze broek aan vagen. We kunnen niet meer mee !
Omdat we niet meer mee kunnen, kruipen we terug in ons eigen klein wereldje. MAAR, kijkende naar onze dagelijkse problemen en kleine moeilijkheden, kijken we door een maan-vergrootglas en we schrikken ons dood van wat we zien. Onze dagelijkse bezigheden lijken wel monsterachtige wereldgebeurtenissen; we vinden ons zelf het centrum van alles; we zien ons eigen persoontje als een buitengewoon (opgeblazen ?) personage. Alsof we zelf op de maan rondlopen.

Dierbare onbekende.

Is het waarlijk zo erg ?
Akkoord, er zijn problemen. Die zullen er altijd zijn en het is onze verdomde plicht telkens opnieuw te trachten deze problemen tegen te gaan.
Akkoord, de vooruitzichten zijn niet gunstig en we kunnen op een keerpunt staan, dat ons zal verplichten ons opnieuw te richten.
Ongetwijfeld moeten we verder zien dan onze neus lang is en we moeten ons wapenen tegen wat ons bedreigt.
Maar wordt het nu eindelijk niet eens tijd wat meer aan studie te doen?
Moeten we niet eindelijk eens beginnen een inventaris op te maken van wat de problemen vroeger waren en van wat ze nu zijn ?
Denk je niet dat we teveel praten en te weinig nadenken; denk je niet dat we doelbewust pessimisten geworden zijn, omdat het toch altijd ergens aangenaam aanvoelt zichzelf te beklagen en zich beklaagd te weten. Hopen we niet teveel dat de Staat, de overheid, de politiek, ons onbedacht zal te hulp komen ?
Ik vermoed dat men mij pretentieus zal vinden en ik hoor reeds de schampere spot van hen die zullen zeggen dat ik makkelijk praten heb.
Maar wat had ik dan vandaag moeten doen?
Had ik moeten praten over federalisme ? Had ik moeten herhalen wat ik 10 jaar geleden zei — toen iedereen mij uitlachte —: dat de Vlamingen, dus ook onze Vlaamse vissers, door het federalisme kunnen geholpen worden ? Nu iedereen over federalisme spreekt, ware het voor mij wel al te gemakkelijk geweest.

Nee, mijn goeie onbekende.

Ik voel mij geen Marx en geen Jezus Kristus. Ik voel mij mens in het (nieuwe) heelal, als een insekt in een internationale trein : ontzettend klein, met een ongekende bestemming; daarom echter niet zonder eigenwaarde.
En het beangstigt mij, niet te weten wat er met mij zal gebeuren, noch wat er moet gebeuren.Het leert mij hoe we slechts zin hebben, hoe we slechts in stand kunnen blijven door ernstig, oprecht en spontaan ons op elkaar aangewezen te voelen; elkaar aan te vullen en te vervolledigen.
Grote woorden voor doodgewone menselijke noodzakelijkheden.
Maar kom, mijn tante zei altijd : als de goede bedoeling er maar is.
En die was, die is er, geloof me.
Hou je goed !

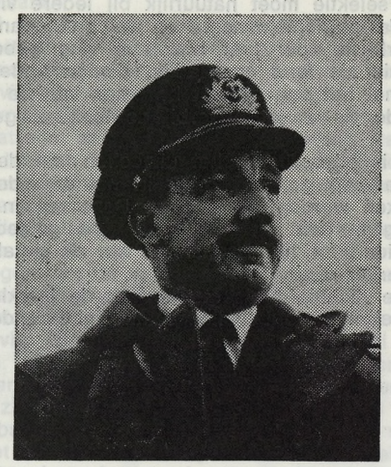
BABBELS OM BRANDPUNTEN

Een poging tot pretentieloze peilingen om en rond pijlers van het zeevisserijwezen, een summiere speurtocht naar de machten de kwalen en de kruispunten, een botte blik op de dominanten en de waarden.

Een oppervlakkig logiest-geklets van 't jaareinde om u mee in te schepen naar de nieuwe visgronden van 1970, waar we misschien wat beter zullen vissen, misschien wat slechter. Wie weet het ? Maar waar we, in ieder geval, weer zullen af te rekenen hebben met de eeuwig vaste waarden die ons op de (heerlijke) zeereis als schaduwen vergezellen nl.

1 — Het schip, de kinkhoest van het bedrijf.
2 — Het wankelbare evenwicht van de vissemarkt
3 — De ongepolijste struggle for life van de rederijen en de reders
4 — Het zoeken naar een ersatz, een substitutief van de verdwenen vissoorten
5 — Het reddingswezen en de kat die op de koord komt bij bepaalde gevaarsituaties.
6 — De veelbesproken, maar nooit gezíene, lijnen die de territoriale wateren afbakenen.
7 — Het kurieuze verschijnsel dat het zaliger is te geven (hoe meer daje geeft hoe beter, gelukkig nieuwjaar) dan te ontvangen, wat de derde, als een vulkaan borrelende wereld, beter schijnt te beseffen dan het welgedane van gezondheid krank wordende Westen.

De zeven plagen van ... de zeevisserij
Scholl, quand-même.
En dat 't beter mag zijn dan verleden jaar.



DOOR
L.I.A. INGHELBRECHT
STAATSLOODS,
TECHNISCH MEDEWERKER
VISSERIJBLAD EN
NIEUWSBLAD VAN DE KUST

DE KINKHOEST

Wat is de grote visserij feitelijk anders dan geduldig zoeken, (daarna volgen en vangen) in een grenzeloze en onherbergzame oceaan, naar een rusteloze schaar vis die, geleid door raadselachtige motieven, met de beweeglijkheid van kwikzilver, door de troebele diepten trekt.

De eindeloosheid der zeëen gepaard aan de pijlsnelle beweeglijkheid van de vissoholen zullen het voor lang nog onmogelijk maken de gewenste hoeveelheid vis op wiskundige manier uit de zee te gaan plukken t.t.z. op een vooraf uitgestippelde positie en een vastgestelde tijd met een voorafbepaalde hoeveelheid zoals dit nu eigenlijk het geval is bij de visteelt.

Nochtans kenden, nog niet zodanig lang geleden, de vissers hun „seizoenen" waarbij ze op de hun bekende visgrond, op het geschikte tijdstip in korte tijd een vereiste hoeveelheid van de beschikbare vissoort op de markt konden brengen. Deze „goede" oude tijden veranderen en wij met hen.

Verhoudingsgewijs wordt het bedrijven van de zeevisserijtechniek alsmaar duurder en ingewikkelder waardoor normalerwijze de prijs van de vis zou moeten stijgen. Nu zijn we weerom aan een punt in de evolutie gekomen, die kranige eigenaars maar ook befaamde rederijen, in eigen land of erbuiten, tot nogtoe in staat zich aan te passen, verplicht nu voor hun laatste anker te gaan liggen.

Een brutale keuze : de boel kappen ofwel een nieuwe kuil aanzetten !

Het schip, sluitschalm in de bedrijfsketting gaande van zee tot tafel was steeds, en is nu meer dan ooit, de kinkhoest van het bedrijf.

De lijnen, de wijze waarop het moet worden gebouwd, de materialen, het onderhoud, de akkomodaties, even zovele ingrediënten van een moeilijke opgave. De spits van de aandacht moet nu nochtans gericht worden, voor alles, naar hetgeen achter al deze ingrediënten schuilgaat n.l. de wijze waarop een schip moet ontworpen en gebouwd worden om met financiëel sukses de zeevisserij te kunnen bedrijven. Een opgave vol muizenissen in een tijdperk schrijlings gezeten op het dek der oude vertrouwde normen — waarvan we pertinent weten dat ze hopeloos voorbijgestreefd zijn — en een nog nevelige, problematische toekomst.

Het enorme fortuin dat met de bouw, uitbating en onderhoud van een schip gemoeid is, laat in deze voorwaarden geen onbesuisde vaart toe. Aldus moet iedere nieuwbouw, nu meer dan ooit tevoren, aan een scherp kritisch voor-onderzoek onderworpen worden waarin de kandidaat-reder oog in oog staat met een drom uiteenlopende punten waarin uitblinken :
— het scheepstype en haar verhouding tot de (visse) markt
— het aantal bemanningsleden
— de bestemde zeevisserijtechniek
— de duur der reizen

Onder deze faktoren speelt de eerste de grootste rol want als er voor de vangst geen behoorlijke prijs beaald wordt heeft het ganse opzet geen zin en, daar nijpt nu juist hetschoentje, zodanig dat de bouw van elk nieuw vissersvaartuig moet gesteund zijn op een ernstige ontleding van de vismarkt.

Maar zoals we reeds dachten bij de aanvang van het epistel, zeevisserij is vooral een wissel op de toekomst en zal wellicht voor lang tijd nog onvoorspelbaar blijven, de vooruitgang ten spijt van de elektronische- en de visserijtechniek, de aanvulling der verzamelingen-uitkomsten (de startbanen van de probabilieit) enz.... Doordat we maar doorgaan met het kapitaal-vis aan te tasten zal het wellicht onmogelijk blijven vandaag te zeggen „morgen trekken we naar de Doggerbank en gaan er 1000 bennen haring vangen zullen terug zijn voor de markt van maandag en..... 1 miljoen frank maken..."

En zelfs met de computer-aanduidingen, waarvan we nog ver afstaan, zal men geen vis vangen... als er geen zit !

Of zou de geschiedenis zich toch herhalen ?

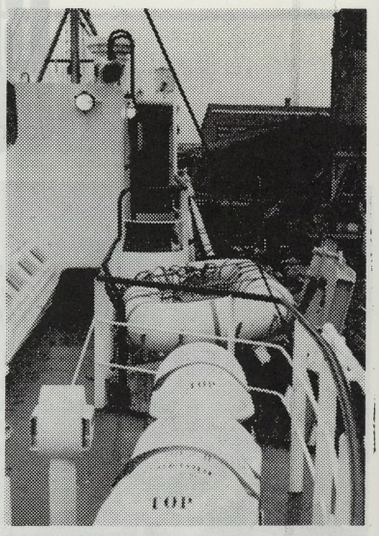
WANKELBAAR EVENWICHT

Het wentelende verloop van de doornige industrie die de zeevisserijwereld is wordt in de welvaartlanden gekonditionneerd door de markt

(VERVOLG BLZ. 33)



Zeeverse zeevis in het zonnige voorjaarszonnetje, bron van vitaliteit, levenskracht en goede smaak. Zeevis eten, gezond eten.



Onze eigen schepen bezitten allemaal een aangepaste veiligheidsgraad die zelfs hoger ligt dan de normen gesteld door internationale organismen.

(VERVOLG VAN BLZ. 32)

die zingt op de tonen van de aanvoer wat onvermijdelijk naar de veronderstelling leidt dat in onze westerse landen de moeizame vaart met tegenwoordig om de haverklap de schipbreuk van een rederij in de verraderlijke draaikolken van de ekonomie, veel nauwer verbonden is met de gezondheid van deze wispelturige vedette dan we wel durven vermoeden.

Gezien iedere dag haar zaad in 't baksken moet brengen, dit eist de huidige ekonomische werkelijkheid, moeten iedere dag praktische aanpassingen aangebracht worden en het ligt voor de hand dat wordt gepoogd door ruimere aanvoer aan te vullen wat de markt tekort schiet.

Daarom : spitsvondiger vangstuitrustingen, vlugger schepen, verfijnde opsporingstechnieken. En inderdaad men slaagt erin meer vis aan de wal te brengen. (Zo eenvoudig is het evenwel niet, want nader beschouwd stelt men vast dat het voornamelijk de pelagische aanvoer, bestemd voor de vismeelfabrieken, is die de cijfers doet stijgen).

Anderzijds wordt druk gejaagd op fijnere (grond)-soorten, tonijn, garnaal die gezocht voor de keuken, op de markt steeds met de prijs gaan strijken.

Aldus kan de uitbating nog steeds naar de markt geplooid worden door het opsporen (en ontdekken) va nieuwe visgronden of (en waarom niet) nieuwere vissoorten. Toch zijn de rederijen schaars waarvan bij het sluiten van het boekjaar blijkt dat het profijt in verhouding staat tot de beleggingen, de inspanningen, de zorgen. Nog steeds zijn we geneigd de oorzaken in schip of zee te zoeken, maar bij nader inzicht stellen we vast dat door de ononderbroken aanvoer van enorme hoeveelheden vis de stabiliteit van de markt topzwaar wordt.

Peilen we verder naar de diepten van de zeevisserijwereld, dan ontdekken we dat onder de markt een evoluerende verbruikersmassa schuilgaat die, verandering van spijs doet eten, aandachtig is voor variatie. Dit nu schijnen de voeselproducenten, andere dan visvoortbrengers te zien aan de manier waarop ze hun waren aan de man brengen, maar al te goed weten.

Er bestaat dus eigenlijk een schrille tegenstelling tussen de ontzaglijke kracht en beweging die aangewend wordt voor de visproduktie en de starheid van de vismarkt.

Zoals de schepen en alles wat erbij behoort voortdurend moeten worden aangepast om niet ten onder te gaan zou de vismarkt steeds uit haar luiheid moeten worden gepord en het beweeglijke karakter van de andere elementen van het bedrijf aannemen. Is dit niet het causa finalis van de verwikkelingen ?

Wij zullen geen vissen leren zwemmen. De kwaal is gelokaliseerd en, men kan geen paard al lopende beslaan, wordt bestreden met o.a. de bevorderingstechniek als scherpste wapen, zij behoort bij de vishandel zoals de visloepe bij de trawler hoort. Maar het lome verloop is een aanduiding dat ze minder dynamisch wordt gebruikt.

Toch houdt de MARKETING vele beloften in en eens de vis aan de man gebracht zoals de oudere voedigswaren bij de verbruiker terechtkomen wordt de markt beweeglijker.Tenminste wordt dit toch bewezen door de toepassingen in de Verenigde Staten waar de invoer van vis in aanzienlijke mate steeg terwijl in Spanje de mooie meid plots de gunsten van het publiek kreeg als gevolg van harde publiciteit.

'T ene land staat verder dan 't andere en 't ligt voor de hand dat het niet volstaat een korte slag te ontketenen. De inspanning moet permanent zijn, het afzetgebied moet ononderbroken bewerkt worden. Rederij en afzet moeten gelijk trekken aan de riemen anders loopt de boot uit koers, het evenwicht tussen aanvoer en markt is labiel, de vis die gevangen wordt kan niet worden verbruikt.

STRUGGLE FOR LIFE

De dissonantie tussen aanvoer en markt is gunstige voedingsbodem voor verschillende aandoeningen die de gezondheid van het hele bedrijf kunnen ondermijnen. Dikwijls inderdaad zijn de middelen aangevoerd tot het saneren van de toestand, erger dan de kwaal.

Nagenoeg in alle West-Europese landen worden rederijen en hele bedrijven drijvend gehouden door staatstoelagen en andere onrechtstreekse vormen van hulp. En vermits staatsgeld allemans-geld is, komen we voor het gekke verschijnsel te staan dat de verbruiker in sommige gevallen reeds het smakelijke visje op zijn tafel gedeeltelijk betaald heeft vooraleer het gevangen werd.

In de troebele kloof tussen produktie en markt is het moeilijk varen voornamelijk voor de verrevaart



Een poging om de vis zodanig te bereiden dat ze tegemoet komt aan smaak en verwachtingen van de verbruiker. Gerookte baars biezonder verzorgd voor een hogere prijs.



Een groot gedeelte van de wereldaanvoer van vis gebeurt met wrakke kasten en kleinere boten. Meestal gevaarlijke tulgen wanneer 't weer vervuilt. De bezorgdheid der wereldorganisaties is rechtstreeks bedoeld voor deze enorme vloot.

diepvriesschepen. Wellicht kan in onze onmiddelijke nabijheid het treurige voorbeeld van de NARWAL gelden die schipbreuk leed op de gevaarlijke klippen van de ekonomie en meer bepaald door het feit dat de prijs van de diepgevrozen blokken gelijk bleef, of zelfs in waarde verminderde, terwijl de uitbotingskosten de hoogte in gingen. De oude regel der natuur die de zwakken elimineert in de sterken laat overleven schijnt ook hier toepasselijk. Natuurlijke selektie ?

En alsof het allemaal nog niet ingewikkeld genoeg ware, blijkt nu nog uit de statistieken dat ondanks de vermindering van de pelagische (industriële) aanvoer en anderzijds de lichte stijging van de vangsten bestemd voor de markt, de opbrengst niet steeg, noch ten overstaan van de opbrengst van vorig jaar, noch in verhouding.

Intussen blijft de reddende engel de finantiële vertroosting die sommige naties (dikwijls met al te milde hand, soms krenterig) aan hun eigen „visserij" verstrekken, een merkwaardig — noodzakelijke onrechtvaardigheid ten overstaan van landen die minder bezorgdheid aan de dag leggen voor hun wellicht bescheidener rederijen. Op hoger vlak schijnt men dit potje liever gedekt te laten.

De strijd gaat voort : ondergang, drijven tussen wind en water, aanpassing, fusies, cooperatieve aansluiting. Een struggle for life, op een onvolledig front. Zolang in de strijd niet de modernisering der vissershavens, de uitrustingen, de aanhorigheden van de markt, de promotiemiddelen, de marketing, zullen betrokken zijn met dezelfde intensiteit waarmee de visserij bedreven wordt. Met de tijd, die alles aan het licht brengt, moeten we mee.

Een ontstellend taai vraagstuk dat nu nog uitgevochten wordt op het niveau der rederijen, verschuift op het internationale schaakbord en eerstdaags in de arena van de gemeenschappelijke markt moet worden „effen gevochten"

DE GANS EN DE VEREN

De marktvoorwaarden dwingen de rederijen tot aanpassing van hun schepen, teneinde ondanks de geringere opbrengsten de uitbating toch te kunnen voortzetten. Toch kunnen andere redenen tot aanpassing of techniekoverschakeling aanzetten. Zo wordt voor het indrukwekkende Noorse zeevisserijbedrijf een diepgaande wijziging van de visserijtechniek onafwendbaar als gevolg van de nu stilaan als vaststaande verdwijning van de befaamde Noordzeeharing, zaliger nagedachtenis.

Haring en kabeljauw schijnen het anderzijds wel op een akkoordje gegooid te hebben want ze verdwijnen allebei met de noorderzon waardoor de Noorse nijverheid, nauw gekonditionneerd door deze beide soorten, eveneens het roer moet omgooien.

De gunstige geografische positie van dit visserijland is het stramien waarop scheepsbouw, uitrustingen, technieken, nijverheden, landingsplaatsen gevestigd zijn, rijke visgronden en broedplaatsen die langs de schier eindeloze kust gelegen en de hele visserijbedrijvigheid draagt hiervan de stengel. Het is klaar als een klontje dat het adieu van de vernoemde soorten het causu efficiens is van de veranderingen in de Noorse seinenetvisserij.

Maar het tuig kan gelukkig ook dienen voor de vangst van andere soorten en meteen werden makreel en sprot, vroeger geringschattend bekeken, onder de vinnen genomen en de zelfs met minachting behandelde poolkabeljauw wordt nu een welkome gast in de werkloze netten.

Volharding brengt gewin en het werd een hardnekkige strijd op de woelige Noorse zee en in de diepe fjorden voor deze zonen van Neptunus, hecht met de wortels in de grote vlakte vergroeid.

Maar ondanks de 3 nieuwe vissoorten gaat het niet voor de wind Technisch is er geen vuiltje aan de lucht maar het vreselijke slagzwaard der ekonomie blijft in de lucht hangen.

Aldus strandde een eerste poging tot aanpassing en niets wijst erop dat het kapitaal vis van de Noordzee, door een onverzadelijke bedrijvigheid aangevreten, haar oorspronkelijke rijkdom ooit zal terugvinden Moet er, integendeel niet verwacht worden dat de overblijvende vischolen op hun beurt onverbiddelijk zullen worden uitgedund ?

Op hun beurt ondervond een onderdeel der Noorse visvaart dat men de gans zolang kan plukken als ze veren heeft.

Ook zij kijken nu naar omhoog, op hun beurt, naar de reddende engel die zoals overal elders door hun regering uitgezonden zal worden.

(VERVOLG BLZ. 34)

(VERVOLG VAN BLZ. 33)

ERSATZ

Dergelijke veranderingen in de visstapel, biologische verschuivingen, komen vanzelfsprekend niet alleen op de Noordzee voor waar we nu al vertrouwd zijn met het roekeloze avontuur dat schelvis en haringstapel en kabeljauwscholen als sneeuw voor de zon deed smelten, met bovendien nog de handikap dat voor deze vissoorten geen andere in de plaats kwamen.

Springen we even over grenzen en zeeën naar Zuid-Afrika eveneens omringd van pelagische- rijke wateren. Met het aanstekelijke voorbeeld der andere vislanden toog haar vloot verscheidene jaren geleden ter pilehordvangst, meteen met de grote schop.

Toen ging eensklaps de aandacht naar de ansjovis, belangstelling die niet plompverloren ontstond. Was de ansjovis niet zowat de assepoester van de zee. Maar de aftocht van de pilchard, tot dan toe grondstof voor inleggerijen en vismeel fabrieken, had de aftocht geblazen en deze visserij had dan ook veel van haar rijke schubben verloren waardoor de verrassende verschijning van de ansjovis met welgevallen werd uitgebaat. Dit onooglijke visje was eigenlijk onvoorzien op het Zuid-Afrikaanse visserijtoneel verschenen in steeds grotere scharen en naar vermoeden uit de BENGUELA-stroom aan de Afrikaanse Westkust ontsnapt om op te duiken aan de Kaapprovincie. De mirakuleuze visvangst moeten zij gedacht hebben, die de prooi„in 't net gesmeten kregen".

Rees de vraag : „Was d'ene vissoort gekomen omdat d'andere verdwenen was ? Was d' andere sooort door de menselijke schrokkerigheid uitgedund ? In elk geval was d ansjovis alleen maar een ersats voor de verdwijning — of was het gewoon een elastische terugtocht — van de pilchard die nu alleen nog maar aangetroffen wordt op 15 mijl uit de wal terwijl de ansjovis reeds op 6 mijl gevist kan worden.

En vliegen we nog even de oceaan over naar de westkust van de Verenigde Staten waar de ansjovis haar wriemelende intrede deed nadat de pilchard met de noorderzon verdwenen was.

Gelukkig diegenen die, al is het maar ersats, andere soorten in de plaats kunnen krijgen van de uitgedunde kudden van de zee.

En met verbazing beleven wij het wonder dat alle visserijlanden in koor uitroepen dat de weilanden van de oceaan moeten beschermd wordentegen overbevissing... terwijl elk land haar eigen zeeën en visgronden verminkt en plundert.

DE KAT OP DE KOORD

Een heel ander facet van de zeevisserijsektor en ook de belangrijkste, is het reddingswezen, dat langzaam vanuit de nog steeds bestaande plaatselijke reddingsploegen op de kusten tot een nationale dienst gegroeid is en egenwoordig een ontzagwekkend itnernationaai georganiseerd stelsel is dat ten allen tijde, bij nacht en ontij, paraat staat om in e grijpen, waar de ramp ook mag gebeurd zijn. Daaartoe beschikken de diensten over aangepaste radio en reddingsuitrustingen vanaf het wippertoestel tot aan het hefschroefvliegtuig alover reddingsboot en sleepboten.

Hartversterkend is het anderzijds vast te stellen dat de wereldorganismen, als Voedsel- en Landbouworganisatie, Internationaal Arbeidsbureau en de Internationale Maritieme Samenwerkingsorganisatie gezamenlijk de logge maar wijze koppen over de veiligheid van Neptunus zonen hebben gebogen. Uit hun (adviserende) lichamen werd een zeevisserijkode in 3 talen geboren die nu in boekvorm verscheen. En 't is nog maar 't eerste deel van een tweeling. De veiligheid en de gezondheidspraktijk aan boord van treilers komt hierin te berde terwijl het tweede deel zal handelen over de bouw en het onderhoud van vissersvaartuigen.

Het moet de Belgische zeevarenden minstens tot tevredenheid stemmen te weten dat wat veiligheid en gezondheidspraktijk aangaat hun schepen de speerpunt zijn van de vooruitgang, dat zij tot de keureenheden van de wereldvisvaart behoren en dat de zorg der rederijen verder gaat dan de voorschriften in de meeste gevallen, zodanig dat mag worden vooropgesteld dat de gezamenlijke pennevrucht van de wereldorganismen hoofdzakelijk gericht is op de wrakke vloten en de drijvende doodskisten die in derde wereld mee het visje uit de wrede zee gaan pikken.

Wat de veiligheid bij de arbeid aan boord aangaat werd surtout een flinke stap vooruit gezet met de indienstneming van de hektrawler en bij iedere doop kunnen we vaststellen hoe de nieuwgeborenen geregeld voorzien zijn van kleine verbeteringen die uiteindelijk de veiligheidsgraad steeds verhogen en de omvang van de arbeidsongevallen beperken. Toch moeten we geen hoezee roepen voor we over de brug zijn. We zijn zover ten onzent, en dit is niet weinig gezegd, dat veel aandacht moet besteed worden aan de oorzaken van de kleine letsels die in het stelsel van het produktieproces een opvallende verliespost beduiden. Dit is evenwel een andere kant van het veiligheidsvraagstuk, veel minder belangrijk dan de rechtstreekse bescherming van het vissersleven dat kostbaarder is dan een schip hoe groot en duur het ook mag wezen.

De bezorgdheid der wereldorganismen voor de veiligheid ter visserij is van rechtstreeks belang voor de schepen en de vloten die op verrevisvaart gaan en dientengevolge in de grenzeloze deining van de grote vlakte eenzaam hun lastige taak ten uitvoer brengen. Een stelsel wordt aanbevolen, een soort lange - omvaart - reddingsstelsel, dat dus in feite niets anders worden zou dan een uitbreiding tot verafgelegen visgronden, van ons eigen doelmatig georganiseerd reddingswezen dat ongetwijfeld als voorbeeld mag strekken en wat dat aangaat moeten zelfs de internationale organismen niet voor vissersdeurtje komen vissen.

Toch zal geen enkel reddingswezen hoe goed ook ingericht alle gevaren van de wispelturige vlakte, waar de duivel nooit met verlof gaat, kunnen opvangen. Steeds zullen er, helaas, tijdstippen voorkomen waarbij van buiten uit geen hulp zou kunnen worden geboden, momenten in het zeemansbestaan waarbij schip en bemanning oog in oog staan met gevaarsituaties die zelfs de volmaakste veiligheidskode, zij weze door 3 wereldorganisaties opgesteld, beschaamd en waardeloos maken.

