GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



VISSERIJ HET BLAD

37e JAAR — NR 1 — VRIJDAG 1 JANUARI 1971 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS 20 F

‹PRETTIG KERSTFEEST›
en
‹GELUKKIG
NIEUWJAAR›

VAN-WEGE DE DIESELMOTOR FABRIKANTEN

A.B.C. GENT *

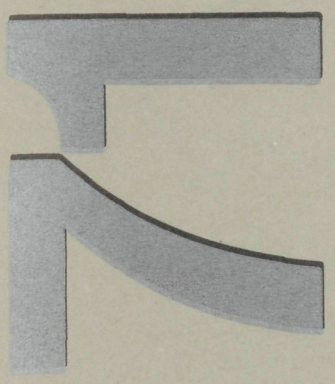
VERTEGENWOORDIGER **C. SMEESTERS**

TENNISLAAN 24 **NIEUWPOORT**

TEL. 058. 242 30

A.C.E.C. GENT

C.O.P. SERAING



DIREKTIE, REDAKTIE EN PERSONEEL WENSEN ALLE

TROUWE LEZERS EEN VOORSPOEDIG JAAR 1971

Vrijdag 31 december 1970 — Nr. 53

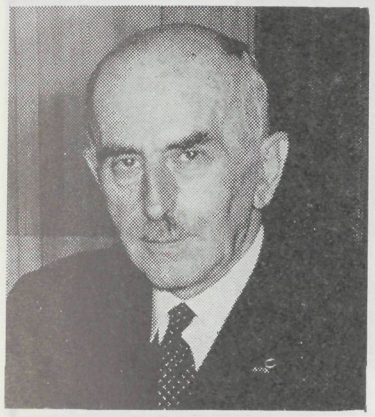
het visserijblad

Ontwerp kaft en presentatie : Pyfferoen Marnix

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 650 FR. — 6 MAANDEN 325 FR. — 3 MAANDEN 175 FR. — BUITENLAND 700 FR. — HOLLAND 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

AAN ONZE VISSERS ...

door CH. HEGER, Minister van Landbouw



Precies twee jaar geleden heb ik, op deze eerste bladzijde van het Visserijblad, erop gewezen dat het vissersleven ook nog waarden en verworvenheden behelst die bij de stadsmens aan wal nagenoeg onvindbaar zijn.

Als ik hier nogmaals de zeer reële en aanzienlijke voordelen van de vissersstiel wens te benadrukken, dan is het omdat sinds vele jaren de verminderde belangstelling voor het vissersberoep een visserijprobleem is dat qua ernst en spoedeisend karakter alle andere overheerst.

Er zullen wel altijd mensen gevonden worden die hun brood willen verdienen in een bedrijf dat moed, handigheid en opmerkingsgave vereist en daartegenover een grote individuele vrijheid en een zekere vorm van avontuur biedt. Dit neemt echter niet weg dat het bemanningsprobleem alle aandacht moet vergen, en met recht en reden, vermits het inderdaad het voortbestaan van het bedrijf op een zeer direkte wijze in de weegschaal legt.

Voor de oplossing van het bemanningsprobleem moet gedacht worden enerzijds aan het nemen van maatregelen op korte termijn, en anderzijds aan de behandeling van het vraagstuk op lange termijn. Verder is het zo dat het bedrijf in eerste instantie zelf met kracht moet reageren, zich daarbij begrijpelijkerwijze vooral (maar niet uitsluitend) inlatend met de maatregelen op korte termijn, en dat anderzijds ook de overheid een voorname rol te vervullen heeft, meer bepaald dan (maar ook niet uitsluitend) in verband met het aspekt op lange termijn.

Van het bedrijf kan zeker niet gezegd worden dat het lijdzaam toeziet. Van haar kant heeft de overheid, reeds sedert de eerste wereldoorlog, herhaaldelijk maatregelen getroffen om de dreigende ontvolking van de visserij tegen te gaan.

Wanneer we nu de resultaten van deze inspanningen nagaan, dan komen we tot de konklusie dat, niettegenstaande het betere arbeidsinkomen, het verhoogde komfort aan boord, de vrijstelling van dienstplicht, de scheepsjongenspremies en de wet op de aanmonstering van scheepsjongens, de voortdurende zorg besteed aan het onderwijs, de import van vreemde werkkrachten, de versnelde beroepsopleiding, geen opvallende verbetering merkbaar is.

Het besluit uit dit alles is dat naar nieuwe maatregelen moet uitgezien worden. In zoverre tot nu toe kon nagegaan worden, schijnen twee doeleinden te moeten nagestreefd worden : het bedrijf moet aantrekkelijker gemaakt worden, en het traditionele milieu waaruit voor de rekrutering kan geput worden, zou men moeten kunnen uitbreiden.

Onder "aantrekkelijk" versta ik niet alleen een aantrekkelijke bezoldiging. Het bemanningstekort is immers niet uitsluitend een loonkwestie, wel integendeel. Onlangs nog schreef de Visserijblad-redaktie : "De vissers die regelmatig werken, verdienen heel goed hun brood, en het is zeker niet omdat ze te weinig verdienen dat ze de visserij verlaten. Het bemanningstekort vindt zijn oorzaak in sociaal-ekonomische redenen, in de welvaartstaat, in de vele mogelijkheden en gemakken die aan de wal kunnen gevonden worden".

In het kader van het gemeenschappelijk struktuur- en marktbeleid zal het rentabiliteitsonderzoek een zeer belangrijke plaats gaan innemen; ons land heeft hierin, samen met Nederland, steeds een merkwaardige positie ingenomen. Het wetenschappelijk technisch onderzoek, ofschoon nog zeer jong, is thans reeds flink uitgebouwd, zowel in het Rijksstation voor de Zeevisserij als in de schoot van de Commissie T.W.O.Z.; er wordt naar gestreefd de resultaten en bevindingen van de wetenschapsmensen op ruime schaal, en onder een bevattelijke en aangepaste vorm, over te brengen naar de toekomstige vissers (via het lerarenkorps van de visserijscholen) en naar alle bedrijfsgenoten.

Ik ben er mij van bewust dat dit onderzoekingswerk moet leiden tot een verbetering van de strukturen in ons bedrijf zoals dit trouwens ook voorzien is in het gemeenschappelijk struktuurbeleid van de E.E.G.

Met de gemeenschappelijke markt vóór de deur, moet iedereen nu duidelijk inzien dat de belangen van onze nationale aanvoerhavens niet uitsluitend worden bepaald door de toestand op onze binnenlandse markt, maar dat hun toekomst ook in zeer grote mate verbonden is met de verruiming van het afzetgebied over onze grenzen heen.
Aan allen die in 1971 hun broodwinning hebben op zee, wens ik een voorspoedig en heilvol jaar, met flinke besommingen en behouden vaart !

(Vervolg onderaan volgende kolom)

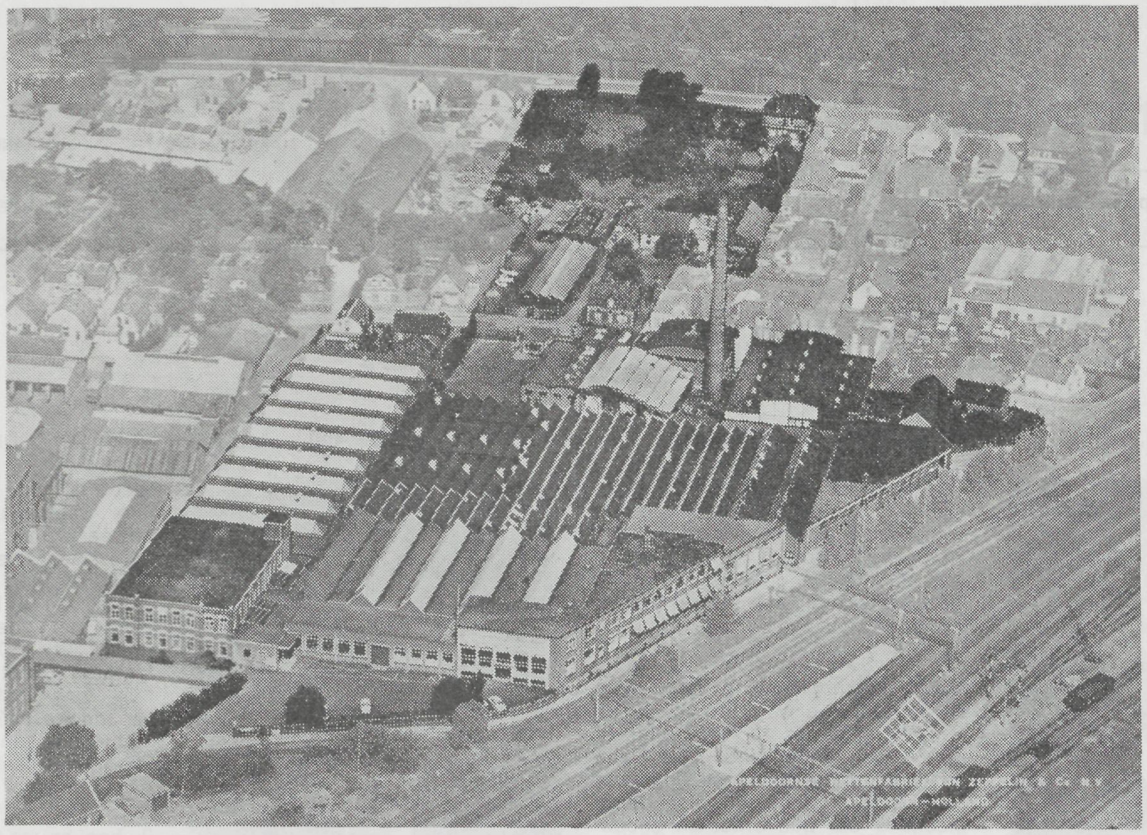
door A. BERTRAND, Minister van Verkeerswezen



Weer is een jaar voorbij. 1970 is voor velen een goed visserij-jaar geweest, met lonende besommingen. Meer dan in om het even welke sector is nochtans de invloed van talrijke factoren bepalend voor goede of slechte resultaten. In 1970 evolueerden die factoren gunstig. Was het te danken aan betere stielvaardigheid van de visser ? Aan de nieuwe visserijtechnieken ? Aan de verjonging en modernisering van de vloot ? Aan een beter overheidsbeleid ?

Ik ben er me ten volle van bewust dat het beantwoorden van deze vragen aanleiding zou kunnen geven tot enige polemiek. Eén ding staat echter vast : het visserijbedrijf is steeds gekenmerkt geweest door wispelturige cyclussen, en één goed jaar volgt dikwijls slechts na meerdere slechte jaren die dan dienen goedgemaakt. Ik laat dan voorzichtigheidshalve in het midden of sommige reders reserves dienen aan te leggen met het oog op de noodzakelijke vervanging van verouderde schepen.

Dit bijzonder aspect, en het reële probleem van het bemanningstekort, zijn de twee opgaven die zowel het bedrijf als de overheid moeten bekommeren.
Wat het eerste punt betreft, ben ik er overigens van overtuigd, dat de combinatie van het oordeelkundig verlenen van scheepskrediet en de uitkering van een verantwoorde sloopremie, het uitgangspunt moet zijn voor een doorgedreven vernieuwing van onze vissersvloot.
Het tweede punt, het bemanningstekort, is bijzonder acuut geworden. *Ik ken de zienswijze van de betrokken middens in dit verband, en ik* ben persoonlijk gewonnen voor enkele van de gepreconiseerde maatregelen die, samen met de sanering van de vloot, meteen het bemanningsprobleem kunnen oplossen. Ik zal dan ook niet nalaten de zienswijze van de visserijmiddens te verdedigen met het oog op het verwezenlijken van concrete en efficiënte maatregelen.
In die geest bied ik aan onze verdienstelijke vissers, van ganser harte mijn beste wensen voor een schoon en gelukkig jaar 1971 voor hen, en al degenen die hun dierbaar zijn.



APELDOORNSE NETTENFABRIEK

von Zeppelin & Co N.V.

APELDOORN - HOLLAND

KERSTMIS NIEUWJAAR

WIJ HOPEN : dat 1970 voor U een suksesvol jaar is geweest

WIJ WENSEN U TOE : dat 1971 nog beter zal worden

WIJ VERZEKEREN : dat onzerzijds alles zal worden gedaan om U in 1971 nog beter van dienst te kunnen zijn.

Maar het is UW beslissing in 1971 UW netten en touwwerk te betrekken van :

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO. N.V.

Verkrijgbaar bij de : COOPERATIEVEN **SCAP** OOSTENDE

HAND IN HAND ZEEBRUGGE

(6869V)

GOEDE VRIEND VISSER, KOP OMHOOG !

door DRIES CLAEYS, Volksvertegenwoordiger



In de laatste maanden heb ik veel gesprekken gehad met vissers. Wat mij daarbij dikwijls is opgevallen is hun sterke neiging om zich een mindere te voelen en ze laten dan gemakkelijk hun hoofd zakken. En ze zeggen onverschillig iets dat zou moeten betekenen : 't gaat mij allemaal niet aan, 'k heb daar allemaal geen verstand van...
Wel goede vriend visser, g'hebt veel meer verstand dan veel anderen. Er zouden in ons land miljoenen mensen zijn die, als ze uw visserijwerk zouden moeten bedrijven, op schamele wijze zouden moeten erkennen : 't gaat niet alleen mijn macht maar ook mijn verstand te boven.
Wat tegenwoordig aan kennis en ontwikkeling vereist is om een goed visser te zijn, is waarachtig niet minder dan in vele andere beroepen, integendeel.

Daarenboven is er niet alleen kennis nodig, maar jarenlange praktijk, een zeer grote verantwoordelijkheid, een durf en een volharding die de vermogens van ons, simpele landratten, ver overtreft.

Gij moet warempel voor ons niet ootmoedig het hoofd buigen. Gij moogt hem rechtop houden en recht vóór U kijken.
Hebt gij al eens **uw standbeeld** bekeken te Nieuwpoort ?

Ja, uw standbeeld hebt gij, en het trekt goed op u, dat zegt iedereen die u kent.
Hebt ge 't nog niet gezien ? Dan moet ge toch eens gaan kijken. Zo eens op uw eentje of met de familie. En er niet stilletjes voorbijrijden. Maar eens dicht bij gaan staan, recht ervoor, en goed bekijken.
Die visser staat mij aan. Hij heeft zijn vishanden in zijn zakken, maar niet lijk een slampamper. Zijn handen zitten al klaar om aan te pakken, dat zie je aan de houding van armen en ellebogen. Dat is niet een houding van een rustige treuzelaar, maar van een altijd-klare werker.
Bezie die borstkas, die hals en die kop.
Heel de lichaamshouding getuigt van een rustige zelfzekerheid. Niet van iemand die zich minderwaardig voelt, maar van iemand die de situatie meester is, en wat voor situaties kan een visser overkomen.
Ik zie graag die visser van Nieuwpoort, dat standbeeld dat het uwe is, omdat het zo schoon is. Gij zijt geen opschepper, geen totetrekker, geen geniepigaard. Die visser van Nieuwpoort, uw standbeeld toont dat duidelijk aan, recht voor de vuist en recht door zee.
Ik was gelukkig dat ik in het afgelopen jaar voor velen onder U iets heb kunnen doen. Velen onder u hebben het sterk gewaardeerd dat ik een eerste verwezenlijking heb kunnen tot stand brengen inzake vervroegd pensioen. Sommigen hebben me zelf daarover een dankbriefje gestuurd. Dat is bijna niet te geloven.
Wij trachtten voort te doen. Ook inzake sloopremie heb ik een stukje resultaat bereikt, dat mij niet helemaal voldoet maar kom 't zal toch iets zijn.
In het nieuwe jaar zullen we verder trachtten u van dienst te zijn. Wij weten niet wat ons dat brengen zal.
Het moge voor u een jaar zijn van goede vriendschap aan boord, van wel-varen op de visserij en in de vismijn, van grote voldoening in de familie, en van groter waardering door gans de gemeenschap die uw visser-zijn nog groter waardigheid bezorgt.
Van ganse harte.

WAAKZAAMHEID GEBODEN !

door R. BAUWENS, Voorzitter van de Rederscentrale



1970 bracht ons — gelukkig — *hogere visprijzen in de afslag.* Gelukkig inderdaad, want wat zouden we niet hebben beleefd waren die er niet geweest. „Hoger" betekent echter nog niet „hoge". Maar al teveel immers wordt, buiten het bedrijf, de besomming als waardemeester aangezien voor de gang van zaken in de aanvoersektor.
Met veel omhaal wordt aangekondigd wanneer een schip over het miljoen besomt en de „miljonair" wordt in de verf gezet.
Blijkbaar vraagt men zich daarbij niet af of deze "hoge" (?) besomming nu wel renderend is. Want ten slotte, wat is "hoog" eigenlijk ? Evenmin spreekt men van de keerzijde van de medaille, te weten de buiten verhouding gestegen uitbatingskosten. Besomming betekent toch niet BEDRIJFSWINST ! Doorgaans maken dan die één of twee "hoge" besommingen, de andere, veel lagere, niet goed; maar daarover spreekt men doorgaans niet. Andermans rekening wordt ook hier maar al te graag — en te vlug — gemaakt.

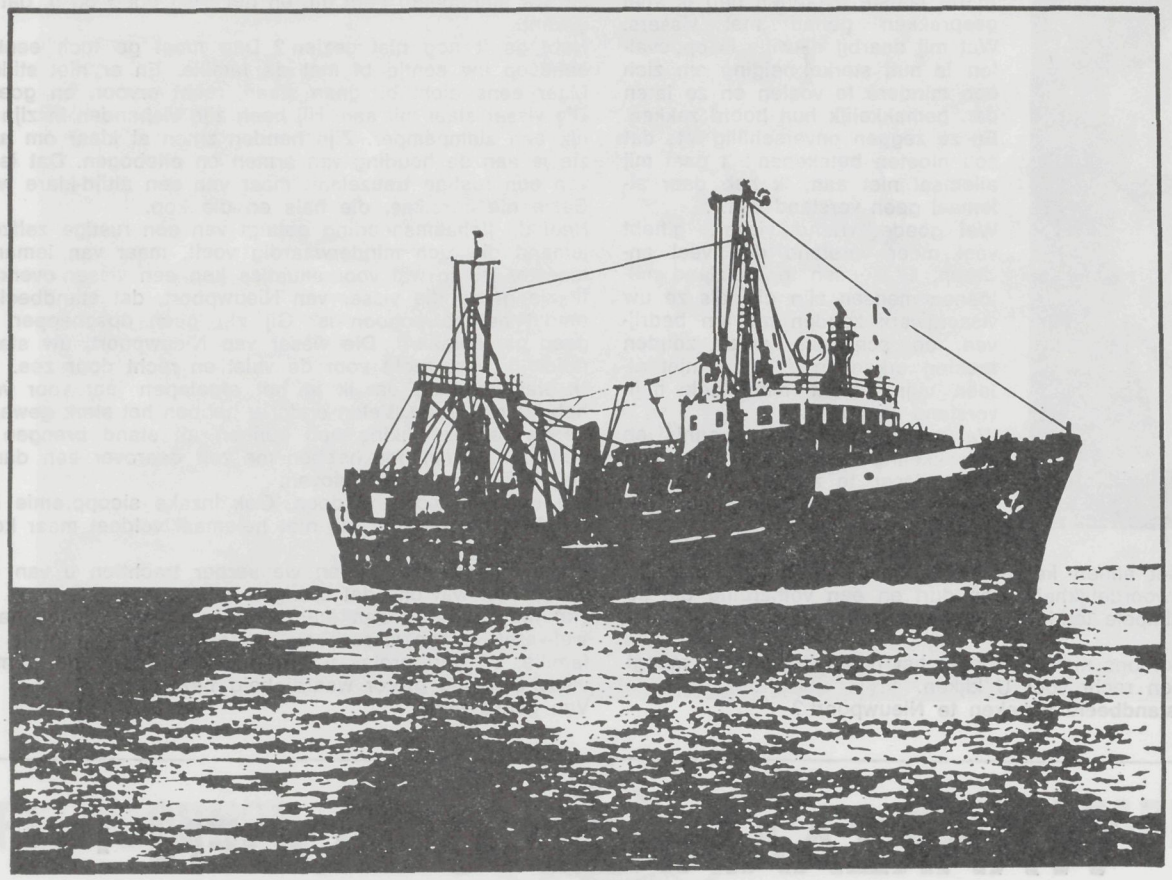
De meest recente statistische gegevens omtrent de bedrijfsresultaten, opgemaakt door de Zeevisserijdienst, bevestigen evenwel andermaal dat het totaal van onze zeevisserijvloot marginaal is, niet in staat is voldoende af te schrijven om met eigen kapitaal de noodzakelijke herinvesteringen te doen. Vreemd kapitaal daarentegen trekt de aanvoersektor nog steeds niet aan.

Ook in het afgelopen jaar kwamen ongetwijfeld een aantal vaartuigen goed aan hun trekken, maar of de zeevisserij daarmede uit de marginele sfeer zal zijn geholpen valt sterk te betwijfelen.
Zelfs de procentuele kosten nemen toe. In de laatste tien jaar zijn deze met 50 % gestegen. *Dat is veelbetekenend als men beseft dat procentuele* kosten eigenlijk VASTE kosten zouden moeten zijn omdat een procent t.o.v. *de besomming toch varieert met deze besomming.*
Elke — onlogische — stijging van dit procent is aldus een zuivere meerlast of verliespost. Daar waar mogelijk treedt de Rederscentrale kostenremmend op, terwijl anderzijds verschillende werkgroepen het drukken van de kosten bestuderen.
Vergeten we ook niet dat er per vlooteenheid minder gevangen wordt. Om nog met een redelijke vangst binnen te lopen dienen grotere inspanningen geleverd, hetgeen meer zee-uren en meer man-uur betekent, dus weeral grotere exploitatiekosten.
De gedaalde vangst is overigens een wereldverschijnsel; voor het eerst sinds 10 jaar daalde de wereldvangst : in 1969 tegenover het vorig jaar. Men bedenke daarbij dat in de periode 1958 - 1968 de wereldvangst maar liefst verdubbelde. Aldus komen we tot geheel andere konstaties dan deze afgeleid uit de „hogere besommingen zonder meer". De faillissementen die ook in het afgelopen jaar verscheidene reders troffen en het ongekend laagtepunt in de nieuwbouw zijn daarbij veelbetekenend.
Lijkt het onwaarschijnlijk dat de laagteprijzen terug zouden vallen tot het peil van vóór enkele jaren, dan blijft waakzaamheid steeds geboden. Onze sektor wordt al te veel getekend door schommelingen, zelfs op korte *termijn, en is daar zeer gevoelig voor, zowel op sociaal als op financieel* vlak. De exploitatiekosten dalen nooit, maar nemen daarentegen steeds toe.
Het marginaal karakter is eigen aan de zeevisserijsektoren van de meeste Westeuropese landen en vindt zijn oorzaken voornamelijk in het feit dat vele faktoren in de uitbating buiten de invloedssfeer van de mens vallen (biologische, meteorologische e.a.) of buiten deze van de individuele ondernemer zelf (b.v. ten gevolge van internationale akkoorden of ten gevolge van eenzijdige beslissingen van konkurrerende visserijlanden, zoals bv. het uitbreiden van de territoriale zee of de voorbehouden visserijzone).
Benevens de normale bekommernissen van het bedrijf stellen zich bij de overgang naar het nieuwe jaar een aantal nieuwe, doch belangrijke vraagstukken.
Niemand kan bv. op dit ogenblik zeggen welke de gevolgen zullen zijn van de toepassing van de B.T.W. op de prijsvorming. Normaal zou een prijsstijging moeten kunnen worden verwacht, gezien de overdrachttaks van 10,5 % vervangen wordt door 6 % die bovendien nog rekupereerbaar is. Of dit zo zal zijn is een vraagteken.
Wat de praktische toepassing van de B.T.W. voor onze sektor betreft, mag

(Vervolg blz. 5)

SKL motoren

SKL motoren

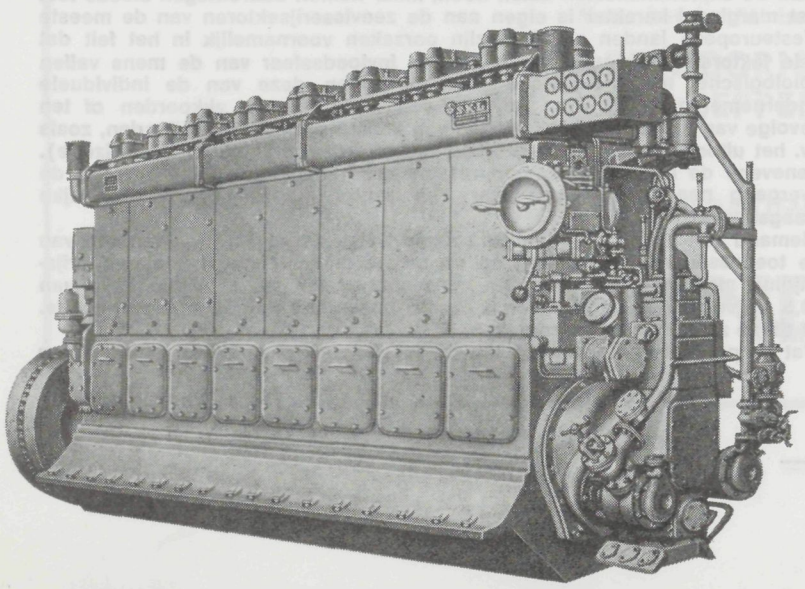


SKL motoren

SKL motoren

S.K.L. - Motoren -
een begrip van gekoncentreerde kracht.
Tot op heden zijn 30.000 scheepsdieselmotoren in de Visserij ingezet.
Dat betekent :
grote serie bouw
langjarige produktie ervaring
vertrouwde deelnemer in Visserijbedrijf.
In de verre- en kustvisserij komt het op de motor van Uw schip aan.

U zorgt voor de zekerheid van Uw bemanning, U spaart tijd, U verhoogt Uw rentabiliteit van Uw werk, indien U Uw voortstuwingsproblemen van Uw schepen oplost met S.K.L.-scheepsdieselmotoren.
Speciaal voor de Visserij gebouwd en beproefd, kunt U beschikken over S.K.L.-dieselmotoren van 20 tot 10.000 P.K.
Vraag ons om offerte - S.K.L. lost Uw problemen op.



VEB Schwermachinenbau « Karl Liebknecht » Magdeburg.
Kombinaat voor Dieselmotoren en Industrie.

Export -
Technocommerz G.m.b.H.
108 - Berlin, Taubenstrasse 4-6
Deutsche Demokratische Republik.

Vertegenwoordiging voor België en Nederland -
P.J. Brand C.V.
Parallelweg 5 - Krimpen a/d IJssel (Ned.)
Telefoon 01807 - 2463 - 3768.
Telexnr. 24175.
Telegramadres : Brandmotoren Ky.

(Vervolg van blz. 4)
worden onderstreept dat de Rederscentrale, in samenwerking met de bevoegde administratie, de meest praktische en voor de reder meest gunstige oplossing heeft weten op punt te stellen.

Nog minder kan worden voorspeld hoe het de Belgische zeevisserij zal vergaan in het raam van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Zullen we het er beter of slechter vanaf brengen ? Is onze vloot voldoende aangepast en zijn we konkurrentieel goed genoeg gewapend om niet onder de voet te worden gelopen ? Wat met de niet-beschermde vissoorten ; zullen we die volledig op eigen kosten kunnen blijven opvangen ? Dit zijn maar een paar vragen van de vele die zich stellen of zullen stellen. In elk geval is het verheugend vast te stellen dat de E.E.G. de basisprincipes van de Belgische opvangregeling zoals ze sedert 10 jaar worden toegepast in zekere mate heeft overgenomen. Dat wil heel wat zeggen !

Of onze vloot struktureel voldoende konkurrentie-klaar is blijft vooralsnog een open vraag. Hoopgevend is in elk geval het nieuws dat de Minister van Verkeerswezen zijn principieel akkoord heeft verleend om in 1971 een sloopremie toe te kennen zonder verplichting tot nieuwbouw.
Deze saneringsmaatregel die zowel ekonomisch als sociaal verantwoord is, moet toelaten oudere, niet rendabele, vaartuigen aan de vloot te onttrekken waardoor meteen ook bemanning vrijkomt voor de andere schepen.
Op andere door de Rederscentrale voorgestelde struktuurmaatregelen in verband met schip en bemanning, kon vooralsnog door de bevoegde overheid niet worden ingegaan.

Hoopgevend is evenwel het feit dat de nationale kommissie „Visserijbeleid" midden december de hogere ambtenaren van de diverse ministeries waaronder de zeevisserij ressorteert, heeft bijeengeroepen samen met de parlementairen en de Rederscentrale, om de problemen die zich in onze sektor stellen te bestuderen, met het oog op het nemen van eventuele maatregelen.

Met het in voege treden van het E.E.G.-visserijbeleid wordt een nieuwe periode ingeluid. Ongetwijfeld maken we eerst een overgangsperiode door, een „en rodage", waarbij precies zoals bij het inrijden van een auto, deze periode beslissend zal zijn voor de verdere ontwikkeling van ons bedrijf. Er zullen aanpassingen moeten gebeuren, gebeurlijke scheve toestanden zullen moeten rechtgetrokken worden en zoveel meer.

Dit alles veronderstelt enerzijds een voortdurend overleg en begrip tussen het bedrijf en de overheid, waarbij men er zich van bewust moet zijn dat de Belgische zeevisserij niet alleen van regionale betekenis is maar een belangrijk onderdeel is van het gehele ekonomisch bestel van ons land. Een goede afloop noodzaakt anderzijds volledige samenwerking en een sterk georganiseerd bedrijf. De Rederscentrale wacht dan ook een enorme taak en een zware verantwoordelijkheid. De ervaring, de verwezenlijkingen en de positie die de Rederscentrale sedert haar bestaan heeft ingenomen, zijn evenwel waarborgen en rechtvaardigen het vertrouwen dat de organisatie geniet.

Moge 1971 het begin zijn van een voorspoedige periode.

EUROPESE VISSERIJPOLITIEK

door C. MENU, ondervoorzitter van de Rederscentrale



Visserijpolitiek heeft zich altijd over de nationale grenzen heen bewogen.
De aard van de visserij zelf, die zich niet aan een welbepaalde ruimte gebonden voelt, zowel als de plaats waar de grondstof gewonnen wordt — in de open, meestal vrije zee — werken een invloeduitstraling in alle richtingen in de hand.
Zo komt het dat we reeds vanaf de Middeleeuwen horen spreken van visserijovereenkomsten, verdragen of traktaten waarvan de clausules ver over de toenmalige enge grenzen heen reikten.
In het nabije verleden hebben we de Benelux gekend, welke weliswaar veel meer politieke dan louter economische doeleinden nastreefde en waarvan op visserijgebied maar in de laatste jaren — zij dan nog soms zeer eenzijdig — de gevolgen voelbaar werden.

Nu staan we werkelijk aan de vooravond van het in voege treden van het E.E.G.-marktbeleid voor visserijprodukten. De grote lijnen zijn reeds gekend. Wat echter de gevolgen en de terugslag zowel voor de reder als voor de bemanning zullen betekenen hoeven we nog af te wachten.
Maar naar gelang de besprekingen vorderen over de reglementen die dit marktbeleid zullen uitstippelen, wordt meer en meer aangevoeld dat de ruimte der zes E.E.G.-landen te beperkt is om diepgaande maatregelen vast te leggen.

Willen we werkelijk over Europese visserijpolitiek praten, dan moeten alle Westeuropese landen erbij betrokken zijn.

Een Europese visserijpolitiek kan niet opgebouwd worden zonder akkoorden met Noorwegen, Denemarken, Schotland, Engeland en zelfs Spanje. Dit is bijzonder tot uiting gekomen bij de besprekingen op de laatste vergadering van de West European Fishery Conference te Aberdeen.

Het is de taak van de onderscheiden redersberoepsverenigingen de contacten te leggen, de zeer moeizame besprekingen te effenen en voor te bereiden en de betrokken autoriteiten in te lichten.

Want het zou gevaarlijk zijn om zich te laten beïnvloeden door de huidige gunstige visserij-conjunctuur. Voor het ogenblik kennen we geen overschottenmarkt meer noch in het verse produkt, noch in het bevroren produkt. Maar wie zou durven voorspellen dat dergelijke toestand zal blijven duren.

Heeft de visserij niet steeds afwisselend gunstige en ongunstige periodes gekend. Er is geen bestendig karakter aan de overvloed, zo min ten anderen als aan de schaarste.

Daarom zouden alle West-europese landen voor hun visserijprodukten realistische minimumprijzen moeten hebben, t.t.z. minimumprijzen welke de prijsvorming in de markt beïnvloeden, en niet meer zoals in het verleden minimumprijzen welke enkel dienden om prijsinstortingen op te vangen.

Anders uitgedrukt, van een negatieve factor, moeten de minimumprijzen een positieve factor worden voor de marktprijsvorming.

In dit verband mag niet vergeten worden dat overal de lonen van de vissers geheel of grotendeels afhankelijk zijn van de marktprijzen, waarbij dan duidelijk blijkt dat zelfs van sociaal standpunt uit realistische minimumprijzen zich in alle landen opdringen.

Zoals hoger aangehaald ligt op dit gebied een zeer vruchtbaar gesprektsterrein open voor de redersberoepsverenigingen.
En denk nu niet dat België, gezien zijn beperkte visaanvoer of zijn beperkt aantal tewerkgesteld personeel, geen rol in dit concert te spelen heeft. Want België is, en zal steeds, een grote visinvoerder zijn. En daarom moeten wij, ter bescherming van de visserij, eveneens dit facet van zeer dichtbij volgen. Hoe ook, onze voorbeeldige beroepsorganisatie heeft ons steeds toegelaten onze stem op het internationaal plan te laten horen.

Betrokken beroepsorganisatie verder verstevigen kan enkel ons gewicht op de internationale balans verzwaren.
Dit is dan ook de wens welke ik bij deze jaarwisseling uitdruk.

SAIT Electronics

ZEEKUST

OOSTENDE

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

Televerbindingen en navigatie hulpmiddelen

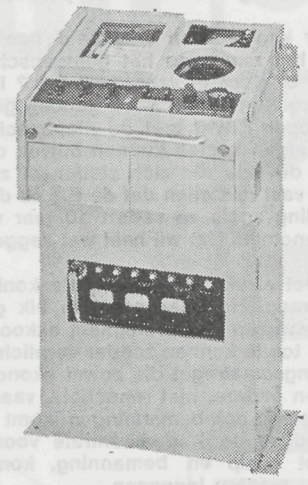
— voor scheepvaart

— voor visserij

— voor yachting

Verkoop — Verhuur — Onderhoud

SONAR FH 203



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

SAIT Electronics ZEEKUST

ENDRESS LINDE
DANFOSS WEMPE

VOOR UW PROBLEMEN IN VERBAND MET

KOELING — REGELING — CONDENSORS

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

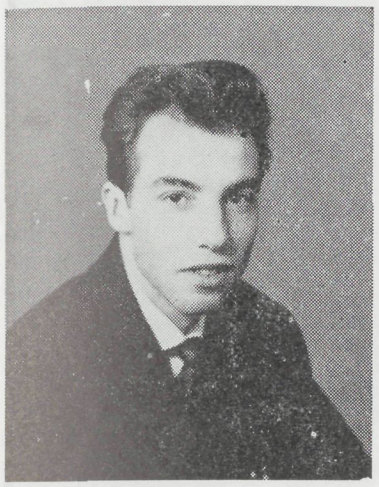
SAIT INDUSTRIE : Biekorfstraat, 20-22, 2000 ANTWERPEN — Tel. (03) 31.50.92

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

(6858V)

HET NIEUWE JAAR...
EEN SPRONG IN HET ONBEKENDE ?

door A. WITTEVRONGEL, Sekretaris van de Rederscentrale



Weer is een jaar voorbij. Een jaar zoals een ander, met problemen en zorgen, met opluchtingen bij bewerkte oplossingen, met verzuchtingen bij nieuwe vraagstukken.