En dan komt de kat op de koord. Dan staat, eerst en vooral, de schipper, na God meester aan boord, oog in oog met zichzelf, dan blijkt dat geen enkel organisme noch macht kan ingrijpen zoals ze niet kunnen bij menselijke fouten en tekortkomingen die aan boord van een schip nog steeds doorslaggevend zijn en uiteraard fatale gevolgen kunnen hebben.

De ingewikkeldheid van het zeeleven maakt dat steeds kruispunten kunnen ontstaan die aan de menselijke geest en aan de voorspelbaarheid ontsnappen en zelfs (vooralsnog) aan de techniek.

Hier is alleen maar de selektie, de opleiding van de gezagvoerder een middel, een wapen. Een praktische vorming gestoeld op brede kennis en gepaard aan een ongenadige wetgeving.

Komt hij dan, moederziel alleen, pardoes tegenover het onberekenbare te staan dan zal voor hem (en de waarde van zijn opleiding) het uur der waarheid slaan.

En dat is een heel ander gezicht van de veiligheid ter zee. Dat in geen enkel boek ter wereld te lezen valt.

DE INGEBEELDE LIJNEN

Hoevele schippers ter zeevisserij en hoevele grote geesten zouden zich reeds kwaad bloed gezet hebben, hoeveel hete betogen werden reeds geleverd voor aandachtige vergaderingen, hoeveel vlammende polemieken en geleerde boeken geschreven omtrent de ongetrokken



De moderne brug- en visdetektieuitrusting aan boord van een onzer eigen treilers. Een kostbare aanpassing die de waarde van het schip sterk verhoogt.



Het schip onderging in de laatste decennia verbazende gedaanteverwisselingen. Een seinenetvisser op speurtocht naar sardienen.

lijnen, waarachter de territoriale wateren de zeevarende naties deinen. Een wereldomvattende heksenketel waarin voor de belanghebbende staat het hemdje nader dan het rokje is, een onderwerp waarbij alle zeevisserijbedrijvigheden en rederijen betrokken zijn. Juist daarom bogen de vernuften van het zeevisserijwezen in de Landbouw- en Voedselorganisatie van de Verenigde Naties zich vol aandacht over deze schimmel, maar, deze belangwekkende organisatie verstrekt alleen richtlijnen, beschikt niet over wetgevende macht noch gezag, haar korpulentie maakt haar onbeweeglijk. zodat het weerom maar een (uitgebreide) studie blijft van een modern ziekteverschijnsel.

Diepzinnig werden de ingebeelde lijnen bestudeerd die evenwijdig aan de laagwaterlijn der naties lopen; die het onvoorstelbare geluk hebben bespoeld te worden door de zilte wateren der wereldzeeën. Talloos zijn de regeringen en belanghebbende middens die werden geraadpleegd om de stenen te bakke waarmee het dokument "Grenzen en Statuut der Territoriale Wateren" zou worden opgebouwd. Het werd zowat de meest internationale opiniepeiling ter wereld vermits het gesteund is op de gegevens van 200 naties.

Hierin komt duidelijk het onderscheid naar voor tussen "territoriale zone" en "visserijgrenzen".

- 40 landen die een (smalle) territoriale zone van 3 km. bezitten maken nu aanspraak op een visserijgebied dat over 't algemeen reikt tot 20 km.
- De terrioriale wateren van 31 landen strekken nu reeds tot 200 km. evenwijdig aan de kust.
- 28 landen beschikken over een territoriale zone van 5 km.
- 6 staten van latijns Amerika eisen nu zones die 300 km. uit de oever zouden strekken.

Welke naam zullen ze eraan geven ? Territoriale wateren of bevoorrechte zone. Ze hebben het maar voor 't zeggen.

Besluit F.A.O. wijsgerig na deze lange oorspronkelijke studie: de territoriale grens kan evengoed van 3 tot 300 km. uit de kust reiken.

Au daces fortuna juvat.
Die waagt, wint.

(VERVOLG EN SLOT BLZ. 35)

(VERVOLG VAN BLZ. 34)



In hun visserij vinden kustbewoners der onderontwikkelde landen een uitstekende voedselvoorraad. Geen proteïneprobleem.

Welke kriteria beïnvloeden dan de bepaling van deze voor de zeevisserij zo belangrijke gebieden? Merkwaardig was de houding van Japan, gangmaker in de wereldkompetitie ter visserij.
Steeds was dit land een der heftigste voorstanders van de 3 mijlsterritoriale wateren. Geen duimbreed week het van haar standpunt zodat deze kleine zone bewaard bleef tot...
Tot de Russen, produktiegek, op hun sokken, tot tegen de denkbeeldige rooilijn van de Japanse staten gingen azen op buit. Niet met de onschadelijke hengel van de spekkevissers maar meteen met ontzaglijke moederschepen, vloten seinevissers en heel de bataklang. Kraakzindelijk zoals ze zijn, eerbiedigden de nieuwkomers de ingebeelde territoriale lijn waarachter de zonen van de rijzende zon zelf, uit bezorgdheid voor hun eigen visstapel met de lijn visten, iets wat hen door hun wetten opgelegd is.
Gekke toestand; aan gene kant van de lijn de moorddadige aanslag aan de andere kant de vreedzame vismetoden.
Dit konden zelfs de militante voorstanders van de 3 mijlszone niet nemen en alover de hoge ladder van hun staatshierarchie kwam het opwindende voorval in het parlement met het gevolg dat de grenzen op 12 mijl gebracht werden.
Het is duidelijk dat Japan niet kon aanvaarden dat haar bij wet beschermde viskapitaal op lepe wijze in gevaar zou gebracht worden door een konkurrent die blind is voor alles uitgezonderd het produktiemotief. Op deze manier had de uitbreiding der grenzen een gunstige invloed op de visstapel.
Diametraal daartegenover staat dan de vraatzucht en het gebrek aan vooruitziendheid vanwege het landsbestuur in bepaalde visserijlanden die hun eigen territoriale wateren leeghalen zoals dit het geval was voor de pilchard in de Zuid - Afrikaanse wateren die opgejaagd werd met schepen tot dertigduizend ton.
De visgronden en broedplaatsen moeten beschut worden tegen de schraapzucht van de mensen. Territoriale wateren en visserijzones zijn schijnbaar een middel tegen schrokkerige vloten. Maar waartoe dienen dergelijke maatregelen indien sommige landen een loopje nemen met het stokpaard dat ze zelf maar onbeholpen kunnen berijden?

PATERNALISME EN SYMBIOSE

De zeevisserijnijverheid kan voor de derde wereld van ontzaglijk belang zijn in de pogingen om de bevolking betere voeding te bezorgen. Afrika, Zuid - Amerika en Azië hebben open vensters en deuren op de wereldzeëen, toch leven daar de meeste hongerige mensen want van de 3 miljard aardbewoners hebben er amper 700 miljoen de kost voor 't eten, de rest rammelt van de honger. Over 't algemeen wordt gedacht

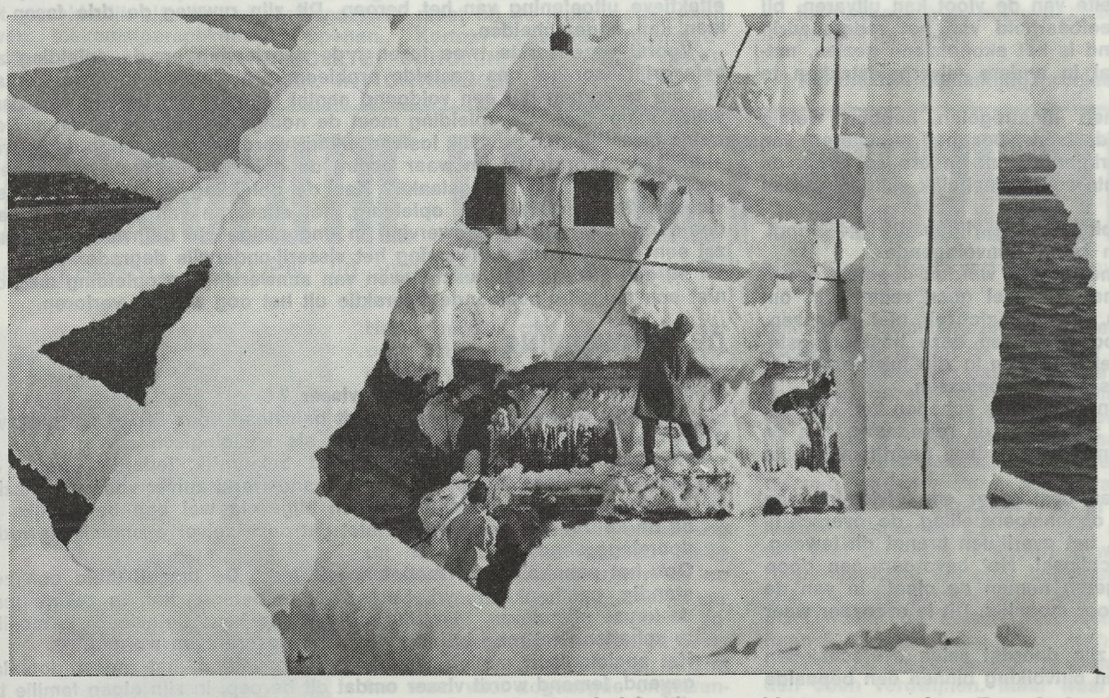


Meer vis aanvoeren om het hoofd te bieden aan stijgende kosten. Dit heeft voornamelijk een terugslag op de pelagische aanvoer makreelvangst met het purse-seinenet.

dat de zeevruchten voor een groter deel in de voeding der wereldbevolking tussenkomen dan dit in werkelijkheid het geval is. Van al het menselijke voedsel komt maar 4% uit de zee. Vergeten we immers niet dat 1.000 miljard ton graan en rijst wordt voortgebracht ieder jaar tegen (enkel) 60 miljoen ton vis (het laatste jaar).
Verscheidene ontwikkelingslanden slaagden er nochtans in een hogere visserij - voortbrengst te bewerken, vele andere slagen er niet eens in hun reeds deerlijke oogst wat te verbeteren. (Marokko en Angola kenden voor 1967 een achteruitgang voor haar verse - vis - produkten).
Niet altijd zijn technische tekortkomingen daarvan de oorzaak, niet immer ligt een gebrek aan opleiding aan de basis. Moet de reden van het falen niet wat dieper worden gezocht bv. 1) de beperktheid van de produktiegroep; 2) het groter gemak waarmee de andere voedingswaren verworven worden; 3) de afkeer van de bevolking voor zeevisserijprodukten of althans voor bepaalde vissoorten die in een bepaalde streek in onbegrensde hoeveelheid aanwezig zijn; 4) de voorkeur voor enkele soorten; 5) welke rol speelt de prijs in het gehele verloop?
In deze tijd van revoluties en weeën op zoek naar nieuwe normen, morele, politieke en sociale, moeten we breder denken aan de symbiose middelen die de rijkdomverdeling tussen arme en rijke landen kunnen in de hand werken. Het paternalisme heeft nu voldoende bewezen weinig aarde aan de dijk te brengen in de moeizame opgang van de derde wereld.
Het is anderzijds, zegt de volksmond, zaliger te geven dan te ontvangen. Botweg mogen we veronderstellen dat na de ervaringen der laatste jaren met deze landen, het geschenk een averechts - verkeerde uitwerking heeft.
Kan er voor het produkt dat de inlander aan de andere oever van de oceaan aan de wal brengt een belangwekkende vergoeding in ruil gegeven worden dan vloeien daaruit voor hen betere levenskansen voort. En er bestaan in de derde wereld soorten zeevruchten die op geschikte wijze verpakt, verwerkt, ingeblikt, in de smaak zouden kunnen vallen van rijkere landen die er dan ook wel de prijs zouden voor betalen. Tenandere - dragen we geen water naar de zee - deze bron werd al aangeboord in Indië en in Pakistan waar garnaalsoorten uitstekend verpakt worden en uitgevoerd naar de Verenigde Staten die ernaar snakt als vis naar water. Dat er wel altijd een geschikte bereiding mogelijk is bewijst klinkend de Japanse kunstgreep met de fantasietonijn die de wereldmarkt veroverde maar in werkelijkheid niets anders is dan verwerkte... haai!

Omne ignotum pro magnifico: wat men ver haalt is lekker.

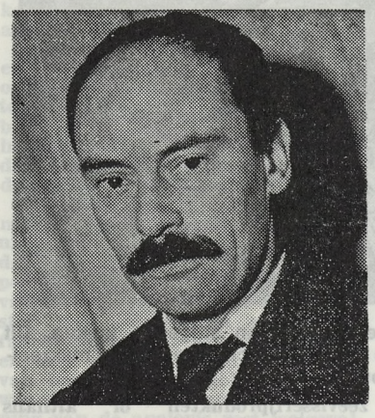
Dergelijke ontwikkeling heeft de meeste kans wanneer de (vrije) nijverheid en handel er maar in slaagt voet aan wal te krijgen. Vele handelsbetrekkingen tussen verbonden, (v.b. gemenebest) steunen op dit principe.
Er liggen vermoedelijk meer mogelijkheden in dergelijke (visserij) wisselwerking tussen de "werelden" en zou de technische ontwikkelingshulp in de zeevisserij op deze frekwentie afgestemd niet doelmatiger en gezonder zijn?



De kat op de koord! BLACK FROST, een rechtstreekse bedreiging voor schip en bemanning. Een doelmatig ingericht lange-omvaart-reddingsstelsel en persoonlijke zeemanschap-bekwaamheid der gezagvoerders zijn twee enige uitwegen.

BOVEN DE 800 MILJOEN !

door de h. K. MICHIELSEN, hoofdinspekteur-direkteur bij het Ministerie van Landbouw



Wij zullen dit jaar merkbaar boven de 800 miljoen komen met de totale verkoopcijfers in onze mijnen. Daartegenover staat echter dat onze rechtstreekse aanlandingen in vreemde havens weer sterk terugliepen, zodat de totale besomming van onze vloot in 1969 uiteindelijk praktisch op hetzelfde niveau zal liggen als tijdens de twee voorgaande jaren.
Net als tijdens deze beide jaren is het weer zo dat ± 90% van deze totale opbrengst op rekening komt van de aanlandingen van bodemvis, maar het aanvoerpatroon ligt merkbaar anders dan in 1968 en 1967.

Het meest opvallende feit is de plotse toename, vooral vanaf de nazomer, van de aanvoer van schelvis uit de noord, terwijl de gullenvangsten op een bijna even in het oog springende wijze begonnen te verminderen.
Schol- en tongvangsten lagen dit jaar zo wat 30% lager dan in 1968, terwijl ook beduidend minder wijting en ook minder klipvis aangevoerd werd.

Het koolvisaanbod nam echter toe.
Alle prijzen stegen, behalve natuurlijk deze van de kleine schelvis.
Er is echter niet alleen bodemvis. Bij de schaal- en weekdieren maakten de garnalenvangsten goede vooruitgang.
Jammer genoeg daalde de prijs in dergelijke mate dat de opbrengst uiteindelijk slechts een goede 10% hoger lag dan vorig jaar.
Op gebied van internationale handel zal het jaar 1969 een slechts weinig opvallende toeneming vertonen, zowel wat betreft de invoer als de uitvoer van visserijprodukten.
Gevolg van één en ander is dan geweest dat onze kleine en middenslagschepen, uitzondering gemaakt voor deze van om en bij de 100 B. T., er nog steeds niet in gelukt zijn zich los te werken uit de depressie die ook het vorige jaar weinig renderend maakte.
De IJslanders deden het gelukkig beter. Voor de meeste tussen hen lagen de besommingen in voldoende mate hoger dan tijdens de voorgaande jaren, om de verhoging der kosten te kunnen kompenseren.
Vorig jaar hebben we ons afgevraagd of het tot stand komen van een gemeenschappelijk EEG- beleid in enige mate zou kunnen bijdragen tot het absorberen der recessie in het bedrijf. Bij het einde van dit jaar moeten we konstateren dat ingevolge de drukke besprekingen, die in de loop van 1969 plaats hadden, wel enige moeilijkheden werden opgeruimd, maar dat het installeren van een dergelijk beleid toch nog wel enige tijd zal uitblijven.
Laten we hopen - en ik wens het alle bedrijfsgenoten van harte toe - dat de betere uitkomsten van de laatste maanden de voorlopers zijn van een nieuwe periode van welvaart in de visserij.

BEMANNINGSPROBLEMATIEK

door J. en J. VERHOEST

Het bemanningsprobleem in de Belgische zeevisserij is, op het huidig ogenblik noch min noch meer, kritiek te noemen.

Wordt het vraagstuk in de eerstkomende jaren niet opgelost dan zal dit letterlijk de nekslag betekenen voor onze visserij.

Inderdaad, belangrijke investeringen in schepen en materiaal, kunnen eenvoudigweg niet rendabel zijn, wanneer geen voldoende mensen, geen voldoende arbeidskrachten voorhanden zijn om deze produktiemiddelen uit te baten. Wanneer slechts een gedeelte van de vloot kan uitvaren, bij gebrek aan personeel, dan komt de leefbaarheid van het redersbedrijf in het gedrang. In een dergelijke toestand is het ekonomisch gezien, nuttiger de zaak te sluiten en het kapitaal in andere nijverheidstakken te investeren.

Enkele van overheidswege genomen maatregelen hebben weinig oplossing kunnen brengen. De overheidssteun voor het monsteren van scheepsjongens, de rekonversie van werknemers uit andere sektoren, de aanwerving van vreemdelingen kan slechts een gedeeltelijk sukses worden genoemd.

Nochtans dient het probleem een oplossing te krijgen. De tijd dringt. Subsidies en andere vormen van steun blijven onvoldoende.

Dat het vraagstuk niet in een handomdraai kan worden opgelost geven we grif toe. Het is te kompleks. Dit mag evenwel geen reden zijn om aan een „ijskastpolitiek" te gaan doen. Het zal zichzelf niet oplossen. We moeten speuren naar de diepere oorzaken van deze bemanningstekorten. Een eerste vereiste daartoe is het probleem in zijn juiste kontekst te situeren. Het probleem klaar stellen is het half oplossen.

Het tekort aan vissers voor het bemannen van de schepen kan slechts, door twee faktoren worden veroorzaakt : ofwel is de rekrutering aan de basis onvoldoende, ofwel is de afvloeiing naar andere bedrijfstakken te groot.

In alle sektoren van het bedrijfsleven bestaat er een afvloeiing van arbeidskrachten. Alleen al het feit van oppensioenstelling, de overschrijding van een bepaalde ouderdomsgrens, het overlijden brengt dit teweeg. Dit is normaal; het is een gezond verschijnsel. Het bevordert een doorstroming binnen de beroepsklasse; jongeren nemen de plaats in van de ouderen. De sociale promotie wordt er door mogelijk. Dit is evenzeer waar in de zeevisserij.

De uittreding kan evenwel te sterk zijn doordat velen overschakelen naar een andere aktiviteit. Er ontstaat een ontvolking binnen een bepaalde nijverheidssektor.

Dit is het geval in de Belgische zeevisserij, alhoewel de overstapmogelijkheden voor de visser beperkt zijn.
Het is de onvoldoende toetreding aan de basis, die zonder enige twijfel als hoofdoorzaak voor het bemanningstekort moet worden aangezien.

Dit is een eerste vooropstelling die door weinigen kan worden betwist.

De vraag die zich nu logischerwijs stelt : „Waarom kiezen zo weinig jongeren dit beroep ?".

Het antwoord is niet eenvoudig. Een korte analyse van de beroepsklasse en de mobiliteit binnen deze klasse moet worden gemaakt.

Eerst komt de aanwerving; daarna volgt de opleiding; uiteindelijk de effektieve uitoefening van het beroep. Dit zijn ruwweg de drie fasen die men kan onderscheiden.

Vooral deze eerste twee fazen : de aanwerving en de opleiding zijn belangrijk voor het ons gestelde probleem. De aanwerving heeft de taak er voor te zorgen dat een voldoend aantal jongelui het beroep van visser willen aanpakken. De opleiding moet de nodige vorming verzekeren. Deze beide fazen kunnen moeilijk los van elkaar worden gezien. Inderdaad, waar eindigt de aanwerving en waar begint de opleiding ? Heeft het beroepsonderwijs een aanwervingstaak ? Kan de opleiding de aanwerving beïnvloeden ? Een gebrekkige opleiding, het afleveren van een niet gewaardeerd diploma zal de aanwerving in ongunstige zin beïnvloeden; evenzo zal een onvoldoende aanwerving het visserij-onderwijs degraderen.

Bij een afzonderlijk beschouwen van aanwerving en opleiding mag dus niet een mogelijk bestaande interaktie uit het oog worden verloren.

DE AANWERVING

Waarom wordt iemand eigenlijk visser ?

De keuze „visser te worden" wordt beïnvloed door een reeks motieven waarvan de aard zowel psychologisch als sociologisch is.

— Het ekonomisch motief is uiteraard belangrijk; iedereen werkt om zich een bestaan te verzekeren; niemand werkt zuiver voor zijn plezier. De financiële vooruitzichten spelen bijgevolg wel een belangrijke rol bij de keuze. Toch denken we niet dat deze zuiver ekonomische reden doorslaggevend is.
— Ook het pshchologisch motief speelt mee. De mogelijkheid een zelfstandig, onafhankelijk, vrij beroep uit te oefenen kan in zekere mate de keuze stimuleren. In welke mate dit de keus beïnvloedt is moeilijk te schatten. Het mag in ieder geval niet overdreven worden.
— Het sociologisch motief is, naar onze opvatting, het meest doorslaggevend. Iemand wordt visser omdat dit beroep, in zijn eigen familie traditie is; men is visser van vader op zoon. Sociologisch gezien, oefent het vissersmilieu, waarvan de gesloten heid karakteriserend is, op zijn

(VERVOLG BLZ. 37)

(VERVOLG VAN BLZ. 36)

leden, onwillekeurig een druk uit die determinerend is voor de keuze van de jongen. Hij denkt het beroep van visser te kiezen; in feite is het zijn omgeving die het wil. Zijn milieu heeft hem, vanaf zijn geboorte, daarop voorbereid.

Voor jongens die niet in een dergelijke omgeving zijn opgegroeid speelt dit sociologisch motief niet. Hij kiest, één uit de honderd andere beroepen; zelden kiest hij het vissersberoep, eenvoudigweg omdat hij het niet kent, ook omdat het geen aantrekkingskracht op hem uitoefent.

We kunnen stellen dat het rekruteringsveld van de toekomstige vissers voor onze zeevisserij hoofdzakelijk begrensd is tot de visserijmiddens zelf. Dit brengt ons tot één van de belangrijkste oorzaken van het bemanningstekort : „EEN TE SMALLE REKRUTERINGSBASIS !".

DE OPLEIDING

Het zeevisserij-onderwijs heeft als eerste en voornaamste funktie de aangeworven jongeren volwaardig op te leiden tot het beroep van visser. Welnu de bekwaamheid van onze vissers „op zee" kan niet betwijfeld worden, ze kunnen onder de besten ter wereld worden gerangschikt. De kwaliteit en toewijding van het leerkrachtenkorps in dit onderwijs wordt daardoor klaar bevestigd. Daaruit echter besluiten, dat het thans bestaande visserij-onderwijs, niet moet aangepast worden, is fout. We menen dat hier juist de sleutel ligt om het bemanningstekort in de visserij op te lossen. Laten we dit verder verduidelijken. Het is onze overtuiging dat het zeevisserij-onderwijs het middel is om de te geringe aanwerving te stimuleren. Het moet de gehele jeugd ‚aantrekken". Dit doet het bestaande visserij-onderwijs niet. In de eerste plaats stellen we spreiding en splitsing vast. Niet minder dan zes verschillende scholen verzorgen een biezonder beroepsonderwijs; elke school met zijn eigen leerkrachten, zijn eigen interne organisatie, eigen middelen. Zes scholen voor drie visserijcentra ! Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge. Te Oostende bestaan er zelfs twee scholen waarbij de splitsing steunt op voorbijgestreefde ideologische gronden. Het resultaat van het in stand houden van dergelijke toestanden is duidelijk : hogere werkingskosten; onderbevolking van de scholen.

In de twee plaats konstateren we dat geen enkele school beschikt over een opleidingschip waarop de meest nieuwe technieken kunnen worden aangeleerd; waarop eventueel een selektie kan doorgevoerd worden. En last but not least moeten we ervaren dat aan het afgeleverde diploma niet de minste waarde wordt gehecht. Een frappant voorbeeld kan dit illustreren.

Wanneer een schipper 1e en 2e klasse ter visserij in dienst wil treden als „matroos" bij het Zeewezen, moet hij nog een eksamen afleggen. Zo zegt de wet. Dit is toch al te belachelijk; jarenlang heeft hij een schip gevoerd, grote verantwoordelijkheid gedragen, de gemeenschap enorme diensten bewezen en dan een dergelijke behandeling. Dit bewijst ten overvloede dat het diploma ondergewaardeerd wordt.

Op het eerste zicht hebben deze onderwijsproblemen niets met het bemanningsprobleem in de visserij te maken. Toch wel.

De opleiding heeft een sterke terugwerkende invloed op de rekrutering. Het visserij-onderwijs kan beschouwd worden als de „public relations" van het vissersberoep zelf. Is het „Image" slecht, dan zal de rekrutering niet gemakkelijk zijn. Het visserij-onderwijs moet bij de jeugd aanspraken geven; toekomstperspektieven openen. Kortom „aantrekkingskracht" bezitten. Welnu, de ONDERBEVOLKTE SCHOLEN, het NIET NAAR WAARDE GESCHATTE DIPLOMA, het ONTBREKEN VAN EEN OEFENSCHIP fleuren in ieder geval de „image" niet op. Integendeel. Het is dan echt niet verwonderlijk dat de jeugd buiten het visserijmilieu er niet aan denkt dit beroep te verkiezen alhoewel de financiële kant aantrekkelijk is en er een sociale promotie open blijft.

Uit voorgaande beschouwingen menen we te mogen konkluderen, het bemanningsprobleem in de Belgische visserij voornamelijk zijn oorsprong vindt in de te smalle rekruteringsbasis, die niet kan doorbroken worden zolang het visserij-onderwijs niet meer uitstraling bezit. Het is vooral met betrekking tot dit laatst dat hier enkele suggesties volgen.

— Een herstrukturering van de bestaande onderwijsinstellingen dringt zich op. De herinrichting van de zes bestaande scholen tot één visserijschool dient te worden verwezenlijkt. Eén school voor de ganse kust. In een tijd dat het pluralisme algemeen is aanvaard, kan eenheidsbeginsel geen grote tegenstand opwekken. De moeilijkheden liggen eerder op het praktisch vlak; overheveling van leerkrachten, vervoer van de leerlingen. Trouwens wat betekenen ze wanneer het voortbestaan zelf van de visserij in gevaar is. De overheid, die net zo goed als de gemeenschap zelf gediend is met een gezonde zeevisserij, moet hier de beslissende stap zetten.

— Het diploma moet aan een herwaardering worden onderworpen. Hiermede verstaan we dat het verworven getuigschrift, iemand moet toelaten, na een tiental jaren vaart, gemakkelijk over te schakelen naar een walbetrekking of een nevenaktiviteit van de zeevisserij, praktisch zeevisserij-onderwijs, zeevisserij-onderzoek e.a.
Nu is het zo dat beginnen varen gelijk staat met „moeten" blijven varen. Dit verklaart ten dele het feit dat jongens of hun ouders het niet aandurven dit beroep te beginnen hoewel het hen financieel aantrekkelijk schijnt. De huidige maatschappij hecht grote waarde aan waardevolle diploma's die een waarborg en later een zekere bewegingsvrijheid toelaten. Het diploma moet een polyvalente opleiding dekken. Dat dit een aanpassing van het onderwijs meebrengt ligt voor de hand.

— Het onderwijs moet ruimer, dynamischer worden opgevat. Het moet op de toekomst zijn gericht. Naast de klassieke leergangen in navigatie, zeemanschap, zeeaanvaringsreglementering, klassieke visserijtechnieken, motoren, moet aandacht worden besteed aan de nieuwe toekomstige technieken, visserij-research, inzicht in de maatregelen ter bescherming van de levende rijkdom van de zee en dies meer.

— Om de uitstraling van deze eengemaakte visserijschool te bevorderen moet bovendien een open-deur politiek worden gevoerd, die niet-ingewijden de interesse moet bijbrengen.
Dit visserij-onderwijs mag zich niet opsluiten in een getto zoals dit nu gebeurt maar nauw aansluiten bij het algemeen onderwijs. Dan kunnen toekomstige vissers worden gerekruteerd.

— En omdat het visserij-onderwijs niet statisch maar dynamisch dient te zijn, en omdat de uitstraling van deze school in grote mate kan worden verhoogd, moet een oefenschip voor de visserij worden ingeschakeld. Het oefenschip moet naast zijn opleidingstaak ook een researchtaak vervullen. Op die wijze koppelt men onderwijs aan research wat de dynamiek van het onderwijs verzekert.
Een dergelijke opleiding draagt in ruime mate bij tot een beter inzicht in meer en meer ingewikkeld wordende menselijke aktiviteit die de zeevisserij is en zal zijn. Het oefenschip is bovendien een ideaal instrument om de buitenstaande jeugd te interesseren, en om open-deur politiek te doen.

Kortom het bemanningsprobleem kan er door worden opgelost.

DE EVOLUTIE VAN HET VISVENTERSBEDRIJF

door FERNAND TALLOEN, lid van de beheerraad van het Nationaal Verbond van Visventers



Het « leuren » met vis is een zeer oude stiel die eeuwen lang beoefend werd door personen uit de mindere klassen, die wat betreft ontwikkeling voor hun beroep niet het minste begrip hadden en er dan ook niets voor deden. Hoe kon het ook anders ! Niemand bekommerde zich om hen, tenzij de openbare macht die er steeds op uit was om deze mensen lastig te vallen met processen-verbaal en wat al meer, hen het leven zuur en moeilijk maakte, hetgeen zodoende onrechtstreeks aan de basis lag dat de visventer van toen versleten werd voor zogezegde ongewenste straatschuimers. Andere tijden, andere gewoonten ; maar ook vele verbeteringen en dan vooral in deze bedrijven die vroeger niet gekend of tenminste niet begrepen werden.

Zo het waar is, dat de jaren voor de oorlog 1940-45 een periode betekenden van volledige status-quo, de ontwikkeling praktisch ongekend was, dan mag gezegd dat na het eindigen van deze wereldgebeurtenis de vooruitgang een razende start heeft genomen die tot op heden nog niet te stuiten is. Iedereen moest mee, altijd maar vooruit, zoniet was de ondergang een vaststaand feit. Vele oude ambachten zijn reeds lang verdwenen, anderen staan op de rand van de afgrond, terwijl er verschillende aan het wankelen zijn in de hedendaagse tijden met zijn vele nieuwe wetten in spé en dito drastische maatregelen. De ondergang van veel beroepen is vooral te wijten aan het niet bestaan van een beroepsvereniging om aller belangen te verdedigen.

Ook de « visleurdersstiel » was ten dode opgeschreven. Hoe kon het ook anders. De evolutie liet zich immers ook gevoelen in de viskleinhandel. Overal moesten er toch moderne viswinkels verrijzen die de « visleurder » gewoon van de straat gingen vagen en uit de cirkulatie zouden doen verdwijnen. Maar waar de nood het hoogst is, is de redding nabij, zo wordt toch dikwijls beweerd, en hier was het onder de vorm van een mooi initiatief genomen door enkele mannen met begrip voor

(VERVOLG BLZ. 38)

(VERVOLG VAN BLZ. 37)

vernieuwing. Deze voorlopers van het moderne leuren hadden begrepen dat er snel moest gehandeld worden en dat het stichten van een groepering een eerste vereiste was om met kans op sukses zijn belangen te verdedigen en zodoende dit oud beroep van de ondergang te vrijwaren. Na enkele voorbesprekingen werd er dan ook in april 1954 overgegaan tot het stichten van een beroepsvereniging onder de benaming « Het Nationaal Verbond van Visventers ». Deze voorvechters beseften toen wellicht zelf niet dat ze de basisleggers waren van een zeer sterk verbond die het beroep van visventer uit het slop heeft gehaald en een nieuwe periode inluidde van algehele modernisering en volledige sanering van de visleurhandel. Het Nationaal Verbond van Visventers V.Z.W.D. is heden uitgegroeid tot een machtige beroepsvereniging die met zijn aansluitingen bij hogere organisaties en zijn vertegenwoordiging in de vele raden en kommissies, het beroep een vaste waarde heeft gegeven en ontegensprekelijk een groot aandeel heeft in het opvoeren van het visverbruik in het land. Niettegenstaande er meer dan zesduizend leurkaarten voor vis zijn uitgegeven (cijfers die een vals beeld geven, gezien er reeds velen overleden zijn, en veel leurkaarten telkens in het driedubbel geteld zijn en nog tal van andere oorzaken) heeft een opiniepeiling ons geleerd dat er in het ganse land omtrent een vijfhonderdtal visventers zijn, die door de aard van hun bedrijvigheid zelf, zich als volwaardig mogen noemen en bijgevolg bekwaam zijn de evolutie te volgen. Daarvan zijn zeer velen lid van het Verbond en hebben hun woonplaats in alle streken. Heden mag gezegd, dat men gelijk waar men woont, in de verst afgelegen hoekjes, overal waar ook maar een huisje staat, springverse vis kan kopen bij alle leden, wekelijks aangevoerd rechtstreeks van de kust met modern uitgeruste viswinkelwagens waaraan steeds de grootste zorg wordt besteed. Maar stilstaan betekent achteruitgaan. Het bestuur is zich dat tenvolle bewust. Een hard werkend bestuur onder leiding van een dynamische voorzitter die steeds maar vooruit wil heeft nog zeer veel pijlen op zijn boog. Hun stuwkracht wordt door alle leden gewaardeerd, daarom ook wordt heden uitgezien om het zwaartepunt van alle werkingen te doen zetten op alle aangeslotenen.

Een eerste grote mogelijke verwezenlijking is reeds ter studie. Namelijk het projekt voor het maken van een grote film die de werking van het Verbond in zijn volle daglicht moet brengen en waarin gans de bevolking zal aangespoord worden dit initiatief te steunen door hoofdzakelijk hun aankopen te doen bij de leden, dragers op hun winkelwagens van het nationaal kenteken van het Verbond, merk van vertrouwen en van kwaliteit. Dit kenteken zal bijgevolg niet mogen gedragen worden, noch op hun winkelwagen aangeplakt of geschilderd zijn of iets dergelijks, door visverkopers die geen lid zijn van het Nationaal Verbond van Visventers V.Z.W.D. Deze film zal in het ganse land kunnen getoond worden : in scholen, maatschappijen, vrouwenbewegingen en andere instellingen en zal zodoende DE VISVENTER, drager van HET KENTEKEN van het Nationaal Verbond van Visventers een algemene bekendheid doen verwerven.

De film zal gevolgd worden door tal van andere opzienbarenne feiten. Het wordt een non-stop van eigen propaganda waarbij ALLE leden daadwerkelijk zullen betrokken worden.

De huidige beheerraad ziet er als volgt uit :
Voorzitter : Albert Nieuwenhuyse
Ondervoorzitters : Arthur Van Speybrouck en Lucien Nieuwenhuyse
Sekretaris : Georges Castelein.
Schatbewaarder : Willy Rotsaert
Taakuitvoerders : Fernand Talloen, Georges Vandaele, Roger Hautekeete en Georges Vanlerberghe
In samenwerking met de afdeling Zeebrugge met als bestuur :
Voorzitter : Leo Bossier
Ondervoorzitter : Jos. Dedecker
Sekretaris : Karel Dewijse
Schatbewaarder : Roland Bossier
en Kommissaris : Jozef Bonte
wordt er hard gewerkt tot oplossing van alle gemeenschappelijke problemen en ter volledige sanering van het hard maar mooi beroep van de moderne rondreizende vishandelaar.
Onze leus is en blijft : « Eendracht maakt Nationaal Verbond van Visventers ».



Vervolmakingskursussen... de weg naar hogerop.



De stand op de jongste Internationale Visserijbeurs.

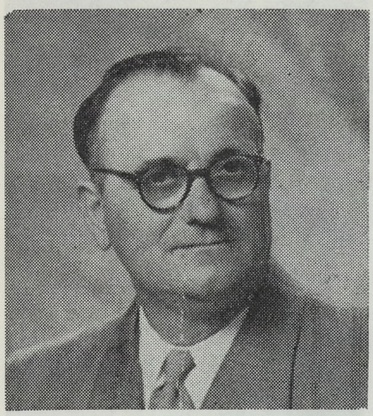


De moderne viswagen... eerste vereiste voor een gezonde uitbating.

HET JAARGEBEUREN IN 1969

JANUARI

OVERLIJDEN



Begin januari overleed op 70-jarige leeftijd de gewezen reder Verhaeghe Arthur. Hij was in de vissersmiddens een zeer gekend figuur en o.m. reder van de O.136 die verging op de visserijgronden van het Kanaal.

BLACK FROST

Op de IJslandse visgronden werd de Oostendse treiler O.81 « John » gevat in een hevige black frost. In diezelfde periode vergingen hierdoor reeds enkele Britse treilers. Schipper Marcel Pots slaagde er in zijn vaartuig vlot te houden en veilig Reykjavik binnen te lopen.

O.300 « NZADI » IN BEDRIJF

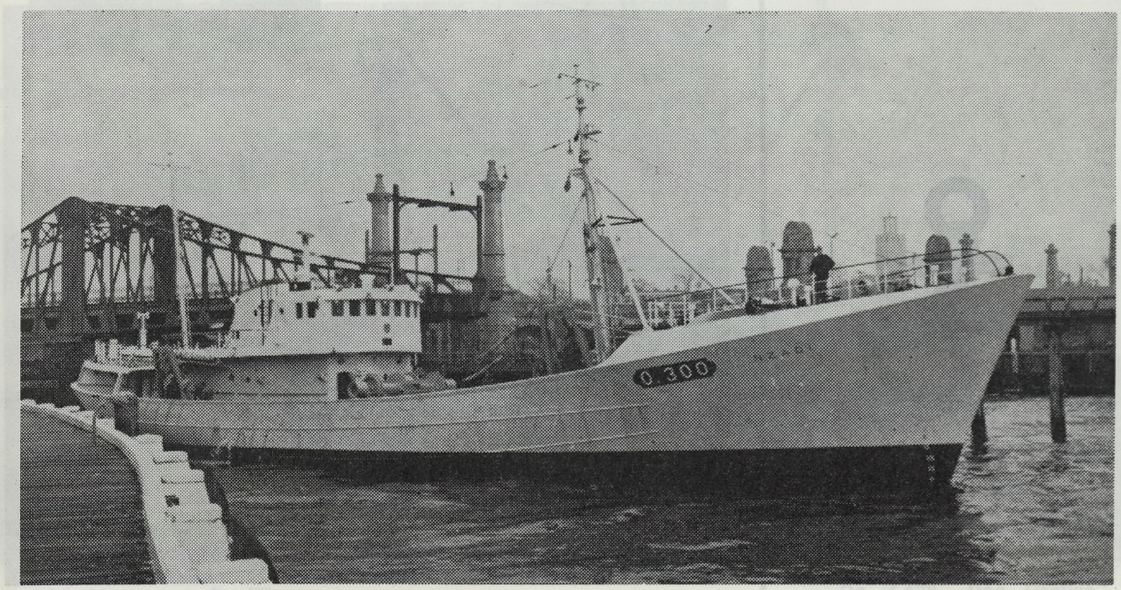
De scheepswerven Beliard Murdoch leverden de O.300 « Nzadi » af, gebouwd voor rekening van de rederij « Pêche Maritime du Congo » en bestemd voor de visserij in de tropische wateren. Het vaartuig is 46 m. lang en voorzien van en Klockner Humbolt Deutzmotor van 900 PK.

STAPELLOOP

Op de Scheepswerven van Langerbrugge liep de stalen treiler Z.518 « Cutty Sark » van stapel. Bedoeld vaartuig was in aanbouw voor de rederij « Cutty Sark ».



Opnieuw is een jaar de geschiedenis ingegaan... een jaar dat — traditioneel voor onze zeevisserij — een oplossing had moeten brengen voor vele nijpende problemen maar waarin men nog steeds niet is geslaagd.
Dan maar al onze hoop gesteld op 1970. Vele vraagstukken stellen zich. Wij denken aan het (nu toch op goede weg zijnde) vervroegde visserspensioen, aan het nog steeds aanslepende bemanningstekort, aan de grote behoefte aan een stevig struktuurbeleid, een verdere sanering van onze vissersvloot, enz... Wij hopen dat in het nieuwe jaar de overheid zal inzien dat het visserijbedrijf dringend de aandacht zal opeisen en dat de meest nijpende vraagstukken nu maar eens stevig en doeltreffend zullen aangepakt worden.
Wij hopen...



FEBRUARI

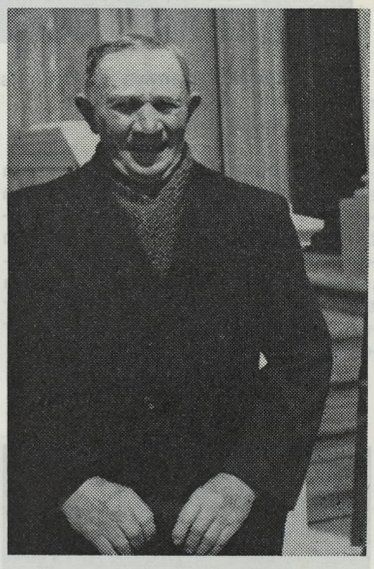
OVERLIJDEN

Begin februari overleed op 63-jarige leeftijd reder Bailyu Rudolf, eigenaar van de Z.562 « Luc ». Gedurende een tiental jaren was de afgestorvene lid van de beheerraad van de Rederscentrale en sedert 1968 aktief lid van de bestuursraad van de Rederscentrale Oostkust.

STAPELLOOP

De Oostendse scheepswerven Seghers lanceerden half februari de stalen konventionele treiler O.206 « Krisjean-Henson » voor rekening van de rederij Dekmyn-Cloet uit Oostende. Het vaartuig heeft een lengte van 28 m.

KO LEGEIN OVERLEDEN



Einde februari overleed op 89-jarige leeftijd Ko Legein. De afgestorvene was te Oostduinkerke vooral een zeer volkse figuur en een der laatsten van de illustere IJslandvaarders.

GEZONKEN

In de haven van Zeebrugge zonk de houten treiler Z.535 van reder Couhysder Arthur. Het vaartuig, dat gebouwd werd in 1935, was sedert enkele tijd uit de vaart genomen.

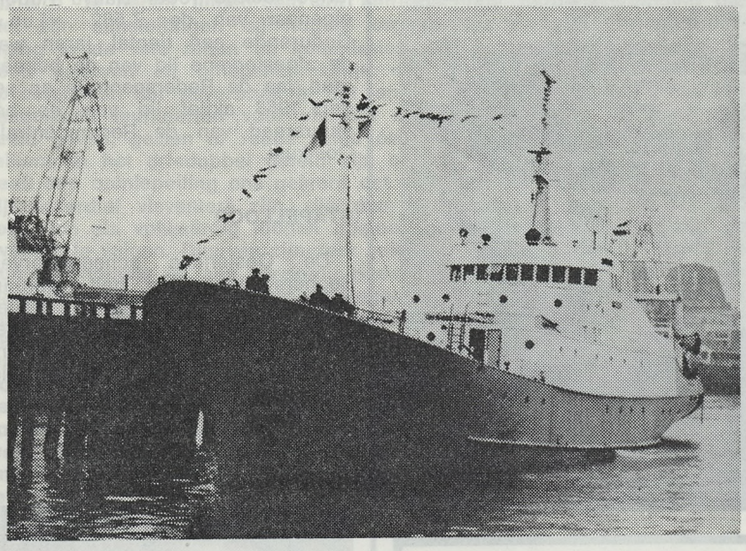
NOG EEN STAPELLOOP

De scheepswerven Deweert lanceerden half februari de konventionele stalen treiler O.279 « Ramblers » voor de gelijknamige rederij. Het vaartuig is van het gekende 27 meter type en zal voorzien zijn van een Bolnes-dieselmotor.

MAART

INTERNATIONALE VISSERIJBEURS

Van 22 tot 30 maart greep te Oostende de tweede Internationale Visserijbeurs plaats ; een evenement dat in alle Europese visserijstaten, en zelfs in Zuid-Amerika een enorme faam genoot. Vele bedrijven uit alle Europese landen namen deel aan deze Internationale manifestatie. Gekoppeld aan deze vakbeurs, greep een kongres plaats, ook op internationaal vlak, dat handelde over het visserijonderwijs. Ook dit kongres kende een enorme bijval.



Het Nederlandse opzoekingsvaartuig „Tridens" te Oostende.

NIEUW VAARTUIG

Te Zeebrugge werd overgegaan tot de doopplechtigheid van een nieuwe treiler, nl. de Z.492 «Espada », die op de scheepswerven Degraeve gebouwd werd voor rekening van reders Pauwaert en Cardon. Het vaartuig is 27 meter lang en wordt voortgestuwd door een Deutzmotor van 500 PK.

COMMODORE TIMMERMANS OVERLEDEN

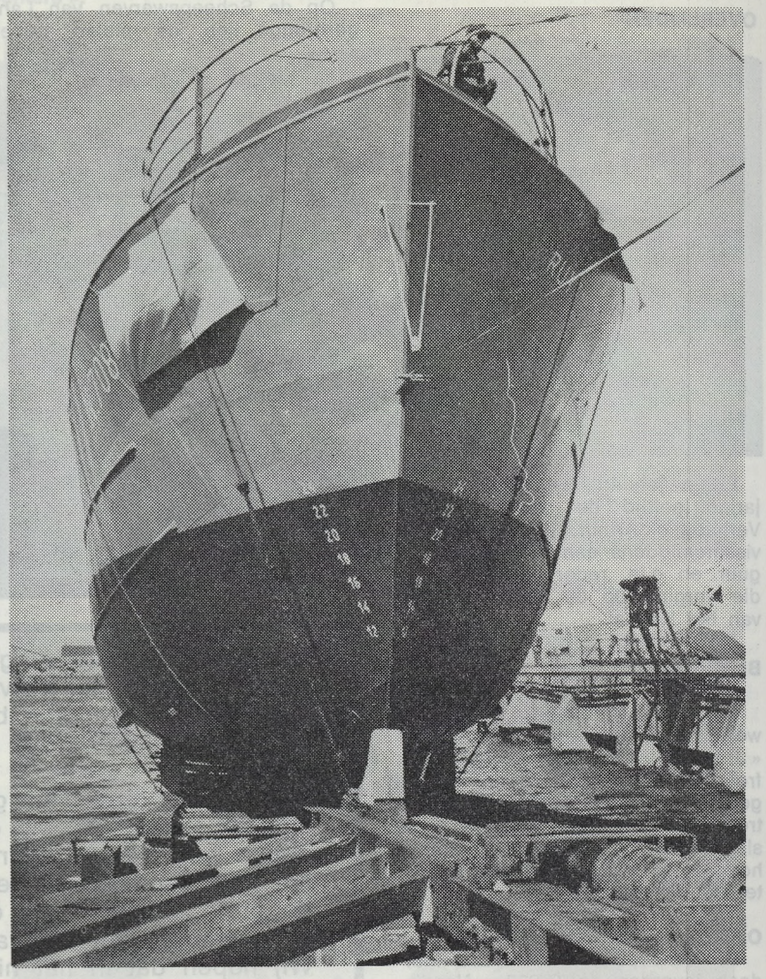


Commodore Georges Timmermans overleed schielijk te Oostende. Hij begon zijn maritieme loopbaan op 15-jarige leeftijd toen hij werd ingescheept aan boord van de « L'Avenir ». Tijdens de beide wereldoorlogen wist hij zich bizonder verdienstelijk te maken. Na de oorlog werd hij bevorderd tot commodore en krijgt het bevel over het maritieme kommando te Oostende.

APRIL

STAPELLOOP

De scheepswerven Béliard Murdoch lanceerden in de loop van de maand april de stalen konventionele treiler N.708 « De Ruytingen», gebouwd voor reders Rammeloo Hubert en André. De voortstuwing van deze treiler zal geschieden door een A.B.C.-motor.

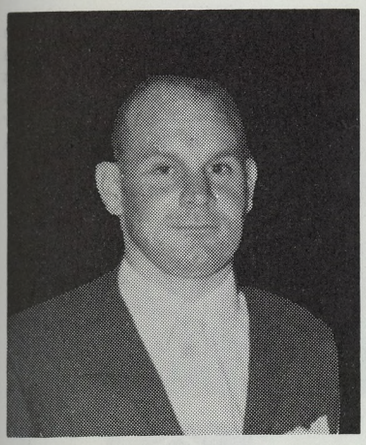


TOTAAL VERLIES

Half april verliest de Zeebrugse vissersvloot de treiler Z.212 « Rita-Rudi » van reder Bernaert Raymond. Het vaartuig verging aan de Ierse Westkust. De voltallige bemanning kon opgepikt worden door het Britse vrachtschip « Emerald » en overgebracht worden naar de haven van Galway.



MEI



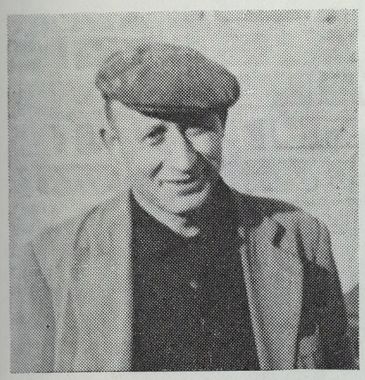
Schipper Vantorre Robert

DRAMA

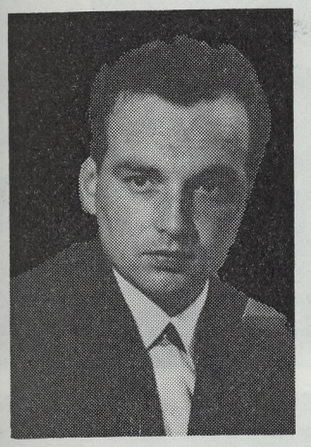
Half mei kent de Zeebrugse visserij opnieuw een drama. De treiler Z.428 « Deo Gratias » wordt bij kalme zee aangevaren door de Noorse kargo « Tarn » en in de grond gelopen. Hierbij verliezen de vier opvarenden het leven. De slachtoffers waren schipper Vantorre Robert, motorist Hiel Alfons en matrozen Houteman Daniel en Deconinck Joseph.

ALGEMENE VERGADERING

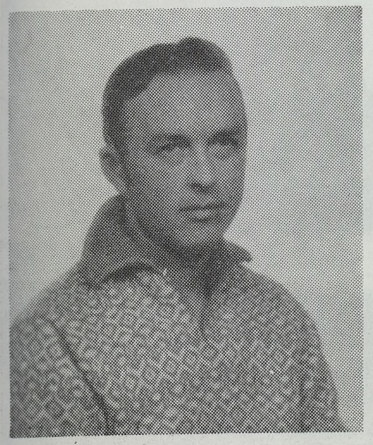
In de maand mei greep de Algemene Vergadering van de Rederscentrale plaats. In het jaarverslag werd traditiegetrouw een overzicht gegeven van de aktiviteiten van dit organisme. Hieruit is gebleken dat de Rederscentrale een noodzaak is geworden voor het bedrijf.



Motorist Hiel Alfons.



Matroos Deconinck Joseph



Matroos Houtteman Daniël.

GEZONKEN

Tijdens de bokkenvisserij op de visgronden van de Witte Bank is de Z.775 « Zinnia » gezonken. Plots sloeg een veiligheid van de stuurboordbok los waardoor de zware blok tegen de scheepswand sloeg en lekkage veroorzaakte. De vierkoppige bemanning kon opgepikt worden en door een Nederlandse coaster overgebracht worden naar Texel.



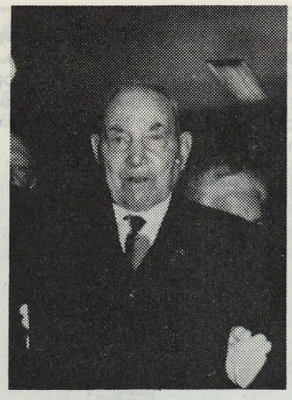


O.279 « RAMBLERS » IN BEDRIJF

Einde mei werd de op de scheepswerven Deweert te Oostende gebouwde stalen konventionele treiler O.279 « Ramblers » in bedrijf genomen. Het vaartuig werd gebouwd voor rekening van de rederij « Ramblers » uit Oostende. Het vaartuig is van het gekende 27-meter type en wordt voortgestuwd door een Bolnes-dieselmotor.



De Z.428 „Deo Gratias".