Nog is het ene probleem niet voorbij, of andere steken reeds de kop op.
Ongetwijfeld heeft iedere sector zijn wel en wee, zijn problemen en moeilijkheden, zijn specifieke toestanden.
Wij overdrijven evenwel zeker niet met de bewering dat de productiesector van het zeevisserijbedrijf toch wel een heel aparte plaats inneemt welke met geen enkele andere landelijke sector te vergelijken is.

De opeenvolging, de complexheid en de onderlinge samenhang van de vele problemen waarmede men geconfronteerd wordt, maken precies van de zeevisserijsector een boeiend, levendig en interessant werkterrein, waar tijd voor verveling gewoon ondenkbaar is.

Vele van de aktiviteiten, initiatieven en tussenkomsten van de Rederscentrale in het afgelopen jaar kenden succes.
Een van de meest hoopgevende maatregelen die mede op initiatief van de Rederscentrale volgend jaar zal worden genomen is het toekennen van een sloopprémie zonder verplichting tot nieuwbouw.
De Heer Minister van Verkeerswezen heeft aan dit belangrijk voorstel van de Rederscentrale, via parlementaire weg ingediend, zijn principieel akkoord betuigd, zodat de hoop verantwoord is dat deze maatregel volgend jaar in uitvoering wordt gebracht.

Zoals bekend gaat het hier over een tijdelijke maatregel die initiaal op twee jaar was gesteld, maar die thans zou worden teruggebracht op één jaar, evenwel met de mogelijkheid om de regeling met twee jaar te verlengen.
Een sloopprémieregeling zonder nieuwbouwverplichting moet toelaten de verouderde en niet rendabele vaartuigen aan de vloot te onttrekken, hetgeen tevens tot gevolg zal hebben dat de van deze vaartuigen vrijgekomen bemanning, ter beschikking zal komen van de overige vaartuigen.
Dit laatste is dan eigenlijk het beoogde resultaat dat aan de basis ligt van de voorgestelde maatregel, die derhalve zowel economisch als sociaal verantwoord is.
Op andere voorstellen van de Rederscentrale, die ook aanvaard zijn geworden door de Nationale werkgroep, kon de bevoegde overheid vooralsnog niet ingaan. Het betreft hier een voorstel inzake oprichting van een Fonds voor Scheepsjongens en het verzoek tot het bekomen van een rechtstreekse tussenkomst in de moderniseringskosten aan boord van bestaande vaartuigen.



Het lossen van de vangst.

EEN PEULSCHIL

Onze aandacht dient vooral naar het bemanningsvraagstuk in de ruimste zin, te gaan. Daarom ook is het initiatief van het Fonds voor Scheepsjongens een uitstekend middel om jonge krachten waaraan een bedrijf als de zeevisserij uitermate behoefte heeft, aan te trekken en ze ook langer in het bedrijf te houden.

Bovendien betreft het hier een vorm van voortgezet onderwijs, maar dan in ideale omstandigheden aan boord van vissersvaartuigen, zonder tegenkanting van wie ook, gezien enerzijds de jongen niet meer zal meedelen in het loon van de bemanning,vermits zijn afzonderlijk loon door het Fonds zou uitbetaald worden, terwijl anderzijds de reder, afgezien van zijn bijdrage in het Fonds, geen enkele financiële last ten aanzien van de jongen te dragen zal hebben.

Het voorstel van het bedrijf om in de lasten van het Fonds de helft te dragen lijkt ons inziens zeer redelijk. We mogen toch niet vergeten dat meer dan de helft van de jongens die door het zeevisserijbedrijf worden gevormd, vroeg of laat overgaan naar Staatsdiensten en andere maritieme diensten, dus naar de gemeenschap.
Bovendien gaat het hier over een voortgezet onderwijs dat normaal ook ten laste van de gemeenschap valt.

Hoeveel miljoenen worden immers ook niet besteed aan omscholing en versnelde beroepsopleiding ten behoeve van alle sectoren.

De paar honderdduizend franken die hiervoor uitgegeven worden aan de versnelde beroepsopleiding voor matrozen ter zeevisserij vormen daartegenover maar een peulschillentje. De Rederscentrale heeft voor het Fonds een tussenkomst van 5,2 milj. fr. gevraagd, zijnde de helft van de totale kosten die inmiddels trouwens tengevolge van de stijging van de sociale lasten weeral zijn toegenomen.

Op de begroting van Landbouw wordt voor dit doel 3,3 miljoen frank uitgeschreven, dit is dus 1,9 miljoen frank minder dan hetgeen gevraagd wordt. Nu kan men gewoon opmerken, waarom dit geringe verschil niet gedragen kan worden door het bedrijf zelf, vemits het hier over een vitale aangelegenheid gaat. Laten we echter realist blijven.

Een supplementaire last van 1,9 miljoen frank zou ongetwijfeld meer doorwegen op het bedrijf dan wanneer deze door de gemeenschap zou worden gedragen. Vergeten we immers niet dat volgens de huidige berekening — dus bij gelijke verdeling van de kosten — de reder een bijdrage zou dienen te storten die omzeggens even hoog is als deze die voor de opvangeregeling wordt geïnd !

Vergeten we ook niet dat het bedrijf reeds een bijkomende last is opgelegd van ca 1,5 miljoen frank per jaar voor een vorm van vervroegde pensioenregeling voor de vissers die in wezen een zuivere meerinkomst voor de R.M.Z. zal betekenen, maar feiteljik weinig nut voor het bedrijf en de visser zal opbrengen.

En houden we tenslotte rekening met de mentaliteit van onze sector ook. Het zijn allemaal redenen waarom we niet goed begrijpen dat een dergelijk nuttig voorstel niet voldoende overheidssteun vindt. Wij sluiten ons in dit verband volkomen aan bij de opmerking die we onlangs nog hoorden, volgens dewelke het bedrijf niet groots genoeg ziet, met andere woorden, dat we veel meer zouden moeten vragen om weinig te krijgen...

(VERVOLG BLZ. 9)

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

(6861V)

(VERVOLG VAN BLZ. 7)

MEDEWERKING VANWEGE OVERHEID VERANTWOORD

Het is een feit dat het zeevisserijbedrijf in het verleden en ook thans nog kan rekenen op een zekere medewerking vanwege de bevoegde overheden.
Er is inderdaad het K.B. van augustus 1948 inzake nieuwbouwkredieten, een regeling welke als het ware een ruggegraat vormt voor onze bedrijfstak en die ongetwijfeld vele diensten heeft bewezen.
Er is verder de opvangregeling waarvoor het Departement van Landbouw sedert 10 jaar tussenkomt. Tevens beschikken we over een Rijksstation en over een paar andere instellingen meer, allemaal in dienst van de zeevisserij...
Alles goed overwogen lijkt het er niettemin op dat onze sector toch maar stiefmoederlijk wordt behandeld. Dit valt niet te ontkennen, als we kijken naar wat gedaan wordt voor de andere sectoren van ons economisch leven en naar wat in andere landen wordt verwezenlijkt ten behoeve van de zeevisserij. Ook daar hebben ze nochtans onderzoekingscentra en allerhande administratieve diensten...
De fout die naar onze mening in ons land wordt begaan is het willen vergelijken van de zeevisserijsector met andere sectoren. Uit de aard zelf van de zeevisserij kan een dergelijke vergelijking niet opgaan. Visvangst blijft steeds een vorm van jacht.
De productie, de visvangst, wordt bovendien in vele opzichten aan banden gelegd door allerlei omstandigheden buiten de wil of de invloedssfeer van de producent. Er zijn internationale verdragen die het werkterrein beperken en allerhande verbodsbepalingen opleggen en er zijn de beperkingen tengevolge van biologische, meteriologische, hydrografische en andere omstandigheden meer, die alle hun invloed op de produktie hebben.

De zeevisserij, is geen « landbouw op zee » zoals we soms wel eens horen, en daarom kan ze ook niet vergeleken worden met de landbouwsectoren, waar de productie op zichzelf niet dergelijke problemen stelt, gezien men thans met de moderne technieken, kunstmeststoffen enz. produceert wat en waar men wil.
Vis moet gevangen worden. Er moet er eerst «zitten» en men moet ze dan nog vinden.
Speelt de factor bekwaamheid van schipper en bemanning hier een belangrijke rol, dan is er ongetwijfeld ook nog een factor geluk noodzakelijk.
We denken hier ook aan de opmerkingen van een spreker uit Frankrijk tijdens de Internationale Conferentie over het Zeevisserijonderwijs 1969 te Oostende, waar deze bekende, nog nooit iemand ontmoet te hebben die kon zeggen dat « daar », op een bepaalde plaats, op een bepaald uur, op een bepaalde diepte en met een bepaald vaartuig vis zal te vangen zijn. Evenmin kan met zekerheid worden beweerd dat de vis die men door detectie heeft waargenomen, deze is die zal gevangen worden of dat de vis die aan boord ligt, deze is die men door detectie heeft waargenomen. Zelfs dat is nog niet zeker !
Aan de zeevisserij-exploitatie zijn aldus zulkdanige risico's verbonden



Een flinke vangst... op hoop van een goede opbrengst.



Hard werken in vaak zeer moeilijke omstandigheden.

die volkomen verantwoorden dat de overheid een dergelijk bedrijf steunt en zulks door een samengaan van tegemoetkomingen met een wel omlijnd beleid.

Uiteraard dienen de initiatieven van het bedrijf zelf uit te gaan. De daadwerkelijke medewerking van de overheid is daarbij evenwel onmisbaar. Deze moet aanvullend optreden ter bevordering van een gunstig klimaat waarin de technische, economische en sociale aspecten van de zeevisserij tot een verantwoorde ontplooiing kunnen komen.
Gezien het specifiek karakter blijft het bedrijf steeds in de marginale sfeer. En hier hebben we dan niet één of meer vaartuigen die marginaal worden uitgebaat op het oog, maar de vloot in haar geheel. Er zijn steeds eenheden die goed varen, nu eens tot deze dan eens tot een andere kategorie behorend.

Vorming van eigen vermogen is uiterst moeilijk ten gevolge van de zeer wisselvallige bedrijfsresultaten zelfs op korte termijn,waardoor het onmogelijk is de nodige afschrijvingen te doen om in de nodige vervangingen van het productie-apparaat te voorzien.
Bovendien overheerst in onze sector steeds het familiebedrijf, dat meestal geen gebruik kan maken van de financieringskanalen die de grote industriële ondernemingen ter beschikking staan. Terwijl anderzijds mede om redenen van het marginaal karakter, het aantrekken van vreemd kapitaal onmogelijk is.

De hogere besommingen die in het afgelopen jaar zijn geboekt zullen zeker aan het marginaal karakter niets wijzigen.
Een duidelijke vingerwijzing is tevens een nog nooit gekend laagtepunt in de nieuwbouw.

Een frans economist zei ooit eens terecht : « Quand le bâtiment va, tout va », (wanneer het in de bouw goed gaat, gaat alles goed). Dat is nu eens waar voor de zeevisserij ook !
Dat zijn dan redenen temeer om een sector als de onze te zien gesteund worden.

Temeer ook, nu in het raam van de E.E.G. de grenzen tussen de lidstaten zullen verdwijnen. Een gemeenschappelijke markt betekent grotere afzetmogelijkheden maar ook grotere concurrentie. En nu kan men zich wel de vraag stellen of onze vloot klaar is om te wedijveren met de sterkere partnerlanden.

In deze optiek is het dan ook jammer dat nog niet kon worden ingegaan op het voorstel van de Rederscentrale om een rechtstreekse tussenkomst te verlenen in de modernisering van de uitrusting aan boord van bestaande vaartuigen. Dit is toch niets nieuws.
Er bestaat immers een K.B. waarin een tussenkomst in de rentelast is voorzien voor dergelijke moderniseringswerken. Het bedrijf maakt er evenwel weinig gebruik van omdat de formaliteiten terzake niet van die aard zijn om de beoogde aanpassingen te stimuleren. Het enige wat derhalve wordt gevraagd is een wijziging in de formaliteit en hiervoor werd een

(VERVOLG BLZ. 11)

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

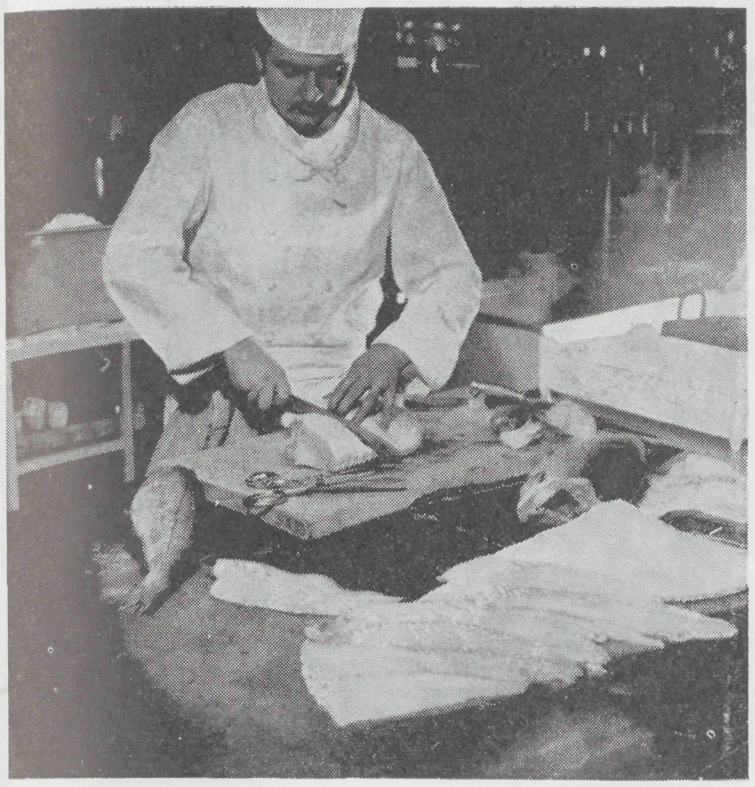
Generale Bankmaatschappij

Postrekening nr. 1333

Telefoon 721.73

(6853V)

(VERVOLG VAN BLZ. 9)



Verspreiding van het visverbruik... een voorname faktor.

degelijk plan opgesteld door de nationale werkgroep die een pelode voorzag van 5 jaar tijdens dewelke telkens 4 miljoen zou worden voorzien voor bij name genoemde moderniseringswerken die in aanmerking zouden kunnen komen.

EEN WITBOEK OVER DE ZEEVISSERIJ

De initiatieven van de Rederscentrale hebben ook nog dit tot gevolg dat een Nationale Commissie « Zeevisserijbeleid » de problemen onder de loupe zal nemen.

Het is thans de bedoeling om een soort witboek over het zeevisserijbedrijf te laten opmaken, waarin de huidige toestand in al haar aspecten dient te worden onderzocht, om dan logisch te besluiten waar en hoe er dient te moeten worden opgetreden om tot een gezonde ontwikkeling te komen en aldus het behoud ervan te verzekeren.

Op zichzelf gezien is dat een uitstekend voorstel vanwege de administratie. Dit is nochtans een uiterst omvangrijke en zeer moeilijke taak. Bij ons weten werd er nog nooit een dergelijke studie gemaakt, waarmede we alleen maar willen laten uitschijnen welk enorm werk de ontvangers van de opdracht te wachten staat.

We betreuren evenwel dat de voorstellen waarover we het reeds hadden in dit betoog, vooralsnog niet konden worden weerhouden. Ze werden toch geformuleerd door een nationale werkgroep, waarin dezelfde mensen zetelden die nu ook dit witboek zullen dienen op te maken. Naar onze mening zouden beide zaken moeten samen gaan, t.t.z. het opmaken van het witboek en het nemen van de voorgestelde tijdelijke structuurmaatregelen. De bedragen daarmede gemoeid zijn nu toch ook niet zo belangrijk en het risico aan de uitgave verbonden is derhalve in evenredigheid even gering.

Samen met de sloopremieregeling zonder nieuwbouwverplichting zouden deze maatregelen het bedrijf uitstekende diensten bewijzen.
Van zijn kant zal het witboek dan zijn diensten kunnen bewijzen voor het visserijbeleid op langere termijn.

OVERGANGSPERIODE

1971 zal ongetwijfeld een nieuwe periode inluiden die beslissend zal zijn voor de verdere ontwikkeling van het Belgisch zeevisserijbedrijf. Voorlopig lijkt het nog een sprong in het duister. Niemand kan voorspellen wat de invloed van de B.T.W. zal zijn en nog minder kan worden voorzien hoe het bedrijf het zal maken in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid.

Wat dit gemeenschappelijk visserijbeleid betreft, kan thans wellicht wel voorop worden gesteld, dat het feit dat de ophoud- of opvangprijs in al de partnerlanden dezelfde zal zijn, mogelijks een voordeel zal betekenen met betrekking tot de prijsvorming en de invoer.
Veel zal echter afhangen van de hoogte van de ophoud- of opvangprijzen, die tot op heden steeds niet zijn vastgelegd.
Eén en ander houdt ons inziens toch ook wel enige gunstige perspectieven in, ten aanzien van de afzetmogelijkheden. Maar hier raken we dan een delicaat probleem aan, te weten de commercialisatie.

Neemt de productie op zichzelf al een bijzondere plaats in met zijn eigen risico's daaraan verbonden, dan komt de tweede fase nl. de rendabele verkoop. En hier zit er dan voldoende stof tot discussie, omdat het verwijt al eens wordt gemaakt dat onze vissers slechts « vissen om te vissen » maar geen goede verkopers zijn.

De commercialisatie zou dan ook nog zelf moeten in handen worden genomen bv. door de Rederscentrale of een zustermaatschappij.
Op zichzelf zit er natuurlijk veel waarheid in, zoals in alle stellingen, maar zo eenvoudig als dit op het eerste gezicht lijkt is het nu ook niet. In ieder geval bestaan er plannen om ook dit initiatief ten uitvoer te brengen, alhoewel daar heel wat om de hoek komt bij kijken.

Voortbouwend op de gedachten hierboven ontwikkeld, menen we, in tegenstelling met anderen, dat eerst naar een gezondmaking van het productieapparaat moet worden gestreefd. Bij gebrek aan andere middelen moeten de kwaliteit en de capaciteit van de vloot met behulp van extra overheidsfaciliteiten — een term die toch « in » is — op peil kunnen worden gebracht.

Het kan wel in de andere sectoren die, we onderlijnden het reeds, de vergelijking met de zeevisserij niet kunnen doorstaan.

In het afgelopen jaar werd door de overheid, maar liefst 744 miljoen frank als buitengewone toelagen verstrekt aan in moeilijkheden verkerende bedrijven (er was 800 miljoen frank voorzien), en dit om louter « psychologische redenen », waarbij dan de economische gegrondheid van dergelijke uitgaven ver te zoeken is.
We houden het alleen bij dit voorbeeld.

In het raam van een nieuwe wet op de economische expansie, moet een verantwoord visserijbeleid nog meer mogelijk zijn. Waarmede we dan niet enkele inspuitingen op het oog hebben die de doodstrijd van enkelen moeten verlengen, maar wel maatregelen ten behoeve van de totaliteit van de sector die uit de aard van zijn activiteit marginaal is.
In de eerste plaats dus moet worden gestreefd naar een behoefte bevredigende aanvoer van een zo goed mogelijk kwaliteitsprodukt.

In het tweede stadium volgt dan de regeling met het oog op het bekomen van rendabele prijzen waarin tevens een reglementering moet ingewerkt zijn ter bevordering van een voldoend visassortiment door het opslaan van voorraden in koel- en vriesinstallaties. De EEG-opvangprijzen die zullen worden vastgesteld zijn immers geen kostprijsdekkende prijzen. De capaciteit van ons productieapparaat moet dus gericht zijn op de toenemende behoefte. Wanneer we nu beseffen dat ons land in hoeveelheid het dubbele van onze eigen productie invoert dan liggen hierin ongetwijfeld potentiële mogelijkheden. Mede in dit perspektief werden de voorstellen van de Rederscentrale gedaan.

De beoogde ontwikkeling is uiteraard tevens afhankelijk van het bemanningsprobleem, zowel wat het kwalitatieve als het kwantitatieve aspect betreft, waarvoor een duurzame oplossing moet worden gevonden. De politiek van de Rederscentrale op lange termijn is ook daarop gericht, ten bewijze waarvan het voorstel tot oprichting van een Fonds voor Scheepsjongens werd geformuleerd.

Niemand kan trouwens beweren dat het bedrijf terzake niet voldoende initiatieven neemt.

Denken we maar aan het voorstel van versnelde beroepsopleiding dat de Rederscentrale helpt medefinancieren, aan de vervolmakingscursussen en aan de sociale politiek die de Rederscentrale terzake voert. Dit jaar nog werd voor meer dan 50.000 fr. aan waardebons toegekend aan de leerlingen die die de visserijschool verlaten ca. 30.000 fr. aan aanmoedigingspremies voor de leerlingen die een verdere studie aanvatten. Initiatieven zoals het visserstehuis « De Bolle » en het K.W. IBIS worden gesteund om dan niet te spreken van de visserswijk die vermoedelijk volgend jaar een voldongen feit zal zijn.
Uit alles wat voorafgaat volgt eens te meer hoe complex en samenhangend de problemen in onze sector zijn.

Mede rekening houdend met de historische positie en met het feit dat de Belgische zeevisserij een belangrijke bijdrage levert in de grondstofvoorziening en de daarmede verbandhoudende bedrijvigheid van handel en nijverheid, zijn alle redenen voorhanden om het behoud van deze bedrijfstak ten behoeve van onze nationale economie na te streven.

Dit kan alleen maar door een nauwe samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid, die er alle belang bij heeft deze bron van devlezen die de zee oplevert gunstig te zien ontwikkelen.

VISSERS, REDERS,

EEN ZEER UITGEBREIDE KEUS VAN

- OLIEJASSEN
- LAARZEN
- GUTTERS
- NOORSE PULLOVERS - NOORSE KOUSEN EN SOKKEN
- SNEEUWSCHOENEN
- WERKKLEDIJ
- SCHOENEN BESTAND TEGEN OLIE EN MAZOUT
- DUFFLE COATS
- WINTERONDERGOED

EVENEENS SPORT- EN VRIJETIJDSKLEDIJ

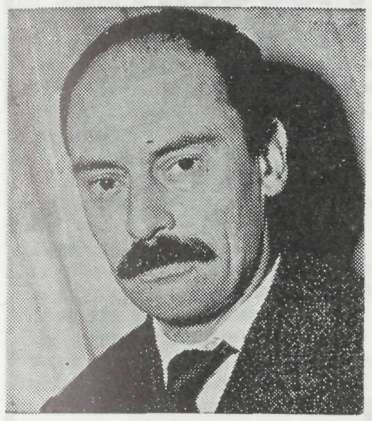
- EEN ADRES :

„PINTELON BONDED STORES"

H. Baelskaai, 34 OOSTENDE - Tel. 059/747.79

GROTE VERANDERING IN 1971 !

door K. MICHIELSEN, Hoofdinspekteur-direkteur bij het Ministerie van Landbouw



Zelden bracht voor ons bedrijf het nieuwe jaar een verandering zoals 1971 zal teweegbrengen.
In zekere zin mag men zeggen dat het einde van 1970 ook het einde van een periode in de Belgische visserij betekent.
Inderdaad, de eerste maanden van 1971 zullen het gemeenschappelijk visserijbeleid in het kader van de E.E.G. tot stand zien komen.
Dat betekent niet alleen dat van nu af aan binnen de E.E.G. geen handelsbelemmeringen meer zullen bestaan, en dat het beleid op gebied van in- en uitvoer en naar derde landen door de Gemeenschap zal gevoerd worden, in plaats van door ieder der Staten afzonderlijk. Het betekent ook dat voortaan de ophoudprijzen van en de handelsnormen voor onze voornaamste produkten op Europees vlak zullen worden vastgesteld, dat geen onderscheid van vlag meer zal bestaan in de nationale visserijzones, dat mag aangeland en gekocht worden in alle havens van de gemeenschap.
Uiteindelijk dus zullen Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort niet meer kunnen beschouwd worden als typisch regionale of nationale aanvoerplaatsen, maar zullen ze hun plaats gaan innemen in de lange rij van havens en haventjes die gezamelijk zullen instaan voor de bevoorrading van de grote Gemeenschappelijke Markt.
Het betekent verder dat straks onze bedrijfsorganisatie een nieuwe dimensie zal moeten aannemen. In het gemeenschappelijk marktbeleid wordt een biezonder belangrijke taak toegewezen aan de producentenorganisaties. Zij zullen in grote mate verantwoordelijk zijn voor de toepassing van de handelsnormen, die neerkomen op een reeks strenge kwaliteitseisen en die uiteindelijk de algemene kwaliteit van het op de gemeenschappelijke markt aangeboden produkt moeten opvoeren. Zij zullen het uitvoerend orgaan zijn dat belast is met de toepassing van de gemeenschappelijke opvangregeling. Zij zullen ongetwijfeld in de toekomst in het kader van het gemeenschappelijk marktbeleid nog andere taken toegewezen krijgen. Daarenboven wordt van hen verwacht dat ze ook op eigen initiatief in toenemende mate zullen gaan instaan voor een vlotter en rationeler verloop van aanvoer en afzet.
Het gemeenschappelijk visserijbeleid omvat niet alleen het marktbeleid. Er is ook nog het struktuurbeleid. Bepaalde objektieven werden gesteld voor een dergelijk beleid in de gemeenschap, met name de toeneming van de produktiviteit van de vloot en de andere produktiemiddelen, de aanpassing van de produktie- en verhandelingsvoorwaarden naar gelang van de eisen van de markt, en de verbetering van de levensstandaard en de levensomstandigheden van de vissersbevolking. Verder wordt in het biezonder aandacht gewijd aan het belang van het wetenschappelijk- en technisch onderzoek.
Voorzien wordt dat het beleid en de financiële akties van de Lid-Staten op dit gebied zullen gecoördineerd worden, terwijl tevens de mogelijkheid wordt opengesteld om ook tot gemeenschappelijke akties te komen.
Alhoewel in de verordening die het gemeenschappelijk struktuurbeleid regelt geen speciale rol aan de producenten organisaties wordt toebedacht is het toch zeker zo dat van het georganiseerde bedrijf verwacht wordt dat het zelf ook de handen uit de mouwen steekt. Een houding die erin bestaat ieder voor zich zijn eigen bedrijf naar bestweten te voeren en verder van de beroepsorganisatie te verwachten dat ze zoveel mogelijk overheidshulp zal weten te bedingen, is niet langer meer aanvaardbaar.
Een ernstige poging om door een gezamelijke inspanning van de bedrijfsgenoten te komen tot de oplossing van de belangrijke problemen en tot het voeren van een eigen rationeel beleid op langere termijn zal meer en meer voor bedrijfstakken die niet levensvatbaar zijn, die chronisch in een marginale rentabiliteitstoestand verkeren, die voor alles en nog wat het initiatief en de financiële hulp van de Overheid nodig hebben.
Onze bedrijfsgenoten zullen meer en meer moeten tonen dat zij in staat zijn in organisatorisch verband de grote problemen op te lossen. Hier kan gedacht worden aan de rekrutering der bemanningen, de opleiding van de jonge schippers, de samenwerking met het wetenschappelijk, technisch en ekonomisch onderzoek, de aanpassing van de schepen en hun uitrusting aan de steeds voortgaande evolutie.
Ik meen dat deze eindejaarseditie van het Visserijblad een uitstekende gelegenheid biedt om de aandacht van de bedrijfsgenoten op deze evolutie te trekken.
Verwacht mag worden dat de totstandkoming van de Gemeenschappelijke Markt in het algemeen de bloei van de visserij zal in de hand werken, maar ons bedrijf zal moeten van aanpakken weten. Daarbij meen ik dat de aandacht van onze bedrijfsgenoten vooral zal moeten uitgaan naar drie voornaame aspekten : het wetenschappelijk en technisch onderzoek, de kwaliteitszorg en de rekrutering en de opleiding van de jonge vissers.
Niemand twijfelt er nog aan dat reeds in de wereld van vandaag, en zeker in deze van morgen, geen bedrijf nog kan standhouden wanneer het geen groot belang hecht, en zorg besteedt aan het wetenschappelijk onderzoek. Evenmin betwijfelt iemand het dat in de evolutie van een moderne, overbevoorrade markt steeds meer de nadruk komt te liggen op de kwaliteit van het aan te bieden produkt. Over de rekrutering en de opleiding van jonge vissers hoeft, denk ik, in dit vakblad niet veel meer gezegd te worden. Eenieder in ons bedrijf kent het allesoverwegend belang van een goede bemanning bij de exploitatie van een schip.
Ik hoop dat alle bedrijfsgenoten zullen begrepen hebben wat de nieuwgeschapen toestand vanaf 1971 van hen zal vereisen, en wens U allen een goede gezondheid, voorspoed en behouden vaart toe.

ZAL DE B.T.W. DE VISPRIJZEN DOEN DALEN ?

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



Veertien procent op ingevoerde vis, tien en half ten honderd op de eigen visaanvoer : het waren hoge taksen die de prijs van het visje bezwaarden.

De aanstaande jaarwisseling stelt daar definitief een einde aan. Vanaf 1 januari immers verdwijnen bovenvermelde forfaitaire overdrachttaksen om plaats te maken voor het stelsel van de Belasting over de Toegevoegde Waarde, B.T.W. genaamd.

Gedaan met zegels plakken op onze fakturen, weg de overdrachttaks, weg de faktuurtaks.

In de plaats van het huidge forfait van 10,5 of 14%, gekweten in het stadium van de groothandel (nl. bij de eerste aankoop in de vismijn of bij de invoer), komt er in het stelsel van de B.T.W. één enkele taks van 6 % die alle overdrachten samen slechts eenmaal bezwaart.

Dit laatste is mogelijk omdat in het systeem van de B.T.W. ieder handelaar het recht heeft om de B.T.W. die hij aan zijn leveranciers betaald heeft, af te trekken van de B.T.W. die hij zelf heeft moeten toepassen op zijn leveringen. Dit recht op aftrek is het essentieel principe van het B.T.W.-stelsel.
Een eenvoudig voorbeeld zal dit duidelijk maken.
Een groothandelaar koopt een ben kabeljauw voor 1.000 fr. Vanwege O.V.A. ontvangt hij hiervoor een faktuur met volgende meldingen :

— 50 kg kabeljauw	1.000,— fr.
— B.T.W. 6 %	60,— fr.
— Totaal	1.060,— fr.

Op zijn beurt verkoopt onze groothandelaar, na bewerking tot visfilets, deze ben voor 1.500 fr. Hij reikt hiervoor volgende faktuur uit :

— Filets van kabeljauw	1.500,— fr.
— B.T.W. 6 %	90,— fr.
— Totaal	1.590,— fr.

Voor de door hem ontvangen B.T.W. van 90 fr. mag hij de 60 fr. door hem betaalde B.T.W. aftrekken. Het verschil (90 fr. — 60 fr.) van 30 fr. is hij aan de fiskus verschuldigd.
Tot zover een voorbeeld van het nieuwe belastingsmechanisme in zijn eenvoudigste vorm. Onmiddellijk valt op dat het aantal verkopen of overdrachten geen rol meer speelt : de verbruiker zal uiteindelijk slechts een-

(VERVOLG BLZ. 15)

Chevron smeerstoffen voor de Visserij

OM EEN HOOG RENDEMENT VAN
UW MOTOR TE BEKOMEN EN UW
UITBATINGSKOSTEN TE VERMIN-
DEREN, 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. CALPAM BELGIUM n.v.

KUNSTLAAN 46 – 1040 BRUSSEL TEL. (02) 13.74.40

(6872V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS

La Mouette

Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - 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

(6857V)

(VERVOLG VAN BLZ. 13)

maal 6 % BTW betalen, aangezien steeds aftrek gebeurt van de hoger op betaalde belasting. Producenten, groothandelaars, tussenpersonen, kleinhandelaars spelen allen dezelfde rol : zij zijn om zo te zeggen kassier van de staat, elk voor een fraktie van de zes procent. Want bij het optellen van ieders te betalen BTW bekomt men tenslotte maar eenmaal 6%, en dat bedrag is gelijk aan de BTW die de verbruiker uiteindelijk volledig bij zijn aankoop betaalt.

Voor de verbruiker zal deze door hem te betalen BTW niet altijd zichtbaar zijn, aangezien hij in een overgroot aantal gevallen geen faktuur bekomt, en een prijs zal betalen waarin de BTW vervat is, m.a.w. BTW inclusief. Maar de BTW zit er in, en zoals gezegd bedraagt zij voor vis en visserijprodukten 6%.

Let wel, er is slechts één tarief voor alle visprodukten : verse vis, diepvries, gefileerde vis, gerookte, gedroogde of gezouten vis, schaal- en weekdieren, viskonserven, opgelegde visprodukten, alles wordt aan het tarief van 6% onderworpen, dus ook de z.g. luxeprodukten als oesters, kreeften, langoesten en kaviaar.

Om verwarring te voorkomen stippen we hierbij aan dat aan de tarieven van invoerrechten of douanerechten niet geraakt wordt. Indien visprodukten uit niet-Euromarktlanden worden ingevoerd, blijven de gestelde tarieven ongewijzigd van kracht.

Hetgeen op 1 januari 1971 gewijzigd wordt zijn de overdracht- of faktuurtaksen : in plaats van de forfaitiare heffing van 14% bij invoer en 10,5% bij aanvoer (aangevuld met 7‰ faktuurtaks op de verdere overdrachten) komt er nu 6% over alle overdrachten samen.

Het is meteen duidelijk dat dit een weerslag op de visprijzen kan hebben, en die weerslag kan enkel gaan in de richting van een daling der prijzen. Nu is het altijd gevaarlijk voorspellingen te maken en zeker in een onberekenbaar en onzeker bedrijf als de visserij. Het voorbije jaar 1970 bewijst dit ten overvloede. De felle prijsstijgingen die het afgelopen jaar kenmerkten, waren evenmin te voorzien. Alles herleidt zich tot het vrije spel van vraag en aanbod.

Van de ene kant een aanvoer in daling, vooral wat kabeljauw, produkt nummer één, betreft (waar bleven de gullen?). Anderzijds een evolutie van de vraag, die zich toespitst op kwaliteitsprodukten, luxesoorten, gemakkelijk te bereiden varieteiten zoals diepvries en vooral gefileerde vis. Weet men bv. dat de invoer van visfilets dit jaar praktisch verdubbelde in vergelijking tot verleden jaar? In veel gevallen lijkt het wel of de konsument bereid is om het even welke prijs voor zekere hoogstgegeerde vissoorten te betalen, als hij er maar goede kwaliteit voor krijgt. We leven nu eenmaal in een welvaartstaat.