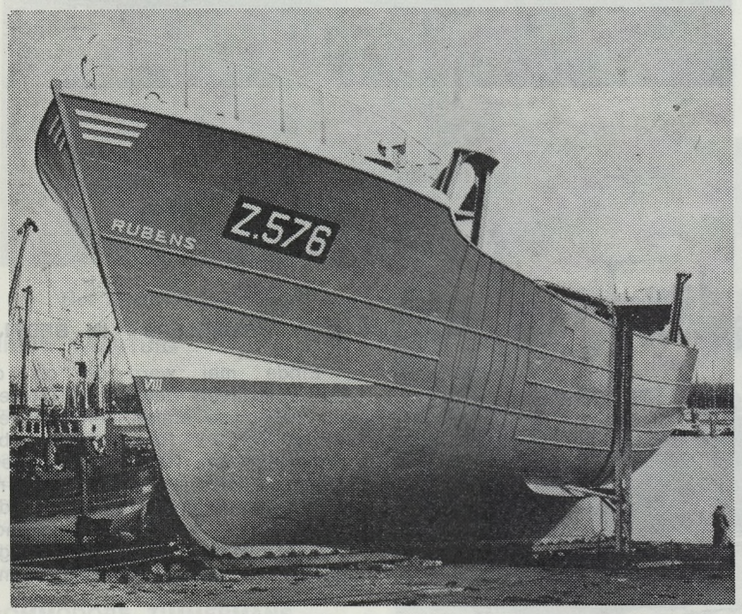


FRANS VANTORRE OVERLEDEN

Frans Vantorre overleed in een ziekenhuis te Knokke op 102-jarige leeftijd. Twee jaar vroeger werd Frans Vantorre nog op luisterrijke wijze gevierd. Hij voer niet minder dan 47 jaar ter visserij uit ; eerst als schipper om tenslotte ook reder te worden. Hij was een der medestichters van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij.

TEWATERLATING

Op de scheepswerven Degraeve te Zeebrugge wordt overgegaan tot de stapelloop van de kombinatietreiler Z.576 « Rubens », gebouwd voor de gelijknamige rederij. Het vaartuig is 31 meter lang en 7,20 m. breed.



« CUTTY SARK » IN BEDRIJF

Te Zeebrugge werd overgegaan tot de doopplechtigheid van de kombinatietreiler Z.518 « Cutty Sark ». Dit vaartuig werd gebouwd voor de gelijknamige rederij op de Scheepswerven van Langerbrugge. Het vaartuig is 28 meter lang en kan zowel de boomkorre- als de plankenvisserij bedrijven.

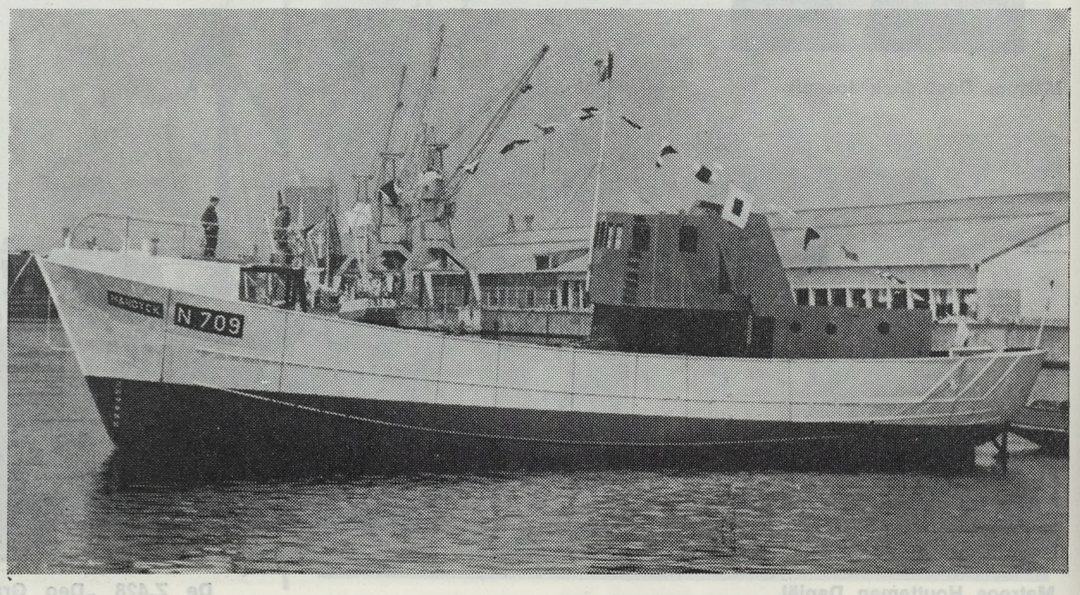


JUNI

TWEE STAPELLOPEN VOOR NIEUWPOORTSE VLOOT

Op twee Oostendse werven wordt een nieuwe treiler te water gelaten voor de Nieuwpoortse vloot, nl. de N.709 « Mardyck » op de scheepswerven Beliard Murdoch voor rekening van de gebroeders Rammeloo en de N.723 « Pallieter» op de scheepswerven Deweert voor rekening van de rederij Gerard & Puystiens.





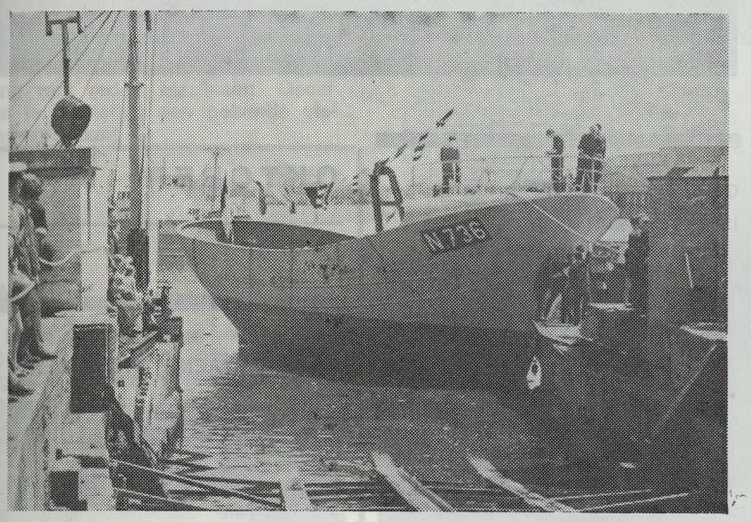


Z.505 « VALENTINO II » IN BEDRIJF

Te Zeebrugge wordt de Z.505 « Valentino II » in bedrijf genomen. Het vaartuig werd in Kruispolder (Nederland) gebouwd voor rekening van reder Moens Albert. Het vaartuig is 22,50 meter lang en wordt voortgestuwd door een MWM-dieselmotor van 320 PK.

N.736 « LUCKY » LOOPT VAN STAPEL

De Oostendse scheepswerven Seghers lanceerden in de maand juni de stalen konventionele treiler N.736 « Lucky » gebouwd voor rekening van reders Vermander en Vanacker. Het vaartuig heeft een lengte van 22 meter en is voorzien van een A.B.C. dieselmotor van 300 PK.





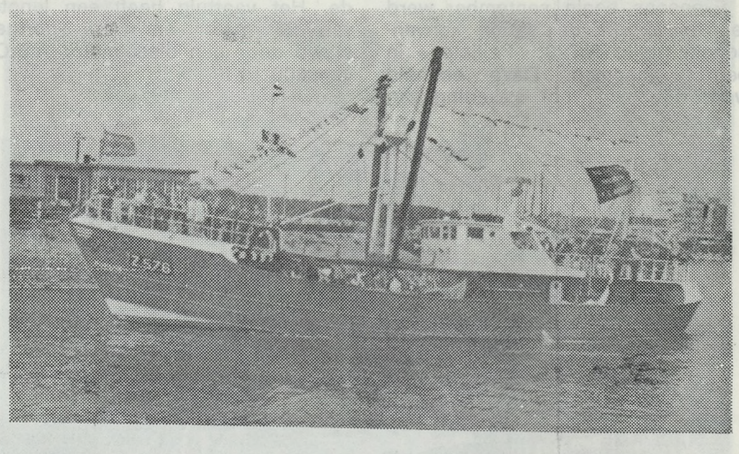
ADOLF VAN ELSLANDE

Op 84-jarige leeftijd overleed te Oostende de heer Adolf Van Elslande. De heer Van Elslande was gedurende vele jaren direkteur van de firma Valcke. Funktie waarin hij om zijn hulpbetoon en zijn vakkennis biezonder werd gewaardeerd. Steeds kon op de heer Van Elslande beroep worden gedaan en talrijk zijn de vissers en reders die door hem geholpen werden.

JULI

Z.576 « RUBENS » IN DE VAART

De in mei jl. van stapel gelopen kombinatietreiler Z.576 « Rubens » voor rekening van de PVBA Rubens werd in bedrijf genomen. Het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerven Degraeve.



AUGUSTUS

N.705 « LILIANE » GEZONKEN

Tijdens het beoefenen van de bokkenvisserij is het gloednieuwe vissersvaartuig N.705 « Liliane » van reder Kosters Theophiel gezonken. Het vaartuig maakte tijdens de bokkenvisserij dermate slagzij dat het in korte tijd zonk. De vijfkoppige bemanning kon opgepikt worden door een Deense coaster en naar Dordrecht overgebracht. Het vaartuig was amper 10 maanden in bedrijf.

N.819 « STIJN STREUVELS » GEZONKEN

Ingevolge zware fouten tijdens het verlaten van de havengeul van Great Yarmouth is het Nieuwpoortse vissersvaartuig gezonken. Het vaartuig kwam aldaar in aanvaring met twee jachten, vaarde vervolgens tegen een brug aan en zonk ingevolge lekkage. Het was eigendom van reder Pylyser Herman.



SEPTEMBER

NOG EEN VOOR NIEUWPOORT

Eveneens begin september werd te Nieuwpoort de stalen konventionele treiler N.723 « Pallieter » in bedrijf genomen. Deze eenheid werd gebouwd voor rekening van reders Gerard & Puystiens op de scheepswerven Deweert te Oostende. Het vaartuig heeft een lengte van 23 meter en wordt voortgestuwd door een dieselmotor A.B.C. van 300 PK.



Z.525 « GOLFBREKER » LIEP VAN STAPEL

Op de scheepswerven Haerinck te Zeebrugge werd overgegaan tot de stapelloop van de houten konventionele treiler Z.525 « Golfbreker » die aldaar gebouwd werd voor rekening van reder Savels Leon. Het vaartuig heeft een lengte van 22 meter en wordt voortgestuwd door een dieselmotor Deutz van 360 PK.

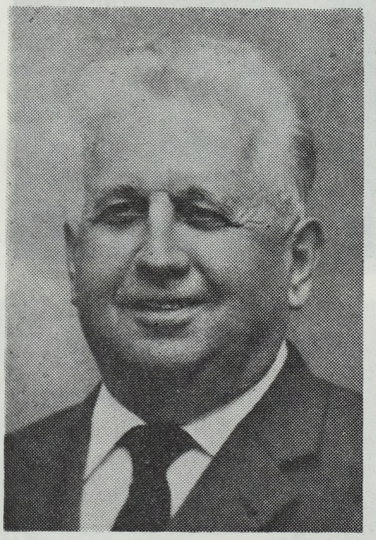


TWEE TREILERS VOOR NIEUWPOORT

Te Nieuwpoort werd begin september overgegaan tot de doopplechtigheid van twee nieuwe treilers, nl. de N.708 « Ruytingen » en N.709 « Mardyck » die op de Oostendse scheepswerven Beliard Murdoch gebouwd werden voor rekening van reders Rammeloo Hubert en André.



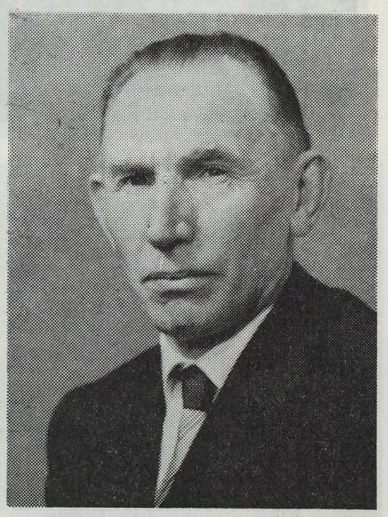
GUSTAAF VANPUTTE IS NIET MEER



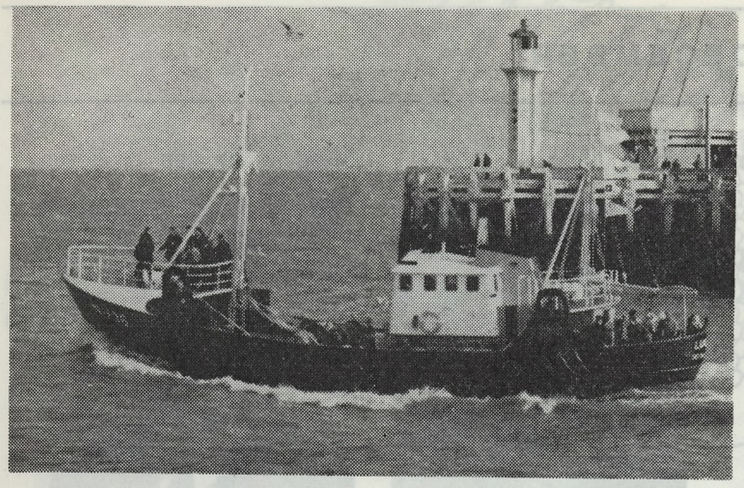
Half september overleed te Oostende de heer Gustaaf Van Putte die in de Oostendse vissersmiddens een zeer gekend figuur was. De afgestorvene was 80 jaar geworden en overal gewaardeerd om zijn hulpbetoon en vakmanschap.

OKTOBER

KAMIEL VYAENE OVERLEDEN



Op 68-jarige leeftijd overleed in een Gents ziekenhuis de heer Vyaene Kamiel. De heer Vyaene genoot in de visserijmiddens van de Westkust een zeer grote faam gezien hij aldaar uitbater was van verscheidene viswinkels.



N.736 « LUCKY » IN BEDRIJF

Einde oktober wordt te Nieuwpoort de stalen treiler N.736 « Lucky » in bedrijf genomen. Het betreft hier een konventionele treiler die op de Oostendse scheepswerven gebouwd werd voor rekening van reders Vermander en Van Acker. (Foto boven).

O.303 « GIRL LINDA » LOOPT VAN STAPEL

De stalen konventionele treiler O.303 « Girl Linda » werd te Oostende te water gelaten. Deze konventionele treiler van het gekende 27-meter type werd gebouwd op de scheepswerven Deweert voor rekening van reder Martinsen Oscar die te Oostende een gekende vishandel uitbaat.

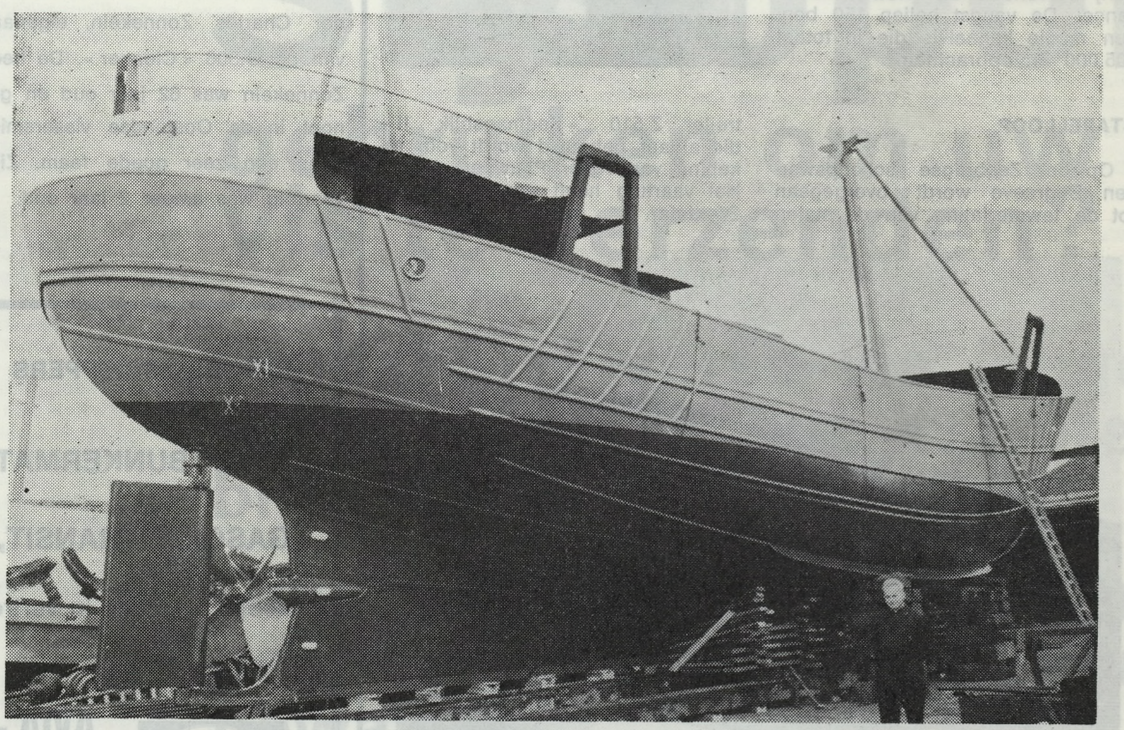
RAMP

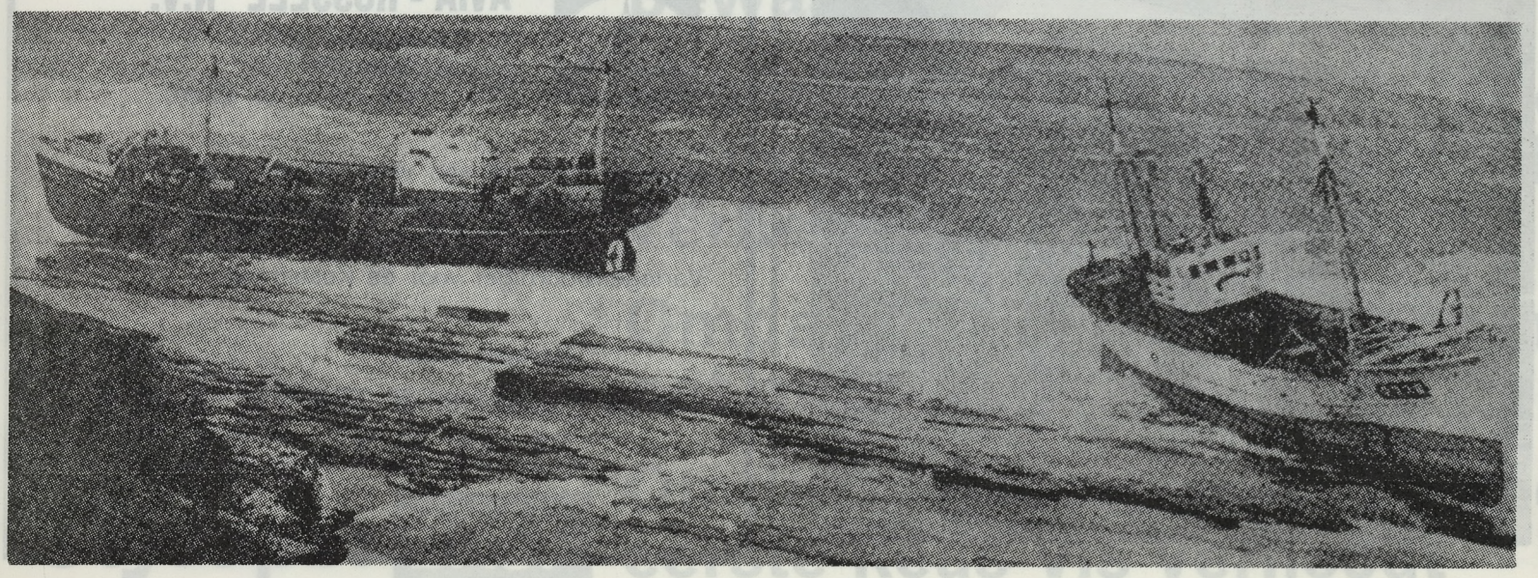
Einde oktober kent de visserij opnieuw een ramp, waarbij gelukkig echter geen mensenlevens te betreuren vallen. De diepzeetreilers O.228 « Massabielle » en O.242 « De Hoop » lopen vast op de Schotse Westkust en slaan volledig te pletter in de zeer slechte weersomstandigheden, die op dit ogenblik heersten. Een zwaar verlies voor de Oostendse vloot.

Z.408 « SPERANZA » IN BEDRIJF

Begin oktober werd te Zeebrugge de stalen treiler Z.408 « Speranza » in bedrijf genomen. Dit vaartuig werd gebouwd op de Scheepswerven van Langerbrugge voor rekening van reder Vantorre Constant uit Heist. Deze kombinatietreiler meet 22 meter lengte en wordt voortgestuwd door een Kromhoutdieselmotor van 405 PK.







NOVEMBER

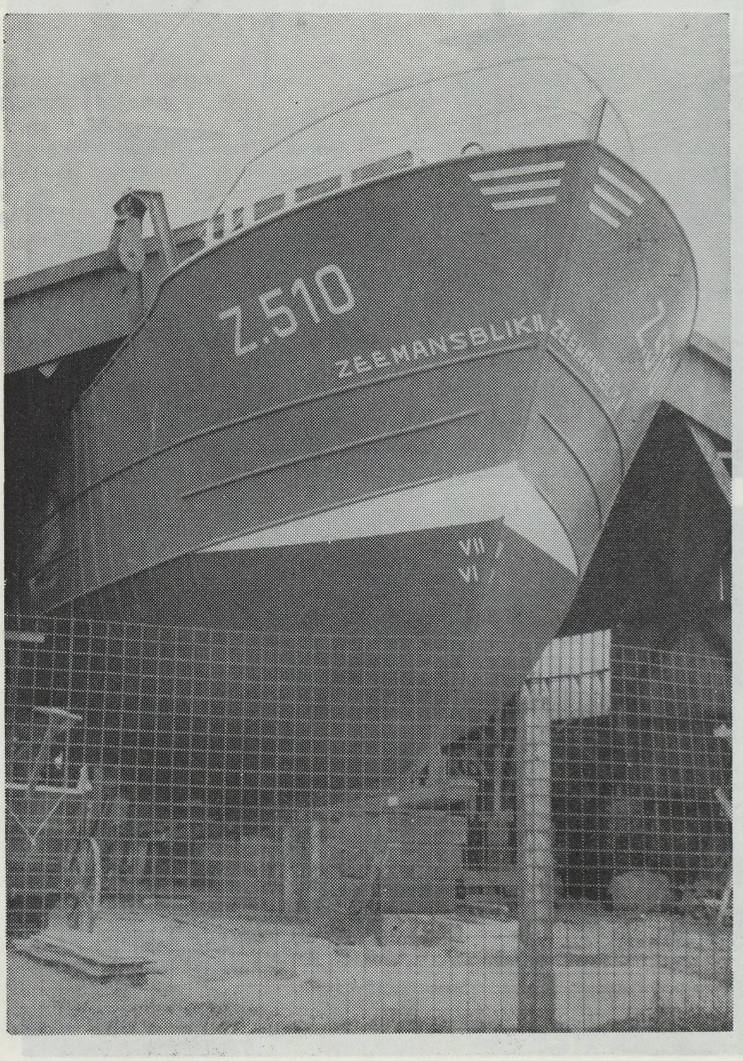


ENGELS VAARTUIG VERKOOPT TE OOSTENDE

Voor de eerste maal in de geschiedenis verkoopt een Engels vaartuig de vangst te Oostende. Het betreft de PZ.331 van de rederij Stevenson uit Newlyn Penzance. De vangst beliep 150 bennen mooie kanaalvis die in totaal 205.000 Fr. opbrachten.

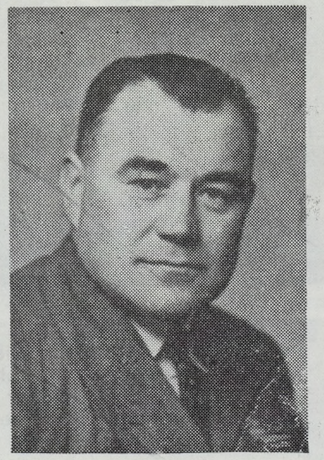
STAPELLOOP

Op de Zeebrugse scheepswerven Degraeve wordt overgegaan tot de tewaterlating van de stalen treiler Z.510 « Zeemansblik II » die aldaar gebouwd wordt voor rekening van reder Pauwaert Albert. Het vaartuig heeft een lengte van 24 meter.



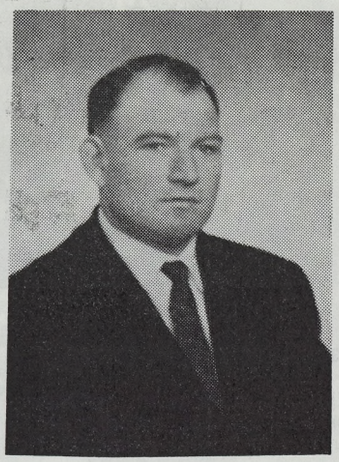
DECEMBER

OVERLIJDEN



Te Stene overleed schielijk reder Charles Zonnekein, eigenaar van de O.306 « Cleaner ». De heer Zonnekein was 62 jaar oud en genoot in de Oostendse vissersmiddens een zeer goede faam. Zijn vaartuig was amper 2 jaar oud.

ONGEVAL OP ZEE



Tijdens het beoefenen van de visserij kwam schipper-eigenaar René Degroote op jammerlijke wijze om het leven. Bij het inhalen van de korre werd hij over boord gesleurd. Vele pogingen om de amper 40-jarige visser te redden bleven vruchteloos. Het stoffelijk overschot kon niet meer gevonden worden.

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

(6791V)



Waarom Styropor® gebruiken om uw vis te verzenden?

Omdat uw verse vis langer zijn onberispelijke kwaliteit blijft behouden

Omdat uw gerookte vis* langer zijn mooie gouden kleur bewaart

Omdat uw vis tijdens het transport minder gewicht verliest

Omdat Styropor®-verpakking net en licht is

Omdat Styropor® het aandeel eerste keus-vis verhoogt

*** Afgekoeld vóór het verpakken tot maximum 6°C**

®Gedeponeerd merk.
BASF CHEMIE N.V.
Marsveldplein 5 1050 BRUSSEL
TEL. 02/110660

®Styropor BASF

DROOM EN DAAD



door
W. VAN ROOSE,
sekretaris
van de Bedrijfsraad
voor de Zeevisserij

„TUSSEN DROOM EN DAAD STAAN WETTEN IN DE WEG EN PRAKTISCHE BEZWAREN..." Willem Elsschot.

Te Rome, in het jaar 1958, droomde men ook. Droomde men van een Gemeenschappelijke Europese Markt. En uit die droom kwam een datum naar voor : 1 januari 1970. Datum voor de volledige inwerkingtreding van de Euromarkt.

De datum van 1 januari 1970 is intussen bereikt. Tussen haakjes : een gelukkig nieuwjaar en ik verhoop van U hetzelfde.

Wat echter niet bereikt werd, is het volle in voege treden van het E.E.G.-beleid. Het huis is niet klaar gekomen tegen de vastgestelde limiet. De vloerders, de buizenleggers en de plafoneerders zijn nog druk bezig. En zij stoten daarbij op « wetten en praktische bezwaren » van allerlei soort.