Moeilijk dus te zeggen hoe de evolutie in 1971 zal zijn. Maar gesteld dat vraag en aanbod elkaar in evenwicht houden en de sprongsgewijze prijsaangroei van het afgelopen jaar zich niet verder doorzet, moet men zich meteen gaan afvragen wat de weerslag van de BTW op die prijzen zal zijn.

Voorzichtige ramingen gaan er van uit dat, behoudens onvoorziene marktverstoringen, een daling van de visprijzen met 3 tot 5% in 1971 niet als onwaarschijnlijk mag worden aangezien. Nog eens, het blijft een broze pronostiek, en we geven ze dus voor wat pronostieken waard zijn.

KONGRESSEN

door P. HOVART, Direkteur Rijksstation voor Zeevisserij



Ieder jaar zijn er internationale kongressen in verband met de zeevisserij. Uit de verslagen van deze konferenties kan men, wanneer men er de tijd toe wil nemen, heel wat halen en leren; zij vormen zowat "de stand" van zaken in het bedrijf en geven vooruitzichten voor de nabije toekomst. Vandaar wellicht het verzoek van de verantwoordelijke uitgever van dit blad "om dit jaar eens iets te schrijven over enkele van die kongressen". In de grond maakt hij het Uw dienaar gemakkelijk, vermits hij kan putten uit de verslagen omtrent deze kongressen die op een uiterst vruchtbare wijze op de Commissie T.W.O.Z. of één van de werkgroepen van de Commissie werden besproken.

Uit de dokumenten die de Commissie T.W.O.Z. of het Rijksstation mochten ontvangen, hebben wij van enkele kongressen een samenvatting willen maken. Het is de bedoeling die mensen die op dit jaareinde enige tijd vinden een beeld op te hangen van wat zoal op deze konferenties werd medegedeeld.

Voor een exakte weergave van de mededelingen willen wij echter voorbehoud maken, omdat wij niet in de gelegenheid waren alle kongressen bij te wonen. Wij hebben gewoon "achteraf" de verslagen gelezen en bestudeerd en geprobeerd te verwerken (1).

MONTREAL

In Montreal (Kanada) vergaderden van 3 tot 6 februari ca 400 deskundigen uit 15 landen over het tema "Automation and mechanisation in the fishing industry". Het ging er om na te gaan hoe de moderne technieken toegepast of kunnen worden toegepast bij het ontwerpen en bouwen van schepen, het ontwerpen van vistuig, het opsporen van vis, het vangen van vis, het verwerken en de distributie van de vis.

Twee grote temas konden in de konferentie worden teruggevonden, nl. de huidige mechaniseringsaspekten en de toekomstperspektieven.

De mechanisering in het zeevisserijbedrijf beoogt, zoals trouwens in alle bedrijfstakken, de efficiency te verhogen en de kosten te drukken.

De traditionele metoden om het net binnen boord te halen en de vis te gutten vergen veel arbeid en zware fysische inspanningen. Om de arbeidskosten te drukken en de arbeidsvoorwaarden bij deze operaties te verbeteren kunnen worden ingezet : de z.g.n. netrol en de gutmachine.

Het gebruik van de netrol aan boord van hek, en zijtrawlers werd in een verslag van de W.F.A. (White Fish Authority - Groot-Brittannië) belicht. De netrol blijkt het meest efficiënt te kunnen worden voor een kombinatievisserij, bij nieuwbouw (waarbij het vaartuig speciaal kan worden ontworpen) en bij een konstruktie in twee delen.

en ander over de Shetland-gutmachines (type 17 en type 28) uit de Voor het gutten van de vangst aan boord werd in het W.F.A.-verslag een doeken gedaan. Daar steekt blijkbaar "muziek" in, vermits aardig wat arbeidsinspanning kan worden uitgespaard.

Met het oog op de arbeidsbesparing en het drukken van de kosten werd eveneens over fileermachines aan boord van schepen van gedachten gewisseld.

Britse ervaringen over de z.g.n. transfer van de vangsten op zee werden medegedeeld. Er blijkt o.m. dat bij dit systeem uitgaven kunnen worden uitgespaard, dat de personeelsbezetting beter kan worden geregeld, dat de vaartuigen efficienter kunnen worden ingezet en dat de tijd vangst - verbruiker kan worden verminderd.

Andere technische aspekten ter diskussie waren o.m. het herstel van netten aan boord, het gebruik van de z.g.n. "fish counter" (in Japan en Groot-Brittannië), de kontrole van de horizontale en vertikale netopening en diepte-instelling van het net, de automatische kontrole van het vistuig — een en ander met het oog op een overschakeling van het "niet-gericht" trawlen naar het "gericht" trawlen.

Het lossen van de vis vormt in alle landen een kritisch punt in de produktie- en distributieschakel. Een bijdrage belichtte vier lossystemen die in Kanada gebruikelijk zijn. Eén van de systemen, m.n. door gebruik van vakuumapparatuur, blijkt interessante mogelijkheden te omvatten.

Tenslotte werd ook van gedachten gewisseld over havenbouw, de opslag van de vis aan wal, de verwerking van de vis, de betekenis van de eiwitkoncentraten in de voeding, het luchtvervoer van vis en de viskweek.

De toekomstperspektieven liepen in de eerste plaats over het toepassen van de operationele research in het visserijmanagement, het brengen van de oplossing bij de keuze van het vaartuig en het inzetten van de vloot of de strategie van de vlootoperatie.

In de tweede plaats werden de visserijmogelijkheden met katamarans (bv. de 950 ton metende "Experiment" in de U.S.S.R.) en met de hulp van satellieten aangestipt, werd het kontainerkoncept voor vissersvaartuigen naar voren gebracht en kwam het gebruik van de komputers aan bod.

Voorbeelden van toepassing van de komputer in de zeevisserij zijn o.m. reeds te vinden voor het bedienen van de machinekamer op een Britse hektreiler (St. Jaspar) en in het onderzoek i.v.m. vistuig en visserijtechniek (bv. Polen en aan boord van het Schots researchschip "Explorer").

REYKJAVIK

De F.A.O. organiseerde te Reykjavik (IJsland) van 25 tot 31 mei een technische konferentie over "Fish finding, purse-seining and aimed trawling" (visopsporing, ringzegenvisserij en gerichte trawlvisserij). Ongeveer 350 deskundigen uit 34 landen woonden de konferentie bij en 87 technische rapporten werden voorgelegd.

Dit kongres was het derde in de reeks, na Hamburg (1957) en Londen (1963), doch waar vroeger het gehele technische gebied van de zeevisserij werd bestreken, bleef men nu tot 3 temas beperkt.

(VERVOLG BLZ. 17)

OOSTENDSE KREDIETBANK

KAREL JANSSENSLAAN, 1

OOSTENDE

TEL. 7 0 8 4 5

DE BANK WAAROP STEEDS

DE BEDRIJVEN VAN DE

VISSERIJMIDDENS

KUNNEN BEROEP DOEN

(6856V)

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**

(6861V)

(VERVOLG VAN BLZ. 15)

In de eerste plaats werd aandacht besteed aan het opsporen van vis. Opsporingsmogelijkheden en -diensten (surveys, fotografie, T.V., geluid, schepen, vliegtuigen, helikopters en satellieten) werden belicht en de behoefte werd sterk aangevoeld aan het voorhanden krijgen of hebben van waarnemingen (bv. oceanografisch en meterologische gegevens) tijdens de visserij zelf, met het oog op een tijdwinst en een efficiente strategische visserij.

De opsporing van vis door middel van sonar en echoloden werd in het biezonder aangesneden, met o.m. de eigenlijke identifikatieproblemen en de dichtheidsbepaling.

De wensen van het bedrijf t.a.v. de detektieapparatuur zijn ongetwijfeld : de aktieradius, een direkte registratie, lage kosten, stevig en stabiel en een eenvoudige bediening. Dit bracht meteen het tema "service" en "opleiding" van de visser ter sprake.

Een film over het net in werking, met vis vóór en in het net, de stand van de borden enz., opgenomen door middel van een sectorscanning sonar, werd op de konferentie vertoond. Er bleek dat de sonar bij research uiterst waardevol, zoniet onontbeerlijk is, doch wel enige tijd zal vergen vooraleer hij in de visserij in gebruik zal komen (o.m. wegens hoge prijs).

Ten aanzien van de ringzegenvisserij (momenteel 1/3 van de wereldvisvangst omvattend) werd voornamelijk van gedachten gewisseld over de grootte van het net (lengte, diepte), het (knooploos) materiaal, de "zinksnelheid", de diepte van het vissen, het aantal in te zetten schepen, het gebruik van de powerblock en van pompen enz.
Daarnaast kwam uitvoerig het probleem kosten en het vraagstuk van de bemanning aan bod.

Bij de gerichte trawlvisserij werd de span- en de éénbootspelagische visserij, de pelagische en semi-pelagische visserij en de bodemvisserij behandeld. Vooral kwam diskussie over apparatuur. De netsonden bv. brachten een levendige gedachtenwisseling over de voor- en nadelen van draadloze netsonden.

Het meten van de "vullingsgraad" van het net, met het oog op een rationalisatie van de visserijaktiviteit, bleek tot nog toe geen voldoening te geven.

De noodzaak om meer inlichtingen te verkrijgen in en rond het net kwam sterk naar voren (multi-netsonde). Ook de behoefte aan een beter inzicht in het gedragspatroon van de vis en de reakties van de vis (op geluid, licht en andere stimuli) in funktie van de tijd en de plaats werd onderlijnd.

Als eerder afzonderlijke problemen werden behandeld : de trekmeters in de vislijnen (nuttig bij vastslaan en netbeschadiging), de nettrommel en de elektrische sleepnetten.
In een slotsessie werd over het vissen in de toekomst (fishing in the future) gehandeld, waarbij o.m. de perfektionering van de apparatuur en van het vistuig werden onderlijnd en tevens de mogenlijkheid van een "systeem met voorspellingen" in het vooruitzicht werd gesteld.

DEN HAAG

Van 16 tot 30 juni had in Den Haag het tweede Wereldvoedselkongres (F.A.O.) plaats.
De visserij kreeg in het kongres slechts een kleine rol, hetgeen te begrijpen valt als men bedenkt dat vis in het totale voedselpakket van de wereld tot nog toe een eerder bescheiden plaats inneemt.

In een rapport over de visserij werd in de eerste plaats gewezen op de aktuele toestand van de visserij. Opvallend is de sterk toegenomen aanvoer (van 1958 tot 1965 met 7 % per jaar tegenover een stijging van de wereldbevolking met 2 % per jaar), doch in het algemeen zijn de geindustrialiseerde landen bij deze evolutie achtergebleven. Ten aanzien van de aanwending blijkt een tendens tot afzet van "panklare" produkten (vnl. diepgevroren vis). De wereldhandel in vis bedraagt ca 1 % van de totale wereldhandel.

In de tweede plaats werden de mogelijkheden van de visserij onderzocht. Voor 1985 wordt een vangstcijfer van ca 120 mln. ton vooropgesteld, doch de toename zal variëren van visgebied tot visgebied en van land tot land. Als verbruik per hoofd wordt 13,9 kg. verwacht, maar opnieuw zal dit gegeven van land tot land verschillen.

Om deze doeleinden te bereiken, werden in het rapport verder op de problemen gewezen. De ontwikkeling van de visserij zal een verdere modernisering en aanpassing van de vloot en de uitrusting vergen, zal een modernisering van het be- en verwerkingsapparaat veronderstellen, zal aangepaste opleiding- en onderwijsmetoden eisen en zal voorlichting en onderzoek meer en meer noodzakelijk maken.

In het rapport werd er tenslotte op gewezen, dat de visserij niet als een onuitputbare bron kan worden beschouwd. Eén van de meest dringende problemen die onder ogen moet worden gezien is dan ook het rationeel beheer van de visstocks.

KOPENHAGEN

Naar aanleiding van de 58e vergadering van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee greep op 25 - 26 september in Kopenhagen een symposium plaats over "Measurement of fishing effort" (meten van de visserijinspanning). Een 60-tal deskundigen namen aan het symposium deel en 29 rapporten werden behandeld.

Er werd vooropgesteld, dat de snelle ontwikkeling die zich voordoet met betrekking tot het vistuig en de visserijtechniek, het vaartuig en de detektie- en navigatieapparatuur, tot gevolg heeft dat nieuwe data inzake visserijinspanning tot raming van de visstocks en eventuele reglementering van de visserij noodzakelijk zijn.

In een eerste werkvergadering werd uitgezien om bepaalde scheepskarakteristieken (motorvermogen, brutotonnage, lengte enz.) met de visserijinspanning of -vermogen in verband te brengen. Bepaalde landen konden goede relaties aantonen, doch deze waren meestal onvoldoende om de totale variantie te verklaren. Het leek dan ook aangewezen om de invloed van de beroepskennis van de bemanning te bespreken en terzelfdertijd de exakte meting van de variabelen aan te snijden.

In een tweede vergadering werden de visserijmaatstaven en de klassifikatie van de gegevens i.v.m. de visserijinspanning onderzocht. Er kwamen o.m. aan bod : het idee "beviste oppervlakte" of "beviste volume", apparaten (twee, nl. After, Fishnet Bathylymograph) om de "visserijtijd" te meten, alsook de klassifikatie van vaartuigen en vistuig.

De derde sessie bestudeerde de ekonomische aspekten omtrent het probleem visserijinspanning en de noodzaak tot samenwerking tussen de biologen (voor de kennis van de visgronden en de kennis van de "maximum sustainable yield" in funktie van de tijd), de technologen (voor de kennis van de wijzigingen in de visserijtechniek) en de ekonomen (voor de kennis van de markt en de prijzen) werd meermaals onderlijnd. Tevens bleek een afstemming van het door de diverse disciplines gebruikte definities en te hanteren data van eerste noodzakelijkheid geacht.

In een slotvergadering kwamen enkele algemene aspekten omtrent de visserijinspanning ter sprake en werd o.m. het quotasysteem ter reglementering van de visserij onder de hand genomen.

---

(1) Nota van de Redaktie : Een belangrijk F.A.O.-Kongres (9 - 18 december) over de verontreiniging van de zee en de invloed op de levende zeeorganismen en de visserij kon de auteur niet weergeven, omdat onderhavige kopie reeds vroeger op de redaktie moest zijn. De auteur werd echter bereid gevonden later op dit kongres terug te keren.

Staaldraadtouwwerken Van Baasrode

Van Praet-Dansaert

ALLE KABELS VAN EERSTE KWALITEIT VOOR : VISSERIJ, ONDERNEMERS, INDUSTRIE

SEDERT LANGE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN.

(6859V)

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**

(6851V)

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

(6855V)

HET MACHINAAL GUTTEN VAN VIS : EEN AKTUEEL PROBLEEM

door W. VYNCKE, dr. ir. Rijksstation voor Zeevisserij Oostende en Werkgroep Behandeling Vis (Commissie T.W.O.Z.)



Vanaf de vangst is de vis onderworpen aan een reeks behandelingen die de houdbaarheid en de kwaliteit van het produkt op gunstige of ongunstige wijze beïnvloeden. De eerste bewerking op zee is het strippen of gutten. In dit artikel wordt de invloed van het strippen op de kwaliteit van de vis behandeld en worden vervolgens de mogelijkheden tot mechanisering van deze bewerking door het gebruik van gutmachines toegelicht.

Met uitzondering van de ponen, baarzen, haaien en roggen alsook van de pelagische vissoorten (haring, sprot, makreel) die meestal ongegut worden aangevoerd, wordt alle vis zo vlug mogelijk na de vangst gestript.

Men neemt aan dat algemeen gezien het strippen de houdbaarheid van de vis verlengt. Eerst en vooral is het gedeeltelijk verteerd voedsel in ongegutte vis door de grote hoeveelheid aanwezige darmbakteriën snel aan bederf onderhevig, waardoor de kwaliteit van de vis verlaagd wordt. Vervolgens bevatten de ingewanden aktieve proteolytische enzymen die het visvlees, vooral in de delen rond de buikholte kunnen aantasten. Dit geeft o.m. aanleiding tot een verweking van de buikwand (z.g. «belly burn»). Verder kan de vis door het strippen uitbloeden waardoor wittere filets worden bekomen.

Tenslotte kan bij grote vissen ijs in de buikholte terecht komen waardoor een betere afkoeling in het ruim geschiedt. Er dient er ook op gewezen te worden dat bij niet gegutte vis het gevaar bestaat dat door de druk van de visstapel de ingewanden worden uitgeduwd.

Het gutten heeft echter ook verschillende ernstige nadelen. Het vergt zeer veel werk aan boord; hierdoor moet de vis regelmatig uren op het dek blijven ligen vooraleer hij kan afgeijsd en in het ruim opgeslagen. Vooral in de warme maanden van het jaar kan de temperatuur zeer vlug oplopen hetgeen een gevoelige kwaliteitsachteruitgang voor gevolg heeft. Vervolgens geschieden tijdens het gutten ook vaak onvermijdelijke insnijdingen in het visvlees. De bakteriën die langs deze kwetsuren binnen dringen bespoedigen het bederf.

De ingewanden tenslotte kunnen op het dek de vis uitwendig besmetten. Wanneer deze niet zorgvuldig wordt gewassen, is de houdbaarheid in gevaar.

De gemiddelde gutsnelheid voor ronde vissen is ongeveer drie vissen per minuut per man of ca 360 kg/man/uur voor vissen van 2 kg. Wanneer een z.g.n. «stripbank», waar de vis op handhoogte komt toegestroomd, wordt het rendement met 25 % verhoogd, maar het gutten is dan soms minder goed uitgevoerd. In ieder geval blijft het gutten een tijdrovend en afmattende bewerking.

Om deze redenen wordt reeds sedert jaren beproefd het gutten aan boord mechanisch uit te voeren. Een groot voordeel van het gebruik van gutmachines is tevens dat een betere arbeidsrationalisatie aan boord mogelijk is. In recente jaren zijn in het buitenland diverse machines voorgesteld waarvan de voornaamste hier worden beschreven.

DE BAADER 163 GUTMACHINE

Deze machine die in 1964 werd voorgesteld is 4.83 m lang, 1,6 m breed, 1,63 m hoog en weegt 1.430 kg. Het stroomverbruik bedraagt 7 kHh. Het waterverbruik beloopt ongeveer 18 l/min.

De machine is geschikt voor rondvis van het type kabeljauw van 40 tot 75 cm lengte en voor rode zeebaars van 35 tot 50 cm; de snelheid bedraagt ca 30 vissen per minuut. De machine wordt door één man bediend.

Wanneer de vis door de machine passeert, wordt hij eerst door een V-snede ontkopt. De buikholte wordt vervolgens door twee schijfmessen opengesneden en de buiklappen naar wens afgesneden. De ingewanden die door deze insnijdingen niet werden verwijderd, worden door een draaiende borstel weggenomen. Tenslotte wordt de buikholte gespoeld en verlaat de vis de machine op de transportband. De afval wordt met een andere band verwijderd.

DE BAADER 165 GUTMACHINE

De afmetingen van deze machine zijn 2.49 x 2,26 x 1,96 m (L x B x H) en het gewicht bedraagt 2.860 kg. Het stroom- en waterverbruik belopen respektievelijk 4 kWh en 15 l/min. De machine is geschikt voor rondvissen van 50 tot 120 cm (een type 166 voor vissen van 35 à 70 cm is in ontwikkeling). Zij wordt door één man bediend en heeft een rendement van ca 25 vissen per minuut. De keel en de slokdarm worden eerst doorgesneden, de buikwand wordt opengemaakt, de ingewanden verwijderd door een schepvormig stuk en gescheiden van het achterlichaam. Tenslotte wordt de buikholte met water gespoeld.

De vis wordt niet ontkopt tenzij een bijkomende uitrusting wordt voorzien. In dit geval is de kopsnede rond, zoals voor klipvis (gedroogde gezouten vis) vereist wordt. Met deze machine wordt de lever niet vernietigd en kan ook eventueel gerekupereerd worden.

DE SHETLAND-GUTMACHINE

Deze machine werd door J. Smith van Shetland (Groot-Brittannië) ontworpen en door de Britse «White Fish Authority» in 1968 en 1969 verder ontwikkeld en op punt gesteld. Zij bestaat in twee uitvoeringen, nl. een klein en een groot type.

De machine die hydraulisch is aangedreven, is bestemd voor het strippen van rondvissen zonder het afsnijden van de kop. De vissen worden met de buikzijde naar boven in langwerpige bakjes die zich op een transportband bevinden, geplaatst. De buikwand wordt door een mes opengesneden en de ingewanden met een roterende borstel verwijderd. Tenslotte wordt de vis uitwendig en inwendig grondig gespoeld. Eén man volstaat om de machine te bedienen.

De karakteristieken van de beide machine-typen zijn :

	Type 17	Type 28
Lengte van de vis	27 — 43 cm	38 — 71 cm
Snelheid	30—45 vissen/min	30 vissen/min
Hydraulische pomp	3,5 PK — 23 l/min bij 88 kg/cm2	5,8 PK — 32 l/min bij 98,5 kg/cm2
Watertoevoer	55 l/min bij 3 — 4 kg-cm2	136 l/min bij 2,1 kg/cm2
Gewicht	508 kg	930 kg
Afmetingen	L. : 1219 mm B : 990 mm H : 1092 mm	L. : 1652 mm B : 1295 H : 1397 mm

DE ARENCO HARINGGUTMACHINE

Deze machine is 2,3 m lang, 0,85 m breed, 1.35 m hoog en weegt 250 kg. Zij verwijdert de kieuwen en de ingewanden van de haring zonder de kop af te snijden. De kuit of de hom blijven in de vis.

De buikholte wordt opengemaakt onder het kieuwdeksel door een schroefvormige as waarvan de diameter groter en groter wordt. De ingewanden worden tenslotte door een roterende as met overlangse inkepingen verwijderd. De kapaciteit bedraagt ongeveer 140 haringen per minuut van het kaliber 6 à 12 per kg. De machine wordt gewoonlijk door twee mannen bediend.

VAKUUM-GUTINRICHTING

Deze installatie werd door het «Bureau of Commercial Fisheries» te Gloucester (USA) in 1968 voorgesteld en in een licht gewijzigde vorm dit jaar gekommercialiseerd.

De vis wordt op een zuigkop geduwd, een pedaal wordt ingeduwd waardoor een vakuümklep wordt geopend en de ingewanden uitgezogen en in een afvaltank terecht komen. Door de pedaal verder in te drukken wordt de vakuümklep gesloten en terzelfdertijd een waterkraan geopend, waardoor de buikholte wordt gespoeld. De pedaal wordt dan opnieuw half gelost waardoor de waterkraan gesloten wordt, de vakuümklep opnieuw geopend wordt en het spoelwater onmiddellijk opgezogen wordt. Tenslotte wordt de pedaal volledig losgelaten waardoor het ganse systeem gesloten wordt en een nieuwe vis kan worden gegut. Volgens de ontwerpers van dit systeem kan één man op deze wijze met veel minder inspanning ongeveer 6 vissen per minuut strippen t.o.v. van ca 3 per minuut bij het gutten met de hand.

(VERVOLG BLZ. 21)

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

(6865V)

USINES GONZALEZ COCK N.V.

KLEINE DAM 3
9100 LOKEREN

* VLAS- EN HENNEPGARENS
* BINDTOUW EN TOUW
* STALEN KABELS
* HERCULESTOUW
* VLAS- EN HENNEPDOEK

Degelijke kwaliteit
Gunstige prijzen

TEL. : 09/78.15.08
TELEX : 11-483 Congo Lokeren

(6870V)

n.v. ANIMALIA PRODUKTEN

9470 DENDERLEEUW
Tel. 053/669.91 (5 lijnen)
Telex 21 343
B.T.W. : 400.272.181

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)

(6850V)

(Vervolg van blz. 19)

DOELTREFFENDHEID VAN DE VERSCHILLENDE MACHINES

Daar de vermelde machines van zeer recente datum zijn, is het nog mogelijk een beoordeling van hun respektievelijke waarde te geven. Dit kan enkel door vergelijkend onderzoek op zee gebeuren.
De Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij (T.W.O.Z.) onder het voorzitterschap van Direkteur-Generaal F. Lievens, is dan ook van plan in een nabije toekomst met deze studie te starten.
Het gebruik van doeltreffende gutmachines zou immers toelaten én de kwaliteit van de vis te verbeteren én het werk van de visser aan boord aanzienlijk te vergemakkelijken.

GAAN WE NOG TONG VISSEN IN 1971 ?

door ir. R. DE CLERCK, Assistent Werkgroep (Commissie T.W.O.Z.) Rijksstation voor Zeevisserij

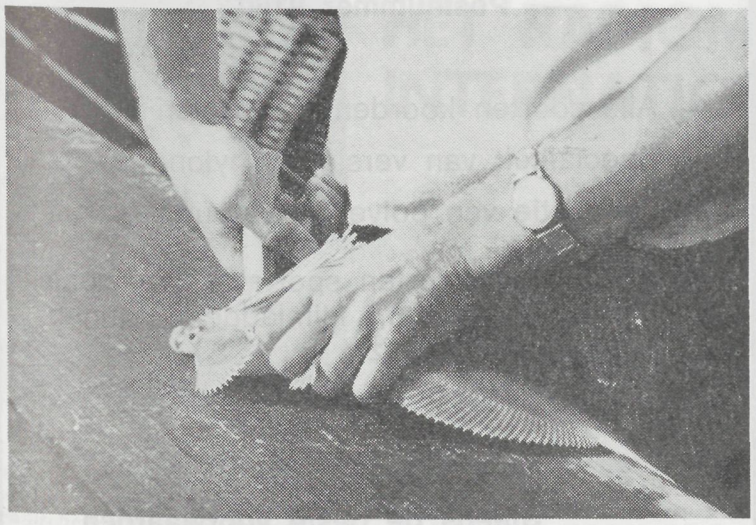


De tongvisserij in België spant nog steeds de kroon ten opzichte van de andere visserijen. Aan de hand van de gegevens betreffende de prijsverdeling per kilogram, en de totaal aangevoerde geldwaarde blijkt dit immers overduidelijk. Over de drie laatste jaren valt evenwel een regelmatige achteruitgang van de vangsten te noteren, zodat voor vele vissers de toekomst zich twijfelachtig aftekent. In het brein van de tongvisser en van allen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij het succes of het deficiet van de tongvisserij komen diverse vragen regelmatig aan bod: « Komt er een crisis in de volgende jaren ? », « Kan men van een tongoverbevissing spreken in de Noordzee ? », « Is de regelmatige voortplanting in gevaar ? », « Dient de daling van de vangsten in het licht gezien te worden van een toenemende graad van milieuverontreiniging ? », « Hebben de Hollanders met hun zwaarder materieel een nutteloze afslachting verricht ? ». In het nu volgend betoog zal hierop een antwoord worden gegeven.

WAT WORDT ER GEDAAN ?

Het is derhalve de taak van het toegepast wetenschappelijk onderzoek om het tongvraagstuk te analyseren en een oplossing ervoor te zoeken. De werkgroep Biologie (Commissie T.W.O.Z.) benadert het tongprobleem op drie fronten :

1. Routineanalysen van de commerciële vangsten in de drie nationale havens. Het doel hiervan is de verdeling van de aanvoer te berekenen volgens leeftijdsklassen en volgens geslacht.
2. Merkproeven voor de Belgische kust in het kader van een internationaal merkprogramma in de Noordzee en de Ierse Zee, waaraan o.m. Nederland, Engeland, Denemarken en Duitsland deelnemen.
3. Deelname aan de werkvergaderingen van de « North Sea Flatfish Working Group » te Kopenhagen en het onderhouden van de contakten met de buitenlandse Biologische Marinestations.



Voorbeeld van het merken van tong.

Het conglomeraat van deze aktiviteiten heeft ons toegelaten een billijke prognose voor de volgende twee jaar op te maken : **Een verdergaande daling van de tongvangsten voor de jaren 1971-72, zowel in de Noordzee als in de Ierse Zee mag in vooruitzicht worden gesteld.**

WAAROM ZIJN DE TONGVANSTEN ZO WISSELVALLIG IN DE NOORDZEE ?

Wanneer de tongvangsten over de laatste tien jaar in de Noordzee beschouwd worden, dan is het duidelijk dat massale jaarlijkse schommelingen tot uiting komen. De bijgaande tabel van de Belgische en de Internationale vangstcijfers geven hiervan een duidelijk beeld.

Belgische en Internationale tongaanvoeren, uitgedrukt in duizend ton

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Belgische aanvoer	3,8	3,3	3,7	7,2	0,8	1,3	3,2	4,0	3,5	2,5
Internationale aanvoer	18,1	22,9	26,0	24,9	10,9	16,4	31,1	32,0	29,9	27,2

Het spreekt vanzelf dat in deze schommelingen ook de factoren visserijinspanning en verbeteringen van het vistuig een rol spelen, doch dit aspect laten we deze maal voorlopig buiten beschouwing. Wie evenwel denkt dat er geen onderlinge samenhang bestaat tussen deze jaarlijkse verschillen heeft het verkeerd voor, want er zijn nl. twee primerende zaken te noteren in de evolutie van de tongstand : ten eerste de invloed van de zeer koude winters, waardoor een groot gedeelte een natuurlijke dood sterft en ten tweede de schommelingen in het broedsucces.
(1) Een spectaculair voorbeeld van deze natuurlijke sterfte deed zich voor in de strenge winter van 1963. Nederland, Denemarken en Duitsland kenden in 1963 een zeer sterke daling van hun vangsten. Alleen België en in mindere mate Engeland boekten grote vangsten. De reden ligt voor de hand : de migratie van alle Noordzeetong in 1963 naar minder koude wateren kwam ten goede aan onze kustvisserij.

(2) Het broedsucces, bij de tong, volgend op de paaiperiode (mei juni), vertoont belangrijke verschillen van jaar tot jaar. Zo spreekt men van zwakke, middelmatige en sterke jaarklassen. Nu is het zo, dat alléén een sterke jaarklasse aan de actuele visserij-intensiteit voldoening kan geven. En zo een sterke jaarklasse komt slechts sporadisch voor... Slechts in de jaren 1947, 1958 en 1963 werden fenomenale hoeveelheden jonge tongen geboren. Die jaarklasse van 1963 heeft voor het leeuwenaandeel van de vangsten tussen 1965 en 1970 gezorgd.
Wanneer de figuur beschouwd wordt, waarbij de vangsten worden ingedeeld volgens de aangevoerde sortering (klein, middenslag, groot), dan is het aandeel van de jaarklassen 1958 en 1963 in de vangsten heel merkwaardig. Vanaf 1960 kwamen de tweejarige tongen van de jaarklas '58 in de visserij en door hun sterk aantal zorgden ze voor een ruime aanvoer in de kleine sortering en dit herhaalde zich in de jaren 1961 en 1962. Een deel van deze jaarklasse 58 met snellere groei kwam reeds voor het eerst voor in de middenslagklasse van 1962. Daarna volgde de strenge winter van 1963 en dank zij de migratie van de overblijvenden naar het zuiden kende de Belgische vloot een topjaar. In 1964 kwamen de catastrofale gevolgen van de strenge winter pas goed tot uiting : vangsten van slechts 10 % in vergelijking met het vorige jaar. De hoge natuurlijke sterfte had telkens huis gehouden in alle leeftijdsgroepen. In 1965 deed de jaarklasse 1963 haar intrede in de visserij. Dit reflecteerde in de vangsten van de kleine sorteringen die een topaanvoer kenden in 1966. Het volgende jaar kwam ze ten volle in de middenslagklasse als vierjarigen. In 1968 tenslotte, kregen we een maximum in de grote sortering. Daarna was de kous af.

Geen enkel sterk broedsucces heeft zich na 1963 nog voorgedaan en de visserij put nu uit een kleine reserve van de latere jaarklassen. De jaarklasse 1969 bv. is middelmatig te noemen zodat de topjaren nog niet voor de nabije toekomst weggelegd zijn in de Noordzee.

(Vervolg blz. 23)

ALLE
PETROLEUM
PRODUKTEN

NAFTA

BURELEN :
Italiëlei 66
2000 ANTWERPEN
Telefoon : 31 96 30 (6 lijnen)
Telex : 32 311

TERMINAL :
Scheldelaan
2040 ANTWERPEN
Telefoon : 68 72 36
Telex : 32 857

★ GAS OIL

★ KEROSENES

★ FUEL OIL

★ LUBRICATING OILS

★ PARAFIN WAXES

★ TOLUOL

★ BENZOL

(6871V)

REDERIJ
L.A. ASPESLAGH

JOZEF II STRAAT 25,
8400 - OOSTENDE

★

TANKVAART

★

ESTUAIRE VAART

★

BUNKERSCHEPEN
IN DE HAVEN
VAN OOSTENDE

(6867V)

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

(6873V)

EN WAT MET DE IERSE ZEE ?

De Ierse Zee, het Bristolkanaal en Mine-Head betekenen een secundaire mogelijkheid voor de stabilisatie van de tongvangsten. De tongstand is er totaal verschillend van deze der Noordzee. Uit de eerste resultaten van onze marktbemonsteringen komt een meer evenredige verdeling van de leeftijdsklassen naar voor. Dit wijst er op dat, vergeleken met de Noordzee :

— de tongstand aldaar aan een minder intense visserij bloot staat
— de groeisnelheid van de tong tevens belangrijk lager ligt.

Met andere woorden is de tongstand in de Ierse Zee zeer gevoelig aan overbevissing en er moet derhalve spaarzaam omgesprongen worden om de recrutering niet in gevaar te brengen.
Een nieuwe donkere bladzijde meldt zich evenwel aan. De Nederlandse tongvloot die 80 % van de Noordzeetong in haar netten vangt, ziet de bovengenoemde negatieve evolutie in de Noordzee met schrik tegemoet. Uit de resultaten van de « North Sea Flatfish Working Group » in juni jl. is men o.a. tot het besluit gekomen dat :

— een reductie van de Nederlandse tongvloot voorlopig onmogelijk was.
— het uitbreiden van de maaswijdte geen merkbare winsten op lange termijn zou opleveren (de groeisnelheid van de tong is zeer klein in vergelijking b.v. met deze van de kabeljauw).

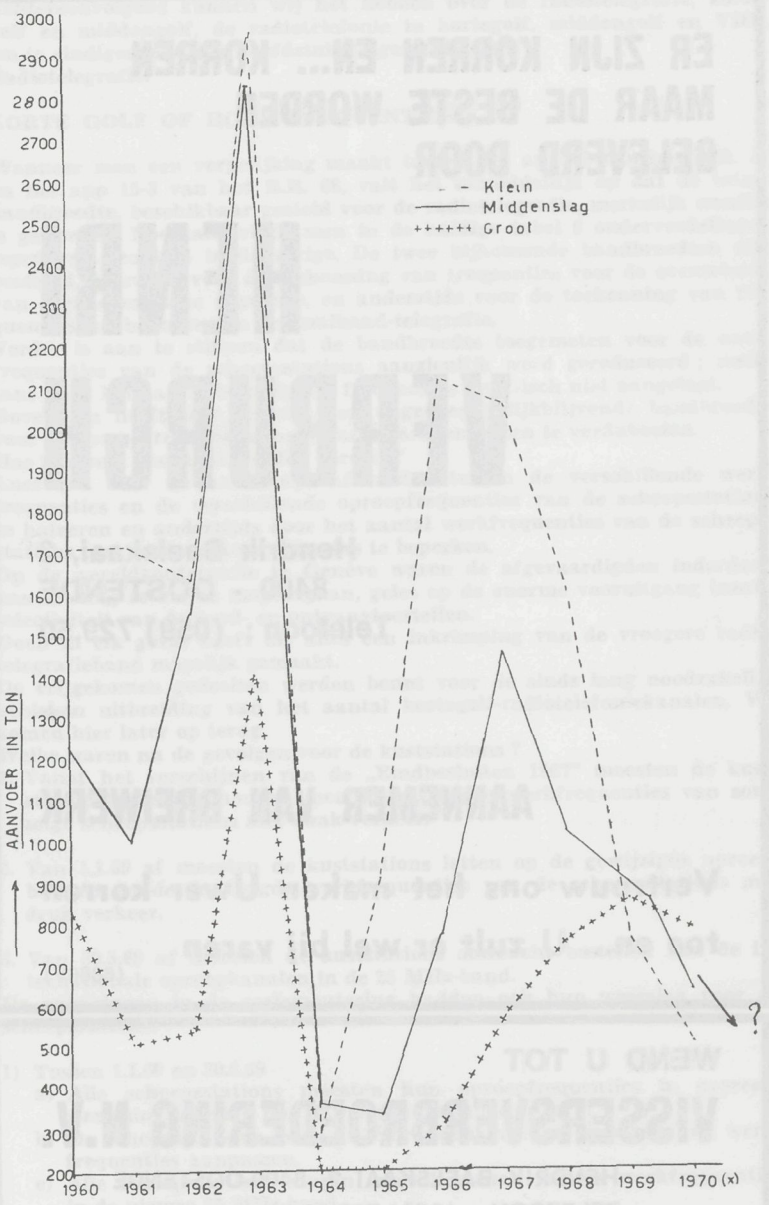
Zo is men in Nederlandse visserijkringen overgeschakeld tot het zgn. « Projekt Ierse Zee ». Waar het dit jaar nog een experimentele visserij betrof in de Liverpoolbaai met 8 gesubsidieerde kotters, zullen in 1971 veertig Nederlandse kotters op deze zelfde plaats in de paaiperiode op tong gaan vissen. Het lijdt geen twijfel dat vele Belgische vissers uit zullen voelen in hun vangsten. Intussen zal evenwel de Noordzeetong in deze periode iets minder hard aangepakt worden door de afwezigheid van deze 40 Nederlandse kotters. Anderzijds bezitten de Belgische vissers een betere historische kennis van de visgronden in de Ierse Zee dan de Nederlandse vissers hetgeen zich voorlopig ongetwijfeld zal uitdrukken in de respektievelijke vangsten.

DE ALGEMENE KONKLUSIES EN DE TAAK VAN HET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

Op grond van de voorgaande vaststellingen zullen we er voor de nabije toekomst van uit moeten gaan, dat de vooruitzichten voor de tongvangsten in de Noordzee en in de Ierse Zee in die mate zijn dat de topjaren voorbij zijn en dat de vangsten beneden deze van 1970 zullen blijven. In het steekspel tussen vraag en aanbod kan de situatie misschien wat verdoezeld worden, doch de vraag blijft bestaan in hoeverre de prijs van de tong nog kan stijgen.
De taak van het wetenschappelijk onderzoek tekent zich bijgevolg zeer konkreet af :

— Verder gaande marktbemonstering van de twee stocks.
— Nagaan van het broedsucces van de volgende jaren door intensieve bestandsopnamen van de jonge stock.
— Het zoeken naar nieuwe visgronden voor de Belgische visserij in de vorm van proefreizen met gecharterde vaartuigen.
— Het uitbreiden van de merkproeven.

We hopen in de volgende maanden hierop dieper in te gaan.





HET RADIOMARITIEM VERKEER EN ONZE INTERNATIONALE VERPLICHTINGEN

door HINDRYCKX C.C., Sektiechef van het Gewest der Radiomaritieme Diensten Kuststation Oostenderadio

In de vorige uitgaven van „Het Visserijblad" heeft de Heer BRABANT G., Hoofdingenieur-Direkteur van Administratie van het Gewest der Radiomaritieme Diensten te Oostende, U toegelaten kennis te maken met de technische uitrusting en de werking van het kuststation „Oostenderadio". Deze bijdrage behelst in feite een nader omschreven overzicht van de evolutie der wettelijke internationale voorschriften inzake het radiomaritiem verkeer.

Ter inleiding volgt eerst een korte historiek over het opmaken en het uitgeven van het Internationaal reglement betreffende de radioberichtgeving ten behoeve van de mobiele dienst voor de scheepvaart.
Tot 1959 waren alle verplichtingen opgenomen in de „Atlantic City-uitgave 1947". In dat jaar verscheen een aangepaste uitgave : het „Reglement

(VERVOLG BLZ. 25)

ER ZIJN KORREN EN... KORREN
MAAR DE BESTE WORDEN
GELEVERD DOOR

HENRI VERBURGH

Hendrik Baelskaai, 2
8400 - OOSTENDE
Telefoon : (059) 729.50

★

AANNEMER VAN BREIWERK

Vertrouw ons het maken Uwer korren toe en... U zult er wel bij varen

(6866V)

METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE **Tel. 050/150.01**

(6879V)

WEND U TOT

VISSERSVERBROEDERING N.V.

HENDRIK BAELSKAAI 2, 8400-OOSTENDE
TELEFOON : (059) 729.50

★

VOOR UW SCHEEPS- EN VISSERIJBENODIGDHEDEN

Vertegenwoordigers van de gekende
★ **D.S.L. REDDINGSVLOTTEN**
4 - 6 - 8 - 10 - 12 - 20 man

DIENSTSTATION

Vertegenwoordigers voor alle
★ **ESSO-produkten**

Specialisten voor
★ **KORREGARENS**
in Manilla - Sisal - Nylon-perlon - Hennep en Polyethyleen-garens - staaldraad - mixte touw - herslagen touw - nylon touw

Vertegenwoordigers en Dienststation voor
★ **BLUSTOESTELLEN**

RAADPLEEG ONS VOOR AL UW BENODIGDHEDEN

Vraag inlichtingen over onze speciale
★ **ESSO-OLIEN voor alle motoren**

(6868V)

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

(6834V)

(VERVOLG VAN BLZ. 23)

van de Radioberichtgeving - Genève 1959". In 1968 werd de laatste editie verspreid.
Als definitie van het Radioreglement, dat wij hieronder kortweg R.R. zullen noemen, zou volgende formulering kunnen dienen :
een samenbundeling van alle rechten en verplichtingen op het gebied van de radioberichtgeving, zowel wat betreft de technische uitrustingen als in verband met de exploitatie ervan door private maatschappijen of personen en door de openbare diensten.
Dit reglement moet worden geëerbiedigd door iedereen die radioverbindingen wenst tot stand te brengen. Mocht U het radioreglement (R.R.) nu ter hand nemen met de bedoeling een technisch of een exploitatieprobleem in een minimum aan tijd op te lossen, dan moeten wij U teleurstellen. De verschillende wijzigingen en aanvullingen doorheen de meer dan 1.600 artikels, tientallen bijvoegsels en talloze aanbevelingen hebben van het R.R. een waar labyrinth gemaakt.
Daarom is het beter voor principiële kwesties zich steeds te wenden tot de Inspectiedienst van de Radiomaritieme Diensten te Oostende.
Tijdens de laatste wereldkonferentie, gehouden te Genève in 1967, werden de eindbesluiten van het nieuw R.R. 1968 vastgelegd. Eén van die eindbesluiten houdt in dat een subgroep moest worden aangeduid, met het oog op de hergroepering van de artikels.
Waarom nu al die achtereenvolgende uitgaven van het R.R. De technische evolutie (van dubbele zijband naar enkele zijband, van algemene verkeerslijsten naar selectieve oproepen, van de morse-toestellen naar de teleprinters met gewoon verkeer en data-transmissie, enz.) en het veel ruimer gebruik van de radioverbindingen — de kleinste scheepsstations zijn nu immers uitgerust met een radio-installatie — eisen een voortdurende aanpassing van het R.R.
Hoe komt nu een nieuwe uitgave van dit boekdeel tot stand ?
Elke uitgave bevat achteraan een aantal „besluiten" en „aanbevelingen".
De besluiten bevatten opdrachten die uiteraard moeten worden uitgevoerd of nageleefd op een datum later dan deze van uitgifte van het R.R. De aanbevelingen omvatten suggesties van de onderschrijvende landen. Naderhand moet daarover nog worden gekonfereerd. Dit is b.v. het geval voor radioverbindingen door middel van aardsatellieten.
Het R.R. 1959 bevatte niet minder dan 15 besluiten en 37 aanbevelingen. Het R.R. 1968 eindigt met 20 besluiten en 8 aanbevelingen, met dien verstande dat de besluiten van het R.R. 1959 intussen werden opgenomen in en/of tussen de artikels van het R.R. 1968.
Tot 1967 vormden de aanbevelingen van het R.R. 1959 het onderwerp van een aantal internationale conferenties, die gehouden werden te Rome, Montreux of Genève. Elk land stuurde één of meer vertegenwoordigers, mede om de nationale belangen te laten verdedigen.
Zo werd België vertegenwoordigd door M. BOUCHIER, Direkteur-Generaal van het Radioverkeer en M. BRABANT, Hoofdingenieur-Direkteur van Administratie van de Radiomaritieme Diensten.
Op de wereldkonferentie te Genève in 1967 werden uiteindelijk alle aanbevelingen gekonkretiseerd en samen met de besluiten van het R.R. 1959 gepubliceerd in de „Eindbesluiten - Genève 1967". Meteen verbond ook elk onderschrijvend land zich er toe al de artikels en besluiten van dit document na te leven en toe te passen.

Daar nog maanden zou moeten worden gewacht op de nieuwe uitgave van het R.R. zag ieder betrokken land, administratie of private maatschappij zich verplicht de Eindbesluiten - Genève 1967 grondig te analyseren en de data op te sporen waarop in chronologische volgorde de fundamentele zowel als de detailwijzigingen moesten worden doorgevoerd.
Voor ons land werd die moeilijke opdracht toevertrouwd aan de gewestelijke Directie van de Radiomaritieme Diensten te Oostende. Aldaar werd een werkgroep opgericht die tot taak had alle betrokken afdelingen in de schoot van de Radiomaritieme Diensten tijdig voor te lichten omtrent alle wijzigingen en aanvullingen die op de gestelde data van kracht zouden worden. Tevens werd deze werkgroep belast met de voorlichting van private constructeurs en exploitanten van scheepsstations.
Het I.F.R.B. (International Frequency Registration Board), als onderdeel van het U.I.T. (Union Internationale des Télécommunications - te Genève), was er zich van bewust dat de administraties moeilijk hun weg zouden vinden in de „Eindbesluiten 1967" en besloot daarom, door middel van omzendbrieven, te gepasten tijde telkens de aandacht te vestigen op alle nakende wijzigingen en nieuwigheden voor de toepassingsdatum.
Intussen zijn er wel een twintigtal omzendbrieven verschenen waarvan de eerste ons bereikte op 15 augustus 1968. Omzendbrief nummer 223 was voor ons land veruit de meest produktieve, omdat hiermede aan het kuststation Oostenderadio bijkomende korte-golftelefoniefrequenties werden toegekend. Na het verschijnen van de veertiende omzendbrief kwam een nieuwe uitgave van het radioreglement van de pers, onder de titel „Reglement des Radiocommunications - édition 1968 - U.I.T. Genève". Er bestaat eveneens een Engelse versie en het gedeelte bestemd voor de scheepsradio werd door de Regie van T.T. vertaald in het Nederlands.
Om U een overzicht te kunnen bieden van alle wijzigingen en aanvullingen t.o.v. het R.R. 1959 zouden tien bijdragen in dit blad wellicht nog onvoldoende zijn.
Er zijn aanvullingen en wijzigingen die alleen de exploitatie of de technische uitrusting van de kuststations aanbelangen. Andere interesseren in de eerste plaats de private constructeurs en nog andere zijn enkel bestemd voor scheepsexploitanten. Tenslotte zijn er ook wijzigingen en aanvullingen die zowel de exploitatievorm en de technische uitrusting van de kuststations als de private constructeurs raken.

Bij verdere bespreking zullen wij ons tot de laatstvermelde beperken. Achtereenvolgens kunnen wij het hebben over de radiotelegrafie, kortegolf en middengolf, de radiotelefonie in kortegolf, middengolf en VHF, om te eindigen met een hoofdstuk „Algemeenheden".
Radiotelegrafie.

KORTE GOLF OF HOGE FREQUENTIES

Wanneer men een vergelijking maakt tussen het app 15 van het R.R. 59 en het app 15-3 van het R.R. 68, valt het onmiddellijk op dat de totale bandbreedte, beschikbaar gesteld voor de radiotelegrafie, merkelijk smaller is geworden. Nochtans vindt men in de huidige tabel 6 onderverdelingen tegenover slechts 4 in de vorige. De twee bijkomende bandbreedten zijn bestemd, enerzijds voor de toekenning van frequenties voor de overseining van oceanografische gegevens, en anderzijds voor de toekenning van frequenties ten behoeve van de smalband-telegrafie.
Verder is aan te stippen dat de bandbreedte toegemeten voor de werkfrequenties van de scheepsstations aanzienlijk werd gereduceerd ; nochtans werd het aantal beschikbare frequenties praktisch niet aangetast.
Bovendien heeft men, binnen een nagenoeg gelijkblijvende bandbreedte voor de oproepfrequenties, het aantal kanalen weten te verdubbelen.
Hoe kon zulk resultaat worden bereikt ?
Enerzijds door de onderlinge afstanden tussen de verschillende werkfrequenties en de verschillende oproepfrequenties van de scheepsstations te halveren en anderzijds door het aantal werkfrequenties van de scheepsstations met zwak verkeer enigszins te beperken.
Op de wereldkonferentie te Genève waren de afgevaardigden inderdaad van mening zo ver te mogen gaan, gelet op de enorme vooruitgang inzake selectiviteit van de zend- en ontvangtoestellen.
Doch in elk geval heeft dit alles een inkrimping van de vroegere radiotelegrafieband mogelijk gemaakt.
De vrijgekomen gedeelten werden benut voor de sinds lang noodzakelijk gebleken uitbreiding van het aantal kortegolf-radiotelefoniekanalen. We komen hier later op terug.
Welke waren nu de gevolgen voor de kuststations ?

1. Vanaf het verschijnen van de „Eindbesluiten 1967" moesten de kuststations rekening houden met de gewijzigde werkfrequenties van sommige scheepsstations met zwak verkeer.

2. Van 1.1.69 af moesten de kuststations letten op de gewijzigde oproepbanden en de gewijzigde werkfrequenties van de scheepsstations met druk verkeer.

3. Van 30.5.69 af moesten de kuststations aandacht besteden aan de internationale oproepkanalen in de 25 MHz-band.

De wijzigingen in de reglementering hadden ook hun weerslag voor de scheepsstations :

1) Tussen 1.1.69 en 30.6.69
   a) Alle scheepsstations moesten hun oproepfrequenties in overeenstemming brengen met de nieuwe beschikkingen.
   b) De scheepsstations in de kategorie druk verkeer moesten hun werkfrequenties aanpassen.
   c) Alle scheepsstations mogen gebruik maken van de werkfrequenties in de nieuwe 25 MHz-band.
   d) Aan alle scheepsstations kan een oproepkanaal worden toegekend in de nieuwe 25 MHz-band.
2) Zo spoedig mogelijk, en uiterlijk tegen 1.2.1970, moesten de scheepsstations van de kategorie zwak verkeer hun werkfrequenties aanpassen.
3) Tussen 1.11.69 en 31.12.69 moesten de vroeger toegekende werkfrequenties voor breedbandtelegrafie worden verschoven.
4) Tussen 1.7.69 en 31.10.69 moesten de gebruikers van smalbandtelegrafie en de stations die meewerken aan de overseining van oceanografische gegevens de frequenties bezetten die speciaal voor deze transmissiemethodes worden voorbehouden.

MIDDEN-GOLF OF MIDDEN-FREQUENTIES

— Vanaf 1.4.69 mag geen enkel scheepsstation nog gebruik maken van de werkfrequentie 448 kHz.
— De frequentie 512 kHz mag in alle regionen worden gebruikt als aanvullende oproepfrequentie.
— De automatische alarmseinontvangers moeten niet alleen alarm geven bij het gebruik van de zendklasse A2 maar ook wanneer de passende signalen worden geseind in de zendklasse A2H.

LAGE FREQUENTIES

— het gebruik van de internationale oproepfrequentie 143 kHz, alsmede de verplichte luisterdienst op deze frequentie aan boord van de scheepsstations is afgeschaft.
— in onze zone mogen de scheepsstations verder gebruik maken van de frequentieband 130-150 kHz, met uitzondering nochtans van de band 140-146 kHz, die door de kuststations kan worden gebruikt.

Dit zijn, beknopt samengevat, de belangrijkste wijzigingen die zijn opgenomen in het R.R. 1968, nopens het werk in radiotelegrafie.
De wijzigingen en nieuwigheden in verband met de maritieme radiotelefonie en enkele algemene beschouwingen kunnen het onderwerp zijn van een afzonderlijk artikel.

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 754.88

ALLE

HERSTELLINGEN

en

ONDERHOUD

(6875V)

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

(6874V)

BREVO

— 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)

EINDEJAARS-INVASIE !

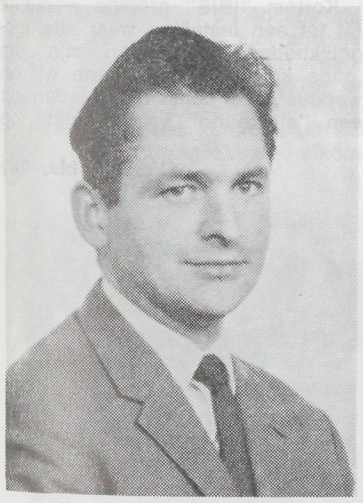
door G. CASTELEYN, sekretaris van het Nationaal Verbond der Visventers

De meesten van ons zullen nu al reeds vastgesteld en gevoeld hebben dat het zwaarste nieuwjaarsgeschenk aan onze middenstands-kerstboom niet d B.T.W. is geworden, maar wél de wettelijk-geduldе «hyper-markten-invasie» !
Eén jaar terug hadden we al het «genoegen» te wijzen op de plannen van het wereld-kapitaal die een overrompeling voorzagen van het dicht-bevolkte en koopkrachtige België door een 100-tal «weggeef»-reuzenhandelshuizen !
Het wereld-geldwezen ziet immers geen «toekomst» maar in een nieuwe flinke oorlog, die , zelfs voor de diepste schuilplaatsen der kapitaal-baronnen, te gevaarlijk is geworden !
Het feit dat ze hun heersersambities verplaatsen van het oorlogs- naar het handelsterrein, maakt hen in geen geval minder bloeddorstig en meedogenloos in hun niets-ontziende jacht op kapitaal-aangroei !
Ook daar veel miserie en drama's, wanneer onze kleine handels-piotten zich financieel doodbloeden in de ongelijke strijd tegen de overal-opduikende «verkoopbunkers». ! De kleine neringdoener staat immers nog altijd machteloos verdeeld en alleen tegen de gevoerde barnum-reklame, met verkoopprijzen die zelfs nog lager liggen dan de bevoorradingsprijzen van de traditionele kleinhandelaar, waardoor de verstomde verbruiker enige tijd vergeet dat «men altijd waar heeft naar zijn geld». Moesten onze kleinhandelaars besluiten tijdelijk met dezelfde prijswapens te antwoorden, dan zou het leven hen van de andere kant onmogelijk gemaakt worden vanwege de belastingdiensten die niet willen aanvaarden dat een «kleine» kan leven van zulke minieme winsten en hem bijgevolg toch belasten op hogere inkomsten, om nog niet te spreken van het wettelijk verbod te verkopen aan prijzen lager dan de aankoopprijs ! !
Onze vertrouwde middenstanders zonder al dat misleidend klatergoud waar we niet als één uit de verbruikerskudde worden aangezien, maar wel als een mens-klant, worden dus in de meeste gevallen wettelijk verplicht aan hogere prijzen te verkopen en het zou zeker misplaatst zijn hen nu te gaan bestempelen als «profiteurs» !
Ook de visventer op zijn ronde krijgt meer en meer af te rekenen met dit fenomeen !
Ook op zijn vis-gebied dezelfde verkoopmethodes !
Ook op zijn gebied dezelfde onmacht tegen de gevoerde dumping-prijzen !
Ook op zijn gebied ook dezelfde diskriminatieve winstmarges !
Wat echter specifiek de verse visverkoop betreft, bij onze grote «vrienden» kunnen we met kennis van zaken vaststellen dat overal een schrijnend gebrek is aan elementairste beroepskennis, dit niettegenstaande de kostelijkste inrichtingen.
Ook de visventer heeft gedurende twee jaar al zijn aandacht gespitst op de B.T.W., om achteraf — maar te laat — onthutst te vernemen dat zijn on-middenstandse regering de rem op de grootwarenhuizen-aangroei had losgegooid !
Nog meer verontwaardigd werd hij, toen hij er getuige van was hoe onze Prins Albert (dure handelsmissies en andere gekruiste dinges) officieel een van deze mastodonten kwam openen in het Walenland.
Dit ging gepaard met een oorverdovend vuurwerk en een monster verkeersopstopping, alles oogluikend toegelaten door een legertje bereden_ en onbereden rijkswachters !
Heel ootmoedig vergelijken we daarmede de vele nodeloze overtredingen die wij oplopen voor het maken van veel minder gerucht uit beroepsnoodzaak en de talrijke parkeersvitterijen waarvan we wekelijks het slachtoffer zijn ! We zeggen dank aan de prinselijke voet (of is het een der grootste aandeelhouders ?!) die de middenstanders ter dezer gelegenheid, officieel en in het openbaar, onder het achterwerk kregen !
Ware het niet beter geweest meteen alle winkeliers te omscholen tot goede werknemers of staatsbedienden, in plaats van vele miljarden te verspillen aan een duistere B.T.W.-voorlichting, opgericht ten gebruike van een uitstervend ras ! ?
Aan alle jonge visventers en ook aan «de laatste der Mohikanen» die zich nog tijdelijk onbedreigd of ontrefbaar wanen, geven we de raad, van naast een ultra moderne inrichting en de nodige beroepskennis uit te zien, naar nieuwe (kollektieve) vormen van vis-bevoorrading, teneinde met gelijke wapens de strijd op te nemen tegen deze systematische middenstands-uitroeiing in België door vreemde geldmachten !

Verwacht in geen geval enige hulp van «onze» middenstands-ministeries, die sedert twee jaar in latente B.T.W.-roes verkeren !
Doe zelf iets als visventers-blok !
Begint met aan te sluiten !
Wacht niet tot men u als bezienswaardigheid alleen nog laat venten in het «middenstands-reservaat» te Kalmthout !
Dit is onze nieuwjaarsboodschap, samen met onze beste handelswensen voor 1971 !
We durfden hem niet aan de kerstboom hangen die reeds te gevaarlijk overheld onder het gewicht van andere middenstands-«geschenken» ! !

NIEUWJAAR 1971...

door J. DEROOSE, Ondervoorzitter van de Provinciale Raad



Opnieuw. Voor de zoveelste keer drukken we elkaar de hand en wensen we het allerbeste. Niemand vraagt er ons wat we er van menen, in hoever die wensen oprecht zijn; niemand vraagt wat voor de andere eigenlijk het beste zou kunnen zijn.
''Met de wens van 't jaar'' zeggen ze bij ons. Ik heb het sinds 18 jaar ook gezegd, zonder eigenlijk heel goed te begrijpen wat er juist mede bedoeld wordt.
Met de wens van 't jaar... Alsof het voorbije jaar de wensen niet heeft ingelost; alsof het beginnende jaar veel beter moet worden.
18 jaar middenin de visserij. Velen heb ik er reeds zien heengaan. Zelf ben ik op een leeftijd gekomen, dat ik reeds moet zeggen dat ik er velen heb zien komen.

Aan diegenen die verdwenen zijn en aan de nieuwe generaties zeg ik : met de wens van 't jaar ! Maar ik bedoel niet dat de vroegere jaren te betreuren zijn. Wel integendeel. Ik bedoel, bijna te hopen dat het komende jaar de voorbije mag evenaren.

Of is het omdat ik straks veertig jaar wordt, omdat Karel Jonckheere schreef : WIE VEERTIG JAAR WORDT MOET ZICHZELVEN KENNEN OF ANDERS IS HET BETER DAT HIJ STERFT, omdat ik, mezelf kennende, weet dat voortaan vrij vlug de veerkracht kan verminderen, dat ik reeds terug zou willen kijken in plaats van vooruit. Omdat er in de wereld van de mensen toch zo bitter weinig verandert, en allerminst de mens zelf.

Zodat men een beetje bevreesd wordt voor de mensen, mensen die je niet willen begrijpen, die je benijden en daarom tegenwerken, die zich misschien bedreigd voelen, die een klein beetje on-menselijk worden. Mensen die niet geloven in goede bedoelingen omdat ze alleen maar in zichzelf willen geloven. Mensen die elke dag de wereld zullen veranderen, maar zeggen dat het onze schuld is wanneer die verandering er niet komt.

Terwijl ik dit schrijf, Kerstnacht twee uur, is er geen bitterheid, wel een weinig weemoed : dat men tevergeefs kan hebben geleefd. Dat we straks talloze handen zullen drukken en te horen krijgen ''Met de wens van 't jaar'', maar dat het alleen maar woorden zullen zijn. Geen hart.
Nochtans, na 18 jaar, heeft men ook vrienden gemaakt, ECHTE mensen leren kennen, zodat het belachelijk ware te zeggen ''Salut en de wind van achter'' (zoals een gemeentepolitieker onlangs zei); ten andere, wie eenmaal ''ja'' heeft gezegd tot het leven, zegt het zijn leven lang.
Dus : met de wens van 't jaar !
Laat er een beetje weemoed tussen zitten. Er zit in elk geval voldoende hart in. Ook hart voor de hartelozen.
Aan allen dus, zonder uitzondering MET DE WENS VAN 'T JAAR.

WAARHEEN MET KONINKLIJK WERK „IBIS" ?

— **EEN ONGEZONDE TOESTAND : Plaats voor 56 kinders waar er 90 zijn en minstens jaarlijks 30 moeten geweigerd.**

— **KWEEKSCHOOL DER VISSERIJ EN MARINE OP DE DOOL...**

— **DE PLAATS IS AANGEWEZEN : WAAROM ONDER ALLERLEI VOORWENDSELS TALMEN ?**

— **Stadsbestuur van Oostende en Domeinen : hier dient ER DRINGEND EEN PRAKTISCH BESLUIT GENOMEN !**

Op het ogenblik dat honderdduizenden kinderen in ons land een vrolijk Kerst- en Oudejaarsavond zullen vieren, gaan onze gedachten onwillekeurig naar diegenen die voor de visserij een onberekenbare kweekschool blijven, maar tengevolge van het gebrek aan een ruime en moderne instelling, *tot op heden niet hebben, wat in de huidige sociale welstand ook* voor hen een feit zou moeten zijn.

Voor duizenden sociale gevallen en wezen is die welstand nog een ijdel woord en vergt hun toestand zorgen.

Van Godtschalck, de Bolle en de Ibis, mag de eerste alleen als een van de best aangepaste instellingen hier voor ouden van dagen aanzien. Ook in "De Bolle" heeft men een oud kot tot een prachtig tehuis voor jongeren van 16 tot 21 jaar weten om te toveren, maar of dit het geval is voor de "Ibis", school welke in 1906, DUS 64 JAAR GELEDEN, tot stand kwam, is wat anders.

Het is niet de direktie van die zeer nuttige instelinig welke men hiervoor een verwijt moet maken.

Integendeel. Deze roeit met de spanen die haar ter beschikking gesteld zijn, maar waaraan de Hogere Overheid, veel te weinig aandacht heeft besteed om er ons in gunstige zin te kunnen laten over uitwijden.

Het is misschien aan dovemans-deur kloppen, maar eens en voor altijd moet ook deze etterbuil uitgesneden en moet de zaak kordaat aangepakt.

***Onze Stedelijke- en Staatsoverheid hebben in dat opzicht een dringende* plicht te vervullen, willen we eerstdaags voor geen katastrofe komen te staan, waaromtrent wel zal gejammerd kunnen worden, maar die UITSLUITEND aan het gebrek aan besluitvaardigheid en gezond oordeel zal te wijten zijn.**



Direkteur Caestecker, een bezorgd man voor zijn kostgangers... en de toekomst.

EEN PRAATJE MET DIREKTEUR CAESSTECKER

We hadden onlangs met hem en enkele beheerders het over deze *instelling en zijn sociale tekortkomingen*, biezonder inzake huisvesting.

Elk jaar immers wordt door ons blad aan deze instelling gedacht en trachten wij op nuttige wijze deze te steunen, maar dat is maar een peulschilletje vergeleken met wat zou moeten gedaan worden.

DE HUIDIGE TOESTAND OP ONDERWIJSGEBIED

Alhoewel het K.W. IBIS sinds 1906 bestaat, heeft de instelling na meer dan 64 jaren aktiviteit (zonder onderbreking !) bijlange de "pensioengerechtigde leeftijd" niet bereikt.

Wel integendeel — IBIS beleeft sinds enkele jaren zijn tweede jeugd want de school tintelt van vitaliteit, maar niet van herbergzaamheid.

Er is niet alleen een volwaardige lagere school en een zeevisserijschool (dek), maar er is sinds een tweetal jaren ook een afdeling buitengewoon onderwijs aan de lagere school verbonden, terwijl de zeevisserijschool nu ook in drie afzonderlijke leerjaren werd gesplitst.

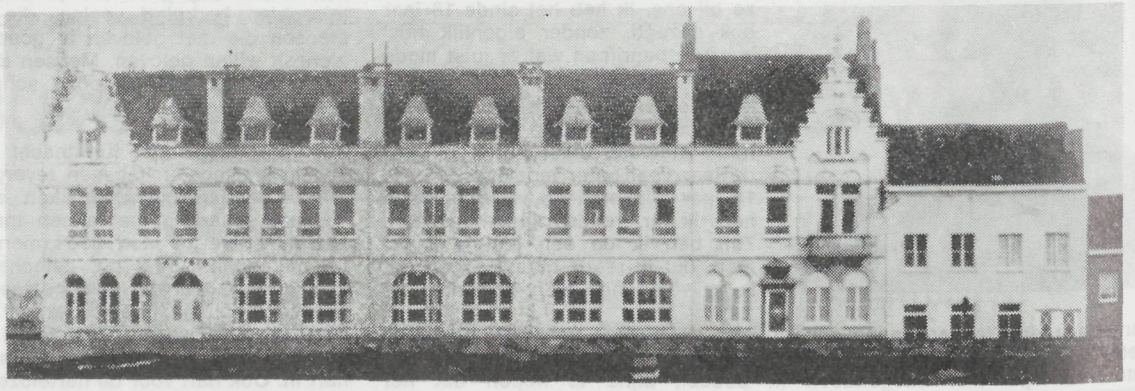
Op het vlak ONDERWIJS staan ter beschikking van de 90 leerlingen :

1) een lagere school : drie onderwijzers;
2) een afdeling buitengewoon onderwijs :
   — één biezondere leermeester logopedie ;
   — één biezondere leermeester lichamelijke opvoeding :
3) zeevisserijschool :
   — vier full-time leraren.
   — drie part-time leraren.

Voor het INTERNAAT en de vrije tijdsbesteding staan ter beschikking . één sociale assistente en zes monitor-opvoeders, terwijl in 1971 nog twee personeelsleden worden aangeworven.

Kortom "IBIS" groeide werkelijk uit tot een instelling waar alle mogelijkheden voorhanden zijn om *jonge kornuiten met goede wil en* werklust alle kansen te bieden op een "all round" voorbereiding op

(Vervolg biz. 29)



Het verouderd Ibiskompleks dat dringend dient vervangen.



Het achtergedeelte van de Ibis. Deze strook grond zal ingepalmd worden voor havenuitbreiding.

(Vervolg van blz. 28)

het verdere leven, zowel op gebied van beroepsopleiding als opvoeding in de breedste betekenis van het woord.

OVERBEVOLKT

De totale schoolbevolking telt 90 leerlingen, dit is het maksimum toegelaten aantal ingevolge de Konventie van 2-8-1952 afgesloten tussen het V.Z.W. Koninklijk Werk "IBIS" en de Belgische Staat.

Dit aantal IS VEEL TEVEEL VOOR DE BESCHIKBARE RUIMTE als internaat. Half december 1970 liepen bij de schooldirektie reeds 23 aanvragen binnen voor het plaatsen van leerlingen VOOR HET SCHOOLJAAR 1971-1972. Elk jaar kunnen hoogstens een 30-tal kinderen de plaats innemen van andere, terwijl het aantal aanvragen minstens dubbel zo hoog ligt.

Dat is ook de reden waarom de "IBIS" moet overgaan tot selektie van de kandidaat-leerlingen en uiteraard steeds alleen de zwaarste sociaal-gehandikapten voorrang kunnen krijgen.

Op die wijze stelt de sociale status van de leerlingen met alle gevolgen daaraan verbonden steeds groter problemen aan direktie en het personeel. Het brengt ook mee, dat wel eens kinderen uit vissers- of zeemansgezinnen afkomstig — die statutair nog altijd voorrang moeten krijgen, HUN PLAATSJE BEZET ZIEN door kinderen uit andere milieus, die dan echter sociaal gezien, minder gunstig waren voor het kind.

Volle wezen krijgen absolute voorrang, maar behoren in "IBIS" tegenwoordig tot de uiterst zeldzame uitzonderingen. De huidige direkteur, sinds 1-5-1959 in dienst, heeft amper drie volle wezen van vader en moeder op school gehad.

Een statistiek van 31-12-1969 deelde de schoolbevolking in als volgt :

a) VOLGENS AFKOMST :
- 28 kinderen uit vissersgezinnen;
- 47 kinderen uit arbeidersgezinnen;
- 15 kinderen uit bediendenfamilies.

b) VOLGENS HERKOMST :
- 43 kinderen uit Oostende en omliggende;
- 26 kinderen van de Oostkust;
- 13 kinderen van de Westkust;
- 8 kinderen uit het binnenland (Prov. West-Vlaanderen).

c) VOLGENS LEEFTIJD :
- 19 onder de 10 jaar oud ;
- 27 van 10 tot 12 jaar oud;
- 29 van 12 tot 14 jaar oud;
- 15 van + 14 jaar (tot ± 16 jaar).

Een statistiek opgemaakt in dato 31-12-69 en betrekking hebbend op de periode 1-6-1960 tot 31-12-1969, geeft meer dan 170 leerlingen die in die tijdspanne de school verlieten na er minstens drie maand te hebben verbleven.

WAARHEEN GINGEN ZE ?

Van deze 170 jongens waren er 66 (38,8 %) die minstens twee jaar zeevisserijonderwijs volgden. De overige 104 volgden dus gedeeltelijk of volledig lager onderwijs en hoogstens één jaar zeevisserijonderwijs.