Onder de toekomstige bewoners die in afwachting zijn om hun intrek te nemen, zijn ook de mensen van de visserij.

Daar zijn Duitsers bij, Fransen, Italianen, Hollanders en ook Belgen. Allen willen ze de beste kamers betrekken en er wonen aan de voordeligste voorwaarden. Het is een spelletje van trekken en van steken. Iedereen verwijt de ander het laken naar zich toe te willen halen, en de toekomstige huisbaas zal het niet gemakkelijk hebben om al die standpunten te verzoenen.

Al met al zijn er evenwel een aantal verzuchtingen en wensdromen die voor alle mensen uit het visserijbedrijf, waar ook ter wereld, identiek zijn. Men wil namelijk voor zijn koopwaar een behoorlijke prijs bekomen, en men wil zich niet door de konkurrentie onder de voet laten lopen.

De konkurrentie in onze Westeuropese visserij kan van twee kanten komen : van de E.E.G.-partners onderling, en van de landen daarbuiten. Op stuk van konkurrentie staat ons land zijn mannetje. Onze artisanaal ingestelde visserij heeft een gezonde basis, namelijk nijvere en hardwroetende familiebedrijven, steunend op een vloot die voor het grootste deel modern en up-to-date mag genoemd worden.

De produktiviteit van de Belgische visserij neemt van jaar tot jaar toe, en het beste van onze produktie — denk even maar aan tong, visfilets en garnaal — vindt zijn weg tot op de rijkste tafels, ook en vooral in het buitenland. Getuige de sprongsgewijze aangroei van onze visuitvoer, voornamelijk tijdens de jongste vijf jaar.

Is de produktiviteit dus voorbeeldig, dan mogen anderzijds grote vraagtekens geplaatst worden op het gebied van de rentabiliteit onzer Belgische rederijen.

Studies door de Zeevisserijdienst verricht, tonen duidelijk aan dat tal van visserijondernemingen sedert meer dan tien jaar in marginale omstandigheden werken. Men komt eenvoudig weg aan de normale afschrijvingen niet meer toe. De voor de vis behaalde prijzen zijn wel gestegen, echter niet in die mate dat zij gelijke tred kunnen houden met de steil stijgende kostenkurve.
Ten overstaan van de voortdurende behoefte de vissersvloot te moderniseren, is deze vaststelling zeker alarmerend. De jongste tien jaar waren er over de honderd nieuw schepen in de vaart gekomen. Een derde van onze vloot bestaat derhalve uit moderne en goed uitgeruste eenheden.

Maar de vooruitzichten zijn niet schitterend. De hoge kosten voor nieuwbouw schrikken menig reder af, spijt het systeem van staatsleningen aan voordelige voorwaarden.

Indien wij tot op dit ogenblik op de internationale markt onze streng getrokken hebben, dan is het toch zaak er voor te zorgen ook in de toekomstige evolutie van de Euromarkt iets te betekenen te hebben en ons visserijbedrijf leefbaar te houden.

Wij staan immers niet alleen. Men neemt een groeiende afhankelijkheid waar van de verschillende visserijen in de landen van de E.E.G.

En die afhankelijkheid heeft zich ook uitgebreid tot andere landen, meer bepaald tot Groot-Brittannië en de Scandinavische landen. De kans wordt groter dat deze landen eerstdaags volwaardig lid gaan worden van de Gemeenschappelijke Markt.

Met toekomstige deelnemers als Denemarken en Noorwegen betekent dit een stijging van de konkurrentie ,maar ook een groeiende behoefte aan stabilisatie van de prijzen en opvoering van de rentabiliteit.

Ons land mag dan op visserijgebied in dit groot Europees koncert niet de eerste viool spelen, wij hebben toch goede troeven in handen om met onze kwaliteitsprodukten een vast aandeel in de grote markt te mogen opeisen.

Wij mogen de toekomst van het Belgisch visserijbedrijf dus met een zeker vertrouwen tegemoet zien.

Hoe ook het Europees visserijbeleid zich straks ontwikkelt, vast staat dat wij daarin onze mogelijkheden tot marktondersteuning niet zullen moeten prijsgeven. Onze opvangregeling zal de hoeksteen van ons bedrijf blijven.

Andere steunpijlers als de sloopremie en de overheidshulp bij nieuwbouw en modernisatie van vaartuigen, staan op het punt aan de jongste evoluties aangepast te worden.

Een gezond bedrijfsleven rekent echter niet in de eerste plaats op de hulp van boven, maar helpt zichzelf.

Ondanks de terugloop van het aantal arbeidskrachten, blijven er nog genoeg gezonde en dynamische bedrijven die dagelijks het bewijs leveren dat in de Belgische visserij « droom en daad », alle praktische bezwaren ten spijt, wel te verenigen zijn. Op hen wordt meer dan ooit gerekend om de toekomst van onze Belgische visserij veilig te stellen.

PRAKTISEREN

VOORBIJ (1)

In 't verlopen jaar werd de oude haringrokerij en konservenfabriek te Brugge gesloopt. Het deficitaire V.M.F.-bedrijf MOEST haar deuren sluiten : daar kan men met een gerust hart elkander gelukkig nieuwjaar wensen, 't zal zeker niet slechter gaan 't volgende jaar.

Het enige en beste zeevisserijblad « frank » als niemand anders, heeft gewaarschuwd voor ongure praktijken in de Oostendse vismijn. « Het geven van een groter overgewicht voor bepaalde soorten vis en andere metodes om konkurrenten duurdere prijzen te doen betalen... » .Reders opgepast, stond er in grote letters. Eigenlijk « fraai embettant » zo'n snertgazet van een vakblad ! Dat brengt maar alles te berde.

Maurice Correyn werd gevierd voor zijn voorbeeldige diensten bij een voorname oliefirma en ontving als beloning een herenfiets. Daartoe was geen beschermende vakbond of syndikaat van doen. Soms gaat het ook wel zonder. Het syndikalisme was anders wel een stekende doorn in het vissende oog van de rederscentrale in de maand juli van het verlopen jaar. «De nieuwe syndikale eisen beoogden alleen de visserij lam te leggen ». In 1966 werden de forfaitaire lonen met 50% verhoogd wat aan 300 reders een meeruitgave beduidde van 16 miljoen fr. per jaar.

VOORBIJ (2)

De visbakkersploeg werd gehuldigd te Heist.
De O.125 « Heilige Familie » werd door het Zeemachtschip « Godetia » opgesleept.
De lokalen der vislossers werden ingehuldigd te Zeebrugge.
Het (beste en enige) visserijblad wordt tot in Canada gelezen !
De dag der Zeelieden werd gevierd.
Grote aanvoer van haring in IJmuiden, doch geen verkoop.
Allemaal ingredienten van ons visserijbestaan.

VOORBIJ (3)

De steun aan de Belgische Zeevisserij bedroeg 10 frank in 1969.
Voor de verlieslatende koolmijnen werd integendeel eens 5 miljard gegeven. Zonder schaamte, zonder blozen.

Wij zouden wel eens willen weten hoeveel de schamele belastingsbetaler reeds de kolen betaald heeft vooraleer hij ze nog eens betaald aan de kolenhandelaar.
De visserij kreeg : 690.000 voor premies boekhouding.
850.000 propagandavereniging meer visverbruik.
1.700.0000 beroepsopleiding scheepsjongen.
300.000 steun verbetering boorduitrustingen.
Dank U Sinterklaasje.

VOORBIJ (4)

« De Oostendse vissershavens « à la merci » uitgebaat door enkele avonturiers die het gemeentebestuur de wet dikteren » kreeg een goeie couche op de voorpagina van ons blad toen kwaliteitsprijzen voor vis en garnaal te Zeebrugge werden behaald.

Over 't algemeen wordt in ons eigen visserskrant nooit de lof gezongen van de buurhaven. Maar, geef aan Cesar, dit keer was 't een voorbeeld voor het Oostendse gemeentebestuur.
« Er zijn kortzichtige scheepvaartinspekteurs ». Precies of die zouden van de kwaal van kortzichtigheid gespaard kunnen blijven !

Onze haringvisserij en de T.V. kwamen ter sprake in het visserijblad. Het is te hopen, schreef het blad, dat onze vlaamse T.V. verder op de ingeslagen weg zal voortgaan en meer aandacht blijft schenken aan het zeevisserijbedrijf. Al was het maar zoals Rijsel het doet, door iedere dag mede te delen ,welke vissoorten in grote hoeveelheden worden aangevoerd en welke soorten laag in prijs zijn, aldus de konsument tegelijktijdig opvoedend en hen ertoe aanzettend de « vis van de dag » te kopen. Het visserijbedrijf heeft bovendien nog het voordeel dat het boeiend is, terwijl er tevens voor de T.V. veel beeld in zit. Vis is ook nog het enige produkt dat niet met chemische stoffen bewerkt wordt, gezond is en goed voor de slanke lijn van de vrouw.

Deze « opruiende » taal werd (tot nogtoe) niet ingevolgd door de bevoegde diensten en we hebben het artikel daarom, vooraleer definitief van 1969 afscheid te nemen gedeeltelijk herhaald. Ge weet toch ook dat er soms emnsen zijn die op het jaareinde goede voornemens maken... en 't is nog niet te laat.
Reikhalzend kijken we uit naar 1970. 't Wordt een « schoon » beeld met allemaal die slankmakende vis en die lijnen van de vrouw.

VOORBIJ (5)

Een mijn in het vistuig van de O.404 « Wodan » werd door het Belgisch Zeemachtschip Breydel vernietigd. Het magnetisch tuig ontplofte vóór Middelkerke.
Mosterdgasbommen en blikken met cyaankali capsules maken het anderzijds Denen en Zweden, ten minste die ter visserij varen, lastig. Vier van hen werden door het duivelstuig gewond of vergiftigd.

Uit de Chileense vissershaven Talcahuano ontvingen we het nieuws van de « goede doen » van een ambitieuze Oostendenaar nl. Eugene Gonzales, die onomwonden verklaart Chileen te zijn geworden.

In augustus verging N.705 op de visgronden van Smith's Knoll. Gelukkig werd de vijfkoppige bemanning gered door een Deense kuster. Dit schip was een der best renderende eenheden van de Nieuwpoortse vloot. En dan die ophefmakende aanvaring van de N.819 « Styn Streuvels » met een brug in de haven van Yarmouth. Voorwaar twee indrukwekkende gebeurtenissen voor de Nieuwpoortse vloot.

VOORBIJ (6)

Er zullen steeds wel schippers zijn die een loopje nemen met hun plichten ten overstaan van het radiogebruik en die er niet benauwd voor zijn gemeen op te treden tegenover al wie niet naar hun pijpen danst. Dit was o.m. het geval met de schipper van de O.69 die de verzekering er van langs gaf op een weinig eerlijke wijze. Deze schipper vond het niet beter dan en kollega aan te manen zijn zeeverslag te vervalsen. Ontstellende geestesgesteldheid die gelukkig onomwonden aan de kaak werd gesteld door het visserijblad. Inderdaad, er wordt bovendien nog teveel « geluld » over de radio niet alleen door onze eigen vissers maar ook door Nederlanders en andere nationaliteiten. Het schijnt een gebrek eigen aan het beroep. Beteugeling is de enige remedie.

VOORBIJ (7)

Het Staatsvissershavenbedrijf in IJmuiden leed over het jaar 1968 een verlies van ± 7000 gulden .Er werd evenwel voor uitbreiding en vernieuwing 1.228.884 gulden besteed. Een verlies die in feite geen verlies is !

De boomkorvisserij blijft veel mensenlevens kosten. In de Nederlandse Staatscourant van 11 juni 1969 heeft de Inspekteur-Generaal voor de Scheepvaart enkele technische voorzieningen en veiligheidsmaatregelen bekend gemaakt die aan boord van vissersvaartuigen welke de boomkorvisserij beoefenen moeten zijn getroffen. In de laatste 5 jaar zijn 14 vaartuigen bij deze vorm van visserij naar de bodem van de zee gegaan en 46 vissers zijn daarbij verdronken. Deze visserijtechniek is niet meer weg te denken uit de zuidelijke Noordzee zodat het een begoocheling is te geloven dat er geen ongelukken meer zullen mee gebeuren. Scherp toezicht door zeevaartinspektie blijft onontbeerijk.

Door scheepsbouwkundig ingenieur Johan Verhoest, een onzer beste visserijspecialisten, werd in september een duidelijk en voor iedereen toegankelijke uiteenzetting gegeven over de bokkenvisserij in het vakblad « Visserijblad ». Zodanig belangwekkend is dit overzicht dat we aan de redaktie van 't Visserijblad vragen ten gepaste tijde nogmaals dit artikel te hernemen.

Anderzijds werd door de (Nederlandse) gebroederen Cruson een bijdrage geleverd voor het op punt stellen van een veiligheidssysteem voor de boomkorvisserij.
Wist U dat Ingenieur Verhoest Johan jaren geleden al een uitstekend veiligheidssysteem uitvond dat nu op vele boomkorders wordt toegepast?

VOORBIJ (8)

Het Nationaal Verbond der Visventers een welzijn voor de visserij !
In september greep de twintigste vergadering plaats van de west Europese Visserij Konferentie.
Een Siciliaanse EEG-kommissie kwam op bezoek te Zeebrugge.
Gevaarlijke navigatie in Nieuwpoortse havengeul.
« Bruggen en Wegen » bedreigt de garnaalvisserij.
O.228 « Massabielle » werd opgeleid in IJslandse wateren.
N.800 « Duc in Altum » zwaar beschadigd na aanvaring door Liberiaanse tanker.

Het Nederlands bemanningsvraagstuk werd besproken in ons blad terwijl de struktuurproblemen in ons eigen bedrijf scherper op de voorgrond treden. In het nieuw telefoonboek werd een rubriek scheepvaart ingelast die onderverdeeld wordt in « reders ter koopvaardij » en «reders ter Zeevisserij » .

Lessenreeks november 1969

4 NOVEMBER
L.O.F.C. — ESTAIMPUIS
Pakket : 1 stuk zeepaling, 5 repen van gul, 1 gul
Aanwezig 28 dames
Zeer veel belangstelling. Allen eten regelmatig vis, 1 maal in de week. Men voelt goed aan dat de meesten de bereidingen zullen maken, want er komen veel vragen om het zeker juist te bereiden.
Aankoop : winkel te Herseaux — markt te Watrelos (Fr) en Moeskroen en 3 leurders op donderdag

5 NOVEMBER
ST
LUTGARDISBEROEPSSCHOOL
TORHOUTSTRAAT
RUDDERVOORDE
Pakket 1 gul, 5 repen van gul 1 zeepaling
Aanwezig : 12 lln lerares
Buitengewoon aandachtig tot grote verwondering van de lerares
Zeer goed genoteerd. Zullen het zeker maken.
Aankoop : 2 winkels (sedert maart nieuwe winkel)
Bezocht Vishandel Grijp — Pastoriestraat (nieuw)
Zeer kleine maar verzorgde winkel — vandaag alleen pladijs, wijting, repen van dorade. De vrouw kent de «Propaganda» nog niet, ze ontving nog niets. Vindt het zeer nuttig dat er propaganda gemaakt wordt en zeker dat er lessen gegeven worden. Vindt dat de T.V. soms de mensen bang maakt om vis te eten (2 à 3 weken geleden) Ze kon niet uitleggen waarover het juist ging.

6 NOVEMBER
FAMILIEZORG
ZWARTE ZUSTERSTRAAT
GENT
Speciaal pakket : 3 tongen (gevulde tongen) 600 g staartvis (staartvis in korstdeeg) 800 gr leng (op z'n Bordelees) en 1 griet (met roomsaus)
Aanwezig : 36 lln lerares
Zeer veel belangstelling. Het zijn nu geen bereidingen die ze in de gezinnen waar ze zullen komen kunnen maken maar bereidingen voor hen persoonlijk en daar zijn ze heel blij om. Verschillende lln vertellen dat ze thuis nooit vis eten, maar nu zullen «zij» die gereedmaken
Aankoop : allen zijn van rond Gent.

7 NOVEMBER
MATER DEI INSTITUUT
DE ROBANIOSTRAAT
BORSBEEK - ANTWERPEN
Pakket : 1 gul, 4 filets van schelvis, 2 schollen
Aanwezig : 42 lln, directrice, keukenzuster, 5 leraressen
Zeer aandachtige groep. Zeker belangstelling. Eten ook graag vis. Leren ook regelmatig op school vis gereed maken. De directrice en de leraressen zijn zeer tevreden. Ze vonden de bereidingen eenvoudig en goed, dus na te maken. De meeste demonstraties zijn te ingewikkeld zei de directrice. Zou graag nog 'n les hebben.
Aankoop : 1 winkel (volgende maal te bezoeken).

12 NOVEMBER
ST. JOZEFBEROEPSCHOOL
NIEUWE BAGGAARDENSTRAAT,
MECHELEN
Pakket : 1 kabeljauwstaart van 1 kg. 1,800 kg. filets van kabeljauw, 1.400 kg. wijting, 1,100 kg. pladijs : zeer schoon, zeer vers (geleverd door Verberckmoes).
Aanwezig : 52 lln, 4 leraressen, keukenzuster, direktrice.
Het is het 1e en 2e jaar, maar toch zijn ze zeer aandachtig en volgen gemakkelijk. Verschillende lln zeiden achteraf dat ze anders nooit vis willen eten maar nu proefden ze graag.
Aankoop : verschillende winkels.
Bezocht : Verberckmoes, Vismarkt (lid).
Groothandel, iedereen is druk in de weer. Vindt het „natuurlijk" goed dat er lessen gegeven worden.
13 NOVEMBER
H. HARTINSTITUUT, NAAMSESTEENWEG 355
Pakket : vis geleverd door Firma Delfosse (Firma Verluyten is Haringinleggerij) zeer schoon, zeer vers, maar zeer duur (door storm) ook meer dan ik gevraagd had maar de bestelling gebeurde telefonisch, daar ik te laat vernam dat Verluyten geen vis had. 900 g. staartvis (gevraagd 600 g.) (staartvis in korstdeeg), 3 tongen (gevulde tongen), 850 g. doradefilets (visrepen op z'n Provencaals) en 1 kabeljauwstaart van 1,150 kg. (3/4 à 1 kg.) (kabeljauwstaart op z'n Portugees) dus 2 gewone feestbereidingen.
Aanwezig : 32 lln (regentaat), 4 leraressen.
Zeer goede groep, letten zeer goed op, ook wel omdat er vooraf gezegd werd dat er een bereiding, een examenbereiding zal zijn. Ze hebben reeds zeer veel bereidingen gehad, ook veel speciale.
Aakoop : verschillende winkels.
Bezocht : Vishandel, Naamsesteenweg (geen naam en geen nummer op winkel, maar in vergelijking met school, moet het nummer 198, Van Zegbroek, zijn).
De vrouw kent de Propaganda, de circulaires omdat ze van Oostende komen en ze is tegen de vis van de kust. Ze koopt vooral in Antwerpen Deense vis — maar ook te Zeebrugge, maar meestal niet tevreden. De vis van de kust is altijd 2 à 3 weken oud en dus niet vers zegt ze. Ze vindt het zeker goed en nodig dat er lessen gegeven worden.

14 NOVEMBER
C.M.B.V. MIDDELKERKE
Pakket : 1 staart van koolvis, 2 pladijzen, 4 stukken repen van koolvis 3 wijtingen
Aanwezig : 25 dames
Zeer veel belangstelling, de meesten zullen de bereidingen maken; want ze willen alles zo goed mogelijk weten.
Aankoop : 4 winkels 1 open in de winter
Bezicht : Vishandel Degroote Kerkstraat
Zeer schone, moderne winkel. Er staan verschillende klanten. De heer kende de Propaganda, hij vond het zeer vriendelijk dat ik een les kwam geven in Middelkerke en hij zou er zeker aan denken bij een volgende uitnodiging, om lid te worden.

15 NOVEMBER
BOND VAN JONGE EN GROTE GEZINNEN
IEPER
Vis aangekocht door Dhr. Calcoen (misverstand, hij zei „ik zorg zelf voor de vis" dus dacht ik dat hij die gratis zou bezorgen, vooral daar er achteraf gratis visbons uitgedeeld werden!). Er was 1 kg kabeljauwstaart, 600 gr filets van gul, 600 gr van dorade en 600 gr van leng.
Aanwezig: 32 dames - verschillende heren.
Veel belangstelling, er zijn er nochtans verschillende die het niet graag eten, maar ze denken dat het met nieuwe bereidingen beter zal zijn.
Aankoop: 5 winkels: 4 verleden jaar bezocht.

19 NOVEMBER
ST. RITA INSTITUUT,
NUKKERSTRAAT
BREDENE - SAS
Pakket: 8 zeer kleine repen van gul 1 zeepaling, 3 schollen.
Aanwezig: 26 lln, 2 leraressen.
Goeie groep, allen eten graag vis, slechts 4 eten het niet iedere week, 13 eten het tweemaal per week. Op school hadden ze 1 bereiding.
Aankoop: 1 winkel op Bredene-Sas.
Bezocht: Belpaeme, Prinses Elizabethlaan.
De vrouw kent de propaganda door de sleutelhangers, wist niet dat men lid kon worden. Leest nooit de circulaires. Ze vroeg of ze nu direct een kaart kon krijgen. Ze vindt het zeer goed dat er lessen gegeven worden. want veel mensen kunnen geen vis gereed maken, zegt ze.

20 NOVEMBER
ECOLE SACRE CŒUR
SECTION FAMILIALE
RUE DE TABELLION, 5
BRUSSEL 5
Pakket: staart van koolvis, 3 stukken repen van koolvis, 3 schollen.
Aanwezig: 21 lln. 2 leraressen.
De meesten eten niet graag vis, maar ze letten toch buitengewoon goed op. Wanneer de schotels afgewerkt zijn, hoor ik toch dat ze goesting hebben om te proeven. Lerares vraagt les aan voor volgend jaar. (Na de les komen verschillende lln persoonlijk bedanken, wat zeer uitzonderlijk is).
Aankoop: verschillende winkels.

21 NOVEMBER
ST. THERESIA INSTITUUT
KAAISTRAAT,
DEINZE
Pakket: 5 repen van wijting, 3 wijtingen, 3 schollen.
Aanwezig: 16 lln. lerares.
Zeer aandachtig. De lerares zei me vooraf dat de lln. niet graag vis eten maar achteraf haastten ze zich toch om te proeven.
Aankoop: 4 winkels - allen bezocht.
Bezocht: Blankenberge vismijn, Tolpoortstraat (lid).
De dame was blij dat er les doorging te Deinze en dankte er voor.

25 NOVEMBER
ST. JOHANNA INSTITUUT
VAN DE WOUERSTRAAT,
ZICHEM
Pakket: 1 schelvis, 5 repen van schelvis, 3 schollen.
Aanwezig: 16 lln. lerares, keukenzuster.
Aandachtig maar zonder echte belangstelling. Alleen de lerares eet iedere week vis. Ze proefden wel graag en vonden het lekker.
Ankoop: geen winkel, wel verschillende leurders op woensdag en donderdag - 's winters kopen velen, tesamen, rechtstreeks in de mijn.

26 NOVEMBER
TECHNISCH INSTITUUT
ZUSTERS URSELINEN
HOOGSTRAAT
MECHELEN
Pakket geleverd door Verberckmoes : 1 kabeljauwstaart, 2 filets van kabeljauw, 2 pladijzen, 2 wijtingen - zeer verzorgd.
Aanwezig : 36 lln., 6 leraressen, keukenzuster.
Zeer aandachtig, noteren alles, staan recht om beter te zien. De leraressen hadden nog nooit een demonstratie gehad en vernamen van Dhr. Vanopstal waar ze zich geeft echter weinig aandacht aan moesten wenden.
Aankoop : volgens Dhr. Vanopstal zijn er 35 winkels.
BEZOCHT :
Vanopstal, Grootbrug.
Zeer grote winkel, ook kruidenierswaren en fruit. Verschillende verkoopsters (volgens de leraressen de grootste van Mechelen) alles zeer verzorgd, schoon gepresenteerd. Dhr. Vanopstal was vroeger lid (vroeger groothandel Mondial), nu niet meer, sedert de sleutelhangers - propaganda kwam te laat, hij had er zelf reeds 5.000 laten maken. Hij maakt zelf zijn propaganda b.v. 2de visdag; dinsdag 10%, nu ook nog, bij 2 oesters 3de gratis. Hij vindt ook dat de propaganda moet reageren tegen bepaalde persberichten of tegen T.V.- uitzendingen ! b.v. na storm in alle kranten "vis zeer duur" - hij verhoogde zijn prijzen niet. - Dan ook nog over een vroegere T.V.- uitzending waar gezegd werd dat de vissers maar 7 fr. de kilo voor de kabeljauw ontvingen en in de winkels toch even duur was. En dan begon hij over de ijslandvaarders, de slechte vis, de opvangregeling enz. (half uur) Maar hij volgt toch alles wat de propaganda doet en vindt de lessen goed.

27 NOVEMBER
AVE MARIA INSTITUUT,
GENTSESTRAAT
IZEGEM
Pakket : 1 schelvis, 4 repen van schelvis, 4 schollen.
Aanwezig : 21 lln., 2 leraressen.
Aandachtig maar zeer passief, slechts enkelen kunnen achteraf herhalen. De helft eet niet graag vis.
Aankoop : verschillende winkels; reeds bezocht:
Maelfait Gerard, Gentsestraat,
Maelfait Louis, eigenaar Gerard,
Vandebulcke Albert, Princessestr. Emelgem.
BEZOCHT :
Van Steenkiste, Statiestraat 53.
De uitbaatster was afwezig (vóór de les nog gesloten), de dame die de winkel deed vindt het zeer goed dat er lessen gegeven worden. Ze kent de propoganda. De dame denkt dat de uitbaatster blij zal zijn dat er ook lessen doorgaan te Izegem en gemakkelijker zal besluiten om lid te worden.

28 NOVEMBER
INSTITUT DE LA VISITATION
PARVIS ST. PIERRE,
LESSINES
Pakket: 1 schelvis, 4 repen van schelvis, 3 schollen.
Aanwezig: 36 lln. lerares, keukenzuster, direktrice.
Veel belangsteling, de lerares vindt dat men hier nu liever vis eet dan enkele jaren geleden. De internen eten iedere week vis, van de externen eet de helft iedere week vis. Zullen de bereidingen zeker thuis maken.
Aankoop: 2 viswinkels.
Labait: vorige maand reeds bezocht.
Bezocht: Poissonnnerie Marc, Michels Marc, Général Freyberg. Veel klanten , gesprek moeilijk (voor en na de les). De heer kent de Propaganda en is blij dat er een les doorgaat te Lessines.