Van de EERSTE groep van 66 is bekend, dat er 56 in de maritieme sektor terechtkwamen, hetzij 84,8 % (48 in de visserij, 5 in de koopvaardij, 1 in de Zeemacht, 2 bij het Zeewezen).

Van de TWEEDE groep van 104 is met zekerheid bekend, dat er minstens 28 in de visserij terechtkwamen.

Er mag dus aangenomen worden dat dit in absolute cijfers betekent dat op 170 jongens er minstens 84 (hetzij 49,4 %) in het maritiem bedrijf terechtkwamen, wat zou kunnen verbeterd worden met moderne instellingen rond het bedrijfsmilieu opgebouwd en wanneer de kinders meer langs de haven zouden kunnen leven.

Dit cijfer kan voor oningewijden relatief laag lijken. Wanneer men de vergelijking zou maken met de leerlingen van de zeevaartscholen en van de andere visserijscholen, blijkt rap genoeg, dat deze absoluut bevredigend zijn. Men vergete trouwens niet, dat uit de tweede groep van 104 de meeste jongens niet eens het lager onderwijs in "IBIS" voltooiden.

Niettegenstaande uit bovengenoemde cijfers duidelijk blijkt welke de aanbreng van "IBIS" voor de visserij betekent, KAN DEZE AANBRENG ZEKER HOGER LIGGEN. Inderdaad moeten jaarlijks, BIJ GEBREK AAN BEDDEN, AAN SLAAPRUIMTE circa 30 kinderen geweigerd worden. Dat deze toestand geen oplossing kreeg, spruit niet voort uit de beperking voorzien bij de Konventie van 2-8-1952 maar uit het feit, dat de bestaande gebouwen (DATEREND VAN 1924) niet eens voldoen voor 90 jongens, ALS MEN DE RECENTE NORMEN VAN VEILIGHEID EN HYGIENE ZOU TOEPASSEN.

De slaapzaal bv. biedt reglementair slechts plaats aan 56 kinderen en er zijn er 90. Wat hiermee aanvangen in geval van brand, enz... ? Welke verantwoordelijkheid draagt de Hogere Overheid hierin ?

De beheerraad en de direktie van "IBIS" zijn zich vast bewust van deze toestand, maar klopten tot op heden aan dovemans-deur.

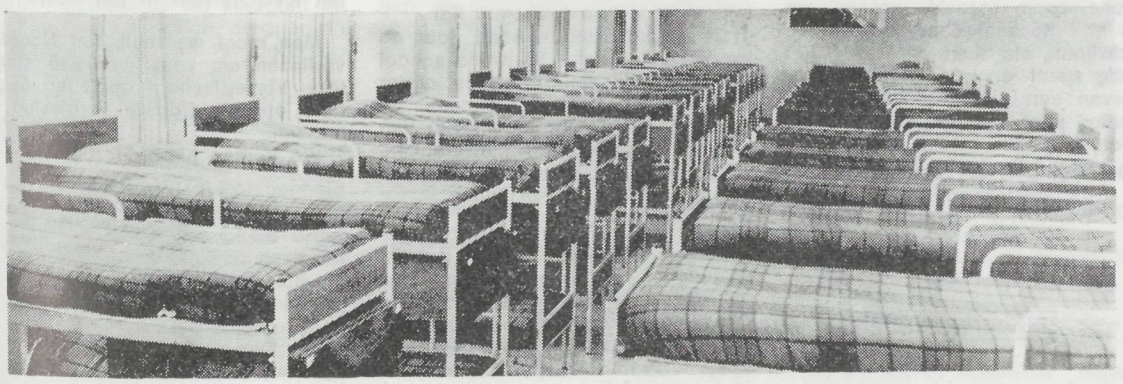
Sinds verscheidene jaren onderzoekt men de mogelijkheid het leerlingen effektief naar minimum 120 op te voeren. Het is evenwel gebleken, dat zulks technisch niet realiseerbaar is op de huidige plaats zonder zeer hoge kosten. Deze kosten zouden ten andere niet meer gewettigd zijn, vermits in het kader van de havenuitbreiding van Oostende voorzien wordt, dat de huidige IBIS-kompleksen vóór 1980 toch moeten verdwijnen. Inderdaad zou op deze plaats de doorsteek komen die de nieuw te bouwen dokken in de huidige spuikom moeten verbinden met het (te verdiepen en verbreden !) kanaal naar Brugge. Teoretisch is voorzien dat IBIS vóór 1980 moet verdwijnen (de gebouwen tenminste) EN DAAROM IS DE BEHEERRAAD SEDERT MAANDEN REEDS OP ZOEK NAAR BOUWGROND. Dat daartoe tijdig stappen ondernomen werden, zou immers moeten vermijden dat naderhand "HALS OVER KOP" zou dienen te werk gegaan.

Een terrein van circa 15.000 m2 zal nodig zijn voor een instelling met :
- twee scholen;
- één verblijfsinstelling;
- DE NODIGE VOORZIENINGEN INZAKE VRIJE TIJDSBESTEDING, ONTSPANNING, SPORT EN SPEL;
- woonst voor direktie, enz...

Het ligt voor de hand, dat dit terrein MOET GELEGEN ZIJN BINNEN KORTE AFSTAND VAN DE ZEE, DE HAVEN, STADSVERBINDING, enz.... EN DIT IS DAN OOK EEN ZWARE OPGAVE.

De "IBIS" beschikt niet over de financiële mogelijkheden om de grondverwerving en nieuwbouwkosten integraal te dragen.

(Vervolg blz. 30)



De slaapzaal waar slechts plaats is voor 56 jongens maar waar momenteel 90 jongens verblijven. Enorme risico's.

(Vervolg van blz. 29)

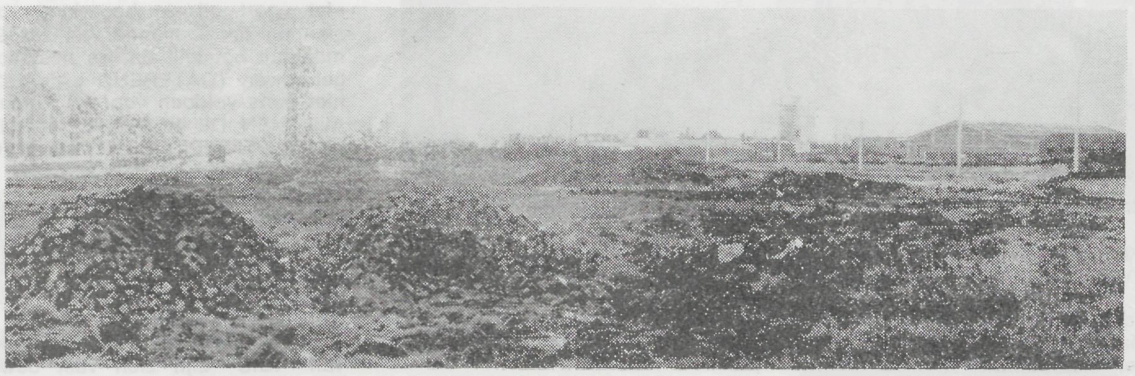
Onderhandelingen zijn dan ook aan gang met verscheidene openbare instanties om steun te verkrijgen vanwege Staat — Provincie en de Stad Oostende.

Tot nog toe zou bij alle Openbare Besturen de meeste inschikkelijkheid aan de dag gelegd zijn, ZONDER DAT ER EVENWEL NU REEDS SPRAKE ZOU ZIJN VAN KONKRETE OPTIES.

De beheerraad en de direktie hopen evenwel de besprekingen tot een goed einde te kunnen brengen om over een paar jaren te kunnen overgaan tot het leggen van de eerste steen van wat het nieuwe en moderne "tehuis" zal moeten worden van minstens 120 Ibisjongens vóór het einde van het huidige decennium.

Deze laatste overwegingen werden ons medegedeeld door direkteur Caesstecker, die de zaken zeer praktisch bekijkt en die we aanraden in 't belang van de school, de kinders en de nijverheid niet te laten gebeuren, dat deze school ergens te Bredene, Stene, het Maria Hendrikapark of Mariakerke terechtkomt .

WAARHEEN MET DE SCHOOL ?



De gronden, gelegen tegenover het stedelijk speelplein... een passend kader voor een nieuw Ibiskompleks, maar... !!!

Het is onze lezers niet bekend dat de Staat de daarvoor aangeduide plaats als ongeschikt aanziet, onder voorwendsel dat het hier een groene zone geldt. Die GROENE ZONE is gelegen op Opex tussen de Koninklijke Baan en de Ankerstraat, zijnde de nieuwe baan gaande van de Watertoren op Opex tot aan het Militair Hospitaal en het prachtig speelplein voor kinderen.

Men zocht eerst achter de spuikom, dan te Bredene en Stene maar nu zou men in het Maria-Hendrikapark grond krijgen van de stad.

Onzinniger kan het niet !

ONZINNIG EN GELDVERSPILLING

Dergelijke school moet haar plaats krijgen in een maritiem gebied, niet ver van de vissershaven en al wat onze visserij aanbelangt.

Het plan van aanleg dat veel groen voorziet en niets anders, kan gewijzigd worden.

Men heeft na veel talmen, enkele maanden geleden zonder resultaat daaraan veel vergaderingen gewijd, maar sedertdien hoort men daarvan niets meer.

Is het om de grootse plannen (voor eigen financieel belang) van enkele architekten, dat men moet afzien van bepaalde beslissingen ?

Wat zal de groene zone langs de Koninklijke baan van het Militair Hospitaal tot aan de Vismijnlaan wel betekenen ?

Al het groen op die ruimte aangelegd, zal niet alleen enorme kosten vergen, maar daarenboven alleen een kweekplaats zijn van ratten en ongedierte in de omgeving van een strook welke straks volledig door de nijverheid zal opgeëist worden.

Heeft men ten andere al eens onderzocht of daar een groene zone zonder enorme kosten kan aangelegd ?

Deze grond is volledig ongeschikt en dient om dat te bereiken volledig weggehaald !

En vermits men steeds van groene zone spreekt, vragen we ons af, hoeveel daarvan wel zou verdwijnen als men rechtover het huidig speel- en sportterrein aldaar daarvan een gedeelte zou voorbehouden voor de bouw van die school !

De ligging is er voor een school als IBIS uitstekend .

Zij kan prachtig omgeven worden van het nodige groen, zo het wil groeien !

Men zou er tientallen miljoenen voor een plaats voor sport en ontspanningsterrein uitsparen, vermits de kinders over de deur van de school het stedelijk sport- en ontspanningsterrein volledig ter beschikking zouden hebben. Alleen hoeft in eigen school een groot zwembad voorzien, waar ze leren zwemmen !

De Opex en in het biezonder dat gedeelte van de Oude Vuurtorenwijk zou typisch "vissers" blijven.

Enkele honderden meter verder hebben we Godtschalck. Daarover komen een 50-tal moderne huisjes voor vissershuisgezinnen.

Noordelijker van de school zou men de vissershaven en de visserdokken met het ganse nijverheidskompleks hebben en de 120 à 150 kinderen zouden daar leven in het milieu waar hun toekomst ligt.

De stad Oostende heeft door de bouw van de John Bauwens school aan de oude watertoren en onder voorwendsel dat veel jongens in stad woonden, voor het plezier van enkele politiekers en niet denkende ambtenaars, al een enorme vergissing begaan.

Zal men thans voor het plezier van enkelen, die steeds van groene zone spreken, zonder goed te beseffen wat ze daardoor verstaan ook hier een nieuwe vergissing begaan en honderden miljoenen in het water gooien, of een school bouwen in een milieu waar deze niet hoort ?

De toegang tot Oostende komende van Blankenberge heeft een prachtige verlichting zien tot stand komen.

Dat men thans opnieuw op deze strook geen nieuwe vuilnisbelt kweke maar een prachtig modern tehuis en school bouwe omgeven door groen. Men zal er niet alleen tientallen miljoenen uitsparen, maar die sociaal minbedeelden daar een tehuis geven waardig van onze stad, in het kader van onze duinen, prachtige sportterreinen en een industrie waar ze straks geroepen worden hun brood te verdienen.

Waar een stuk grond wat verder uitgemeten kan worden voor het Visserij Proefstation, zou een stuk van tienduizend meter nog beter tot haar recht komen voor een school, die wat zon, speelruimte, gezonde lucht en ontspanning geeft aan de vele sociaal misdeelden die er een deel van hun jong leven moeten slijten.

We zijn overtuigd dat de vertegenwoordgers van het bedrijf, het Stadsbestuur en het bestuur van de Domeinen, dat zullen willen inzien en het plan van aanleg in die zin zullen willen wijzigen tot welzijn van de stad, het bedrijf en de kinders welke in die school hun toekomst moeten voorbereiden.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de stad deze kinderen wil huisvesten op de gronden nevens het KVGOterrein in het bosje.

Men moet werkelijk het Noorden verliezen om zoals voor de stedelijke Visserijschool opnieuw dergelijke onaanvaardbare vergissing te begaan.

We komen hierop terug.

P. VANDENBERGHE.

DE GROTE DROOM



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

De tijd is voorgoed voorbij van het korren onder Yslandse Zuidelijke wal bvb. op « 't hoogland » waar de visgrond zichtbaar uit de wal geboren wordt. Aan INGOLFS HOFDE HUK, « 'tEngels hoofd » zeggen de Vlamingen kort en bondig. Waarmee meteen de verwantschap met de vikings duidelijk wordt. Daar korden ze op enkele honderden meters van de lage wal, met amper genoeg water onder de kiel, zij aan zij met de broeders uit hetzelfde zeemansbed. Op « 't laagland » was 't voor de kabeljauw en de koolvis. Aan « 't Gentekot » vingen ze schone vis : roodbaars, wijting, totten, dubbele gullen

Verkenningspunten in de wal ? « de borsten inéén », « de dikke dame » of nog de « doodskist ».

Ze hadden hun naam van « strandrovers » niet gestolen.

Een eindejaarsverhaal voor ons Visserijblad. In de hoop dat zij die hen nog niet kennen toch even kennis zouden kunnen maken met de echte kerels van Vlaanderen, voor wiens zonen de wind nog altijd uit het westen waait.

ZEEDUIVELS

't Zou Abel zijn, de tweede zoon van die rakkers van een Adam en Eva, die voor t' eerst ter visvangst toog en daarmee varen wij nu nog zoals toen ter visserij.

"Zij die ter zee willen varen moeten mannen met baarden zijn" zingt het landmanslied maar het vertelt ons niet wat men dan eigenlijk moet zijn om ter visserij te varen, om uit de ondoorgrondelijke diepten van de harteloze oceaan het dagelijkse bestaan op te diepen. Want, dat weet ge toch dat de zee niets geeft uit haar eigen ?

De nederigheid van de treiler is een der redenen waarom haar aanzien in de scheepvaartwereld niet zo hoog, om niet te zeggen met minachting, aangeslagen wordt.

Een fundamentele dwaling sedert alle krachtlijnen van de zee en de natuur door het vissersvaartuig lopen. Het vervoegt door weer en wind haar bestemming op de oceaan om dan op dit eindpunt de duistere diepten af te dreggen in de eenzaamheid van de hoop op de mirakuleuze visvangst.

En dan, allemaal die vertelsels van de opscheppende Pytheas, de Marseillese zeevaarder die leefde 4 eeuwen vóór Kristus.

We weten dat bescheidenheid precies geen eigenschap is van Marseillezen. Wel, die brave broer hoeft nu niet zo hoog van de toren te blazen. Hij beroemt er zich nl. op de IJslandse kusten te hebben ontdekt. Wij, vissers, kenden toen allang de steile klippen van Ingolfshofdi en de sombere rotspartijen van Stokksnes en er was daar IJslandse kabeljauw... gelijk we dat van ons leven nooit meer zullen zien... Neen, de Franse zeevaarder is niet van zijn eerste leugen gebarsten.

We zijn, spijtig genoeg, geen geboren vertellers en dat heeft nochtans een groot belang in 't leven Sindbad de zeeman vertelde in alle kleuren van de regenboog zijn befaamde zesde reis in de Indische Oceaan aan de verleidelijke Sheherazada..

Zó goed kunnen wij niet vertellen en dit is spijtig want reizen doen we anders genoeg. Maar we zijn niet zo happig op Franse komplimentjes en daarmee zullen we ook altijd wel de laatsten zijn om er veel te verkopen. Trouwens we hebben er helemaal de tijd niet toe.

Pytheas zoals Ulysses hadden maar op hun navigatie te peinzen. Wij, onvervalste zonen van de zee, navigeren en bovendien in de sombere holten van de grote vlakte speuren we naar de lading waarop aan de komfortabele wal, met het ongeduld dat de naïveling past, wordt uitgekeken.

Van alle avonturen van de mens blijft op de gehele uitgestrektheid van de oceaan niets over. Nog een van die heerlijke kwaliteiten van het element waarin wij hte grootste gedeelte van ons bestaan doorbrengen. Ook dat is betreurenswaardig want er zouden bewijzen te over zijn van de manier waarop wij varen moesten op zee monumenten gebouwd worden. Zoals de Griekse helden aan boord van de Argo naar Colchide voeren om er het Gulden Vlies te halen varen wij aan boord van de "Stella Maris", en de "Bertha-Gustaaf" naar de Noorse zee om, er de Gulden Vis te halen. En dat is nu ook precies niet bij de deur.

Wanneer de grote woede van de oceaan zelfs de koopvaarders in hun spanten laat trillen, wanneer de wolken als enorme zeeduivels hun zwarte vlerken openspreiden, wanneer mens en dier verschrikt het veilige hol en de haven opzoeken dan varen wij nog. Met een onverstoorbaarheid die alleen de uitloper kan zijn van atavisme vermengd met gewoonte en ervaring. Berijders van de rusteloze baren stampen en rollen we, soms duiken we en horen we al de lokkende Sirenen ons uitnodigend voor het eeuwige bal daaronder.

KOERS NOORD

Onverstaanbaar kraakt in de schimmige hoek van de brug de luidspreker, we raden het meer dan we het horen "Bailey, South East Island, Feröes, Hebrides... gale to strong gale... Northwest ten... becoming eleven". "Verrekt, zegt de blauwe trui met de geruite pet op aan het clearview-screen, en hij slurpt onbeweeglijk aan de hete mok soep. Dan verdwijnt de schuit onder een enorme golf stuifwater. "k'Heb het nog gepeinsd" zegt hij, de schipper, met de blik van de man gewoon de horizon af te speuren. "Als 't water afloopt en de wind aanwakkert moet ge niet veel goeds verwachten, de zeetjes lopen al in hulder hememouwen". De O.103 baant zich een weg door de tegenstrijdige zee.

In de grote muzikale legende spelen de avonturen van Sadko zich af in de diepten van de oceaan, deze van onze Vlaamse vissers verlopen tussen water en wind. Beiden worden vastgehouden door de verlokkingen van de heersers der zeeën. Sadko evenwel, keert na zijn avonturen in de oceaan, naar huis terug als hij fortuin heeft gemaakt.

Wij worden door de heerseres der zeeën vastgehouden en verlokt tot we versleten zijn.

Oneindig strekt de vlakte, eindeloos komt de deining als de ademhaling van een slapende reus aangedreven. Wit schuimen al de koppen van de golven.

Duizend paarden stuwen het vaartuig, vissersvaartuigen blijven niet binnen liggen voor slecht weer. Iedere ziel aan boord leeft in twee verschillende werelden, deze van de verre, vage wal met de wachtende Penelope en de lokalen van de pret, en deze van de zee die geen wet, geen geloof, geen herinnering en zelfs geen medelijden heeft.

Het voorschip wordt opgelicht, steigert, het hele vaartuig tuimelt in de gapende afgrond, schijnt opgeslorpt, maar verschijnt dan weer triomfantelijk aan de oppervlakte.

Koers noord ten oosten, windkracht 8, zeegang 6 tot 7. Achter de kim duizend mijlen ver ligt de kleine Vlaamse kust, versmolten met alle andere kusten onder het hoge grijze hemelgewelf.

We hebben evenveel angst voor de zee als we er liefde voor hebben en dit is toch nog wat anders dan hetgeen de brave dichters aan de wal in hun sentimentele liedjes zingen. Ze zouden eigenlijk moeten

(Vervolg blz. 37)

(Vervolg van blz. 31)

weten dat de zee nooit vriendelijk is geweest voor ons.

We zijn hier geboren tussen eb en vloed met de rug naar de wal en hoe zou het anders of heel ons verdere leven moet worden beheerst door het grote geweld.

Doorheen het matte skylight stijgt de vochtige, warme lucht uit de stille bedompte romp naar buiten. Voorlopig nog met de geest aan de wal leven de zielen aan boord vrij van enige indrukken van gevaar. Nietig onder het stormende hemelgeweld vaart de kast langzaam maar zeker haar koers noord ten oosten.

Zoals de zonsopgang uit de nacht te voorschijn komt, zoals de eb uit de vloed geboren wordt zo komt de kalmte uit de storm. En met een rilling van verwachting schieten we de korre weg op de visgrond.

Reeds cirkelen roofzuchtig spletmeeuwen en een grote Jan van Gent in de hemelkoepel. De zwijgzaamheid van de schipper kan beduiden dat hij een grote kudde op het spoor is.

Dingggg... Dingggg Dingggg De sonar schiet haar impulsen onder de oppervlakte van de zee op zoek naar de vis; 3 meter per sekonde.

De verlokking van de visserij heeft iest van een duizeling. Het schijnt een eeuwig avontuur. Overal omringd van de zee kijken we steeds met nieuwe gespannen verwachting naar het groene onbekende. Ondine is onweerstaanbaar.

VISSEN

IJslandse kabeljauw, koolvis en striemers. Volle zakken om de 3 uur. Tachtig vaam toont de dieptemeter. Zwaar sleept de gezwollen kuil langs de lage verschansing. Iedereen kijkt roerloos toe met de aandacht van de gespannen verwachting. De korretouwen kraken. Hoger, tot de volle zak gietend en pletsend van 't water onderaan de hellende mast bengelt. Als de stuurman, reusachtig in oliebaai en zuidwester, met een ruk de pooklijn lostrekt lijkt het wel of het schip onder de vis zal verdwijnen. Het hele voordek leeft.

En dan begint de slachtpartij. Zonder enig bevel gaan ze allen aan de slag, niet vooraleer de kor opnieuw te water is. Hier worden geen bevelen gegeven hoogstens een signaal voor de synkronisatie van de werkzaamheden.

Bloed, slijm en ingewanden, het ganse dek druipt ervan. De blokmeeuwen hebben de kleinere broertjes vervroegd en krijsen schor van bloeddorstigheid. Panevlerken drijven op de koele wind.

Onder dek in het ruim wordt het ijs gekapt. Een laag ijs, een laag vis, een laag ijs, een laag vis. Steeds hoger wordt de wand van planken in de gleuven. Donkergrijs steken de ronde kabeljauwruggen af tegen het witte ijs. Als zijn ze nog verbaasd over de behendigheid van de schipper daarboven staren ze met de ogen wijdopen tussen de oogleden.

"Winden" roept de lichtmatroos. Vier uren zijn verlopen sedert de laatste zak aan dek kwam en nog maar pas is de laatste vis in het luik verdwenen. Zwaar trekt weer het schip aan de stalen kabels die kraken op de posten. De meeuwen dansen hun ballet van alle eeuwen.

En dan telt de tijd niet meer, nu maken we deel uit van de troep die alleen nog gehoorzaamt aan het grote ritme middenin de schaduwen van dag en nacht. We zijn onderworpen aan het grote gezag van de natuur. Er is in de oneindigheid geen vaste tijdswaarde meer.

Winden, vieren, winden, vieren, gutten, spoelen, gutten.

Was het één dag, één maand ? De vangst alleen is nog de norm.

De mist heeft de sterren verslonden en het schip met een ijzige, wollige mantel omvat.

In de warme brug zoemt de radar, de sweep laat telkens de echos oplichten. De trillende korretouwen weerspiegelen in het natte dek. Met het vallen van de avond wordt opnieuw "gewonden". Een Een voor een verdwijnen de mannen doorheen de stormdeur.

Aan bakboordsboeg moet 't Engelshoofd liggen. Twee schitteringen om de tien, hij kent het van buiten, de schipper.

Over de brede rug van de zee gaat de reis verder.

In de lage kaartenkamer knettert, trilt en fluit de ontvanger... daa - daa -di - da - daa - daa - di... Hij switcht over naar 2376 khz en meteen hoort hij de anderen, de verre broeders uit hetzelfde zeemansbed... "aaallo... aaaallo... Oostende 278... aallo...". Geheimzinnig verdwijnt de stem in de ruimte... komt terug maar trekt onweerstaanbaar weg. Er is op deze breedte sterke fading.

Daar komt hij terug, met volle kracht. "Jaja, Jaak, 'k hoop dat ge me goed ontvangt... 120 mijlen Zuidwest van Akraberg, de Feröes, goed weertje, ja goe weertje zegge'k, Jaak... over. Dat is goed ontvangen Carlo, dat is goed ontvangen, deerlijk in de vangste... een bennetje of tiene, 't is hier de goe plekke niet, Carlo, neen 't is hier de goe plekke nie... Heb je dat ontvangen, Carlo, laat eens horen, over."

De ontvanger sputtert en zwijgt.

En dan als gedragen door een behulpzame draaggolf, samen met honderden andere stemmen uit de verte. "Ja, Jaak, dat is allemaal goed ontvangen, ook nie vele te vangen hier en daarbij nog gescheurd, 'k zeggen, Jaak, dat we gescheurd hebben, 't is me godvermiljaar nog dat tekort endat voe 't ende van 't jaar... 'k zeggen, Jaak, 'k, had erst gedacht van een nieuwe kuil aan te slaan, maar we zijn al aan 't vermaken, makker, en ge kunt gij dervan peinzen wat ge wilt, Jaak, maar 'k weten waar dat ik liever aan rammelen dan aan die bastebeier van e korre....."

Dan verdwijnt het gesprek uit de lucht.

Onze zwijgzame gezagvoerder, onwillekeurig toehoorder van dedialoog grijnst breed terwijl hij de sonar afregelt op 1000 meter afstand en 25 graden. Dingggg... dingggggg... hij peilt de afgrond onder en voor zijn schip met de onbewogenheid die enkel maar de ervaren zeeman kan bezitten.

KOERS ZUID

Het geladen schip steekt diep in de deinende zee. 1.500 bennen IJslandse kabeljauw en koolvis ontfutselden ze aan de vijandige diepten op een breedte waar het niet helemaal duister wordt en ook niet helemaal klaar, waar men leeft op de drempel van dag en nacht.

"De laatste trek jongens, allemaal gelijk met 't zeetje."

Rond de scheepsromp en de strakke korretouwen, speelt geelgroen het lichtende plankton.

"We gaan naar huis jongens" zegt de schipper, alsof ze achter de hoek in hun stamkroeg zaten.

"Zeg, lichten, vertel ons eens wat ge gaat aanvangen met uw paaie ?". Ze staan allemaal op het gewassen propere voordek. Van de slachtpartij die zij hier aanrichtten is niets meer te bemerken.

"Naar d'hoeren dragen zeker, lichten ?". De lichte matroos staat gebogen over de waterslang en antwoord niet.

"Steek ze maar in de juke-box van "Zwarte Maria" of in de jackpot van de blues... !". De matrozen lachen elkander aan met een blik van verstandhouding. Almeteen schijnt iets veranderd aan boord van de treiler. Luid grinniken ze om de vrijmoedigheid van de jeugdige, bootsman.

"Hebt ge al gapers genoeg gegeten, lichten, 't zal nodig zijn... z'is voorzeker al aan 't wachten achter je... !".

Luidruchtig en plots vrolijk maken ze verder hun schip klaar voor de thuisreis.

't Zouden geen mensen zijn moest ondanks de afmattende dagen van de visserij het droombeeld van de wal geen fantastische vormen hebben aangenomen. Geen moeilijkheden meer noch noch in hun eigen wereld van wind, water en lucht noch ginder thuis dat van hieruit het paradijs wel lijkt. Liefde en kosmos zijn een.

Volle kracht vooruit, de telegraaf rinkelt luid vele keren. "Hard stuurboord, zuid-oost ten oosten half oost" beveelt de schipper. Dit is het enige bevel dat met de toon van de meester naast God wordt gegeven. Kapiteins op de visserijvaart zijn eerder karig met de macht van hun rang. De grote samenzwering maakt hun tussenkomsten overbodig. De voorsteven wijst al de bestemming Zuid-aan naar Cythera, het eiland van de weelderigste genietingen, het eiland van Venus. Zelfs Ulysses, die geslepen zeerat, zou er niet in slagen de mannen van de O.103, lotsbroeders van Jason, Castor en Pollux, aan boord te houden. Twintig dagen op een drijvende kast, ingesloten door verschansingen in de oneindigheid van zee en lucht doet de harten popelen, de zielen verlangen, de voeten jeuken. Het is onnodig dat die Vlaamse gezagvoerder zoals Ulysses, de echtgenoot van die brave wachtende Penelope, de oren van zijn bemanning met was vult opdat zij de roep van de verlokkende sirenen niet zouden horen. Zij varen recht naar huis naar hun eigen Circe of Calypso. En zou hij de schipper, zich, als Ullysses, aan de mast binden om niet verlokt te worden door de schone zeemeermin ?

Met de kracht der ongeduldige verwachting wordt de boel in de verschansing gesjord, met uitgelaten luidruchtigheid worden de planken achter de galgen gevierd, de luikhoofden dichtgeslagen en verzekerd. Als door instinktieve aantrekking klieft de trawler zuidwaarts door de oceaan, die ze eens te meer hebben verschalkt. Ze zijn haar niet de baas geweest, deze pretentie hebben ze niet. Nederig leven ze in de vreze des Heren. Als mysterie voelt hij, de landsman, de oneindigheid van de zee. Zij, de stille wroeters ervaren het als nietigheid. Zij kunnen niet zoals de geruste landsman hun broosheid achter lukse, tevee, muziek, kleren en hobbys verbergen, zij staan oog in oog met het grote geweld en zeggen niets. Zij buigen en werken en zwijgen in het besef van de nuttelоosheid der dingen.

Onder de donkere hemelkoepel voor de gelegenheid opgeschikt met de schoonste sterrenbeelden spoedt zich de O.103 huiswaarts. duizendvijfhonderd mijlen onder en boven de zee.

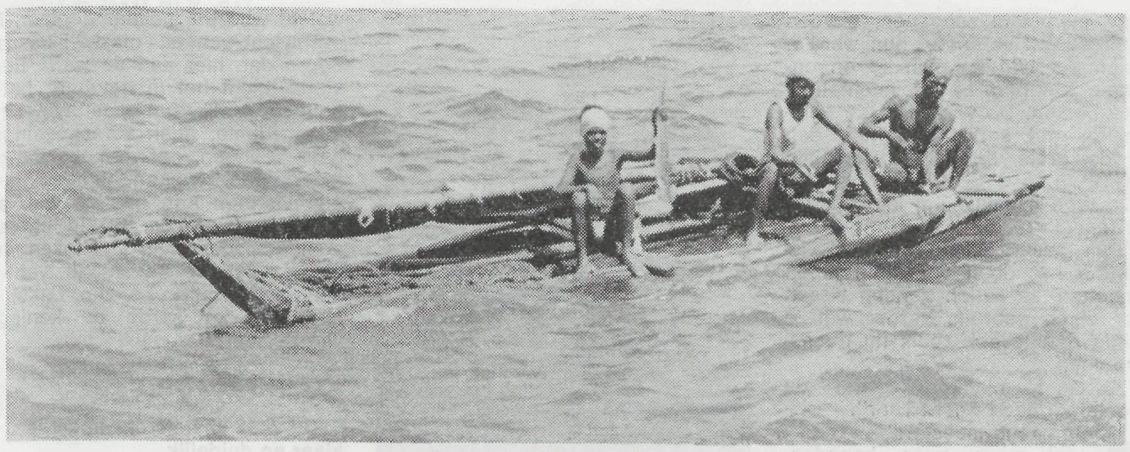
HET GESPREK

"De tijd is ver", zegt de grijze stuurman, "dat we tweeduizend bennen visten in tien dagen tijds en ze waren twee keer zo groot als nu". Hij had een wit flanellen hemd aan en zag er ontspannen uit.

(Vervolg blz. 33)



Reeds cirkelen roofzuchtige spletmeeuwen die hun ballet van alle eeuwen dansen.



Ze vissen maar genoeg voor eigen gebruik.

"En we moesten ook zover niet lopen achter de visscholen. Tegenwoordig moet de kabeljauw gezocht worden in alle hoeken en kanten en 't is toevallig als ge nog eens een deftige schelvis in de korre ziet. Vóór de oorlog konden we korren waar we wilden we waren altijd zeker van een goede vangst. Nu is 't ieder uur een lepel... !".

"Als 't zo voortgaat dan is er in heel de Noordzee geen visje meer te vangen binnen tien jaar", antwoordde de machinist brommerig.

Nu ze op de thuisreis zijn heerst er een rustige stemming aan boord. Zelfs de zee schijnt haar boze weerstand opgegeven te hebben, met een lichte koelte lopen ze vóór de wind in zuidelijke richting. De jacht is gedaan, en ieder kan terug aan zichzelve denken.

"En, vervolgt de machinist, er wordt maar steeds meer vis gevraagd aan de wal, binnenkort is er helemaal geen meer genoeg. Tegenwoordig verzenden ze zelfs onze vis naar de negers...". De machinist had zich nooit kunnen verzoenen met de vlugge ontwikkeling van de vishandel en was van oordeel dat ieder land maar zijn eigen boontjes moest doppen wat de vis aangaat.

"Akkoord, meester, beaamt de stuurman, maar er is toch veel verandert de laatste jaren".

"De meester kan dit niet zien in zijn machinekamer, spot de lichte matroos een beetje verlegen.

"Snotter", scheldt de meester terug terwijl hij minachtend de schouders ophaalt.

"De negers hebben vis genoeg maar ze kunnen ze niet uit de zee halen en bovendien is het nog vis die niet vergiftigd is als deze die we hier vangen." De stuurman spreekt op bezadigde toon en het is merkbaar dat iedereen wel graag naar hem luistert.

"Ze zijn wellicht te dom en te lui om de vis uit het water te halen" oppert de lichte matroos op aarzelende toon. Hij heeft een hoogrood gelaat en blond haar wat hem het uitzicht geeft van een schoolknaap. Hij heeft evenwel reeds talrijke reizen op IJsland achter de rug.

"'t Spreekt vanzelf dat er in de Noordzee", 't Kanaal en IJsland" geen vis genoeg zit om er al de mensen van de wereld mee te voeden," zegt de stuurman sussend tot de kaalhoofdige meester.

"Neen, natuurlijk niet, maar we zullen allicht naar ginder moeten korren om nog aan ons brood te komen."

De stuurman staart door het raam in de pikdonkere nacht en zwijgt.

"Binst dat we daar vissen zouden ze misschien wel even kunnen zien hoe wij het doen en daar een lesje aan nemen" zegt wijsneuzig de witte.

Zonder zich om te draaien haakt de stuurman in "'t zou niet voldoende zijn, jongens, te vissen ik geloof zelfs dat dit nog de gemakkelijkste kant van de zaak zou zijn". Hij wacht even als wenst hij dat iemand hem om verdere uitleg zou vragen. De blonde lichte matroos staart aandachtig naar de windroos en de machinist heeft een vloeitje op het pakje tabak liggen klaar om tot een sigaret te worden gerolt.