DE EXPLORATIE VAN DE ZEEBODEM

Drie weken geleden handelden wij over het nieuwe verdrag inzake politie ter zeevisserij, ter vervanging van het Verdrag van 's Gravenhage van 1882.

Zoals toen aangehaald zal binnenkort een wetsvoorstel tot bekrachtiging van betreffend Verdrag aan de Kamer worden voorgelegd.

Vorige week hadden wij het dan over de verontreiniging van de zee, waaraan in november ll. te Brussel een internationale konferentie werd gewijd, die eveneens tot een internationaal Verdrag heeft geleid, waarbij aan de aan de zee grenzende landen het recht wordt toegekend op te treden tegen oliebevuiling van het zeewater.

Thans willen wij het in het kort hebben over de exploratie van de zeebodem. Deze aangelegenheid maakte het voorwerp uit van nogal rumoerige besprekingen in de Assemblée van de Verenigde Naties gedurende de 24ste jaarvergadering, vorige week te New-York gehouden.

Met 62 tegen 28 stemmen bij 28 onthoudingen werd de resolutie aangenomen dat „iedere exploratie van de zeebodem buiten het gebied der nationale wetgeving dient te worden stopgezet totdat een internationaal regime voor de exploratie is tot stand gekomen".

„Aanspraken op delen van dat gebied of op daar gevonden bodemschatten kunnen niet worden erkend", aldus gaat de resolutie verder.
Het betreft hier een **aanbeveling,** vermits de besluiten van de algemene vergadering der Verenigde Naties slechts het karakter van aanbeveling hebben en dus niet bindend zijn.

Precies zoals dit het geval is met de internationale kontrole waarover wij het hadden drie weken geleden naar aanleiding van onze bijdrage over de politieregelementering, maakt het uitblijven van een internationaal akkoord, met de daaraan verbonden sankties in geval van overtreding, de kans op konflikten slechts groter.

Landen die reeds met bodemonderzoek een aanvang hebben genomen, zullen vermoedelijk met een louter aanbeveling geen rekening houden en gewoon met hun onderzoek verder gaan.

Dit blijkt overigens voldoende uit de sluitingsrede van de Voorzitster der Assemblée, Miss Angie Broockx: „de pogingen om een internationaal regime voor de exploratie van de bodemschatten te scheppen dienen energiek te worden voortgezet, opdat de zeebodem een schatkist zal openen waarvan alle landen zullen kunnen profiteren en niet een doos van Pandora die nieuwe spanningen en nieuwe konflikten zou uitlokken".

NIEUW GEVAAR VOOR UITBREIDING VAN TERRITORIALE WATEREN

Van Amerikaanse zijde werd gewaarschuwd dat zij die vóór de resolutie stemden, zich wellicht in hun eigen vingers hebben gesneden doordat sommige landen er een aansporing zullen in zien de grenzen der territoriale wateren waarop zij aanspraak maken uit te breiden en daardoor het overblijvende gebied dat later vermoedelijk zal worden geïnternationaliseerd in te krimpen.

Merken we hierbij op dat in hoofdzaak de ontwikkelingslanden vóór betreffende resolutie stemden. De ekonomisch ontwikkelde landen en het kommunistisch blok stemden tegen.

De argumenten die door voor- en tegenstanders werden aangevoerd, komen samengevat op het volgende neer.

De USA (stemde dus tegen) is van oordeel dat de gevraagde stopzetting van het bodemonderzoek de technische vooruitgang zou belemmeren op een ogenblik waarop de ekonomische noden van de wereld groter zijn dan ooit.

Mexico en Brazilië (stemden voor) zien daarentegen in de aangenomen resolutie een preventieve maatregel om de onderzeese rijkdommen die zij beschouwen als „het erfdeel van de gehele mensheid" te beschermen in het belang van de armere landen.

NIEUWE KONFERENTIE ?

Benevens de eerder genoemde resolutie werden nog volgende resoluties aangenomen :

1) De Sekretaris-Generaal van de Verenigde Naties te verzoeken de leden te polsen over de wenselijkheid ene konferentie te beleggen die het gehele kompleks van maritieme wetenschappen aan een grondige studie zal onderwerpen, met inbegrip van het regime der open zee, het kontinentaal plateau, de territoriale wateren en de visserijrechten. Hoofdbedoeling is een klare definitie te bekomen van de begrenzing der nationale jurisdictie.

2) De Sekretaris-Generaal te verzoeken een studie te wijden aan de internationale machinerie die men zou kunnen opzetten om het gebruik van de zeebodem te reglementeren.

3) De werkzaamheden van de vaste Zeebodem-Kommissie te bestendigen en haar uit te nodigen aan de volgende algemene vergadering van de Verenigde Naties ontwerpbeginselen betreffende internationale samenwerking bij het gebruik van de zeebodem voor te leggen.

AW

Bijna 35.000 fr. voor Ibis en Godtschalck

Er zijn in onze XXst eeuw nog mensen die begrip kunnen opbrengen voor daadwerkelijke steun aan behoeftigen. Dit is de bedenking die wij ons hebben gemaakt na telling van onze steunlijst, ten bate van een Kerstfeest voor de kostgangers van Godtschalck en Ibis. Sedert vorige week donderdag zijn opnieuw enkele belangrijke bedragen binnengekomen van firma's die aldus hebben aangetoond sympatie te voelen voor onze aktie.

DOE MEE AAN DEZE AKTIE ! U MAAKT ER ENKELE OUDERLINGEN EN VELE KNAPEN GE. LUKKIG MEE.

Uw bijdrage hoe klein ook zien wij dankbaar tegemoet door storting op onze postrekening nr 41.89.67 van „Het Nieuwsblad van de Kust" of op onze bankrekening nr 2050 bij de Oostendse Kredietbank, Karel Janssenslaan. I te Oostende.

Animalia	**1000 fr.**
Oostendse Kredietbank	**1000 fr.**
Bank van Brussel	**1000 fr**
Rederscentrale	**3000 fr**
Hulp in Nood	**2000 fr.**
S.C.A.P	**2000 fr.**
Onderlinge Visafslag Oostende	**2000 fr**
Kustvissersvereniging Hand in Hand Oostende	**2000 fr.**
Verbond Kustvissersreders	**1000 fr**
Henri Boudolf, aannemer	**2000 fr.**
Hand in Hand Zeebrugge	**1000 fr.**
Nieuwsblad van de Kust	**500 fr.**
Rederij „De Wandelaar"	**500 fr.**
Verzekeringen Zeekust	**1000 fr.**
Leon Billiau	**200 fr**
Roya. Tours	**200 fr**
Ostend Stores & Ropeworks	**1000 fr.**
Mandenmakerij Ch. Desmidt	**200 fr.**
Morbee Sylvain	**500 fr.**
Chevron Oil Belge	**2000 fr.**
Rederscentrale Oostkust	**1000 fr.**
N.V. Kredietbank Oostende	**200 fr**
Van der Veen Frans Reder	**1000 fr.**
Fa. Schockaert	**300 fr.**
Fa Leon Van Eessel Antw.	**5000 fr.**
Stefens Electro	**500 fr.**
SAIT Electronics	**1.000 fr.**
EVEREST	**500 fr.**
DESCHEPPER Gilbert, voorzitter vriendenkring Buffet-Dienst Oostende-Dover	**500 fr.**

VERHOGING VAN HET FORFAITAIR LOON IN DE ZEEVISSERIJ

In het staatsblad van 31 december 1969 verscheen het Ministrieel Besluit van 24 december 1969 waarbij het forfaitair loon waarop de maatschappelijke zekerheid in de zeevisserij wordt berekend, VERHOOGD WORDT.
Het forfaitair loon in de zeevisserij bedroeg tot nu 384 fr.
Met ingang van 1 januari 1970 zal het bedrag waarop de bijdragen voor de maatschappelijke zekerheid dienen te worden berekend 450 fr. belopen.
Evenwel, in het raam van de nieuwe maatregel ter bescherming van het loon, waarbij als loon wordt aangemerkt, het vakantiegeld ten belope van een bedrag dat gelijk is aan 6% van de andere sommen en voordelen die als loon in aanmerking komen, dient bijgevolg bij deze 450 fr 6% geteld, zodat het forfaitair loon uiteindelijk 477 frank zal bedragen.
Het forfaitair loon van de scheepsjongen werd vanaf dezelfde datum op 250 frank gebracht waarbij eveneens 6% dient geteld, zodat de af te houden bedragen voor de maatschappelijke zekerheid van de scheepsjongens op 239 frank zullen dienen berekend.
Zoals bekend eisen de syndikaten sedert lang ofwel een gevoelige verhoging van het forfaitair loon, ofwel afschaffing van het forfaitair stelsel, waardoor de sociale bijdrage aldus op de werkelijke verdiensten zou worden berekend.
Dank zij de tussenkomst van de Rederscentrale, en het begrip van de h. Depaepe, Minister van Sociale Voorzorg, werd op deze eisen niet volledig ingegaan.
Wij komen op één en ander uitvoeriger terug.

(Bericht Rederscentrale)

Het onverantwoord toekennen van scheepskredieten

Mijnheer de Uitgever,

Sinds enkele weken kunnen we een polemiek volgen in „Het Visserijblad" en het „Nieuwsblad van de Kust" betreffende het toekennen van scheepskredieten. en stellen wij zo verscheidene reakties vast, dat wij dachten er goed aan te doen : ons niet te verliezen in allerlei details, maar te trachten mee te helpen tot een sanering.

Dat de Voorzitter van de NMKN bepaalde grieven niet aanvaardt, is begrijpelijk, temeer wanneer het ons voorkomt dat de NMKN eigenlijk niet veel meer is, waar het scheepskredieten betreft, dan een brievenbus, een tussenschakel zonder verantwoordelijkheid en wellicht ook zonder recht op initiatief.

Het is dan ook in zekere zin spijtig dat men in ons visserijmilieu de degens zou gaan kruisen met de NMKN, waar we toch altijd zeer bereidwillige ambtenaars hebben ontmoet die, niet alleen welwillende brievenbussen waren, maar vaak genoeg als onze voorsprekers en bemiddelaars onze reders zijn te hulp gekomen.

Wij persoonlijk geloven niet, dat de kiemen van het kwaad bij de NMKN moeten gezocht worden. Het is weliswaar zo, dat een kredietmaatschappij, die zelf verantwoordelijk is voor de toegestane kredieten, waakzamer en bedachtzamer een dossier zal behandelen dan wanneer men kredieten mag toestaan, die door vadertje Staat volledig worden gewaarborgd.

MAAR DOOR WIE WORDEN DE SCHEEPSKREDIETEN EIGENLIJK TOEGESTAAN ?

Er zijn ons kredietaanvragen bekend waar de NMKN zich gunstig over uitgesproken had en die nooit werden goedgekeurd. Anderzijds gebeurde het eveneens dat de NMKN. na onderzoek van het dossier, een ongunstig advies uitsprak maar dat de kredietaanvraag toch werd aanvaard en goedgekeurd. WIE DRAAGT HIERVOOR DAN DE VERANTWOORDELIJKHEID ?

Ik geloof dat het geheel van de scheepskredieten zou moeten herzien en heraangepast worden. Al was het alleen reeds om onze reders voor geen vraagtekens te moeten stellen Immers, men kan nooit een aanvraag indienen in de stelligste overtuiging dat de aanvraag zal worden goedgekeurd. En dat is niet normaal.

Als ik een huis bouw en ik schik mij naar de bestaande reglementering, dan weet ik VOORAF dat ik zal kunnen genieten van de premie van de wet De Taeye; als mijn vrouw in verwachting is en ik werk bij een normale werkgever, dan weet ik VOORAF dat ik een geboortepremie zal ontvangen.

Maar als ik een kredietaanvraag indien, dan weet ik nooit vooraf of mijn aanvraag gunstig zal worden beantwoord.

Wij hebben de tijd gekend dat de NMKN, van zodra een dossier gunstig werd behandeld in het Technisch Comité, de aanvrager schriftelijk mededeelde dat de aanvraag was goedgekeurd. Toen is het gebeurd, dat de NMKN de aanvrager achteraf heeft moeten verwittigen dat zijn aanvraag toch geweigerd werd.

Daarbij komt dat een weigering nooit gemotiveerd moet zijn !

Ook tegen het Technisch Comite zelf hebben wij meer dan één bezwaar, zo kunnen wij o.m. niet begrijpen en nog veel minder aanvaarden, dat afgevaardigden van WERKNEMERSORGANISATIES hebben mee te spreken in het TECHNISCH (!) comité. Wij betwisten de bevoegdheid ter zake van deze mensen, evenals van andere leden van het comité, die ingaan op de meest loze geruchten, die zich op het resultaat van naijver en verdachtmakingen durven baseren en ten onrechte, al of niet bewust, de aanvrager dwarsbomen en minstens maanden tijd doen verliezen.

De ganse procedure is niet alleen te ingewikkeld, maar biedt bovendien al te veel mogelijkheden aan al te veel onbevoegden om persoonlijke ongemotiveerde inzichten (interesses en belangen ?) te laten meespelen

Ik hoop dat de uitgever van „Het Visserijblad" niet zozeer de Voorzitter van de NMKN als zodanig heeft willen aan de schandpaal plaatsen, maar dat hij bedoeld heeft dat, buiten de instelling NMKN, al te veel onregelmatigheden mogelijk zijn. Zo ik in deze hoop niet bedrogen ben, durf ik eveneens hopen dat de Voorzitter van de NMKN zich niet persoonlijk zou geviseerd voelen en ook zijn instelling niet zou geblameerd weten, zodat het wellicht moet mogelijk zijn dat zijn gezag zou kunnen aangewend worden om, samen met de visserij, de kwestie scheepskredieten ànders en béter in te richten.

J.D.

Nota der Red. : Het is nooit onze bedoeling geweest de voorzitter van het N.M.K.N., te viseren, gezien dossiers gebaseerd worden op allerlei persoonlijke, vriendschappelijke of vijandelijke gevoelens en deze beoordeling van het technisch comité uitgaat.

De wet van 1948 wordt over het hoofd gezien. Het technisch comité handelt lichtzinnig en soms zelfs **immoreel** en doet in het weigeren of toekennen meer kwaad dan goed. Beter voorbeelden dan de « Narwal » en de O.351, om maar die te noemen, kunnen we niet aanhalen.

Aan deze toestand en wijze van beoordelen al of niet kredieten toe te kennen, moet een einde gesteld. Dat is het doel dat wij en de Rederscentrale moeten nastreven. Het geld van vadertje Staat wordt al te gemakkelijk door allerlei ongezonde invloeden gebruikt.

P. Vandenberghe

Zij hadden pech...

= De Z.559 van schipper Gilbert Van Hulle sleepte de Z.549 naar Zeebrugge op, met motordefekt.

Het vaartuig was uit Zeebrugge ter visserij vertrokken naar visgrond 401. Bij het bedrijven werd men opgeroepen door de Z.549, de boel werd ingewonden en koers gezet naar de aangeduide positie. De sleep werd aangevat bij hevige zee (windkracht 8) en onderweg is de stuurboordgalgblok van de Z.549 afgebroken terwijl ook nog de sleepkabel van Z.559 doorbrak en diende hersteld.

TOEKENNING VAN BREVETTEN, DIPLOMA'S, CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN IN DE KOOPVAARDIJ, DE ZEEVISSERIJ EN DE PLEZIERVAART

Data der eksamens.

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, worden de data van de eksamens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de koopvaardij en de zeevisserij vastgesteld als volgt :

Hogere Zeevaartschool Antwerpen :

Op 20 januari 1970 :
a) eksamen van kapitein ter lange omvaart.
b) eksamen van eerste luitenant ter lange omvaart.

Zeevaartschool Oostende

Op 12 januari 1970 :
eksamen van matroos-motorist
Op 11 februari 1970 :
ter visserij.
a) eksamen van aspirant-schipper ter visserij :
b) eksamen van schipper ter kustvisserij.
c) eksamen van schipper ter visserij, 2e klasse.
d) eksamen van schipper ter visserij, 1e klasse.

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1970

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van ~~400~~ fr. of ~~29~~ gulden plus ~~33~~ fr. of ~~4~~ gulden verzendingskosten 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. Hand in Hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

IN HOLLAND

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

MODELPROEVEN VOOR EEN VERBETERDE AANLOOP TOT ZEEBRUGSE HAVEN

Onlangs richtte volksvertegenwoordiger Leys een parlementaire vraag tot minister De Saeger van Openbare Werken in verband met modelproeven die werden uitgevoerd ten voordele van een verbeterde aanloop tot de Zeebrugse haven.

De vraag die voornoemd mandataris stelde luidde als volgt :

Bij een brief van 29 mei 1957 van de Dienst van de Kust (Waterwegen) zijn bij het Ministerie van Openbare Werken de modelproeven besproken die werden uitgevoerd op een speciaal gebouwd model, voor de verbeteringswerken van de rede te Zeebrugge, namelijk in verband met verbetering van de haveningang tot 9 m, (over 400 m .breedte, benevens de mogelijk veronderstelde ontzanding van het voorgestelde oosterschiereiland.

De Zeebrugse vaargeul is nu nog maar altijd amper 150 m breed en onbeschermd zodat zij bij gebrek aan beschermde onderwaterdammen bestendig blijft insnoeren en bijgevolg moet uitgebaggerd worden langs de kanten Het oosterschiereiland daarentegen, dat aan zijn buitenvoet aanzienlijk versterkt was tegen ontzanding, is integendeel sterk verzand zodat moet vastgesteld worden dat voormelde modelproeven ofwel totaal mislukt zijn, ofwel dat men de resultaten ervan verborgen heeft.

In welke zin hoeft men de tegenstrijdige resultaten van bedoelde modelproeven en de huidige situatie van de haven van Zeebrugge (vaargeul en oosterschiereiland-indijking) te begrijpen ?

Bestaan er garanties dat andere modelproeven te Borgerhout nu betere gevolgen zullen hebben, zowel wat betreft Scheldeverbetering als inzake Zeebrugge ?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

In het bulletin „Vragen en Antwoorden" van 18 novembe jl. verscheen het antwoord van minister De Saeger. Dit antwoord luidde als volgt :

De modelproeven, die besproken werden in de vermelde brief van mei 1957 hadden alleen tot doel de optimale kruinhoogte te bepalen van de lage oostelijke dam, die de haveningang te Zeebrugge beschermt op 400 à 450 m afstand van het zeeëinde van de westelijke havendam en van de vuurtoren; dam die dan ook werd gebouwd. De proeven inzake de oostelijke indijking van de voorhaven zijn veel vroeger én te Delft én te Borgerhout uitgevoerd.

De pas van het Zand, door het geacht Lid de Zeebrugge vaargeul genoemd, is niet de ingang of de monding van de haven te Zeebrugge. Modelproeven over dieptetoestanden in de pas van het Zand werden nooit in een laboratorium uitgevoerd. De aanslibbing en aanzanding is er berekend door proefmetingen in de natuur zelf. De pas van het Zand ligt in volle zee ten noorden van de buitenrede en onderwaterdammen zouden er niet met zekerheid beschermend werken voor de scheepvaart . Ook daarover zijn tot dusver geen modelproeven uitgevoerd.

De oostelijke zware havenafdamming is inderdaad aan de voet beschermd tegen mogelijke aantasting door zeer zware stormen en hoge stormgolven. Tot dusver had deze dam geen dergelijke zware stormen op te vangen.

De uitgevoerde modelproeven gaven en geven steeds waardevolle richtijnen bij 't opmaken van ontwerpen. De vastgestelde materiaalverplaatsingen in de modellen zijn evenwel steeds nauwkeurig door proefmetingen in de natuur te kontroleren en te staven. Er vallen geen tegenstrijdige resultaten aan te stippen tussen de richtlijnen van het model en de uitslagen van de uitgevoerde ontwerpen.

Over aard, doel en uitslag van de verschillende modelproeven voor de verschillende havenonderdelen lijkt er overigens bij het geacht Lid verwarring te zijn ontstaan.

Mijn diensten integendeel hebben deze proeven wel degelijk bij de studie van hun ontwerpen gewaardeerd.

VERKEERSREGELINGEN BINNEN EN BUITEN DE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE

We hebben ter gelegenertijd melding gemaakt van de beslissing van de vismijndirektie om het autoverkeer binnenin de stedelijke vismijn te reglementeren. Deze beslissing was naderhand aanleiding tot een protest van de vishandelaars wegens het diskriminerend karakter van deze maatregel. Dit zijn nu eenmaal aangelegenheden die slechts kunnen opgelost worden door samenspraak.

Doch niet alleen binnen de vismijn zelf dient in gemeen overleg het verkeer geregeld ter bevordering van de volledige goede werking. Ook en niet het minst buiten de vismijn moet men nog heel wat orde scheppen. Dit slaat dan op het gebruik van de parkeerplaatsen in de Tijdok- en Vismijnstraten. Het zou o.i. meer dan wenselijk zijn een soort openbare inventaris op te maken van één-ieder en van alle wagens die dagelijks beroepshalve aan de vismijn dienen te parkeren. Aan de hand van deze inventaris — waarvoor een uiterste datum van inschrijven dient bepaald — zouden de beschikbare plaatsen op de beste manier dienen toegewezen.

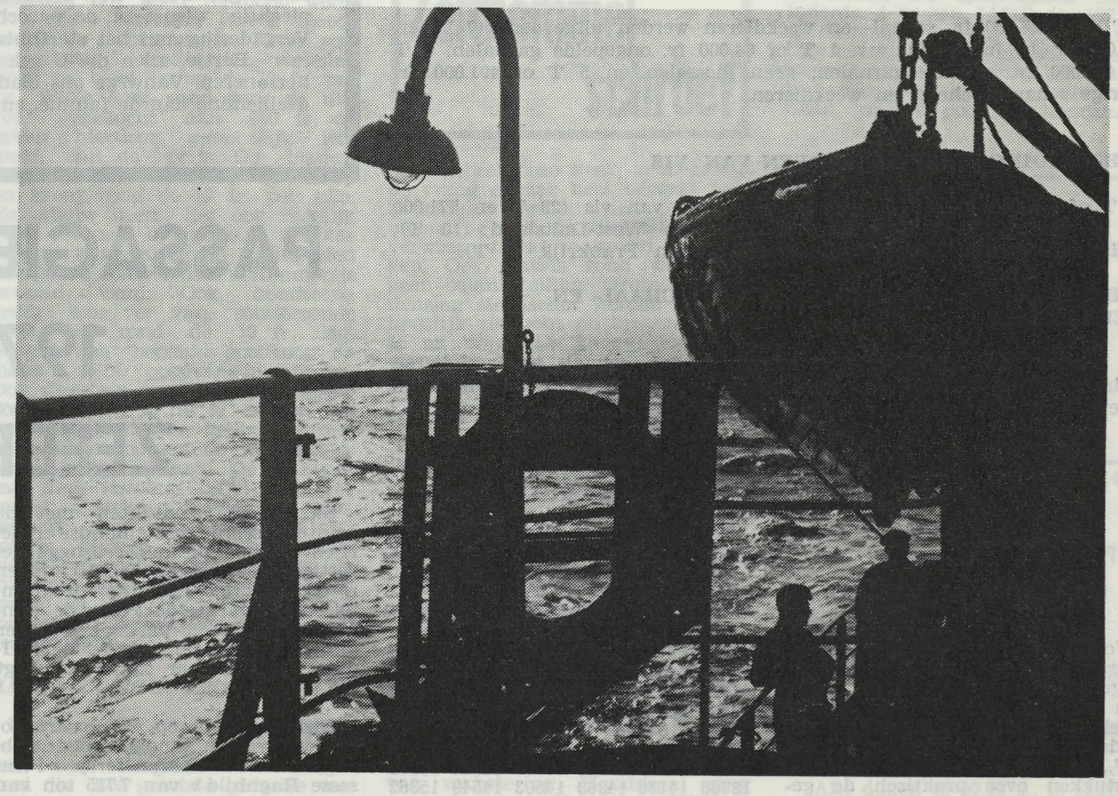
Zoals de toestand zich thans « blijft » voordoen kan deze weinig ideaal genoemd worden. Vooral tijdens het zomerseizoen, met een massale belangstelling (die meer en meer dient aangewakkerd !) van de toeristen, is het een warboel van belang. De toekenning der plaatsen zou bv. kunnen gebeuren op een voor eenieder duidelijk zichtbare manier, ook met de gereserveerde perioden en de nummerplaten der wagens.

Het zou beslist de moeite lonen eens de proef te wagen en het systeem, aan de hand van de opgedane ondervindingen, bij te werken ? Liever een niet volkomen bij voorbaat volmaakte poging, dan totaal niets...

VERZOEK AAN DE REDERS

De reders die wensen een stagiair mede te nemen worden verzocht zich onmiddellijk in verbinding te stellen met het sekretariaat van de Rederscentrale.

Het medenemen van de Stagiairs brengen geen kosten mede voor de reder.



Met het inzetten van de winter breekt meteen voor de zeeman in het algemeen en de visser in het biezonder een zware periode aan. Kunnen de zeelieden ter handelsvaart nog vaak een oppertje tegen de kou zoeken binnenscheeps, dan is dit zeker niet het geval voor de visser wiens arbeid uitsluitend op dek is gelegen. Het uitzetten en vieren van de korre, het ledigen van de kuil, het wassen en sorteren van de vangst, het wegbergen in het visruim zijn evenveel taken die nu eenmaal niet binnenscheeps kunnen verricht worden.

Uitvoer van visserijprodukten

De uitvoer van verse en bevroren vis, gezouten, gedroogde of gerookte vis, schaal- en weekdieren, bereidingen en konversen van vis, en bereidingen en konserven van schaal- en weekdieren gedurende de maand juli 1969 bedroeg 2.214 T en 53,8 mln fr. (2.105 T en 46,7 mln fr. in juli 1968).
Er werd geen vismeel uitgevoerd (6 T of 64.000 fr in juli 1968).

A. VERSE EN BEVROREN VIS

De export van verse vis beliep 1.504 T of 36.249.000 fr. (1.338 T en 28.427.000 fr. in juli 1968), w.v.
— 53 T of 3.621.000 fr. zoetwatervis (Frankrijk 36 T., Nederland 9 T., West Duitsland 3 T);
— geen haring;
— 0,2 T of 29.000 fr. sprot en makreel;
— 263 T of 3.427.000 fr. kabeljauw (Frankrijk 223 T, Nederland 29 T, West-Duitsland 4 T);
— 155 T of 10.907.000 fr tong (Frankrijk 84 T, Verenigd Koninkrijk 48 TT, Italië 8 T, West-Duitsland 5 T, Nederland 4 T, Kanada 4 T);
— 785 T of 10.452.000 fr. andere bodemvis (Frankrijk 424 T, West-Duitsland 275 T, Verenigd Koninkrijk 39 T, Nederland 34 T, Denemarken 12 T);
— 247 T of 7.812.000 fr. filets (Frankrijkj 114 T, Nederland 98 T, Verenigd Koninkrijk 25 T, West-Duitsland 13 T).

B. BEWERKTE VIS

De uitvoer van 672 T of 15.266.000 fr gezouten, gedroogde of gerookte vis (734 T of 16.860.000 fr. in juli 1968), was verdeeld als volgt:
— geen gezouten haring;
— 5 T of 270.000 fr. gerookte haring (vnl. Kongo-Kinshasa);
— 1 T of 38.000 fr. sprot;
— 661 T of 14.676.000 fr. bewerkte kabeljauw, stokvis en klipvis (Kongo-Kinshasa 429 T, West-Duitsland 136 T, Kongo-Brazzaville 55 T, Zambia 34 T);
— 6 T of 282.00 fr. andere bewerkte vis.

C. SCHAAL- EN WEEKDIEREN

9 T of 1.026.000 fr. schaal- en weekdieren werden uitgevoerd (7 T en 509.000 fr. in juli 1968), w.v. 1 T of 64.000 fr. ongepelde garnalen, 4 T of 469.000 fr. gepelde garnalen, geen mosselen en 5 T of 491.000 fr. overige schaal-, schelp- en weekdieren.

D. BEREIDINGEN EN KONSERVEN VAN VIS

24 T of 987.000 fr bereidingen en konserven van vis (23 T en 771.000 fr. in juni 1968) werden vnl. verkocht aan West-Duitsland (10 T), Nederland (7 T), Kongo-Kinshassa (5 T) en Frankrijk (2 T).

E. BEREIDINGEN EN KONSERVEN VAN SCHAAL- EN WEEKDIEREN

De uitvoer van bereidingen en konserven van schaal- en weekdieren bedroeg 2 T of 269.000 fr. (2 T of 390.000 fr. in juli 1968), hoofdzakelijk geleverd aan Frankrijk n Kongo-Kinshasa.

Bezoek aan Caterpillar-Belgium

Vorige week werden een aantal vooraanstaanden uit de zeevisserij uitgenodigd een bezoek te brengen aan de gekende motorenfabriek Caterpillar te Gosselies, alsmede aan het Caterpillar-Overseas N.V., het verzendcentrum van wisselstukken over praktisch de gehele wereld te Grimbergen, alsmede aan Treco te Overijse, zijnde de verkoopdienst van Caterpillarmotoren voor België en Luxemburg.

Wij komen in het volgend nummer uitvoerig terug op dit leerrijk en interessant bezoek.

Uitslagen tombola Vrije Visserijschool „Paster Pype" 1969

923 1106 1551 1578 1700 1780 2055 2431 2485 2524 2927 3449 4058 4215 4387 4963 5353 5860 5921 6367 6755 7266 7286 7546 7688 7690 7784 7888 8039 8316 8789 9135 9414 9544 9632 9740 9853 11421 11875 11958 12083 12367 12374 12645 12692 12929 13212 13766 14136 14363 14503 14549 15362 15724 16073 16104 16195 16532 16589 16697 16716 17261 17264 17827 17908 18001 18026 18071 18251 19020 19321 19687

OMSLAGEN

319 339 428 605 674 730 743 874 978 1370 1429 1502

Bertje Dumalin is niet meer ...

We kenden hem allemaal, al diegenen die van ver of van dichtbij iets met de vismijn te maken hebben. „Bertje" van pakhuis 112 ! We kenden hem vooral als we iets nodig hadden of wensten geholpen te worden. Bertje was een stukje folklore geworden in de vismijn, nooit geweldig, altijd vriendelijk, overal bij en gaarne bij. Binst de enkele maanden dat hij afwezig was, voelden we dat er iets ontbrak aan ons allen. Onbewust en zonder juist te weten, „wie en wat" voelden we een afwezigheid aan, tot we plots werkelijk met deze afwezigheid gekonfronteerd werden. We hadden in de „vlugte" nog iets nodig en we dachten aan Bertje en zochten hem. Het was toen dat we vernamen dat hij sinds enige tijd wegens ziekte uit de mijn weg was en meteen wisten we ook wat we sinds enige tijd onbewust misten ! We misten sinds enkele tijd de vriendelijke figuur van „Bertje", we misten een vriendelijk woord, een dagelijkse kwinkslag.

„Bertje's" pakhuis stond open voor eenieder. Een klikje vis wegen ? zet maar op de schaal zei Bertje. Eens telefoneren ? doe maar zei Bertje. Hebt ge geen half bennetje „rode soldaten" te veel ? Neen zei Bertje, maar ge krijgt de helft van de mijne !

Bertje, de eenvoudige volksjongen had het door zijn moed en werklust ver gebracht. Diegenen die nu „de commercie" in handen hebben zullen dit zeker gedenken en hun uiterste best doen.

Ook op de Opex was Bertje in de omgang een graaggeziene figuur. Hij was er onder meer lid van verscheidene klubs en dan vooral van de biljartklub „V.N.A. De Hamer". Albert was er stichtend lid van en we kunnen bij benadering niet zeggen hoeveel jaar dit reeds geleden is. Het biljarten was zijn vermaak en niets was teveel voor zijn klub. Hij bracht er iedere zaterdagavond in vriendenkring door. Hij was telkens één der eersten om de klub te steunen, men moest het hem zelfs niet vragen.

Albert, velen zullen U missen ! Velen zullen nog zeggen „wat jammer dat Bertje hier niet bij is !" Wat echt jammer ! Onze betreurde kameraad wordt vrijdag 2 januari begraven in familiegrond op het kerkhof aan de Stuiverstraat, na een plechtige dienst in de parochiale kerk van de Opex te 9u.30. Vergadering aan het sterfhuis, Noord-Edestraat 25.

Bertje, allen die U gekend hebben zullen U zeker blijven herinneren. Vanwege ons blad en de talrijke lezers onze innige deelneming aan de familie, en in het bijzonder van...

„Sprokkel"

PASSAGIERSVERKEER 1970 TE ZEEBRUGGE

Na diverse kontakten met de geïntelresseerde buitenlandse rederijen hebben de te Zeebrugge gevestigde scheepvaartagentschappen reeds het bijna definitief programma op punt gesteld voor de aankomsten van passagiersschepen aan het Zeestation ter Leopold II-dam. Deze ziet er thans als volgt uit.

Gestart wordt op 5 februari, zoals we reeds aangekondigd hebben, met de Noorse ferry « Prinsesse Ragnhild » van 7.715 ton van de Jahre Lines ; op 2 mei het Britse schoolschip «Uganda » van 16.907 ton van de British India ms « Regina Maris » ; op 15 mei S.N.Co Ltd London ; op 14 mei het terug het ms « Uganda » ; op 6 juni het Italiaans ms « Aurelia » van 10.480 ton van de Cia Genovese di Armamento SpA Genova ; op 16 juni het Griekse ms « Argonaut » van 4.007 ton van de Aegaen Cruises Pireaus ; op 16 juni het Britse schoolschip « Nevasa » van 20.646 ton van dezelfde rederij als het ms « Uganda » ; het Franse ms « Renaissance » van 11.724 ton van de Compagnie Française de Navigation van Parijs zal meren op 29 juni, 11, 13, 30 juli en op 2, 13, 16 en 29 augustus ; verder op 22 juli de onder Italiaanse vlag varende « Achille Lauro» van 23.629 ton van de gelijknamige reder uit Napels ; op 6 augustus en op 1 september de Noorse paketboot « Sagafjord » van 24.002 ton van de Norske Amelrika Line uit Oslo.

Stippen we nog aan dat de « Kungsholm » van 26.678 ton dit jaar noch de haven van Zeebrugge noch deze van Amsterdam zal aandoen om dit keer koers te zetten naar het eiland Jersey.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De laatste week van het jaar is voor de visseri niet veel gunstiger geweest dan de voorlaatste week. Door het feit dat de vangsten doorgaans iets ruimer waren konden echter dikwijls betere resultaten genoteerd worden. Toch moesten ook nu weer grote hoeveelheden vis worden opgevangen. De meeste opgevangen soorten waren dit keer rog platvis, haai, hondshaai en konger.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

In tegenstelling met wat verwacht werd kregen wijting en totten wel renderende prijzen. Gullen waren zelfs duur terwijl tong en tarbot op het prijspeil van verleden week bleven. Tongen waren er nochtans heel wat meer dan verleden week. Het feit echter dat in Nederland omzeggens geen tong aangevoerd werd heeft de prijzen hier hoog gehouden.
Zeer weinig IJslandvis waardoor de prijzen middelmatig bleven. Alleen schotse schol, schaat, hondstong en koolvis waren minder gewild. Toch moest koolvis dit keer niet opgevangen worden. De prijs van de witte leng lag bijna even hoog als die van de blauwe sortering. Volgende week zal dat wel niet meer het geval zijn vooral dat voor die week zeer weinig IJslandse vis wordt verwacht.
Een ruime, zeer ruime aanvoer van het kanaal. De meeste vaartuigen waren op tongen uitgevaren, de meeste moesten het met een beperkte vangst van die kleine vissoort doen, 1000 tot 1800 kilo. Slechts een drietal schepen van de 21 losten meer dan 3500 kilo. Die vaartuigen bereikten ook de beste resultaten. De bijvangsten van het kanaal waren immers zeer goedkoop, vooral rog, hondshaai, platvis en kleine steenschol vielen uit de toon. Ook voor kleinere tarbotsortering was de prijs ver van schitterend. Grote tarbot kreeg wel hoge prijzen.

Een erg beperkte aanvoer van de Noord, de prijzen waren hier echter veel beter dan verwacht, vooral de totten hebben het zeer goed gedaan en kregen tot 450 fr. De gullen bleven boven de 600 fr. en kabeljauw kreeg tot 1000 fr. per ben. De aanwezigheid van Nederlandse kopers op de markt hield de wijtingprijs op een hoger peil dan het normaal zou geweest zijn.
Van Noop Head een zeer ruime vangst van meer dan 1200 bennen. Zeer veel haai die evenwel niet van te beste kwaliteit was waardoor de prijzen op het minimumpeil terugvielen. Zodoende bleef de opbrengst onder de verwachtingen. De westschepen waren veel geringer in aantal dan verleden week. De vangsten bleven aan de kleine kant, de opbrengsten eveneens.
Niet zo heel slecht voor de kustvisserij die voor garnaal, sprot en haring zorgde kreeg een nogal lage prijs. Maandag dan kregen we ruim 900 bennen haring van in hoofdzaak Zeebrugse schepen. De prijs lag toen rond de 2 fr. per kg. hoger. Ook sprot was er deze week genoeg, zaterdag rond de 16 ton, maandag een 7500 kilo. Zeer veel kleine sprot maar ook wel mooie die beter verdiende dan 4 fr. per kilo. Zaterdag lag de prijs uiteraard nog lager, niemand was op de hoogte van de aanvoer terwijl ook praktisch niemand over vervoer beschikte. Alleszins verkeerd om zoveel sprot op een zaterdag aan te voeren en dan vooral tijdens de feestweken, weken waarin de vraag toch al biezonder klein is.
De garnaalaanvoer in de periode tussen 23 tot en met 29-12 was niet overgroot, maar toch wel voldoende zoals blijkt uit de dalende prijzen. In totaal zowat 5272 kilo garnaal die verkocht werden voor 230.550 fr. De gemiddelde prijs lag dus rond de 44 fr per kilo wat toch wel meer is dan verleden week.
De totale aanvoer deze week was alleszins groter dan die van verleden week en bedroeg zowat 8000 bennen vis, 45.500 kilo haring en 40.000 kilo tong.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

MEER IJSLANDSE WIJTING

Meer IJslanders zorgden voor 2200 bennen vis. Een niet onbelangrijk gedeelte hiervan was wijting die, de omstandigheden van vraag en aanbod in aanmerking nemend, nog goed verkocht werd. De grote sortering kreeg steeds boven de opvangprijs. Rode zeebaars was duurder dan verleden week en bleef boven de 12 fr. per kg. Witte leng werd door de uitvoer opgekocht aan 450 fr. en kreeg hierdoor gewoonlijk iets meer dan de prijs. De blauwe leng was in verhouding goedkoop en kreeg rond de 12 fr. per kilo. Kabeljauw deed het nog redelijk goed evenals de gullen. Schotse schol was goedkoop aangezien doorgaans slechts de minimumprijs betaald werd. Ook hondstong kreeg een ver van schitterende prijs die rond de 12 fr. lag. Schaat was bepaald goedkoop en moest zelfs opgevangen worden. Ook staartvis deed het niet bijster goed, en dat is nu al enkele weken het geval. Voor heilbot werden evenals de voorgaande weken zeer goede prijzen betaald. De aanvoer van deze vissoort blijft ook zeer gering. Schelvis hebben we omzeggens niet gezien. Koolvis was ook in geringe hoeveelheid op de markt, ze werd opgekocht aan de minimumprijs: 400 fr. per ben voor grote en 280 fr. voor middensortering. Bevredigende cijfers voor deze schepen.

HAAI VAN NOOP HEAD

Een vaartuig van Noop Head, het andere schip dat verwacht werd trok naar Engeland. De vangst haai die het grootste gedeelte van de hele vangst innam was niet bijster goed verzorgd. Nogal veel "B" kwaliteit en dat is toch wel iets dat we de laatste tijd niet meer gewoon waren. Waar de belangstelling voor goed verzorgde vis al zeer miniem was, kreeg die minder mooie vis zeker geen prijs. Kabeljauw deed het wel redelijk en kreeg rond de 15 fr. voor shelfcod en iets meer dan 10 fr. voor bennen kabeljauw. De uiteindelijke uitslag was wel bevredigend: 371.000 fr. Toch een nogal laag cijfer in verhouding tot de grootte van de vangst.

GOEDE PRIJS VOOR NOORDVIS

De noordschepen hebben het er zeker niet slecht afgebracht. Op voorwaarde dan dat ze voor een redelijke vangst zorgden. Iets waarin alleen de O.26 slaagde. Dit vaartuig dat dinsdag verkocht geraakte aan 176.000 fr. met een vangst die bestond uit gul, wijting en totten. Gullen die helemaal niet goedkoop waren en schommelden tussen 610 fr. voor de kleine naar 750 fr. voor de grote sortering. Totten die dit keer boven de 7 fr. bleven en wijting die duurder werd dan verwacht vanwege de nederlandse belangstelling. Maandag waren de vangsten te klein om hoge cijfers te kunnen geven, niemand verwachtte zich daar trouwens aan.
In totaal vier schepen en 850 B. vis van deze visgrond.

ZEER RUIME KANAALAANVOER

De laatste weken van het jaar gaf ook het grootste aantal Kanaalschepen. Aan Kanalvis dus zeker

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

geen gebrek deze week, te meer dat de vraag ernaar heel beperkt was. Zodoende werden hele partijen mooie rog naar de vismeelfabrieken verwezen nadat ze waren opgevangen. Ook platvis vond weinig of geen belangstelling. Grote en middenslag steenschol werden nog behoorlijk verkocht en kregen tussen 15 en 22 fr. De kleine steenschol viel echter uit de toon en kreeg slechts rond de 8 fr. per kg. Staartvis was zeker niet duur niettegenstaande we deze vissoort bij de fijnere soorten mogen rangschikken. De grote sortering kreeg rond de dan 40 fr. en kleine sortering 30 fr. 55 fr., middensortering iets meer en minder. Heek deed het heel wat beter en kreeg van 12 naar 46 fr. Alleen de kleinste sortering kreeg minder dan 1.000 fr. per ben. Rode knorhaan werd, evenmin als rode poon, in grote hoeveelheid aangevoerd, toch voor deze soorten ver van interessante prijzen. Platvis werd verkocht naar gelang de opvangprijs, tussen 5 en 7 fr. Voor de roggen werd het feitelijk een echte katastrofe. Alle sorteringen kregen minimumprijzen, op het einde van de dinsdagmarkt toch enige schijn van verbetering. Hondshaai ging naar de vismeelfabrieken. Wijting werd gunstig verkocht, platjes kregen minimumprijzen.

De fijne vissoorten, tong en tarbot, werden behoorlijk verkocht. Tongen waren er alleszins veel meer dan verleden week. De aanvoer steeg tot bij de 37.000 kilo. Maandag een paar vangsten van meer dan 4.000 kilo, maar met nogal veel zandtong. Deze tongsoort krijgt een veel lagere prijs dan de andere, toch is de kwaliteit niet slechter. De duurste tongen waren driekwarters en de bloktongen. Deze kenden vooral maandag stijgende prijzen. De markt werd ingezet onder de 80 fr. en steeg naar 95 fr. per kilo. Ook de andere sorteringen werden aan stijgende prijzen verkocht; hier echter was die stijging niet zo sterk. Toch steeg ook voor/kleine tong van 77 naar 82 fr. en kreeg kleine tong van 60 naar 63 fr. Grote tongen noteerden tussen 70 en 76 fr. en lappen kregen tussen 59 en 63 fr. per kilo. De grote zandtongen noteerden rond de 50 fr., de kleine sortering kreeg rond de 40 fr. maar daalde dinsdag tot 30 fr. per kilo.

Tarbot kreeg wel zeer sterk schommelende prijzen volgens de grootte. Hier noteerden we tussen 45 en 130 fr. per kilo. Toch een teruggang ook voor grote sortering tot 110 fr. per kilo. De griten schommelden tussen 18 en 35 fr. en derde slag tarbot kreeg rond de 50 fr. per kg. en zelfs minder.

De resultaten waren voor de Kanaaalschepen doorgaans beter dan die van verleden week. Ze schommelden van 136.320 fr. naar 380.000 fr. dit voor de O.69 en de Z.499.

WEINIG WESTSCHEPEN

Op geen enkele van de drie verkoopdagen kregen we een ruime Westaanvoer, integendeel. De 8 schepen die van deze visgrond verkochten deden het afwisselend goed en slecht. De opbrengsten lagen inderdaad tussen 14.000 en 107.970 fr. Stijgende prijzen voor gul, wijting en totten op de dinsdag- en de woensdagmarkt. Weinig belangstelling voor rog, konger, rode knorhaan, grauwe poon en hondshaai.

Uurtabel der overvaarten voor de week van 4 januari 1970 tot 10 januari 1970

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:
— Alle dagen te 10.15 u. en te 14.45 uur.

Afvaarten uit Dover:
— Alle dagen te 13 u. en te 17 u.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende:
— Alle dagen te 1.30 u., te 09.25 u. (1) en te 13.30 u.
— Op 4 jan. 1970 bijkomende afvaarten te 10.30 u. en te 19.15 u.

Afvaarten uit Dover of Harwich:
— Alle dagen te 00.03 u., te 12.30 u. en te 15.30 (2).
— Op 4 jan. 1970 bijkomende afvaarten te 15.30 u. (3) en te 18.30 uur.

(1) naar Harwich.
(2) vertrek uit Harwich
(3) vertrek uit Dover

VISMOOT MET SPEK

Dit recept komt voor in de receptenbundel "Eenpersoonsgerechten" uitgegeven door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik.

BENODIGDHEDEN :

1 vismoot van 175 g. - 1 spekreepje - 50 g. boter - 1/2 dl. droge witte wijn - 1 gehakt sjalotje - 1 soeplepel room - zout - peper.

BEREIDINGSWIJZE :

- De vis in een vuurvaste schotel brengen en omringen met het spekreepje.
- Dikwijls overgieten met boter.
- Als het spek bijna gesmolten is, moet het mooi gekorst zijn.
- De vis op een schotel schikken en in een lauwe oven laten.
- In de braadpan de wijn en de gehakte sjalot brengen en ontvetten.
- De braadpan op het vuur zetten en het vocht zachtjes laten inkoken.
- Van het vuur wat boter en de room bijgieten en de saus over de vis gieten.
- Kruiden met peper uit het molentje.
- Zeer warm opdienen.

SAUS VOOR ZEEVRUCHTENPASTEITJES

Dit recept komt voor in de receptenbundel „Sausen bij de zeevis" uitgegeven door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik".

BENODIGHEDEN :

1 doos champignons - 100 g room - ¼ l kookvocht van mosselen en langoestines - 30 g boter - 30 g bloem - zout - peper - enkele mosselen, garnalen en langoestines.

BEREIDINGSWIJZE :

- De boter laten smelten, de bloem bijroeren vooraleer de boter keurt.
- Zeer goed roeren.
- Vervolgens zeer voorzichtig en afwisselend wat kooksap van de mosselen en langoestines toevoegen.
- De saus proeven en op smaak brengen met peper.
- De kleine (goed uitgelekte) champignons toevoegen.
- De saus op een zacht vuur gedurende 10 min. laten koken.
- Als de saus te dik wordt, er een of twee soeplepels kookvocht bijdoen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw biezonder groot vooral van pladijs en tongsoorten.

De verschillende tongsoorten werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 66 en de 97 fr. Voor de grote, voor de middensoorten van 75 tot 94 en de kleinste slag van 54 tot 74 fr.

Tarbot en griet soorten blijven duur in prijs, vooral de grote tarbots.

De hoofdbrok werd gevormd door de pladijssoorten, deze haalden juist zoals de vorige week slechts minimumprijzen, van 7 tot 8 fr voor de grote middenslag en de 3e slag en van 3 tot 6 fr voor de kleinere soorten.

Aan ronde vis was er een groot tekort, vooral aan kabeljauw en gul_ soorten, mochtans waren de prijzen van de kabeljauws en grote gullen alleen renderend, voor de verschillende gulsoorten werd slechts van 6 tot 17 fr betaald. Voor de wijtingsoorten werd van 6 tot 17 fr beaald. Voor de wijtingsoorten werd van 4 tot 8 fr gebracht volgens sortering. Roggevis was zeer klein in aanvoer en bracht het voor buiten verwachting tot eerder lage prijzen. Van 8 tot 12 voor de grote en van 4 tot 10 voor de kleinere soorten.

Steenschol van het Kanaal haalde van 20 tot 35 fr en de zeeduivels van 25 tot 59 fr.

De aanvoer van visserijprodukten IN DE MAAND JANUARI 1969

SOORTEN	NOVEMBER 1968 Hoeveelheid (kg.)	Waarde (fr.)	Gem. pr.	NOVEMBER 1969 Hoeveelheid (kg.)	Waarde (fr.)	Gem. pr.
1) Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	171.350	1.539.338	8,98	146.353	2.775.080	18,96
Andere kabeljauw	1.667.898	18.693.540	11,21	712.433	14.517.033	20,38
IJslandse schelvis	19.502	316.530	16,23	24.913	508.360	20,41
Andere schelvis	91.293	621.560	6,81	725.320	7.275.864	10,03
Koolvis	236.841	1.873.973	7,91	230.441	2.686.180	11,66
Wijting	464.892	2.939.803	6,32	212.419	2.473.507	11,64
Schol	353.076	3.318.188	9,40	254.226	3.918.955	15,42
Tong	227.235	15.159.565	66,71	164.756	15.361.558	93,24
Rode zeebaars	175.945	2.386.560	13,56	99.996	1.897.110	18,97
Roggen	159.174	3.168.081	19,90	179.263	3.459.202	19,30
Overige	669.106	10.374.089	15,50	636.186	12.248.916	19,25
Totaal	**4.236.312**	**60.391.227**	**14,26**	**3.386.306**	**67.121.765**	**19,82**
2) Pelagische vis						
Haring	11.426	113.719	9,95	51.227	609.750	11,90
Makreel	3.858	40.470	10,49	—	—	—
Sprot	12.690	46.417	3,66	5.970	84.528	14,16
Overige	86	660	7,67	—	—	—
Totaal	**28.060**	**201.266**	**7,17**	**62.543**	**786.703**	**12,58**
3) Schaal- en weekdieren						
Garnalen	120.690	4.255.510	35,26	103.470	2.758.743	26,66
Noorse kreeft	12.562	579.355	46,12	3.662	208.800	57,02
Overige	41.967	502.629	11,97	45.237	425.315	9,40
Totaal	**175.219**	**5.337.494**	**30,46**	**152.369**	**3.392.858**	**22,27**
ALGEMEEN TOTAAL	**4.439.591**	**65.929.987**	**14,85**	**3.601.218**	**71.301.326**	**19,80**

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

26-12	1	6.000	38.055
29-12	38	361.200	4.815.096
30-12	11 1	93.000	1.974.985
31-12	2	14.900	317.971
	52	475.100	7.146.107

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

23-12	2	90	7.065
24-12	9	1.815	104.1897
26-12	2	399	21.425
27-12	9	2.033	65.339
29-121	7	935	31.824

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

27-12	8	16.400	24.910	1.—	4.40
29-12	4	7.400	22.256	1.—	2.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-12	4	5.787	66.092
29-12	2	2.688	47.960

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

24-12	4	364	25.624	58,—	78,—	70,—
26-12	2	156	10.052	63,—	68,—	69,—
27-12	4	618	19.515	25,—	34,—	29,—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

24-12	2	850	5.600	4,—	8,—	6,60
27-12	2	9.550	52.253	5,05	5,55	5,47
29-12	5	12.800	65.861	4,75	5,35	5,15
30-12	1	4.500	27.000	6,—	6,—	6,—

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

24-12	4	14.426	17.199	1,—	6,—	1,02
27-12	2	775	3.041	3,90	3,95	3,92
29-12	1	270	791	2,95	2,95	2,95

Afvaarten Oostendse Haven

WOENSDAG 24-12-1969

West : O.369.

VRIJDAG 26-12-1969

IJsland : O.216
Kanaal : O.181 — O.198 — O.128 — O.195 — O.114.
West : O.229 — O.147 — N.185 — N.715 — O.537 — O.148 — N.736.

ZATERDAG 27-12-1969

IJsland : O.237 — Z.571
Noord : O.239 — O.120 — O.1268.
Kanaal : Z.34 — O.247 — O.249.
West : O.15.
Noop Head : O.231.