"Als ge dan in de tropen zoveel vis zoudt hebben gevangen als wij hier doen dan zoudt ge d'er nog geen weg mee weten want er zijn geen markten. Bovendien, tegen dat de lading gelost is begint ze te stinken".

Onbewogen zet hij zijn betoog verder.

"Onze zwarte broeders zijn ook nog rare kadees, ge moet niet gaan denken dat alle vissoorten welkom zijn en ze zijn nog heel zindelijk op de koop toe. De zwarte mama moet de vis zien met kop en al



Het geladen schip diep in de zee...

vooraleer ze hem klaarmaakt om op te eten."

"Dat vind ik maar juist ook," zegt Wardje de meester, "ze hebben overschot van gelijk. Me dunkt dat ze nog zo dom niet zijn als beweert wordt. God weet wat we hier allemaal binnenspelen. Ik heb eens gelezen dat we allemaal langzaam vergiftigd worden door ons voedsel. De negers eten enkel wat ze kennen en zien," beaamt de roerloze stuurman. "Maniok, gekende vissoorten, palmolie, noten en ze brouwen zelfs hun bier, de pombe, zelf. En wij zouden hen onze vuiligheid willen opdringen. Ik heb het persoonlijk nog beleefd dat de blanke distriktkommissaris de inlanders verbood nog pombe te brouwen."

Hij wacht niet op het waarom van de anderen en gaat gewoon door "De geleerde bollen die meer de zwarten bestuderen dan ze te helpen, waren van mening dat het niet goed was voor hun gezondheid en voor de toekomst van het zwarte ras. Ze dachten dat ze het gevonden hadden de blanke papierschijters !".

De stuurman spreekt nu vlugger en op een nijdige toon, zonder evenwel het gezicht van het venster af te wenden. 't Is alsof hij de woorden uit de duisternis van de grote vlakte afleest.

"De blanken zouden er beter aan doen hun eigen gezondheid te verzorgen. Ze gaan dood van geleerdheid. Hun water is vergiftigd, ze krijgen kanker van de bedorven lucht en ze worden gek van het lawaai !"

"Maar om terug te komen op die kwestie van de pombe. Ze verboden de inlanders dus er nog te brouwen en te drinken mede omdat ze er ook nog zat van werden. En weet ge wat er gebeurt is na een jaar ?".

Onder hun voeten dreunt de machine, in de kaartenkamer horen ze de decometers van het deccatoestel verspringen. De meester rookt geleund tegen het bakboordraam zijn gerolde sigaret. Het gezicht van de roerganger is verlicht door het schijnsel van het kompas.

"Achter een jaar waren al die zwarten graatmager en gevaarlijk ondervoed. Ze konden de verplichte arbeid zelfs niet meer uitvoeren. En dan hebben de mannen in de witte kielen nog maar eerst gezien dat dit inlandse bier vitaminen bevatte en evenwicht bracht in de voeding van de mensen".

De stem van de stuurman vult geheel het wielhuis.

"Moesten jullie pinten afgepakt worden," zegt hij, "dman zou 't ook niet lang duren of ge zijt allemaal ziek".

De lichte matroos poogt in de duisternis het gezicht van de meester te peilen en grinnikte even.

"En wat de vis aangaat", gaat het witte flanellen hemd met de blauwe strepen verder, "de negers zullen altijd maar genoeg vissen voor hun eigen gebruik, eerder wat te weinig dan teveel. Trouwens de inlandse vissersgemeenschappen stoppen periodisch de vangst om de visstapel toe te laten opnieuw op peil te komen. Daar kunnen wij met al onze geleerdheid nog eens een lesje aan nemen."

Hij spreekt weer op heftige toon.

"De dag is zover niet meer af dat we hier geen vis meer genoeg zullen hebben en dan zullen de rollen omgekeerd worden. Dan zullen de ontwikkelingslanden ons moeten ter hulp snellen en laat ons maar hopen dat de inlanders dan ondertussen ook zullen geleerd hebben hoe ze de vis moeten vangen, markten, bewerken."

"Msschien kunnen onze wijsneuzen ook even gaan kijken hoe de achterlijke zwarten erin slagen hun visstapel op peil te houden want hier bij ons hebben ze ook gefaald. De geleerdheid voor de geleerdheid. We verstikken, we worden vergiftigd en het enige voedsel dat nog zuiver zou kunnen zijn, de zeevis' zal algauw nog onbestaande zijn. Weet ge dat al onze visgronden uitgeput zijn ? En weet ge waarom ? Omdat het vismeel belangrijker geworden is dan de vis zelf !"

De lichte matroos zocht tevergeefs in het duister naar de trekken van zijn stuurman. Deze staat evenwel steeds met de rug in de brug gekeerd. Het vaartuig volgt onverstoorbaar de gestuurde koers. Noch de machinist, noch de roerganger begrijpen of de stuurman spot dan wel een of andere wijsheid verkondigde.

"De vis zal binnenkort een lukse worden, mensen, niet alleeen omdat de visgronden afgeschraapt zullen zijn maar omdat het veel te duur zal kosten om wat er overblijft uit de zee te halen."

De machinist knipt instemmend in het duister. "Feitelijk heb je gelijk, Tuur", zegt hij, terwijl hij poogt een vlooitje uit het boekje te peuteren, "g'hebt gelijk, ziet maar eens wat er gebeurd is met de oesters indertijd. Tegenwoordig is dit nog enkel een snoeperij voor fils-à-papas. En hebt g'al gehoord hoe de prijs van de mossels naar boven is gegaan ?"

"Verdubbeld" zegt het bleke gezicht boven de kompasroos. "Mijn grootje heeft het nog gezegd de laatste reis".

"'t Zal nog wel onze tijd uitdoen," herneemt de stuurman, "maar ook wij, hier in Vlaanderen, zullen niet lang meer vissen. Kan de gemeenschappelijke markt eens goed wortel geschoten hebben in ons land dan zullen we eens wat

(Vervolg blz. 34)

(Vervolg van blz. 33)
beleven. Nooit zullen we kunnen konkurreren met de Duitse rederijen die de vis goedkoper aan de wal zullen brengen dan wij het ooit nog zullen kunnen doen !"

De punt van de sigaret van de meester gloeit even op in het duister van de brug. En dan, vraagt hij, zonder zich in 't biezonder tot de stuurman te richten, "wat zal er dan met ons gebeuren ?"

Er volgt een lange stilte gedurende dewelke ze de kracht waarmede hun schip door de oceaan stoomt tot in hun gebeente voelen trillen. Ze varen met volle kracht zuidwaarts, langs weerszijden van de boeg een enorme schuimende golf die algauw weer opgenomen wordt in de reusachtige omarming van de zee. Er is geen lichtje te bespeuren onder de grote hemelkoepel. Koortsig dreunen de motoren.

"Dan", zegt de stuurman, zijn profiel afgelijnd tegen het zwarte venster, "dan zullen we allemaal

Talrijke treilers liggen reeds gemeerd aan de mijn voor de verkoop van de volgende dag. Als de mend gepoetste schoenen, worden motor stilvalt verandert hun wereld. Abnormaal luid spreken ze en onwennig stappen ze de nachtelijke stilte binnen. De voeten in de glimaan de wal kunnen werken, dan zal de grote droom verwezenlijkt zijn...!".

De toon in zijn stem klinkt bitter spottend.

"Dan zullen alleen zij nog vissen die het doen voor hun eigen behoeften, ze zullen genoeg vissen voor eigen gebruik, eerder wat te weinig dan teveel, zoals nu de negers doen...".

" 'k Ga in m'n kooi", zegt de meester, "goede wacht Tuur".

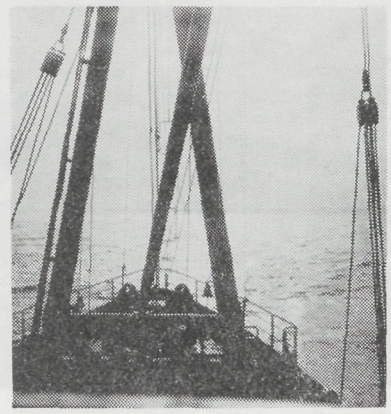
"Goeie nacht, meester."

"Ga ook maar naar beneden, jongen", zegt de stuurman tot de lichte matroos.

Dan is hij alleen op de brug. Even laat hij zijn blik over de koperen klok glijden en verbetert de koers met een kleine draai aan het roer.

Met rondom de nacht, de zee en de sterren vaart de schuit huiswaarts.

THUIS



Zuid aan haar cythera

Tegen de zwarte lucht pinken de honderden lichtjes van de wal. Nog loopt het schip volle kracht als, reeds de havenvuren aan bakboord en stuurboord dwars zijn. Onder het roze schijnsel der lampen aan de hoge palen ligt de sluis verlaten.

wat te wijd uit mekaar geplant, het evenwicht scheen makkelijker aan boord dan hier aan de wal. Eensklaps juicht het in het hart, het is onuitsprekelijk, onbepaalbaar. Er is meer ruimte, geen verschansingen, geen relingen, geen smalle gangen meer, geen benepen "logiest", geen eng visruim. Aan ons de wal, aan ons het leven, de wereld ligt ons aan de voeten. Hol klinken hun stappen onder het afdak van de verlaten vismijn. Ze zijn thuis, de heersers der aarde de koningen van de zee.....

KOERS NOORD

Op 2482 khz, de ontvangst is klaar en duidelijk.

"Alloo, allooo, Oostende radio, hier de O.103....."

".....dwars van Duncan by Head"

"...als 't God belieft gaan we overmorgen vissen. Tot later een keer... alles wel aan boord, de groeten voor iedereen thuis en aan de kinderen....."

De kring is gesloten.

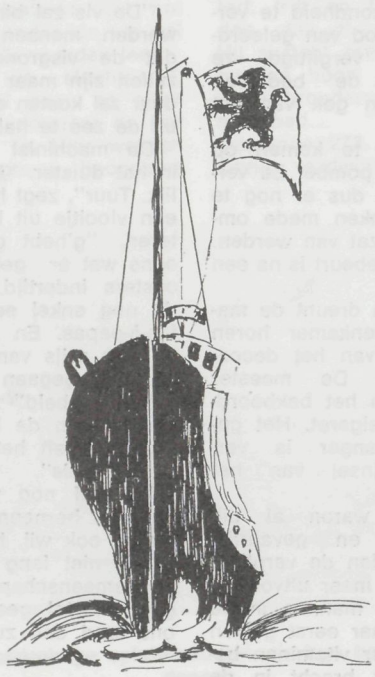
Met de gespannen verwachting van de hoop op een goede vangst.

DE INSPRAAK

Inspraak wil hij al zo lang,
noch van de minister noch van de zee is hij bang
Met storm of schoon weer schipper Krak,
die provo, is altijd op z'n gemak.

Een bewuste intellektueel
naar de maxi's kijkt hij scheel.
Immer achter zijn radar gezeten,
vaart hij met gerust geweten.

Als een separatist, de leeuwevlag in top,
hij doorklieft van noord tot zuid het ruime sop.
Underground en rock, participatie wil hij in de vangst
Eerlijk meent hij, duurt het langst.



Geverfd in 't blond en ferm
verschijnt op 'radarscherm
nimf Calypso van de vissen,
Tilt ! zij is 't, hij kan niet missen.



«Met Ulysses bleef ge tien jaar plakken,»
«maar met mij zal dat niet pakken.»
«Ik ben een individu van de consumptiemaatschappij,»
«een hippie en een beatnik nog daarbij !»

't Land van belofte ligt in haar ogen
en menig vlaamse leeuw is daarvoor gebogen.
«Broere Krak» smacht zij « komt gij maar mee»
«voor de inspraak onder zee.»

«Mo schieteboontje » zegt de kloeke Krak.
Maar z'n stoere zeemansstem klinkt al zwak.
Reeds, als alle mannen, ziet hij 't aardse paradijs.
In z'n brein wordt alles grijs.

Langs de sonarstraal laat hij zich glijden
en valt in d'armen van twee mooie meiden.
Gedaan, fini, de bloody struggle for life
Een Stefanie, die tutte, dat ze verrekt dat wijf !

(VERVOLG BLZ. 35)

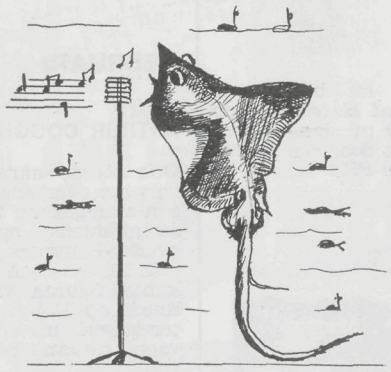
(VERVOLG VAN BLZ. 34)



Een minijurkje hadden ze aan.
Zelfs geen pilarebijter kan daaraan weerstaan.
«Halleluja» klinkt het geschetter
van een speelman en een trompetter.



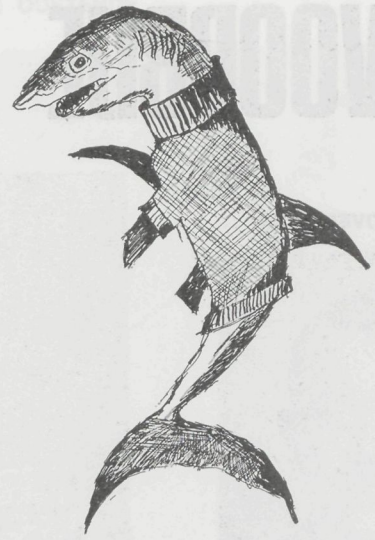
«De flying fishes en de kreativiteit»
eksplikeert Calypso en toont een wijting die een truitje breit.
Daar zingt de grote pijlstaartrog,
O, die charmeur,in stereo dan nog !



«Kom toch in m'n bedstee m'n lutje»
«'k zie je toch zo geiren, me krutje»
De roobaard heeft van Hair gezongen
en allemaal de beestjes zijn opzij gesprongen

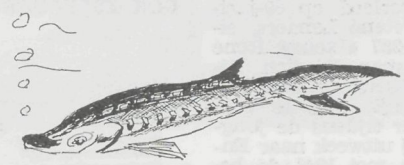


Als voorzitter een blauwe haai,
een hoge kol aan z'n vriezebaai,
omringd van botskop, knorhaan, spiering,
schate, steur en paling.



«Voor d' inspraak moet ge bij de minister zijn»
zegt de Blauwe Haai, met veel venijn.
«En stop dat korren toch een keer
morgen zijn er hier geen vissen meer.

«Luister naar de goede raad,»
oppert bijzitter Steur met wijs gelaat,
«anders houden wij U hier gevangen
en vult ge aan de Vlaamse rangen».



Zo erg is 't dat de Krak verschoten heeft
dat hij er nu soms nog van beeft,
van wat hij in dit magisch centrum zag
terwijl hij in Calypso's kooie lag !



De Scharter, Bubbel, Tote, Pette en Galle
zitten onder de bewaking van een apekalle,
aan schone Calypso's toog melk te drinken.
Lang geleden al ging hulder schip aan 't zinken.

«Hen ook werd goede raad gefluisterd,
maar ze hebben nooit geluisterd.
Allemaal piraten van 't beste vlaamse bloed
nu zitten z'hier voor goed.»

«We all live in a yellow submarine» klinkt het uit een wrak.
«Calypso, m'n ratje, m'n klein petatje», zegt schipper Krak
en topless houdt hij haar tegen de vlaamse borst gekneld
Groen schitteren haar ogen «mijn leeuw, please geen geweld».

Aan participatie hebben ze toen gedaan
en door de inspraak eindelijk mekaar verstaan.
Nimf Calypso, ondersteboven, heeft Krak maar laten gaan
onder het oog van snotdolf, puitaal, smelt en knorhaan.

Nooit meer vaarde hij terug, de Krak, naar deze grond.
Zegt hij : «voor inspraak zijn er betere kleppers in de bond.»
Ondanks inspraak en participatie staat hij, moegesjouwd nu, aan de wal.
En als de bloei in 't water zit zegt hij: «hoe groen, hoe groen was m'n dal».

HET VOORBIJE JAAR...

JANUARI

RENE LENAERS OVERLEDEN

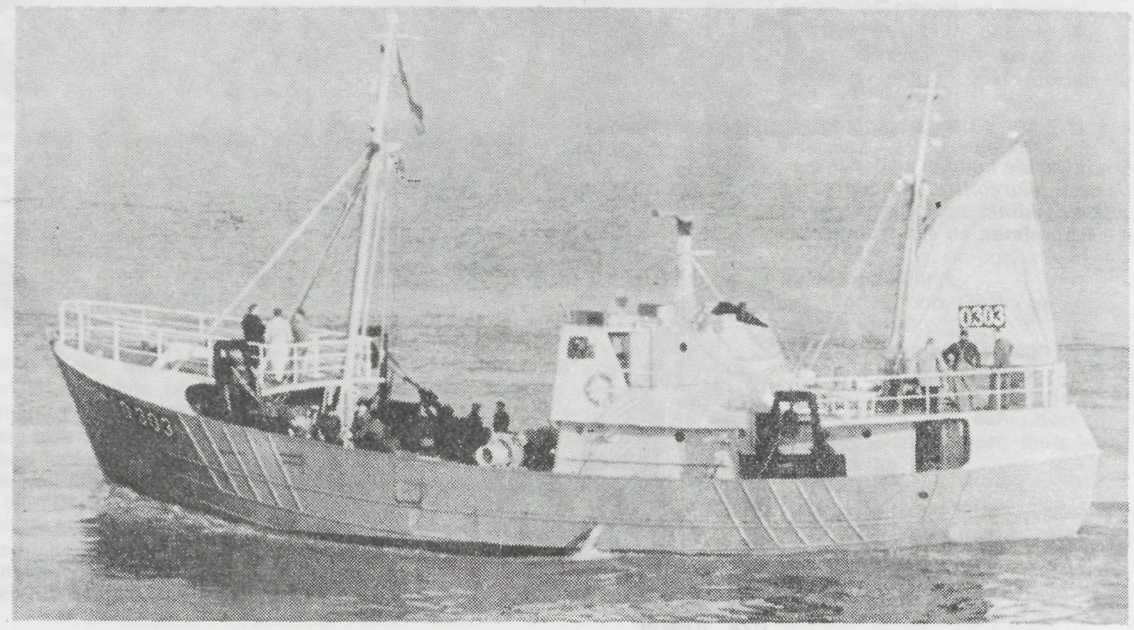


Begin januari overleed op 69-jarige leeftijd reder René Lenaers, eigenaar van de O.287 «Ixous». René Lenaers was een man die zich, tijdens zijn lange vissersloopbaan, bijzonder verdienstelijk wist te maken. Zo ondermeer tijdens de jongste oorlog toen hij uitweek naar Engeland, en hij in mei 1941 de bemanning van een Engelse cargo redde nadat dit vaartuig door een luchtaanval was getroffen. Zijn «Ixous» werd overigens zelf door 'n bombardement zwaar beschadigd.

DODELIJK ONGEVAL OP O.21 "RENILDE"



Aan boord van de kusttreiler O.21 «Renilde» doet zich eind januari een dodelijk ongeval voor waarbij de 27-jarige visser Julien Verburgh het leven verliest. Op de garnaalvisserij kreeg de ongelukkige Verburgh een terugslaande korrestok met volle geweld in het gelaat. Kort na het meren is hij overleden. Hij genoot in de vissersmidden een bijzonder grote bekendheid als een bekwaam visser en goede kameraad. Ook in de sportmiddens was hij bijzonder gezien. Hij laat een weduwe en een vierjarig kind achter.



OOK ZEEBRUGSE VLOOT VERSTERKT



En ook de Zeebrugse vissersvloot krijgt in de eerste maand van het verlopen jaar versterking. Aldaar wordt immers de houten middenslagtreiler Z.525 «Golfbreker» in bedrijf genomen. Reder Leon Savels gaf opdracht tot de bouw aan scheepswerf Gustaaf Haeringk. Een vaartuig dat 22.60 m lang is en voortgestuwd wordt door een Deutz-dieselmotor van 360 PK.

NOG UITBREIDING VAN ZEEBRUGSE VLOOT



In dezelfde januarimaand komt ook de Z.512 «El Cid» de Zeebrugse vloot versterken. De «El Cid» is een 22.70 m lange middenslagtreiler die voor rekening van de rederij «El Cid» pvba gebouwd werd op de Scheepswerven van Langerbrugge. Het vaartuig kan zowel de planken- als de bokkenvisserij bedrijven op de Noordzee. De voortstuwing geschiedt bij middel van een A.B.C.-dieselmotor van 400 PK

O.303 "LINDA" IN BEDRIJF

Het eerste vaartuig dat in 1970 de Oostendse vloot kwam versterken was de middenslagtreiler O.303 «Girl Linda» van reder Martinsen Oscar. De «Girl Linda» is een vaartuig van het konventionele 27-meter type, dat voorheen reeds veel lauweren had geoogst. De voortstuwing geschiedt door een A.B.C.-dieselmotor van 375 PK die een vierblad schroef aandrijft van de firma Van Voorden uit Zaltbommel.

FEBRUARI

ARTHUR COGGHE OVERLEDEN

Ook bij de aanvang van februari valt het overlijden te betreuren van een zeer gekend figuur uit onze visserijmiddens; op 78-jarige leeftijd overleed immers reder Arthur Coggne. Hij was een van de meest markante figuren van onze visserij. Reeds op 11-jarige leeftijd voer hij ter visserij uit om het later tot een vooraanstaand reder te brengen.



(Vervolg blz. 37)

Z.510 "ZEEMANSBLIK" IN DE VAART



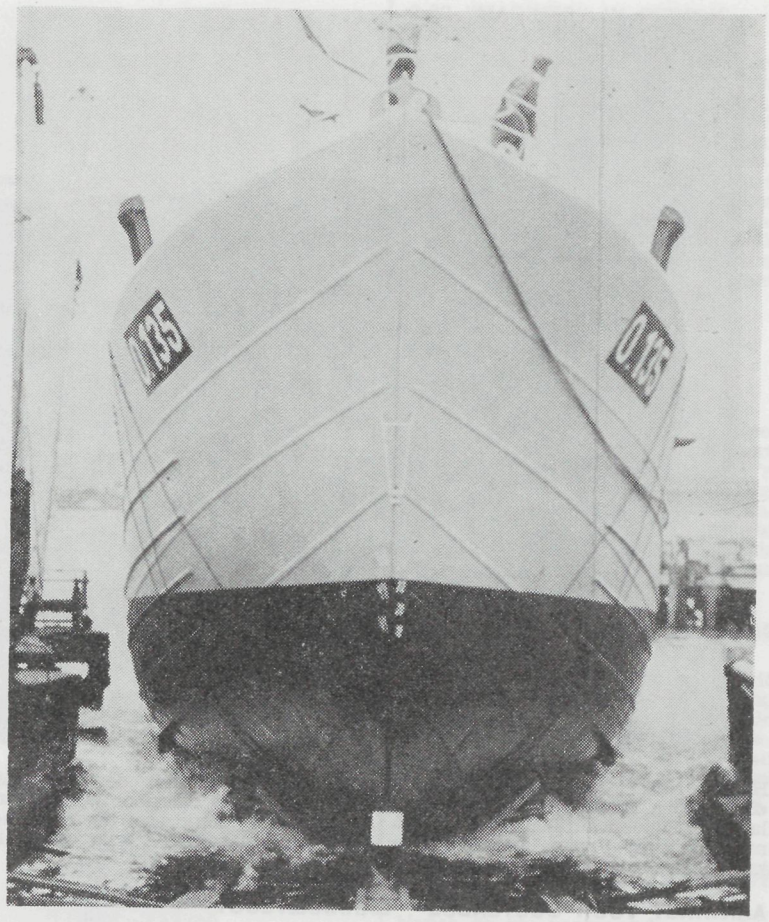
Te Zeebrugge wordt nog een nieuwe treiler in bedrijf genomen, nl. de Z.510 «Zeemansblik II» die op de scheepswerven Roger Degraeve gebouwd werd voor rekening van reder Albert Pauwaert uit Heist. Een biezonder kenmerk van deze eenheid is de zeer grote stabiliteit, hetgeen vanzelfsprekend van uitzonderlijk belang is voor het bedrijven van de bokkenvisserij. De voortstuwing wordt verzekerd door een MAK-dieselmotor van 350 PK.

KUSTTREILER VERGAAN



Half februari is de garnaaltreiler O.818 «Lucie-Jenny II» van reder Beyen Raphael gezonken. Het vaartuig lag vissend op ongeveer 9 mijl ten noord-westen van Oostende toen het lek sloeg. Ondertussen had men aan boord van de O.116 «Lucie-Jenny» van dezelfde reder opgemerkt dat de O.818 sedert geruime tijd niet meer viste, zodat koers werd gezet naar het vaartuig. De beide opvarenden van de «Lucy-Jenny II», waaronder de zoon van de reder, werden aan boord genomen. Kort hierop zonk het vaartuig

STAPELLOOP TE OOSTENDE



Te Oostende, op de scheepswerven Seghers, wordt overgegaan tot de stapelloop van de konventionele stalen treiler O.135 «Maria Duyne». Dit vaartuig werd gebouwd in opdracht van de rederij «Verbos» (Verleen en Bostoen) uit Oostende. Het vaartuig is 28 meter lang, 6,25 meter breed en heeft een holte van 3.20 m.

MAART

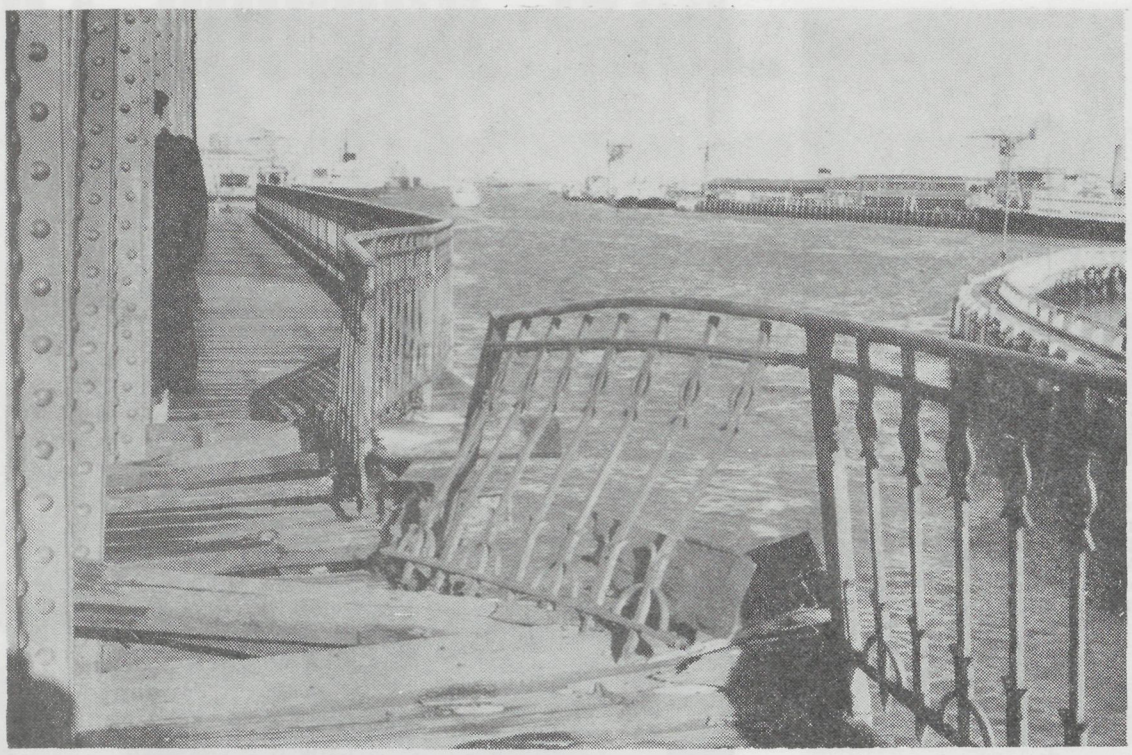
REVOLUTIONAIR SCHEEPSTYPE



Nog in de maand maart werd door de scheepswerven Jos Deweert te Oostende een biezonder revolutionair sceepstype te water gelaten nl. de hektreiler O.82 «Mariner; bedoeld vaartuig is aldaar in aanbouw voor rekening van de rederij «Pêcherie à Vapeur». Vooral de manipulatie van de vangsten, die op een overdekt werkdek geschiedt was een voorname verbetering.

(VERVOLG BLZ. 38)

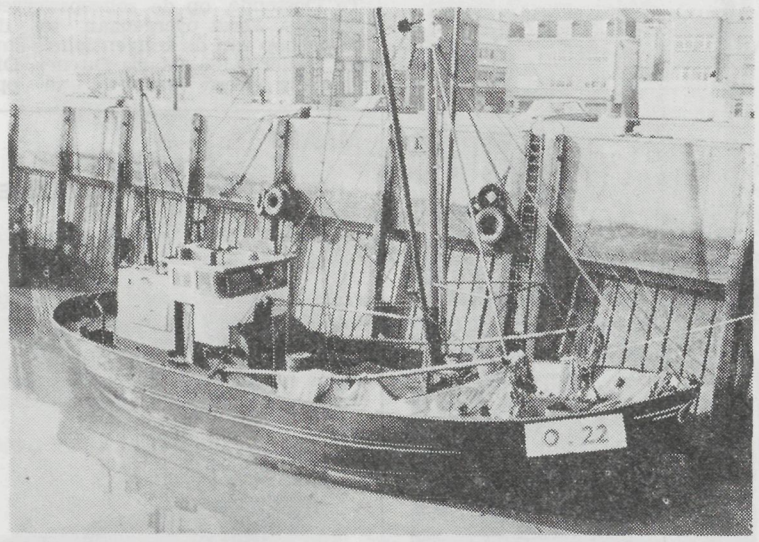
ZWARE SCHADE AAN BRUG



Het Nederlandse vrachtschip «Shorthorn Express» van de Nederlandse Scheepvaart- en Handelsmaatschappij Vroons uit Breskens kwam in aanvaring met de Desmet de Naeyerbrug aan de Oostendse handelshaven. Hierdoor werd zware schade berokkend aan het draaimekanisme en werd de brug voor lange tijd buiten gebruik gesteld. Een nieuwe obstakel temeer voor een reeds biezonder manklopend verkeer aldaar.

AANWINST VOOR OOSTENDSE GARNAALVLOOT

De Oostendse garnaalvloot werd in maart op een niet onbelangrijke wijze versterkt door het in Nederland aangekochte vissersvaartuig O.22 «Norbert». Het was reder Erebout Edgard die er eigenaar van werd. Het vaartuig is 17.57 m lang 5.02 m breed en wordt voortgestuwd door een Cummins-motor van 150 PK. Het vaartuig werd in 1963 te Breskens gebouwd.



VERVROEGD VISSERSPENSIOEN DOOR KAMER GOEDGEKEURD

Het door volksvertegenwoordiger Dries Claeys ingediende wetsvoorstel, strekkende tot het verlenen van een vervroegd visserspensioen werd tijdens de maand maart door de Kamer goedgekeurd. Meteen kan de visser op 60-jarige leeftijd van een (zeer) verdiende rust genieten. Opnieuw had Dries Claeys bewezen dat hij (als enig mandataris) het biezonder goed meent met onze zeevisserij.
Gelukkig maar.



Z.583 "ANGELINA" LIEP VAN STAPEL

Te Zeebrugge, meer bepaald op de scheepswerven R. Degraeve liep de kombinatietreiler Z.583 «Angelina» van stapel. Het vaartuig was aldaar in aanbouw voor de rederij «Hertsens» pvba. Het vaartuig, dat zowel de planken- als de bokkenvisserij kan bedrijven is 31 meter lang.

VISSER OVER BOORD

Aan boord van de pas in bedrijf genomen Z.525 «Golfbreker» van reder Savels Leon deed zich een dodelijk ongeval voor waarbij de 57-jarige motorist Leopold Debruyne uit Blankenberge het leven verloor. Het ongeval deed zich voor tijdens de visserij op ongeveer 150 mijl van Zeebrugge. Het stoffelijk overschot kon niet meer opgepikt worden.

APRIL

HULP IN NOOD VIERT

Het was in april van dit jaar dat de bloeiende onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen «Hulp in Nood» haar dertigjarig bestaan herdacht. Opgericht in april 1940 wist de maatschappij zich mede door een biezonder knap beleid, op te werken tot de meest vooraanstaande verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen in het land. «Hulp in Nood» verzekert momenteel meer dan 60 % van de nationale vissersvloot en ruim 50 % van de in de Belgische vissersvloot verzekerde kapitalen.

ALBERT DILLEN GAAT OP RUST



De heer Albert Dillen hoofdkassier bij de O.V.A. gaat in april op rust. Dit werd in personeelskring gevierd waarbij de laureaat en zijn echtgenote met enkele mooie geschenken bedacht werden. De heer Dillen, die sedert 1950 in dienst stond van de O.V.A. genoot in de vissersmiddens een biezondere waardering.

PIETER BYLOO OVERLEDEN



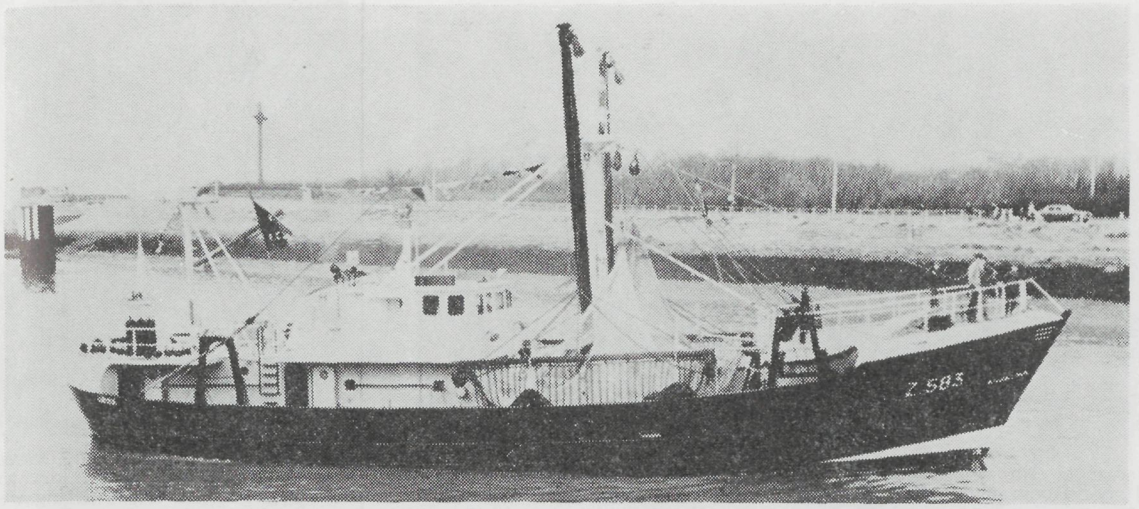
Te Nieuwpoort overleed op amper 59-jarige leeftijd de heer Pieter Byloo die in de plaatselijke visserijmiddens een biezondere bekendheid genoot. Hij was bennenverhuurder voor de Nieuwpoortse vismijn terwijl hij er tevens een ploeg vissorteerders op na hield. Het was vooral wegens zijn enorme hulpvaardigheid en hard werken dat hij eenieders sympathie genoot.