MAANDAG 29-12-1969

IJsland : O.217.
Noord : O.232.
West : Z.509.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

29-12-1969

Schelvis	
Groot	11.60-13.—
Middel	11.40-12.60
Klein	6.40- 7.20
Kabeljauw	4.40-12.—
Gul	9.—13.—
Witting	8.—13.80
Schaat	7.— 7.60
Zeebaars	65.—105.0
Leng	5.60- 8.60
Schartong	6.—12.40
Heilbot	.....
Koolvis	35.—52.—
Hondstong	
Zeewolf	
Platen	

1. OOSTENDE

VRIJDAG 26 DECEMBER

WEST					
O.192	5	120	—		38.055
MAANDAG 29 DECEMBER					
IJSLAND					
O.318	18	950	—		445.415
O.334	16	500	—		235.210
O.282	18	680	—		356.330
NOOP HEAD					
O.202	14	1.250	—		371.473
KANAAL					
O.189	13	70	4.500	T	368.430
Z.499	13	60	4.400		380.460
O.312	11	160	100		175.085
O.279	15	200	1.900		217.985
O.134	15	130	1.300		163.370
O.243	15	150	1.300		164.110
O.306	16	150	1.200		171.460
O.160	18	120	1.300		150.170
O.127	17	180	1.800		228.150
O.37	16	140	1.700		188.170
O.284	16	130	1.200		171.040
Z.597	15	120	1.600		176.520
NOORD					
O.275	6	120	—		58.390
O.301	10	200	—		87.160
O.159	10	200	—		72.820
WEST					
N.706	9	100	900		132.660
O.329	7	120	—		43.470
O.142	4	30	—		14.110
KUST					
B.601 - Z.468	2	12	15.400	H	95.020
Z.201 - Z.544	2	15	4.500	H	35.640
Z.471 - Z.472	2	7	5.375	H	29.070
Z.233 - Z.432	2	28	4.450		43.710
O.18 - O.327	1	4	1.300	H	32.520
			5.150	S	
Z.477 - Z.553	1	20	5.400	H	45.748
KUST					
Z.4[illegible] - Z.558	2	—	8.900	H	49.840
O.52 - O.751	1	8	—		7.900
DINSDAG 30 DECEMBER					
KANAAL					
Z.502	15	70	3.800	T	288.290
O.274	16	220	1.700		247.740
O.69	15	80	1.200		136.320
O.309	14	180	1.400		205.145
O.35	13	150	150		155.140
Z.38	11	100	2.100		237.350
Z.572	14	200	1.200		252.410
NOORD					
O.26	10	300	—		176.630
WEST					
N.720	8	150	—		107.970
Z.262	6	80	950	T	97.430
Z.417	4	80	—		30.750
WOENSDAG 31 DECEMBER					
KANAAL					
O.307	11	150	1.200 kg. tong		202.880
WEST					
N.723	6	120	200	T	102.260
KUST					
O.446 - O.486	1	9	—		6.646

3. NIEUWPOORT

WOENSDAG 24-12-1969

N.761	10.012	N.763	9.262
N.762	20.546	N.765	23.553
N.728	3.425	N.750	3.425
N.805	2.670	N.788	2.670
N.708	4.314	N.709	4.314
Z.505	1.400	Z.494	1.400

Kleine vangsten vis, welke dan nog heel goedkoop verkocht werden, dit voor alle soorten, buiten tongen en rare vis !

Door deze vier koppels spanvissers werd 14.450 kg sprot aangevoerd. Bij gebrek aan **uitvoer** naar het buitenland, **diepvries** instellingen gesloten, en alle **werkkrachten** welke door « Kerstdagviering » niet meer aktief zijn, kreeg deze « prima » waar slechts 1 F de kg !

Haring : 850 kg van 8 tot 4 F de kg.

ZATERDAG 27-12-1969

N.708	26.060	N.709	26.060
Z.505	1.733	Z.494	1.733

Deze spanvissers hadden samen 9.550 kg haring en samen 775 kg sprot (N.708 en N.709 : haring : 9.250 kg en sprot 350 kg. De prijs van de haring 5,25 F en 5,55 F. De prijs van de sprot : 3,95 F.

MAANDAG 29-12-1969

N.470	22.380	N.737	25.580

VERWACHTINGEN

MAANDAG 5-1-1970

IJsland : O.316 (1900 bennen, waarvan 1250 kab. en gul, 100 koolvis, 150 zeewolf, 50 schelvis, 100 leng, 100 rode zeebaars, 20 heilbot, 70 wijting, 60 varia) — O.129 — O.324 — O.224.
Kanaal : O.180 — Z.543 — O.123 — O.72.
Noop Head : O.305.
West : O.147 — N.345 — N.715 — N.736 — N.195 — O.148

DINSDAG 6-1-1970

IJsland : O.317.
Kanaal : Z.405 — O.151.
Noop Head : O.250.
Noord : O.239.
West : O.369 — O.229 — O.537 — O.15.

WOENSDAG 7-1-1970

Noord : O.268 — O.120 — O.232.
Oost : Z.509.
West : O.267 — N.719 — O.156 — 0.214.

DINSDAG OF WOENSDAG

IJsland : Z.418 (vermoedelijk).

2. ZEEBRUGGE

MAANDAG 29-12-1969

Z.549	10	850	160	125.020
Z.175	15	1800	120	251.320
Z.175	10	700	40	96.230
Z.562	8	1700	100	181.220
Z.444	10	1200	150	168.360
Z.442	2	150	20	20.220
Z.295	8	2500	250	291.800
Z.408	8	1700	100	174.910
Z.108	2	600	60	71.900
Z. 21	2	150	10	22.360

DINSDAG 30-12-1969

Z.596	4	800	40	85.810
Z.518	12	3000	130	223.420
Z.578	8	300	60	54.410
Z.435	6	500	100	77.7401
Z.593	5	100	30	27.510
Z.540	6	150	80	60.310
Z.199	3	100	30	24.890
Z.496	8	700	70	102.120
Z.516	8	400	90	82.080
Z.469	2	100	10	22.000
Z.547	6	400	130	111.000
Z.431	8	1000	200	204.410
Z.421	8	1100	200	194.160
Z.176	6	600	50	88.850
Z.465	5	500	140	172.050
Z.430	6	150	30	21.480
Z.600	8	1000	90	89.640
Z.546	10	2000	100	190.260
Z.429	6	1000	40	110.500
Z.594	3	150	30	45.870
Z.411	6	1000	30	84.860
Z.505	6.635		Z.494	6.635
N.805	5.250		N.788	5.250
N.708	19.661		N.709	19.661
N. 3	2.090		N. 36	2.090

Weinig vis op de markt. De tongen kregen terug prijzen van 65 tot 92 F. De rare vis natuurlijk duur. Andere vis aan middelmatige prijzen. De spanvissers hadden samen 12.800 kg haring aan prijzen van 4,75 tot 5,35 F met een gemiddelde van 5,15 F. Sprot slechts 250 kg aan 2,95 F.

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

27-12-1969

O.177-268	9.250
O. 52-751	4.400
O.225-532	2.500
O. 58-111	250
	16.400

29-12-1969

O. 18-327	5.150
O. 52-751	2.250
	7.400

HARINGAANVOER TE OOSTENDE

27 december 1969

Z.468-B601	5.050
Z.471-Z.472	8.250
	8.250

29 december 1969

Z.468-B.601	15.400
Z.201-Z.544	5.400
Z.403-Z.558	8.900
Z.471-Z.472	5.350
Z.432-Z.233	4.450
Z.477-Z.553	5.400
O.18 O.327	1.300
	45.300

Nogal ruime haringaanvoer. Vooral maandag. Zaterdag een lagere prijs dan normaal wegens de onverwachte aanvoer. Maandag lag de prijs weer op een normaal peil en werd bijna de totale aanvoer door de uitvoerders opgekocht.

11.950	1.—	2.—	
8.136			1.30
6.920	1.—	1.80	
250			1.—
1 22.256			1.35
22.660			4.40
2.250			1.—
24.910			3.36
20.200			4,—
14.080			4,40
34.280			**4,15**
87.080	5,60	5,96	
22.250			5,—
25.200	5,60	5,60	
49.840	5,60	5,60	
25.010	5,20	5,20	
22.250	5,—	5,—	
30.988	5,22	6,—	
7.400	5,60	5,60	
247.768			**5,46**

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

Raad van Beheer van de Rederscentrale kwam bijeen

Op tweede Kerstdag kwam de Raad van Beheer van de Rederscentrale S.V. en V.Z.W.O. onder voorzitterschap van de heer Bauwens bijeen.

Deze bijeenkomst op het einde van het jaar is een traditie geworden.

Vooreerst werden een aantal punten van inwendige orde behandeld. Hierna werd door de sekretaris een jaaroverzicht gegeven en de vooruitzichten voor het komende jaar geschetst. Na afloop hiervan werd door het sekretariaat een eindejaarsdrink aangeboden.

Op bepaalde getroffen beslissingen komen wij te gelegener tijd terug.

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

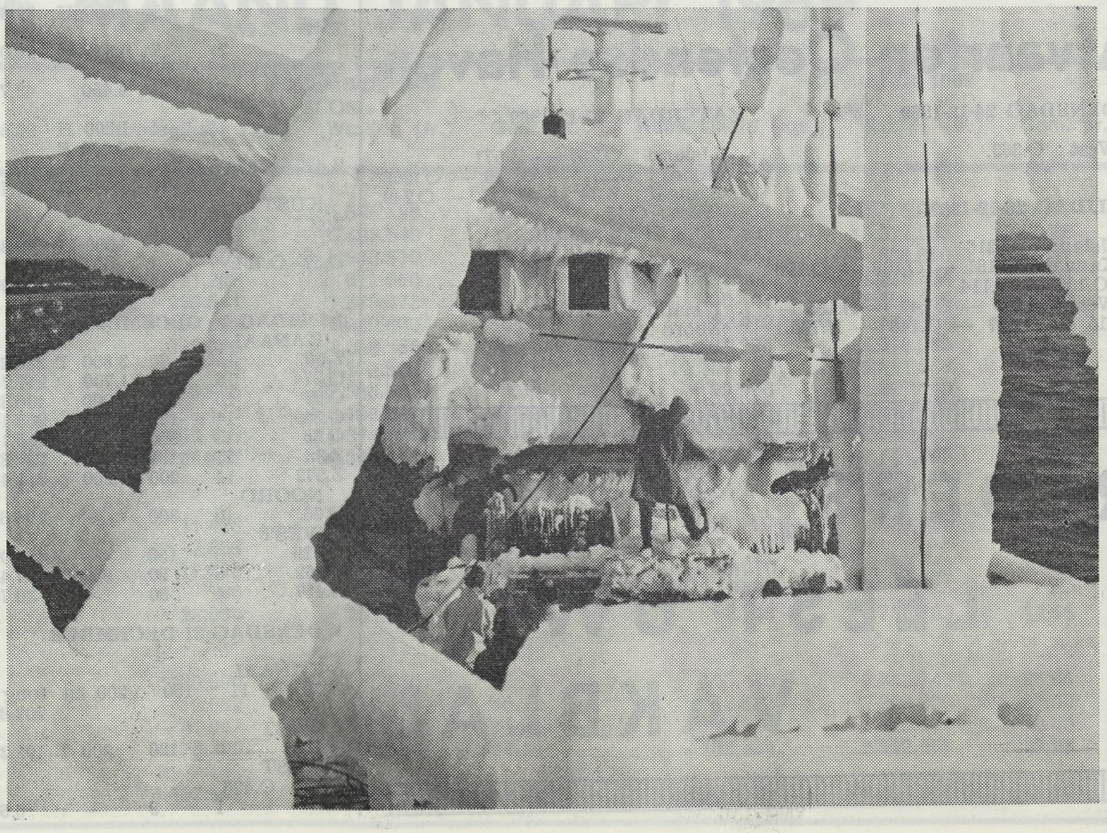
(5007V)

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

Reders, leest „Het Visserijblad"



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	29-12-1969	29-12-1969	30-12-1969	30-12-1969	31-12-1969	31-12-1969	29-12-1969	31-12-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	61,—-78,—	66,—-76,—	62,60-75,20	64,—-77,—	68,40-75,60	70,—-82,—	60,—-70,—	72,—-78,—
bloks (3 st/kg)	89,40-96,60	85,—-87,—	87,—-94,60	85,—-97,—	92,80—,—	88,—-92,—	82,———,—	85,———,—
fruits (4 st/kg)	89,80-96,60	87,—-93,—	86,80-88,40	85,—-94,—	85,80-86,80	85,—-91,—	92,———,—	88,———,—
schone kleine (5 st/kg)	77,60-84,20	75,—-85,—	76,—-78,—	78,—-85,—	77,20—,—	83,—-88,—	88,———,—	83,———,—
kleine (6 st/kg)	63,—-64,60	62,—-68,—	63,—-64,—	66,—-74,—	63,———,—	70,—-76,—	60,———,—	73,———,—
slips (alleen zeebr.)	.....	54,—-62,—	.....	54,—-60,—	.....	55,—-61,—	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	111,8-121	110 -132	111 -120	110 -122	120 —,—	100 -120	.....	120 —,—
middel (1-2-3)	55,—-75,40	75,—-89,—	76,———,—	90,—-99,—	.....	80,—-89,—	.....	90,———,—
klein (1-2-3)	45,———,—	28,—-68,—	.....	25,—-78,—	50,———,—	31,—-65,—	80,———,—	70,———,—
Griet groot (1-2-3)	40,———,—	41,—-45,—	.....	36,—-42,—	.....	30,—-39,—	70,———,—	60,———,—
middel (1-2-3)	30,———,—	25,—-36,—	.....	20,—-29,—	.....	25,—-29,—	.....	.....
klein (1-2-3)	16,—-21,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	7,—-11,—	7,———,—	10,———,—	7,———,—	7,— 9,40	7,———,—	7,— 9,—	7,———,—
Gr. iek (1-2-3)	7,———,—	7,———,—	7,———,—	7,———,—	7,———,—	7,— 8,—	4,— 5,—	7,———,—
kl. iek (middenplad) (1)	7,———,—	7,— 8,—	7,———,—	7,———,—	.....	8,—-12,—	7,———,—	3,— 4,—
iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	5,———,—	5,— 7,—	5,60- 7,—	5,———,—	7,— 8,—	6,— 9,—	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	3,— 4,20	3,— 4,—	3,— 5,—	3,———,—	5,———,—	5,— 9,—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	5,— 7,—	.....	8,— 9,—	.....	10,—-11,—	.....	.....
klein (1-2)	3,60- 6,—	3,— 5,—	7,60- 9,—	7,— 8,—	9,60-11,40	8,—-10,—	.....	.....
Heek groot (1)	46,———,—	.....	48,———,—	.....	45,———,—	.....	.....	.....
Middel (1)	31,60-31,80	.....	36,20-44,40	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	16,———,—	.....	13,20—,—	.....	6,—-15,—	.....	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	5,—-13,—	.....	5,— 8,—	.....	4,— 8,—	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	14,40-20,80	.....	16,—-19,—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	8,—-10,—	.....	8,—-12,—	.....	10,—-12,—	17,———,—	22,———,—
Tilten (2-3)	.....	8,— 9,—	.....	8,—-10,—	.....	8,—-11,—	15,———,—	22,———,—
Scherpstaart (2-3)	.....	7,— 9,—	.....	7,—-10,—	.....	8,—-10,—	15,———,—	18,———,—
Halve mans (2-3)	.....	5,60- 7,—	.....	5,60- 8,—	.....	6,— 8,—	12,———,—	15,———,—
Teelt (2)	.....	5,60—,—	.....	5,60- 7,—	.....	5,— 6,—	.....	.....
Katrog (2)	.....	4,—-5,—	.....	4,———,—	.....	4,— 5,—	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	10,—-21,—	16,—-19,—	11 —-20,—	20,—-30,—	15,—-18,—	19,—-23,—	22,———,—	26,———,—
Gul groot (1-2-3)	8,—-15,—	10,—-14,—	13,80-16,—	14,—-22,—	12,—-16,80	14,—-18,—	20,— 9,—	22,—-12,—
gul (middel)	.....	8,—-10,—	.....	10,—-13,—	.....	12,—-14,—	.....	.....
gul (klein)	.....	6,—-10,—	.....	8,—-11,—	.....	8,—-13,—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	30,—-58,—	.....	43,—-56,—	.....	20,—-51,—	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	3,60- 8,—	.....	8,———,—	.....	9,20-10,—	8,—-10,—	10,———,—	9,———,—
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	6,— 8,—	5,— 4,—	6,———,—
Schar (1-2-3)	4,— 5,—	4,— 6,—	.....	5,— 6,—	6,40—,—	5,— 6,—	12,———,—	12,———,—
Steenschol (1-2)	8,60-25,—	.....	9,—-20,80	.....	9,20-22,40	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	5,60- 6,20	7,— 9,—	7,———,—	7,— 9,—	.....	7,— 9,—	.....	.....
Hondshaai (1)	5,———,—	.....	5,60—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	5,— 7,—	.....	6,— 8,—	.....	5,— 8,—	.....	.....	.....
Schartong (1)	8,80-25,40	.....	15,—-17,—	.....	12,———,—	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	20,—-30,—	.....	22,—-35,—	.....	20,—-34,—	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	5,60- 6,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	5,60- 7,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	8,—-12,—	.....	9,—-15,—	.....	13,———,—	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	50,—-30,—	.....	59,—-25,—	.....	30,—-50,—	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	6,— 8,—	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	4,— 5,—	.....	5,— 6,—	.....	4,— 5,—	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	5,— 6,—	.....	6,———,—	.....	5,———,—	.....	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	5,— 7,—	.....	.....	5,40—,—	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	5,—-10,60	4,— 9,—	5,—-12,—	.....	4,— 6,20	.....	.....	.....
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

14 vaartuigen hebben **woensdagmorgen 24 december** aangevoerd : 3805 kisten en 419 kleine kisten vis en 20.000 kg. tong. Bij de aanvoer waren : 125 kisten en 45 kleine kisten schelvis, 90 kisten en 110 kleine kisten wijting, 120 kisten gul en kabeljauw, 1870 kisten koolvis, 480 kisten haring, 600 kisten schol, 10 kisten tarbot, 110 kisten varia en 264 kleine kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens : tarbot 8.50-6.50, gr. tong 6.34-6.17, grm. tong 6.37-6.07, klm. tong 6.69-6.17, tong I 7.01-6.14, tong II 6.25-5.03.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 90-80, mid. kabeljauw 86-80, grote koolvis 43, mid. koolvis 37.50, grote leng 42-40.

Per 50 kilogram : schelvis I 19-17, schelvis II 25-17, kabeljauw I 70 34, kabeljauw II 57-33, kabeljauw III 25-17, koolvis I 15, koolvis II 15, grote schol 25-18, schol I 24-18, schol II 25-20, schol III 31-17, schar 44, gestr. wijting 23-17, dichte wijting 37-18, tarbot 270-140, griet 70-60, haring 19.60, lever 20, kl. leng 18, lom 20, ham 132.

Maandag 29 december werden door 28 vaartuigen aangevoerd : 3000 kisten en 270 kleine kisten vis, 35.000 kg. tong en 1100 stijve kabeljauwen.

Bij de aanvoer waren : 25 kisten en 160 kleine kisten schelvis, 50 kisten en 110 kleine kisten wijting, 1100 kisten gul en kabeljauw, 950 kisten schol, 45 kisten tarbot en 190 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens : tarbot 9-8.20, gr. tong 6.60-6.10, grm. tong 6.52-6.04, klm. tong 6.55- 6.10, tong I 6.21-5.85, tong II 5.45-4.93.

Per 125 kilogram : gr. kabeljauw 148-120, mid. kabeljauw 140-104.

Per tien stuks : gr. kabeljauw 110-76, mid. kabeljauw 71-55.

Per hoop : rog 49-44.

Per 50 kilogram : schelvis II 65-47, kabeljauw II 55-45, kabeljauw III 42-27, gr. schol 32-26, schol I 35 26, schol II 35-26, schol III 27-21, gestripte wijting 60-30, haai 42, tarbot 270-146.

SCHEVENINGEN

Woensdagmorgen 24 december werden aangevoerd : 10 kisten schelvis, 15 kisten wijting, 10 kisten gul en kabeljauw, 90 kisten schol en 2000 kg. tong.

Visaanvoer te Den Helder

In de laatste ononderbroken visweek van 1969, vielen ondanks de koude en de nogal wisselende windkracht, van stormweer tot windstilte, de besommingen van de grote kotters nog erg mee.

Waren de tongvangsten van de grote kotters door de weersomstandigheden nogal verschillend, van rond de 1600 kg. tot ruim 3200 kg. tong per kotter, voor een gemiddelde prijs per aangevoerde hoeveelheid tong, die zich bewoog zowel op vrijdag als op zaterdag tussen de f 5,20 en f 5,70.

Deze vrij grote verschillen werden veroorzaakt door de nogal afwijkende sortering in de tongen die werden aangevoerd, enkele kotters vingen overwegend grote tongen, anderen weer grotendeels kleine tongen.

De gemaakte besommingen liepen ook hierdoor nogal sterk uiteen, de hoogste besommer maakte ruim f 22.000,— voor 3.224 kg. tong en 10.030 kg. andere vis.

Verschillende besommingen varieerden van f 15.000,— tot f 18.000,—, terwijl de laagste grote kotter toch altijd nog rond f 11.000,— besomde.

Enkele uitschieters daargelaten was de afgelopen week voor de kleinere kotters niet een om naar huis over te schrijven.

De spanvissers die op kabeljauw visten hadden ook heel verschillende resultaten, van goed tot slecht.

De verwachtingen voor de nog resterende visdagen, zijn niet al te hoog gespannen, veel kotters zullen wel wat uitgestelde reparaties gaan verrichten en veel zal ook van de weersomstandigheden afhangen, of de vloot deze twee maal drie dagen nog zal uitvaren.

Door 88 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd van 15 tot en met 20 december 1969 :

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	48.972	252.019,14	van f 606 - f 366 per kg.
Tarbot	6.284	20.451,54	van f 768 - f 137 per kg.
Griet	918	738,31	van f 96 - f 57 per kg.
Schol	97.140	49.659,07	van f 75 - f 40 per kg.
Schar	895	601,50	van f 105 - f 50 per kg.
Wijting	16.645	4.764,80	van f 60 - f 20 per kg.
Kabeljauw	32.895	25.782,70	van f 185 - f 34 per kg.
Schelvis	29.940	10.462,68	van f 60 - f 34 per kg.
Paling	3.171	19.757,45	van f 744 - f 314 per kg.
Lever en kuit	1.170	636,26	van f 100 - f 45 per kg.
Diversen	192	96,38	van f — - f — per kg.
	238.222	**384.969,83**	

VISHANDEL ZIET 1970 GEMATIGD OPTIMISTISCH TEGEMOET

PLATVIS DEED HET GOED MAAR RONDVIS SLECHT

Ofschoon de aanvoeren van tong in het bijna afgelopen jaar kleiner zijn geweest, kan toch — ondanks de decentralisatie van de markt — van een bevredigend verloop voor de handel in platvis in zijn totaliteit worden gesproken. Voor wat betreft de rondvissektor is dit wel heel anders geweest.

De aanvoer van schelvis is wel belangrijk groter geweest, maar het betrof in de meeste gevallen aanvoer van de kleinste soort, die alleen voor de binnenlandse handel van betekenis was. Ondanks de premieregeling kon niet worden voorkomen dat dit jaar ongeveer dertigduizend premiekistjes schelvis en wijting moesten worden doorgedraaid. De Nederlandse Zeevisgroothandel-Vereniging trekt hieruit de konklusie dat de premiëring in haar huidige opzet noch voor de rederijen, noch voor de handel geslaagd mag heten.

BENEDEN PEIL

De verdere teruggang in de aanvoer van haring en makreel heeft ertoe geleid, dat in IJmuiden wederoom een trawler moest worden verkocht ; het gaat hier om een vaartuig dat per jaar circa zestigduizend kisten aanvoerde.

Een van de oorzaken waarom de trawlervloot steeds meer ingekrompen moet worden is gelegen in het feit dat de valorisatie van de aangevoerde vis zich ver beneden het peill van de produktiekosten beweegt.

Wanneer men ziet : dat in 1948 bij een aanvoer van 29 miljoen kg (zonder haring en tong) de gemiddelde prijs 44 cent per kg bedroeg, dat tien jaar later bij een aanvoer van 51,6 kg (zonder haring en tong) gemiddeld 46 cent werd gemaakt en dat vorig jaar bij de aanvoer van 64 miljoen kg (zonder haring en tong) de gemiddelde prijs slechts met 8 cent per kg tot 54 cent gestegen is, dan lijkt het wel duidelijk dat bij een stijging met meer dan het dubbele van de produktiekosten de rondvis-visserij op deze wijze niet lonend is te maken.

ONJUIST INZICHT

In het verleden heeft de handel hiervoor niet altijd voldoende begrip getoond, door zich niet akkoord te verklaren met verhogingen van de minimum prijzen.

Hoewel er wel bezwaren aangevoerd konden worden dat door konkurrentievervalsingen in de andere visproducerende EEG-landen niet zonder meer prijsverhogingen geaccepteerd konden worden, blijkt nu dat dit toch geen juist inzicht is geweest. Produktie en handel moeten thans gezamenlijk komen tot een betere valorisatie van de aangevoerde vis.

Voor de zeevishandel in zijn totaliteit is het van het allergrootste belang dat de trawlervloot voor de aanvoer van rondvis van Scheveningen en IJmuiden blijft bestaan. Daarom zal de handel ook aan de verbetering van het bestaande prijspeil alle medewerking moeten verlenen.

De Nederlandse Zeevisgroothandelvereniging vraagt de regering het Nederlandse visserijbedrijf op het gebied van subsidiëring en andere steunmaatregelen niet achter te stellen bij hetgeen in de andere EEG-landen in dit opzicht wordt gedaan.

Weliswaar is de eksport van zeevis toegenomen, maar deze zou toch nog meer gestimuleerd moeten worden, bij voorbeeld door het toekennen van een premie op aangevoerde grotere rondvissoorten in premiekisten. De handel acht de huidige premiekist absoluut niet voldoende en vraagt een ander model, waarin ook grotere soorten vis kunnen worden verpakt.

LIEVER NIET

De zeevisgroothandel betreurt niet dat in 1969 niets terecht is gekomen van een algemeen visserijbeleid in de EEG. Immers bij toetreding van Engeland en de Scandinavische landen zal de positie van de Nederlandse zeevisserij nog slechter worden, als gevolg van een onjuiste konkurrentieverhouding. Thans biedt het zo genoemde buitentarief van de EEG nog enige bescherming, maar die zou — indien genoemde landen tot de Europese Ekonomische Gemeenschap worden toegelaten — komen te vervallen.

Ondanks al deze minder aangename ervaringen en toekomstmogelijkheden ziet de Nederlandse Vereniging voor Zeevisgroothandel het jaar 1970 met een gematigd optimisme tegemoet.

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

(6787V)



hulp in nood s.v.

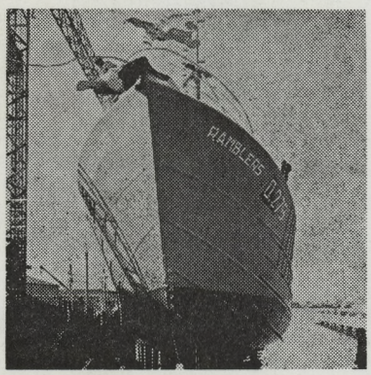
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27 oostende

Tel. (059) 716.89 **Telex : hulpnood 192.29**



Gedekte risiko's : eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



In een periode van 6 jaar werd meer dan 23 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



In 1969 werd voor 1968 aan de leden een teruggave van 20 % verleend op de betaalde premies.

(6798V)