O.234 "RENILDE" IN BEDRIJF

Te Oostende wordt een tweede garnaaltreiler, in Nederland gekocht, in bedrijf genomen. Het betreft hier de O.234 «Renilde» van reder Desmit Lucien. Het vaartuig stond vroeger teboek gesteld te Vlissingen als VL.19. Het vaartuig werd in 1964 gebouwd te Sneek en is 17.27 meter lang. Een Kromhoutmotor van 190 PK zorgt voor de aandrijving. (vervolg blz. 39)

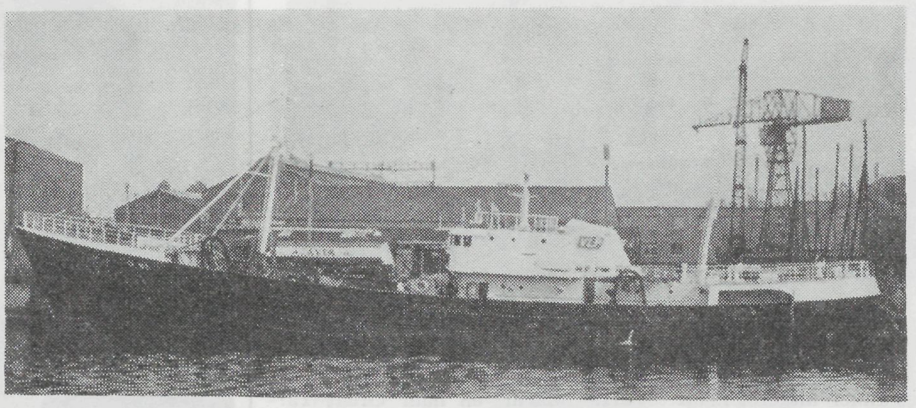
MEI

MAIDENTRIP VOOR Z.583 "ANGELINA"



De in maart van stapel gelopen Z.583 «Angelina» deed in de maand mei haar maidentrip. Gebouwd op de scheepswerven Degraeve uit Zeebrugge voor rekening van de rederij «Hertsens» uit Heist betekende deze eenheid een flinke aanwinst voor de plaatselijke vloot. Het vaartuig wordt voortgestuwd door een ABC-motor van 525 PK bij 100 t.p.m.

O.81 "JOHN" OPNIEUW IN BEDRIJF



In de maand mei werd de O.81 «John», gewezen eigendom van de rederij «Pêcheries à Vapeur» opnieuw in bedrijf genomen. Het werd inderdaad aangekocht door de rederij Vanlul en Pintelon en onderging verscheidene verbouwingswerken. Tevens werd de «John» voorzien van een nieuwe MWM-motor van 1340 PK, een nieuwe visliergroep en twee nieuwe koelinstallaties.

JULI

O.82 "MARINER" IN BEDRIJF

Begin juli werd de revolutionaire hektreiler O.82 «Mariner» gebouwd op de scheepswerven J. Deweert te Oostende voor rekening van de «Pêcheries à Vapeur» te water gelaten. Naast een volledig nieuw scheepstype voor onze vloot heeft de «Mariner» enkele biezondere technieken aan boord, zo ondermeer voor wat betreft de visvangst die geschiedt bij middel van de netrol. De voortstuwing wordt verzekerd door een ABC-dieselmotor van 500 PK

OOK TE NIEUWPOORT VISSERSHAVENKOMMISSIE

Precies zoals te Oostende en Zeebrugge wordt nu ook te Nieuwpoort overgegaan tot de oprichting van 'n plaatselijke Vissershavenkommissie. Het doel van deze Vissershavenkommissie is de gemeentelijke overheid van advies te dienen omtrent de plaatselijke visserijaangelegenheden.

BLAUWE WIMPEL TE ZEEBRUGGE

Naar jaarlijkse traditie greep in de Zeebrugse vismijn de uitreiking plaats van de trofeeën van de «Blauwe Wimpel». De kwaliteitsprijs wordt jaarlijks uitgereikt aan de vissers die in de loop van het jaar de best verzorgde vis en garnalen aangevoerd hebben.

FLAUWSTE MAAND TE OOSTENDE

Nadat de zes voorgaande maanden een gemiddelde meer-opbrengst van ongeveer 6 miljoen fr. opleverden is de maand juli biezonder slecht uitgevallen. Er werd inderdaad slechts 30 miljoen fr. opgebracht tegenover 31,7 miljoen fr. in dezelfde maand van 1969, hetzij ongeveer anderhalf miljoen. De meest gebrachte vissoorten waren tijdens de betrokken maand, kabeljauw, gul en koolvis. Anderzijds kende de kustvisserij 'n geweldige terugslag. De garnaalvangsten daalden van 509 naar 188. Toch werd na zeven maanden exploitatie de grens van de 300 miljoen fr. overschreden en bedraagt de meer-opbrengst 34 miljoen fr.

JUNI

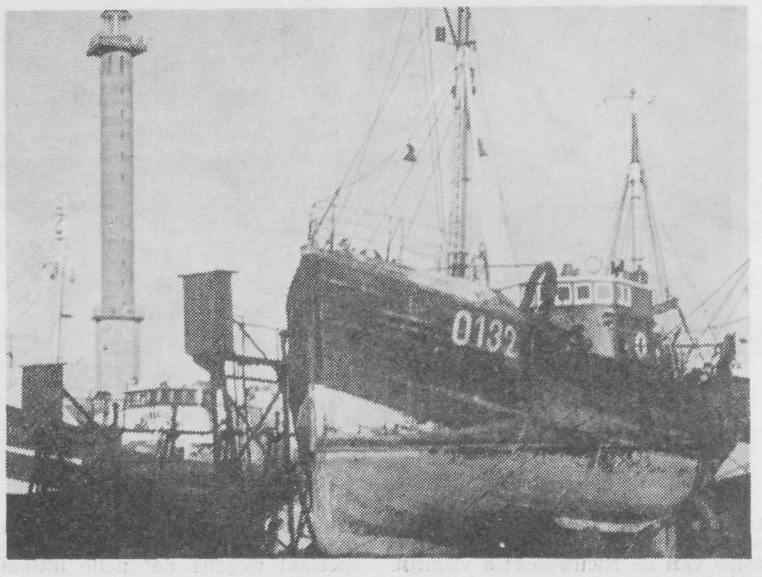
VISSER OVER BOORD



Tijdens de visserij op de Noordzee is aan boord van de Z.582 «Eldorado» de 43-jarige matroos Louis Cattoor in ongekende omstandigheden over boord geslagen en sedertdien vermist. Hoe het ongeval precies gebeurde kon niemand vertellen. In de middag begaf Louis Cattoor zich naar het logiest omdat hij zich onwel voelde. Toen de opvarenden hem gingen wekken voor het inhalen van de korre bleek hij verdwenen.

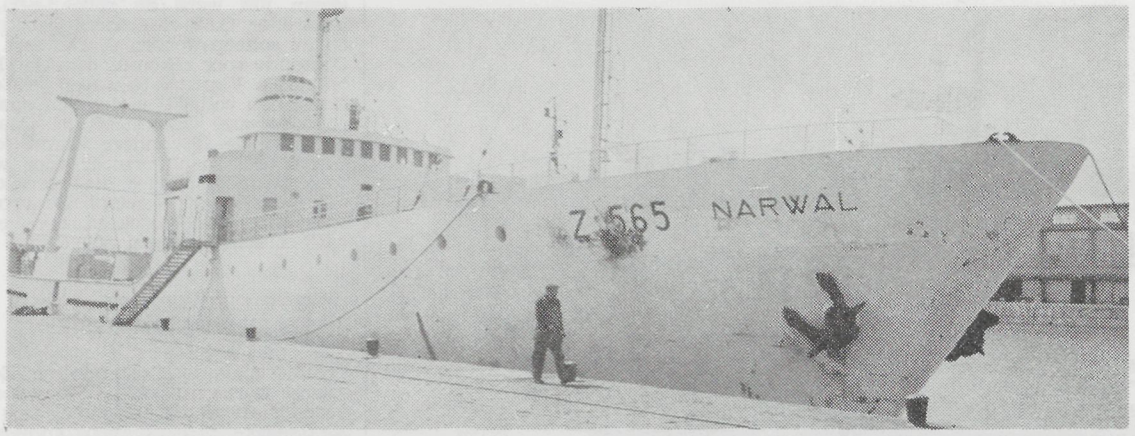
O.132 "CHRISTOFFEL COLOMBUS" VERGAAN

Begin juni is het Oostendse visserssvaratuig O.132 «Christoffel Columbus» vergaan op ongeveer 20 mijl van Plymouth. De vijfkoppige bemanning, die onder het bevel stond van schipper-eigenaar Bacquaert kon na 6 uur zwalpen in het reddingsvlot opgepikt worden door de Britse coaster «Wybb» en overgegeven worden aan een inmiddels toegesnelde sleepboot van Weymouth. Achteraf zou blijken dat het 38 jaar oude vissersvaartuig door hevige stormweders aan stuurboordzijde lek was geslagen.



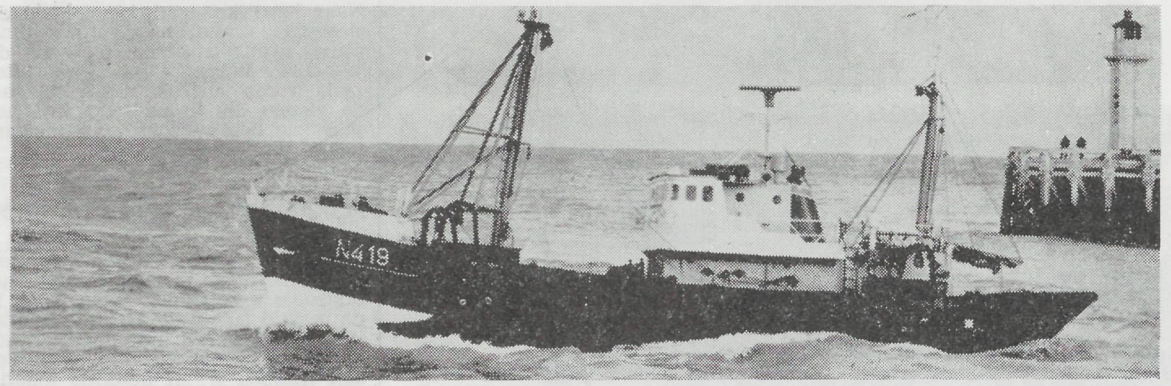
AUGUSTUS

"NARWAL" NAAR ARGENTINIE AFGEVAREN



De Z.565 „Narwal", het grootste Belgische vissersvaartuig is na een non-aktiviteit van twee jaar, opnieuw in bedrijf genomen. De rederij van de „Narwal", de Maatschappij voor Hoogzeevisserij uit Brugge, heeft inderdaad na vruchtbare onderhandelingen met een Argentijnse groep, besloten opnieuw de visserij aan te vangen. Voortaan zal de „Narwal" de visserij beoefenen in de Argentijnse wateren.

N.419 "DOLFIJN" VERGAAN



Op 16 augustus verging op de Lemanvisgronden het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.419 „Dolfijn" van reder Theophiel Kosters. Vernoemd reder had dit vaartuig amper elf maanden in bedrijf nadat hij het te Zeebrugge had aangekocht. Ingevolge een motordefekt was het vaartuig op drift geslagen. Weliswaar werd het anker uitgezet maar dit mocht niet baten. Het vaartuig sloeg op de Owersbank en liep zware lekkage op. De vierkoppige bemanning werd opgepikt door de N.719 „Marlu" en naar Great Yarmouth overgebracht.

O.83 "SURVEYOR" LIEP VAN STAPEL



Op de scheepswerven Jos. Deweert werd de hektreiler O.83 „Surveyor" te water gelaten. Dit vaartuig werd gebouwd voor de rederij „Pêcheries à Vapeur" en is het zusterschip van de reeds eerder in bedrijf genomen O.82 „Mariner".

OOSTENDS VISSER VERMIST



Aan boord van de O.202 „Pelagus" deed zich een jammerlijk ongeval voor waarbij de 25-jarige matroos Roger Ballegeer over boord ging en verdronk tijdens de visserij op IJsland. Schipper Roland Brys deed alles wat mogelijk was om de drenkeling op te pikken maar dit lukte hem niet.

SEPTEMBER

EERSTE STEEN VOOR NIEUWPOORTSE VISMIJN



In de maand september werd de eerste steen gelegd voor de uitbouw van de Nieuwpoortse vismijn. Meteen werd voldaan aan de noodzaak tot uitbreiding van het plaatselijke vismijnkompleks dat, heel speciaal wegens de snelle uitbouw van de lokale vloot, veel te klein was geworden. De kapaciteit van de nieuwe vismijn zal nagenoeg verdubbelen.

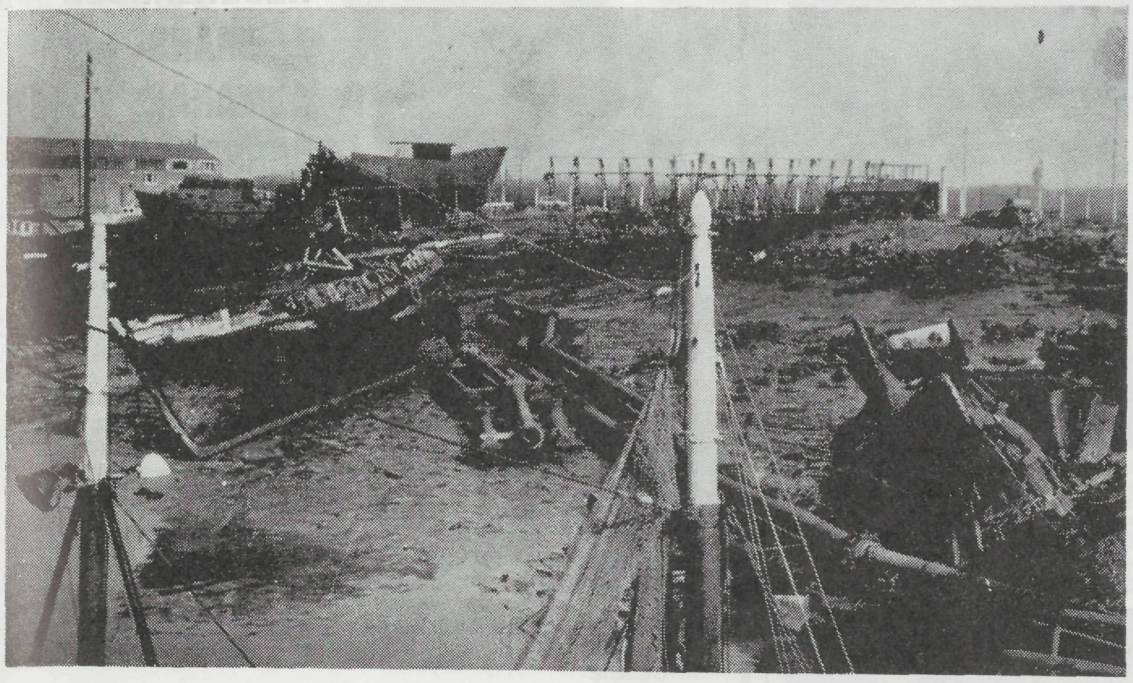
MACHIENEFABRIEK ZWART VIERT

De machinefabriek Zwart uit IJmuiden vierde feest in de maand september. Aanleiding hiertoe was het veertigjarig bestaan van de onderneming die destijds door de heer Henk Zwart werd opgericht. Overigens is de heer Henk Zwart een begrip geworden in onze bloedeigen visserij wegens de biezondere verdiensten die deze laatste presteerde ten voordele van ons bedrijf.



OKTOBER

SCHEEPSWERF BOCHER MOET VERDWIJNEN



In oktober heerste konsternatie in de Zeebrugse vissersmiddens toen werd vernomen dat de enige scheepshelling aldaar, deze van het bedrijf Bocher, op staatbevel moet verdwijnen. Plannen bestaan thans om op deze staatsgronden, door de regering zelf, een slipway te bouwen met een grotere kapaciteit. Men maakt zich echter biezonder bezorgd wegens het feit dat de konstruktie nog wel geruime tijd op zich zal laten wachten. Hierdoor verkeren de Zeebrugse reders in de onmogelijkheid hun vaartuig droog te zetten en moeten zij naar Oostende of zelfs Breskens trekken.

N.752 "TER YDE" LIEP VAN STAPEL



Op de Oostendse scheepswerven Béliard Murdoch werd overgegaan tot de stapelloop van de konventionele stalen treiler N.752 „Ter Yde" die aldaar in aanbouw is voor de rederij Legein & Co uit Nieuwpoort. Het vaartuig is geschikt voor de traditionele plankenvisserij en de haringvisserij in span. Het is 25,54 m. lang, 6,40 m. breed en heeft een holte van 3,20 m. De visruimen hebben een kapaciteit van 70 m3.

NOVEMBER

WAT IS ONZE OVERHEID VAN PLAN ?

In november stelden wij ons opnieuw de vraag: Wat is onze overheid van plan ? Het bedrijf maakt zich inderdaad ongerust over een volledig gebrek aan struktuurbeleid vanwege onze regering. Temeer daar de Gemeenschappelijke Visserijpolitiek een werkelijkheid gaat worden. Terecht maken wij ons bezorgd als wij zien dat onze buurstaten nog alles in het werk stellen om het bedrijf, op de valreep, nog zo konkurrentieel mogelijk te maken tegen dat het E.E.G.- beleid van kracht wordt. Ondertussen zijn reeds verscheidene weken verstreken maar nog steeds blijft onze overheid biezonder latent.

RADIO-MARITIEME DIENSTEN IN FEEST

De Radio - maritieme diensten hebben in november hun jaarlijks personeelsfeest georganiseerd, waarbij tevens een groot aantal personeelsleden vereremerkt werden wegens biezondere verdiensten. Tevens werd een uiteenzetting gegeven in welke mate radio - Oostende zal gemoderniseerd worden. Oostende - radio geniet bij onze visserij een biezondere waardering; het is de verbinding tussen onze vissersvaartuigen op zee en de wal.

B.T.W.

Ook in de visserijmiddens wordt de invoegetreding van de B.T.W. met gemengde gevoelens tegemoet gezien. Voor de reders werd ondertussen een genoegzame oplossing gevonden, mede dank zij de wederzijdse kontakten tussen de Rederscentrale en de Diensten van de Belastingen. Ook de andere sektoren van het visserijbedrijf zijn druk bezig de gevreesde B.T. W. door te nemen.

STAPELLOOP

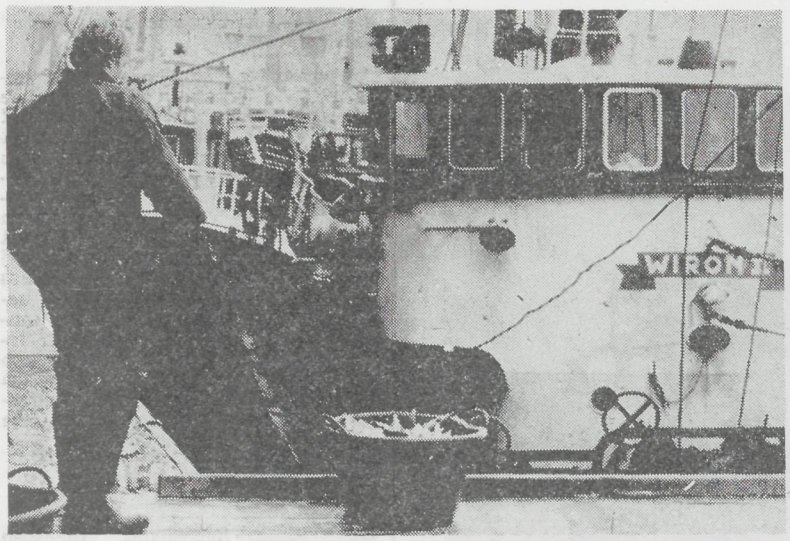
Te Zeebrugge, meerbepaald op de scheepswerven R. Degraeve wordt overgegaan tot de stapelloop van de kombinatietreiler Z.483 „Carolina". Dit stalen vaartuig is aldaar in aanbouw voor rekening van de rederij Hertsens pvba uit Heist. De „Carolina" is het zusterschip van de reeds eerder op het jaar in bedrijf genomen Z.583 „Angelina".

10 JAAR MINISTER

In november werd er aan herinnerd dat de heer Ch. Heger reeds tien jaar de ministerportefeuille van Landbouw en visserij beheert. In al die jaren heeft vernoemd minister bewezen dat hij het goed meent met de zeevisserij. Vele initiatieven die van hem uitgingen hebben er toe bijgedragen dat de toestand van het bedrijf niet al te hopeloos is geworden.

(Zie vervolg blz. 42)

LEES "HET VISSERIJBLAD"



De maand november zal te boek staan als de haringmaand bij uitstek. Hierin namen de Nederlandse treilers het leeuwenaandeel voor hun rekening. Zo werd bvb. op één dag niet minder dan 370 ton gelost voor een omzet van 3.089.298 fr. Nooit eerder had dergelijk feit zich voorgedaan in de Oostendse vismijn.

DECEMBER

REKORDCIJFERS

In de maand december werden verscheidene rekords gevestigd. Er was in de eerste plaats de besomming van respektievelijk de O.236 „Henriette" en de O.288 „Lans". Anderzijds kwam het in betrokken maand vast te staan dat zowel te Zeebrugge als te Oostende de jaaromzet zou verpulverd worden. Te Zeebrugge werd de kaap van de 350 miljoen overschreden terwijl te Oostende de 500 miljoen reeds werd overtroffen.

DE H. BLERO MET PENSIOEN

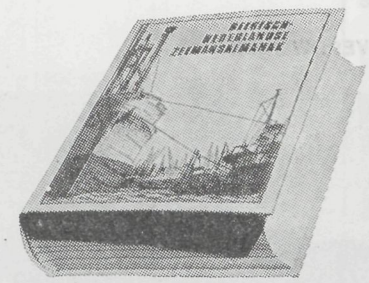
Op het einde van het jaar werd de heer Blero, direkteur-generaal bij het Ministerie van Landbouw op rust gesteld. De heer Blero, verbonden aan de Diensten voor Ekonomische Zaken, werd voortdurend met de zeevisserij gekonfronteerd en had in die funktie vele verdiensten. Hij werd opgevolgd door de heer Stuyck. Beide aangelegenheden werden door de Rederscentrale op passende wijze gehuldigd.



RENE NIEUWENHUYSE GEVIERD



Tijdens het jaarlijks volksbal van het „Nationaal Verbond der Visventers" werd de heer René Nieuwenhuyse op passende wijze gevierd voor zijn vele verdiensten die hij had in het zeevisserijbedrijf.



BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANS-ALMANAK 1971 VERSCHENEN

De editie 1971 van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANS-ALMANAK" is zopas verschenen. Dit boekwerk, dat doorheen de jaren is uitgegroeid tot een onmisbaar vademecum van al wat met de maritieme bedrijvigheid verbonden is, onderging opnieuw belangrijke wijzigingen en aanpassingen. De samenstellers hebben opnieuw gestreefd naar een zo groot mogelijke juistheid van alle gegevens die er in vervat zijn. Het boek bevat dit jaar de onderrichtingen inzake B.T.W. voor alle visserijaangelegenheden en de B.T.W.-nummers van alle Belgische reders ter visserij. Diegenen die jaarlijks dit boekwerk aanschaffen doen er goed aan zo spoedig mogelijk dit boekwerk aan te schaffen.
Het werk dat meer dan 1.200 blz. beslaat, kan verkregen worden door overschrijving van de som van 440 fr (32 gulden voor Nederland) plus 33 fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening nr 41.89.87 van Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai, 30, te Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

- **ter drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai, 30, te Oostende ;**
- **„Noordzee Boekhandel", Vindictivelaan 22, Oostende ;**
- **beroepsvereniging „Hand in Hand", Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.**

B. NEDERLAND

- **Handelsmaatschappij „Nautilus", Dr. Lelykade 62, Scheveningen ;**
- **n.v. Handel- en Industriele Maatschappij J. Van Beelen, Middenhavenstraat, 58-62, IJmuiden ;**
- **n.v. Observator, Vasteland, 30 — Postbus 1291 — Rotterdam - 3001**
- **Cooperatieve „Den Helder" G.A., Het Nieuwe Diep, 27, Den Helder.**

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080 V)

B.T.W. - REGIME INZAKE ZEE - EN BINNENSCHEPEN

De wet voert ten aanzien van zeeschepen en binnenschepen een regeling in die ertoe strekt die vervoermiddelen belastingschoon (belastingvrij) te houden (wanneer ze worden ingevoerd) of belastingschoon te maken (wanneer ze in België worden gebouwd en geleverd).

Te dien einde stelt artikel 42, § 1, W.B., in het biezonder van de B.T.W. vrij, eensdeels, de invoer en de levering van die vervoermiddelen, anderdeels, zelfs de goederen en de diensten die een bouwer voor het bouwen van schepen en vliegtuigen afneemt.

Aangezien die vrijgestelde leveringen en dienstverrichtingen bovendien zijn bedoeld in artikel 45, 2°, W.B. van de wet, is integrale aftrek mogelijk van alle voorbelasting, zowel die welke werd betaald door de bouwer van die vervoermiddelen zelf, als die welke met betrekking tot goederen en diensten die de bouwer met vrijstelling afneemt, werd betaald in produktie- en distributieschakels die de levering aan de bouwer voorafgaan.

Door deze regeling wordt een industrietak, waarvan de produktie uiteraard in belangrijke mate op uitvoer is afgestemd, ontheven van belastingen waarvoor later, ingevolge de uitvoer, grotendeels teruggaaf zou moeten worden verleend.

§ 1. DEFINITIES.

1. Zeeschepen en binnenschepen.

Artikel 42, § 1, 1° W.B., heeft een grotere draagwijdte dan artikel 11/3 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, dat de toepassing van het verminderd tarief beperkt tot de zeeschepen en de binnenschepen als bedoeld in de artikelen 1 en 271 van boek II van het Wetboek van Koophandel.

2. Bedoeld zijn :

1. Schepen en vaartuigen van alle types, al of niet met eigen beweegkracht, bestemd voor zeevaart of binnenscheepvaart (meren, kanalen, stromen, brede riviermonden, enz.) en hoofdzakelijk ingericht voor het vervoer van personen of van goederen, daaronder begrepen oorlogsschepen en ferryboten, alsmede schepen welke niet compleet of niet afgewerkt zijn en scheepsrompen, maar met uitsluiting evenwel van jachten en plezierboten die niet voor gemeenschappelijk vervoer bestemd zijn. (Verg. Toelichtingen op het Tarief van invoerrechten, post 89.01).

2. Sleepboten, zelfs bijkomstig voorzien van speciale pompinrichtingen, van brandblusinrichtingen, enz.

3. Schepen voor nijverheids- of handelsdoeleinden (verg. Toelichting op het Tarief van invoerrechten, post 89.03) zoals zandzuigers, drijvende kranen, lichtschepen, enz., voor zover ze zich nochtans kunnen verplaatsen en geen deel uitmaken van een vaste en blijvende installatie. Drijvende droogdokken vallen eveneens onder de vrijstelling.

3. Van de vrijstelling zijn uitgesloten :

1. Jachten, plezierboten en plezierschuitjes, die aan het verhoogd tarief van 25 % onderworpen zijn. Die vaartuigen zullen nochtans onder de vrijstelling vallen wanneer ze bestemd zijn voor gemeenschappelijk vervoer. Zo zou b.v. vrijstelling kunnen worden verleend voor boten die bestemd zijn voor groepstoerisme op de Maas op de Schelde, of op het waterbekken van het hellend vlak van Ronquières.

2. Woonschepen en kapelschepen.

3. Schepen die worden ingevoerd of verkocht om gesloopt te worden.

4. Drijvend materiaal, zoals tanks, caisons, aanlegsteigers, boeien, bakens enz. (zie Toelichtingen op het Tarief van invoerrechten, post 89.05).

§ 2. DRAAGWIJDTE VAN DE VRIJSTELLING.

Zoals hiervoor is gezegd, wordt gehele vrijstelling verleend : de verkoper van een schip waarvoor vrijstelling bestaat moet geen B.T.W. voldoen ter zake van de levering ervan, en hij mag in beginsel al de B.T.W. die hem voor dat schip in rekening is gebracht aftrekken.



In 1971 zullen er geen regionale en nationale havens meer bestaan. De invoegetreding van de E.E.G.-politiek zal toelaten dat vreemde schepen hun vangsten in onze havens zullen aanvoeren.

De faktuur betreffende het van B.T.W. vrijgestelde schip, moet een nauwkeurige beschrijving ervan bevatten (aard, afmetingen, vermogen van de voortbewegingsmachine, bestemming of gebruik, enz).

Ingeval de vrijstelling afhangt van de hoedanigheid van de koper of van de bestemming die aan het toestel zal worden gegeven, dient de verkoper zich een door de koper ondertekende bestelbon te laten overhandigen waarop voorkomt : naam, adres en hoedanigheid van de koper, aard van diens werkzaamheid, bestemming van het gekochte toestel, kortom, al de elementen die nodig zijn om de aanspraak op vrijstelling van de koper te bewijzen.

§ 3. DIENSTEN.

De diensten met betrekking tot zeeschepen en binnenschepen, zijn krachtens artikel 42, § 1, 3° W.B., eveneens van B.T.W. vrijgesteld.

Op te merken valt dat voor de toepassing van de vrijstelling geen onderscheid moet worden gemaakt naargelang de hoedanigheid van de persoon voor wie de dienst wordt verricht; bouwer, eigenaar of gebruiker van het schip, dan wel een hersteller die een herstellingswerk in onderaanneming zou hebben uitbesteed. Het is nodig maar voldoende dat de dienst betrekking heeft op een schip dat van B.T.W. is vrijgesteld. Zoals we verder zullen zien wordt dat onderscheid wel gemaakt t.a.v. uitrustingsgoederen en boordproviand.

De dienstverrichter zal echter in het bezit moeten zijn van een bestelbon die is ondertekend door degenen voor wie de dienst werd verricht, en waarop al de elementen voorkomen die nodig zijn om de vrijstelling te rechtvaardigen.

Het zal ook niet ontgaan dat de vrijstelling beperkt is tot de dienst zelf die rechtstreeks wordt verricht aan het schip dat van B.T.W. is vrijgesteld; b.v. de inkoop of de invoer door een scheepshersteller, van een bedrijfsmiddel dat hij gebruikt om de vrijgestelde dienst te verrichten is normaal onderworpen aan B.T.W. die echter vanzelfsprekend door de dienstverrichter mag worden afgetrokken.

§ 4. UITRUSTINGSGOEDEREN EN BOORDPROVIAND

1. Uitrustingsgoederen.

Krachtens artikel 42, § 1, 4°, a W.B. zijn van de B.T.W. vrijgesteld, goederen bestemd voor de bouw, de uitrusting, het onderhoud of de herstelling van schepen die van B.T.W. zijn vrijgesteld, op voorwaarde dat die goederen worden geleverd aan of worden ingevoerd door bouwers, eigenaars of gebruikers van die schepen.

De vrijstelling strekt zich uit tot de inkoop of de invoer **van welke goederen ook bij het** bouwen, uitrusten of optuigen van het schip (zowel zeeschip als binnenschip), daarin worden **opgenomen,** of die worden verwerkt bij het onderhoud of de herstelling ervan. Geen onderscheid dient te worden gemaakt naargelang die goederen hun individualiteit behouden of geheel worden verbruikt : profielen, platen, buizen en pijpen, draad, soldeersel, vijzen, nagels, schroefbouten, klinknagels, verf, brandstoffen, elektriciteit, motoren, voorwerpen voor uitrusting, optuiging en meubilering (daaronder begrepen boordgereedschap en wisselstukken). Het is eveneens zonder belang dat de goederen aan boord van het schip, dan wel elders worden geleverd.

De vrijstelling strekt zich dus niet uit tot de inkoop of de invoer van bedrijfsmiddelen door een scheepsbouwer of een rederij.

De begrippen «eigenaar» en «gebruiker» vergen geen toelichting. Onder «bouwer» dient te worden verstaan eenieder die op zulke wijze goederen afwerkt of ze een zodanig kenmerk geeft, dat ze tot de groep van de zeeschepen of binnenschepen behoren .

Daar de rompen van zeeschepen en binnenschepen ingedeeld zijn bij de vrijgestelde schepen, mag de bouwer ervan ook de vrijstelling inroepen voor zijn inkopen of invoeren van de in deze paragraaf bedoelde goederen. Hetzelfde geldt voor de eigenaar of de gebruiker die een scheepsromp heeft gekocht, en die zelf de voltooiing ervan verricht of voor zijn rekening laat verrichten.

De vrijstelling vindt daarentegen **geen toepassing** op de levering aan iemand anders dan een bouwer, een eigenaar of een gebruiker. Aldus valt de inkoop of de invoer door een hersteller, van goederen voor uitrusting of herstelling van een schip, niet onder de vrijstelling. Maar de administratie zal niettemin vrijstelling toestaan wanneer de levering aan de hersteller geschiedt aan boord van een schip dat van B.T.W. is vrijgesteld (b.v. in geval van inkoop met plaatsing aan boord).

2. Boordproviand.

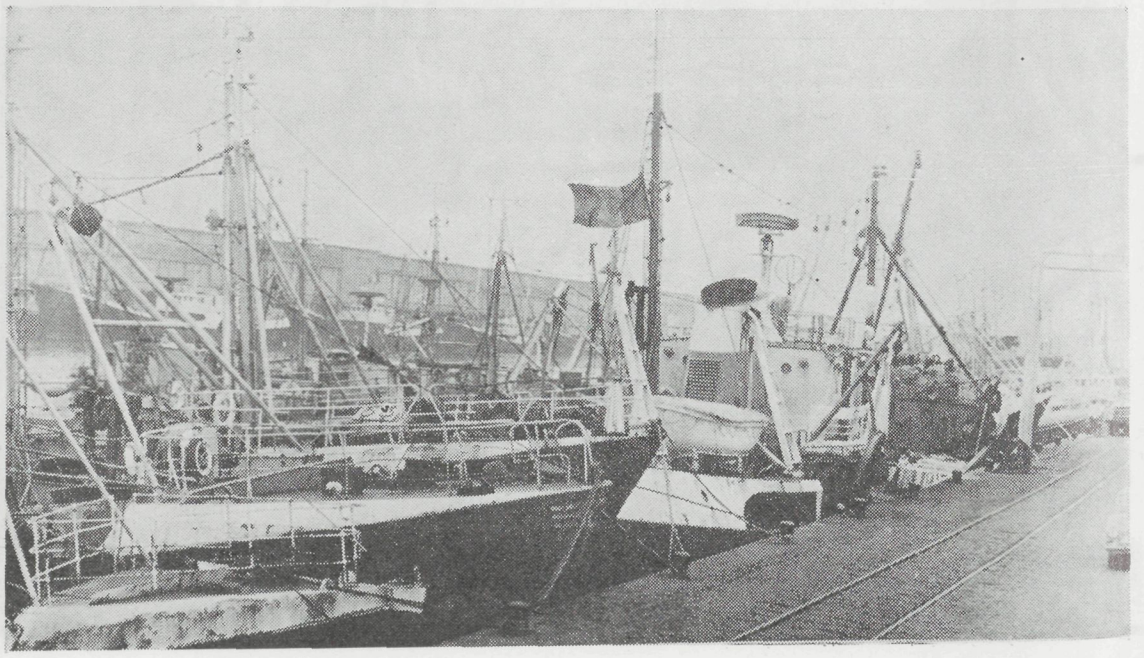
Onder «boordproviand» verstaat men al wat bestemd is om op het schip verbruikt te worden, zowel voor de voortdrijving en het onderhoud ervan als voor de leeftocht van de bemanning en, eventueel van de passagiers (bunkerbrandstof, motorbrandstof, smeerolie, voedingswaren, dranken, onderhoudsvoorwerpen, zoals emmers, borstels, dweilen, spuitdarmen, enz.). Evenals inzake uitrustingsgoederen, geldt de vrijstelling enkel de levering aan en de invoer door bouwers, eigenaars en gebruikers. Bovendien is ze beperkt tot de voorwerpen bestemd voor zeeschepen (niet voor binnenschepen).

Onder zeeschepen als bedoeld in voorgaand lid, verstaat men vaartuigen van ten minste 25 ton, gebruikt of bestemd tot het zeevervoer van personen of goederen, het slepen of het vissen in volle zee.

In beginsel is de vrijstelling afhankelijk van de voorwaarde dat het proviand aan boord van het zeeschip geleverd wordt. Om de moeilijkheden van het bewijs daarvan uit te schakelen, zal de administratie in feite vrijstelling verlenen voor ieder contract tot levering van boordproviand, gesloten met de bouwer, een eigenaar of een gebruiker van zeeschepen(daaronder begrepen vaartuigen voor zeevisserij), zonder dat moet worden nagegaan of de levering daadwerkelijk aan boord werd verricht.

Het is duidelijk dat de levering vastgesteld moet worden door een bestelbon die vermeldt dat de voorwaarden voor het bekomen van de vrijstelling vervuld zijn.

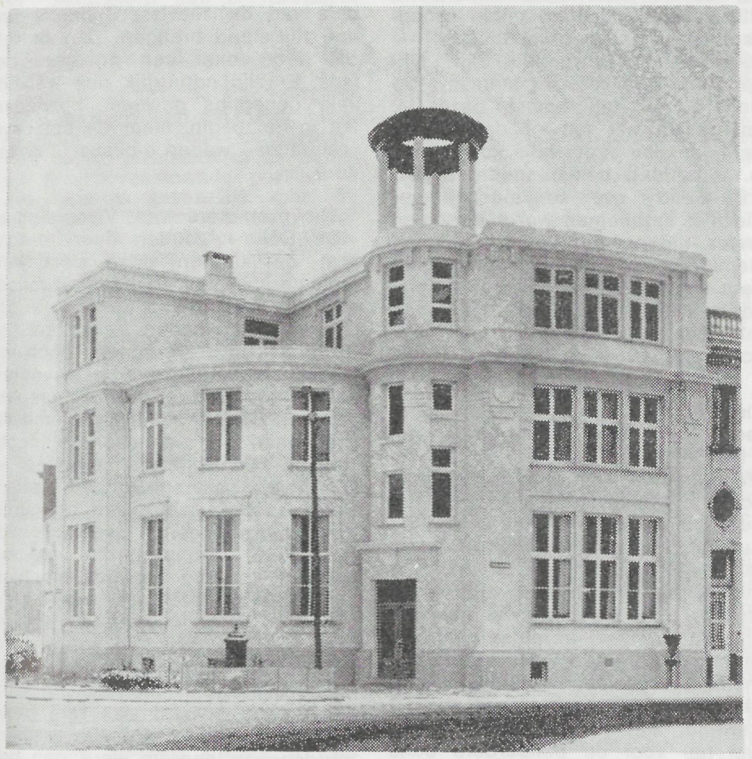
Voor het proviand dat zich bevindt aan boord van schepen die Belgische havens aandoen, zal de vrijstelling van B.T.W. worden verleend onder de voorwaarden gesteld inzake douane voor de vrijstelling van invoerrecht.



Een drukke Oostendse vissershaven. Een beeld dat zich in de toekomst wel meer zal voordoen door het binnenlopen van vreemde vissersvaartuigen. Aan ons bedrijf (en de overheid) de nodige maatregelen te treffen opdat wij konkurrentieel sterk gewapend de strijd kunnen aangaan.

„De Bolle" op de drempel van 1971

Het prachtig Sociaal Werk van het Visserstehuis „De Bolle" te Oostende



Het Visserstehuis "De Bolle"

Zowat zeven jaar is het geleden dat enkele mensen in stilte hun koppen bij mekaar staken om te spreken over het toekomstig huis van diegenen die straks de « Ibis » school zouden verlaten. In het verleden werden ze op een schip geplaatst en... toen ze uit zee kwamen, wisten velen van hen niet meer waarheen. Ze waren 15 jaar, te oud voor de school, te jong om zelf door het leven te kunnen gaan, door dat broze gevaarlijke leven, dat dit van een zeeman, van een visser, van een verlaten of ouderloos kind is.

Want aan 15 jaar is men nog kind. En als men dan plots de wijde wereld in moet gaan om zijn kost te verdienen, omdat de Ibis niet gesticht is om ouderen te herbergen, dan stelt zich niet alleen een probleem van huisvesting, maar van leven, van geloof in de toekomst of een toestand welke regelrecht leidt naar bandeloosheid.

En dat begrepen ook deze die maandelijks in « Ibis » rond de tafel zaten, die wisten hoe het met de vroegere beschermelingen ging en hoeveel hulp, ouderlijke liefde of huiselijke genegenheid deze jongens nog ontbrak.

Mag het dan niet een geluk genoemd dat een visserstehuis « De Bolle » tot stand kwam.
Weliswaar hadden Pastor Pype en gouverneur Baels daartoe vroeger pogingen aangewend, door het bouwen van een tehuis voor zeelieden « 't Zal wel gaan ». Maar wat men in bepaalde middens er ook over denke, nooit werd dit doel in deze instelling in de praktijk omgezet en veranderden spoedig deze pogingen in vage beloften en een triestig slot.

Dat begrepen wij. Dat begrepen zij, die dagelijks begaan waren met het lot van de zovele afgestudeerde wezen en verlatenen, die op Ibis een goede opvoeding en een uitstekende school genoten hebben.

En zo kwam men tot de idee die leemte aan te vullen met wat als verlaten oord, als een ruïne werd aanzien, te gebruiken.

En zo kwam dit visserstehuis tot stand.

De V.Z.W. « Visserstehuis De Bolle » werd dan ook te Oostende op 22 november 1963 gesticht (de fatale vrijdag waarop President J.F. Kennedy werd vermoord te Dallas). De statuten van de vereniging verschenen in de bijlagen tot het Belgisch Staatsblad van 19 december 1963.

Aan de officiële stichtingsvergadering van 22-11-1963 waren enkele kontaktvergaderingen voorafgegaan, die gehouden werden op het Kon. Werk IBIS zelf. De mensen die er de koppen bij elkaar staken vertegenwoordigden de drie organismen die in feite de hechte steunpijlers werden die de vereniging zouden schragen, namelijk

— Het Beschermingskomitee voor de verlaten jeugd ;
— de Rederscentrale, overkoepelend orgaan ter vrijwaring van de belangen van het zeevisserijbedrijf ;
— het Stadsbestuur van Oostende, toenmalige eigenares van het gebouw dat zou dienen om het gestelde doel te realiseren.

De vereniging telde bij de stichting 28 leden, afkomstig van gemeenten verspreid over de ganse kust van De Panne tot Knokke. (Tussen haakjes : slechts één lid was woonachtig in het « binnenland » nl, de heer A. Opstaele, toen substituut van de heer Procureur des Konings te Brugge gelast met de Kinderbescherming).

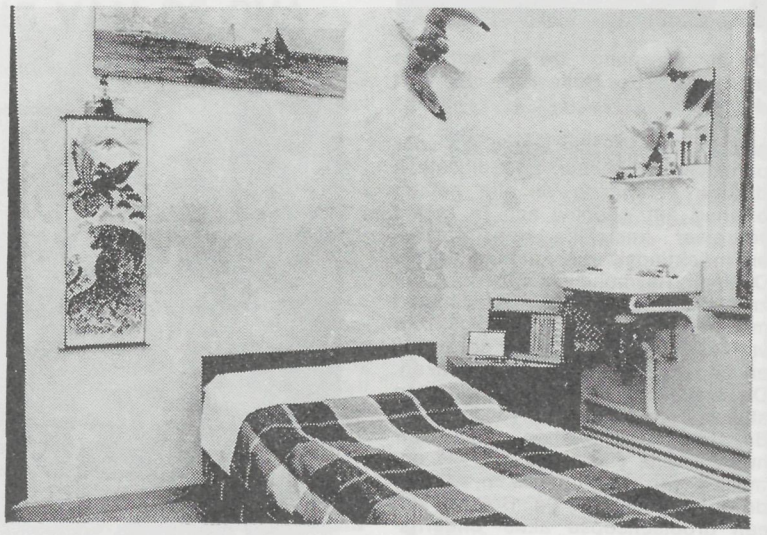
Van deze 28 leden maakten oorspronkelijk 8 de Beheerraad uit. Als voorzitter werd de Heer André Opstaele gekozen. Hij vervult nog steeds dit mandaat. De hh Caestecker H. en Seghers Jean zijn respektievelijk sekretaris en penningmeester.

Luidens art. 3 van de Statuten is het doel van de vereniging nederig omschreven als : **het oprichten van een tehuis voor jonge vissers.**

In de statuten is verder geen sprake van enig andere omschrijving maar het is duidelijk, dat in « De Bolle » **alleen jeugdige en ongehuwde vissers worden opgenomen,** die derwijze sociaal en familiaal gehandikapt zijn, dat zij over geen echt goed thuis aan wal beschikken. In deze toestand verkeren ondermeer nog regelmatig een zeker aantal IBIS-jongens op het ogenblik dat zij die instelling verlaten om te gaan werken in de zeevisserij. Ook vreemdelingen kunnen eventueel onderdak bekomen in « De Bolle », mits zij werkelijk varen ter belgische zeevisserij en voldoen aan de voorwaarden inzake leeftijd en familiale status. In de praktijk verblijven jongeren in « De Bolle » van 15 jaar tot zij meerderjarig zijn of hun toestand geregulariseerd is bv. door huwelijk. Is dit niet het geval, dan kunnen zij na het bereiken van de meerderjarigheid in « De Bolle » blijven zo hun gedrag in niets te wensen overlaat.

Het is klaar dat « De Bolle » in de eerste plaats beoogt sociaal gehandikapte jonge vissers te begeleiden opdat ze de onmisbare ruggesteun zouden hebben die alle jongeren nodig hebben tot het overbruggen van de hindernissen tussen puberteit en rijpheid van de jonge man. Niet alleen :ordt hiermee tegemoet gekomen aan sociale problemen maar de geboden uitkomst betekent voor de meesten van die jongeren ook een aanmoediging om het beroep trouw te blijven, om studies aan te vatten en eksamens af te leggen die zij wellicht anders nooit zouden aangekund of aangedurfd hebben. « De Bolle » vervult dus in zekere zin ook een ekonomische rol door jonge krachten voor het bedrijf te behouden. Dat hebben de verant-

(Vervolg blz. 46)



Een zeer reine en moderne slaapkamer. Hier vinden de kostgangers een verdiende rust.

(Vervolg van blz. 45)

woordelijken van de Rederscentrale trouwens van in den aanvang zeer goed begrepen en daarom ook aan « De Bolle » steeds een grote daadwerkelijke steun verleend, zowel moreel, materieel als financieel.

HET GEBOUW

Na de stichtingsvergadering van 22-11-1963 diende in de eerste plaats het gebouw in orde gebracht. Het verkeerde in een erg verwaarloosde toestand en was — zonder verwarming noch lopend water noch gas — beslist niet geschikt voor onmiddellijk gebruik. Spoedig bleek dat de vereniging er alle belang bij had het gebouw aan te kopen vooraleer kostelijke transformatie- en inrichtingswerken aan te vatten. De heer Raymond De Cloedt, groot zakenman maar ook edelmoedig mecenas,bleek bereid het gebouw van de Stad Oostende af te kopen en aan de vereniging te schenken. De stedelijke technische diensten staken, onder leiding van de hh. Bakeland en Soenen, een zeer hulpvaardige hand toe bij het opmaken van de bestekken, terwijl de mensen van « De Bolle » zelf een grootscheepse aktie ondernamen om de nodige centen bij elkaar te krijgen. Tal van openbare instanties, privé organismen en private personen droegen hun steen of hun steentje bij en op 5 juli 1965, anderhalf jaar na de stichting, werd de eerste kostganger opgenomen.



Voorzitter Opstaele, zeer ambitieus voor zijn « De Bolle ».



De h. Raymond De Cloedt, een man die « De Bolle » in zijn hart draagt.

Het betrof een jongen van 16 jaar die zopas de IBIS had verlaten en in zekere zin de pleegzoon zou worden van het echtpaar Belligh dat sinds 3 juli 1965 zijn intrek nam in « De Bolle ». Eigenlijk is alleen Mevrouw Belligh in dienstverband werkzaam bij « De Bolle » maar haar echtgenoot staat haar dagelijks bij om alle klippen te omzeilen die in dergelijk thuis onvermijdelijk aan bod komen. Van in den beginne is meteen gebleken dat Mr. en Mevr. Belligh de ideaal geknipte mensen zijn voor deze taak en niet alleen de beheerraad van « De Bolle » maar in de eerste plaats ook de jonge vissers zelf, prijzen zich gelukkig met « pleegouders » zoals nonkel Henri en tante Georgine.

Benevens de dagelijkse huishoudelijke zorgen, komt er evenwel nog in « De Bolle » één en ander om het hoekje kijken. Waar sommige beheerders in het begin de administratieve leiding verzekerden bleek hen dit alras boven het hoofd te groeien. Een oplossing werd hiervoor gevonden door het feit dat de heer G. Van Eeckhoutte, lid van de vereniging sedert de stichting, zich hiertoe benevol bereid verklaarde. Op 15-10-1965 nam hij zijn intrek in « De Bolle » en fungeert sindsdien onafgebroken als Beheerder-direkteur. Door het feit dat enerzijds slechts één personeelslid in bezoldigde dienst is en anderzijds de jonge visserslui hun brood verdienen en voor hun logies kunnen betalen, kan de vereniging het bijna met eigen middelen bolwerken. Met de financiele steun die nog jaarlijks verleend wordt door de Provincie West Vlaanderen, door de Stad Oostende en last but not least door de Rederscentrale, slaagt men er in dit tehuis niet alleen in stand te houden maar het degelijk te laten « leven ».

Sinds de eerste kostganger werd opgenomen op 5 juli 1965, is het « De Bolle » praktisch zonder onderbreking volzet geweest. Dit betekent dat de 18 individuele kamers — alle destijds dank zij milde schenkers gloednieuw gemeubileerd — voortdurend « bewoond » zijn. Onder dit begrip verstaat men in « De Bolle » dat een kamer bezet is, onafgezien het feit of de « bewoner » al dan niet thuis of op zee is. Inderdaad beschikt eenieder in « De Bolle » over een eigen kamer die niet ingenomen wordt door een ander tijdens zijn verblijf op zee. Gemiddeld zijn van de 18 kostgangers slechts een vijftal aan de wal zodat in het tehuis, ondermeer aan tafel, de gezellige sfeer van een echte « thuis » kan heersen.



Het echtpaar Belligh. Nonkel en tante voor hun beschermelingen

Einde december 1970 werden er niet minder dan 67 namen genoteerd in het « gastenboek » van « De Bolle ». Al naargelang de omstandigheden verbleven de jongens korter of langer perioden in het tehuis alhoewel een 6-tal onder de huidige kostgangers reeds « klanten » zijn van het eerste uur. Niet minder dan 7 jongeren zijn rechtstreeks uit « De Bolle » uitgehuwelijkt en evenveel keren is het voor tante « Georgine » wel even een momentje geweest waarop ze stilletjes werd, (je geraakt er zo aan gewend, aan al die rekels!) terwijl het voor de beheerders eens te meer « mission completed » betekende

Als einde 1970 een balans wordt opgemaakt van wat « De Bolle » in iets meer dan vijf jaren ten bate van die jongelui, ten bate van de gemeenschap en beslist ook ten bate van de zeevisserij heeft kunnen tot stand brengen, dan betreft dat heel zeker een positieve balans. Er zijn natuurlijk ook wel enkele decepties geweest, bijzonderlijk in het begin, maar de positieve resultaten wegen beslist zwaar door.

De promotors van Visserstehuis « De Bolle » zouden daar terecht prat op kunnen gaan want hun stoutste dromen werden voorbijgestreefd. Maar zij zijn niet uit dat soort hout gesneden. Ze zullen niet op hun lauweren rusten, doch integendeel weer een stap vooruit zetten door het efficiënter aanpakken van de vele sociale en familiale problemen die zich voor de jongeren uit « De Bolle » en evenzeer in sommige vissersgezinnen stellen. Beter aanpak kan alleen gebeuren met doeltreffende en degelijke middelen hoe levenswaardig vele initiatieven tot nog toe ook mochten zijn Daarom stelt de beheerraad van « De Bolle » voor een sociaal assistent met grondige vorming en gerijpte ervaring in dienst te nemen Dergelijk onderlegd persoon kan op het sociaal vlak zeer grote diensten bewijzen in alle visserijmiddens en daarom werd dan ook andermaal beroep gedaan op de steun van de Rederscentrale. Deze antwoordde reeds in positieve zin, zodat nieuwe perspektieven geopend worden in 1971

Na vijf jaren effektieve werking heeft het Visserstehuis « De Bolle » voldoende zijn bestaansrecht, ja zijn bestaansnoodzakelijkheid, bewezen. Het zesde werkingsjaar wordt nu ingezet met een nieuwe stap vooruit.

Met deze stap beogen noch VZW « Visserstehuis De Bolle » noch de Rederscentrale enige spektakulaire resultaten. Het enige oogmerk is, dat de stille werking van een toegewijd en bevoegd « right man on the right place » er dag voor dag, week na week, jaar in jaar uit zou toe bijdragen het lot en het leven te verbeteren van al wie in de visserij op betere dagen aanspraak mag maken. Naast het Kon. Werk « IBIS », de Stichting H. & I. Godtschalck, (en straks de nieuwe woonwijk voor vissersgezinnen!) is « De Bolle » reeds uitgegroeid tot een begrip waar de menselijke aspekten van het vissersbestaan schoon en ten volle tot hun recht komen!

P. VANDENBEFGHE



Een gedeelte van de zithoek.

Wordt een Baggerfirma ten onrechte beschermd ?

Op 13 oktober jl. liep een Zeebrugs vissersvaartuig ongeveer voor honderdduizend frank schade op, zonder te spreken van de som betaald aan de Z.590 en de Union de Remorquage voor bijstand en het binnenslepen van het vaartuig Z.562 en waarvoor in totaal de som van 25.744 fr. gevraagd werd.

De baggerboot Vlaanderen XIV had immers een zuigbuis van 23 m. lang verloren, die in de Zeebodem steekt op een positie bij Bericht aan Zeevarenden No 9/75 in datum van 30 april en verbeterd bij bericht aan Zeevarenden No 10/80 in datum van 14/5/1970 opgegeven.

Die berichtten aan zeevarenden, meldden :

1) Droogte van Schooneveld. Obstructie.
Positie : 51°25'08"N — 3°08'20"E
Een zuigbuis van 23 meter lang, verloren door een baggerboot, steekt in de zeebodem in de nabijheid van bovenstaande positie.
De buis is gevaarlijk voor de scheepvaart. Nader bericht volgt.
Op 14 mei volgde een tweede bericht luidend als volgt.
2) Droogte van Schooneveld. Obstructie afgedregd. Boei gelegd.
Positie : 51°25'08"N — 3°08'20"E.
In bovenstaande positie werd een obstructie (zuigbuis) afgedregd.
Het hoogste punt ligt op 3 dm boven het reductievlak H. Aanbrengen een dieptecijfer van — 3 m « Oost ».
Een groene spitse boei, voorzien van twee kegels punten samen, werd uitgelegd op 100 m W van bovengenoemde obstructie.
Bericht a. Zeev. 9/75(P)-1970, vervalt.

Totdaar deze mededelingen.
Hieruit volgt dus duidelijk dat op 30 april 1970 een bericht aan Zeev. werd bekend gemaakt, dat op 6-5-1970 verscheen.
Wat echter toen niet gemeld werd, is het feit dat er geen **zichtbare** bebakening plaats had en dat het eerste Bericht slechts in datum van 6 december werd verbeterd zowel voor wat de juiste positie betreft, als voor wat het kenteken : een groene boei, aangaat.

EEN ONVOLDOENDE BEBAKENING

De maatschappij welke de buis verloor schuilt zich achter een Bericht aan Zeevarenden en achter het feit dat de zuigbuis zich buiten het vaarwater bevindt, wat onaanvaardbaar is.
Immers, regelmatig varen de vissersvaartuigen van Zeebrugge hier voorbij en is niemand verplicht de grote vaarroutes te nemen.
Verder was het 1e Bericht aan Zeev. zo onduidelijk, dat onvermijdelijk verschillende vaartuigen hier moesten gevaar lopen.
Tenslotte dateert het gevaar reeds van april en werd slechts in december een **kleine boei gelegd**, welke bij windkracht 3 à 4 zelfs niet zichtbaar is en bij nacht helemaal niet, vermits deze niet verlicht is en zelfs op de aangeduide plaats niet ligt.
De vraag stelt zich nu in hoeverre de firma welke deze gevaarlijke buis laat steken, verantwoordelijk is voor ongevallen en of het haar plicht niet is de nodige maatregelen te nemen om dit zeer gevaarlijk wrak weg te nemen.
Heeft onze verantwoordelijke dienst van het Zeewezen of Bruggen en Wegen, die in het verleden bij het minste zinken van een vissersvaartuig er tijdig bij was om ze te verzoeken het gezonken schip weg te nemen, ook hier daaraan gedacht.
En is de bebakening zoals ze er thans ligt wel voldoende?
Een woordje uitleg ware noodzakelijk om te vermijden dat het de indruk verwekt, dat grote firma's beschermd worden en kleine reders-vissers met een kluitje in het riet gezonden worden.

Het is immers een openbaar geheim dat sommige stedelijke en andere havenautoriteiten steeds als expert voor de belangen van die firma optreden. Hoe kunnen ze dan de belangen van de Staat, dus die van de slachtoffers, hier in dit geval de Z.562 en in andere te Nieuwpoort of Oostende, die van de Belgische Staat behoorlijk verdedigen of onpartijdig de gerechtelijke overheid voorlichten.
Aan dit alles zou dienen gedacht, wil men **misschien** ten onrechte, niets kunnen aangewreven worden.

SCHADEGEVAL WORDT BETAALD

Ondertussen worden te Zeebrugge praatjes rondgestrooid als zou de redersverzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, de benadeelde reder van de Z.562 niet betalen. Het gaat hier immers om Schade door Derden aangericht, die hiervoor verantwoordelijk is.
Naar we vernemen is de opsleping van de Z.590 reeds vergoed, werd de Union de Remorquage die bijstand verleende, ook reeds door de verzekering van de Z.562 betaald.
Wat de reder van de Z.562 betreft, wordt deze voorlopig vergoed op basis van de polis « Eigen Schade » in afwachting dat besprekingen met de tegenpartij al of niet tot een gerechtelijke aktie zou moeten leiden. De reder Bonny Willy hierover ondervraagd, heeft zijn algehele voldoening uitgesproken over de wijze waarop zijn verzekering hem heeft bijgestaan en thans vergoed.

EEN WAARSCHUWING AAN REDERS

Ondertussen werd op 7-12-1970 'n nieuw schrijven naar de hoofdwaterschout van Zeebrugge gericht om te wijzen op de onvoldoende bebakening van die buis Ook de schippers wordt gewezen op het groot gevaar van die buis en op het feit dat het onzin is om te beweren dat nog andere buizen of wrakken deze plaats onveilig maken.
Het komt er s nachts op aan die plaats zoveel mogelijk te ontwijken en bij dag een goede uitkijk te behouden daar die kleine boei bij mistig of slecht weer niet kan gezien worden.

P. V.

ONVERANTWOORD OPTREDEN VAN HAVENDIENSTEN TE BOULOGNE
NIEUWPOORTS VAARTUIG DE HAVEN UITGEJAAGD !

Maandagmorgen omstreeks 8 uur kreeg de N.800 van reder Plaetevoet in de omgeving van Boulogne met pech af te rekenen. Zijn decca en radar deden het niet meer.
Hij nam kontakt op met Radio Boulogne, de wens uitdrukkend om daar binnen te lopen. Deze beloofde terug op te roepen. Daar hij een half uur later nog steeds geen nieuws had liep het vaartuig de haven binnen omstreeks 9.15 uur.
Nauwelijks waren ze gemeerd of daar stormde een 4 P.K.-Renaultje op hen af. De bestuurder hiervan, te oordelen naar zijn pet met gouden rand, blijkbaar tot de havendiensten behorende, wilde hun wijs maken dat ze onmiddellijk de haven dienden te verlaten.

De bemanning kon zich niet voldoende in het frans uitdrukken en de fransman kende natuurlijk geen nederlands

Deze laatste dacht toen maar aan de bezetter van destijds en maakte met een « raus ! » de Nieuwpoortenaars diets dat ze zo vlug mogelijk moesten gaan. Er zat toen niets anders op dan onmiddellijk naar de thuishaven te stevenen.

Dergelijk avontuur betekent voor reder en bemanning een volledige dag verlies.
We vernemen dat de Rederscentrale, als beroepsvereniging, protest zal aantekenen bij de beroepsvereniging te Boulogne Op verzoek van de Rederscentrale zal de administratie van haar kant procesverbaal laten opmaken van de feiten en zulks aan de Franse Maritieme Overheid overmaken. Het is nog nooit voorgekomen dat een vaartuig met defekt op een dergelijk manier de haven wordt uitgejaagd !

En wij die spreken van E.E.G.-regeling die binnen enkele maanden van kracht wordt !

DE GOEDE WERKING VAN DE OVA

Het afslagkantoor « Onderlinge Visafslag » algemeen bekend onder de naam O.V.A., mag op een welgevuld en bevredigend jaar terugblikken.
Niet minder dan een half miljard frank aan vis werd door de vier afslagers, bij openbare afslag aan de ruim 400 handelaars toegekend, daaruit voortvloeiend de grote verantwoordelijkheid om deze gelden tijdig te innen en bijtijds haar leden reders uit te betalen.
De administratie had zowat 4.000 afrekeningen op te maken en uit te werken. De sociale dienst berekende en betaalde de lonen uit aan bemanningsleden, vislossers en ander personeel voor een bedrag van ongeveer 120.000.000 fr
Ordelijk werd gezorgd voor het opstellen van de talrijke arbeidsongevallen en ziektegevallen, zowel voor de vissers als het walpersoneel, eveneens voor het opmaken van de nodige formulieren opdat alle belanghebbenden tijdig hun kindertoelagen of hun werkloosheidssteun zouden kunnen genieten. Elke dienst, belangrijk of klein, werd met genoegen en stiptheid, steeds in belang van de reder, uitgevoerd.
In nauw verband werkend met de Rederscentrale kon de O.V.A., haar steentje bijbrengen om sommige netelige toestanden en ingewikkelde problemen op te lossen of tot een goed einde te brengen, enkel en alleen als doel : Het behartigen van de Redersbelangen.
Talrijker en met grotere vangsten dan vorige jaren vonden de nederlandse vaartuigen de weg aar de Oostendse Vismijn, ook aan hen werd alle aandacht besteed, ditmaal om de plaatselijke markt van hun haring te blijven en te kunnen bevoorraden.

Tot besluit verhoopt de rederskoöperatieve O.V.A. dat de inspanningen van beheer en personeel beloond zouden worden met tevredenheid van reder, vissers en vislossers.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN TE VERKRIJGEN

Vanaf heden kunnen prachtige **visserijmappen** in plastiek van 70 cm op 100 cm. over zeevis, schelpen, de visserijbanken in de Noord Atlantiek, Middellandse Zee, Noordzee. Noord Amerikaanse wateren, enz. verkregen worden ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust voor de prijs van 200 fr. plus 15 fr. postkosten mits storting van dit bedrag op postcheck nr. 41.89.87.
Een prachtig gekleurde plaat van 70 cm. op 100 cm. met visserij delicatessen kost 125 fr

(8314W—6817N—6792V)

VIERING BIJ CAPTAIN BYRD

Verleden donderdag werd dhr Maurice HOORNAERT, Direkteur bij de N.V. OSTENDIA-EXCELSIOR VERENIGD, op een waardige wijze door de Beheerraad en het ganse personeel gehuldigd.

Na een 42-jarige loopbaan in dezelfde onderneming gaat hij nu van een welverdiende rust genieten.

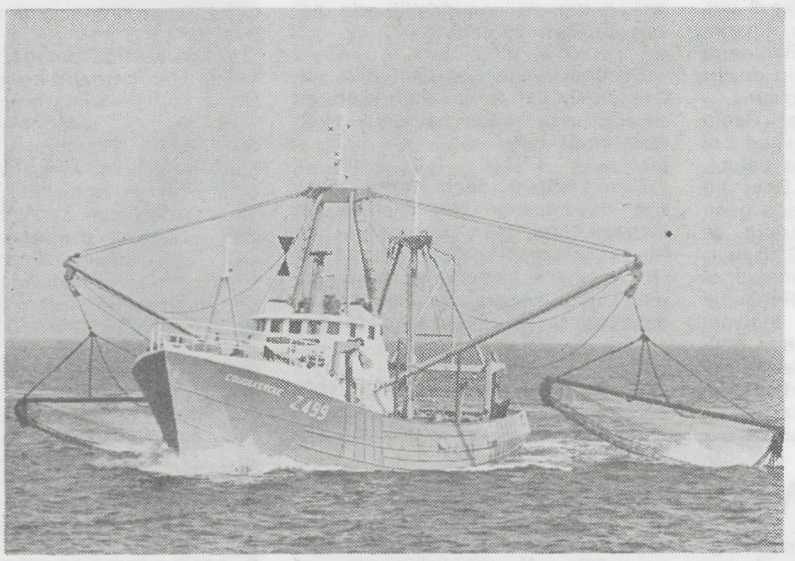
Dhr. HOORNAERT begon in 1929 bij de N.V. EXCELSIOR (de sprotfabriek!) als boekhouder om er in 1950 als direkteur te worden aangesteld. In 1966 fusioneerde zijn firma met de N.V. OSTENDIA.

De afgevaadigde-beheerder, de heer A. SUYS, gaf een overzicht van deze uitzonderlijk lange loopbaan en bracht hulde aan de werkkacht en het dynamisme, die de gevierde aan de dag legde. Hij dankte verder voor zijn gehechtheid aan de firma en wenste hem nog lang in goede gezondheid van zijn rust te mogen genieten De voorzitter, de heer Michel de PRET-ROOSE de CALESBERG, nam op zijn beurt het woord en bood aan de Heer HOORNAERT en aan zijn ontroerde echtgenote een kleurentelevisie-toestel aan als herinneringsgeschenk.

Nadat de gebruikelijke Kerst- en Nieuwjaarswensen door de Heer LA-COUR, afgevaardigde-beheerder, aan het personeel werden aangeboden, besloot deze gezellige samenkomst.

Namens het bedrijf en het personeel mocht de h. Hoornaert mooie geschenken in ontvangst nemen.





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)

LEES "HET VISSERIJBLAD"

DE B.T.W.-NUMMERS EN DE REDERS TER VISSERIJ

Talrijke firma's beklagen zich dat ze niet beschikken over de B.T.W.-nummers van de reders ter visserij.
Deze zijn alle opgenomen in de BELG. NEDERL. ZEEMANS-ALMANAK 1971 en zijn met alle nodige inlichtingen omtrent de toepassing er van ook AFZONDERLIJK verkrijgbaar tegen de prijs van 20 F (12 blz.) in de drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust plus 6 F verzendingskosten.

REDERS OPGEPAST !

DE B.T.W.-VOORLICHTINGSVERGADERINGEN

Zoals vóór twee weken medegedeeld, richt de Rederscentrale voorlichtingsvergaderingen in omtrent de toepassing van de B.T.W

In tegenstelling tot wat toen gezegd werd, worden de drie voorlichtingsvergaderingen (in elk van de drie vissershavens) op één en dezelfde dag gehouden en wel op **zaterdag 9 januari e.k.**

Voor de reders van **Nieuwpoort** gaat de vergadering door te **10.30 uur** in de Raadszaal van het stadhuis aldaar.

Voor de reders van **Oostende** grijpt de vergadering plaats in de Konferentiezaal van het stadhuis te **15 uur.**

Ten behoeve van de reders van **de Oostkust** wordt bijeengekomen te **18 uur** eveneens in het stadhuis te Heist.

Alle reders worden derhalve vriendelijk uitgenodigd aanwezig te zijn op deze voorlichtingsvergadering, waar ze zullen vernemen welke regeling voor hen werd getroffen en welke formaliteiten ze in het raam van de B.T.W. dienen te vervullen.

De reders hebben er alle belang bij ook hun boekhouder **of een vertegenwoordiger van het sociaal bureau waarbij ze zijn aangesloten tot deze vergadering uit te nodigen.**

Vertegenwoordigers van de stedelijke vismijndiensten en afslagkantoren alsmede personen of instellingen die in de vissershaven ten behoeve van de reders diensten verlenen, kunnen ook deze voorlichtingsvergaderingen bijwonen, omdat zij ook moeten weten of zij al dan niet B.T.W. op de fakturen moeten aanrekenen

JEAN TOLLENAERE

HOLSTRAAT 127

9000 GENT

Telefoon (09) 25.54.52

Handelsregister 12.124

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK

★

ALLERLEI RUBBERDARMEN

★

UITGESNEDEN JOINTS

IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

ENGELAND

Minder vangsten, hogere besommingen. In de meeste visserijlanden doet zich praktisch hetzelfde verschijnsel voor, namelijk een daling van de aangevoerde hoeveelheid visprodukten maar stijging van de besommingen. Dit laatste betekent op verre na nog niet dat het zo goed gaat voor de reders zoals sommigen willen doen uitkomen. Er moet immers een grotere inspanning worden geleverd om nog met een redelijke vangst thuis te komen, meer man, meer werkuren en meer kosten, terwijl de andere eksploitatiekosten ook gevoelig zijn toegenomen. De hogere besommingen die het gevolg zijn van de lagere aangevoerde hoeveelheden (spel van vraag en aanbod) zijn over het algemeen niet van dien aard om hoger van de toren te blazen dan nodig is.

Voor vele anderen echter wiens inkomen gebaseerd is op de besommingen (lonen, mijnrechten, allerhande taksen, enz...) blijkt het echter wel goed te gaan.

Voor wat de besommingen in de havens van Engeland, Schotland en Wales betreft werden ook daar inmiddels rekords geklopt inzake aanvoerwaarde. Deze namen toe van 3,8 miljard fr. voor de eerste 6 maanden van 1969 tot 4,3 miljard voor dezelfde periode van het lopend jaar. De aangevoerde hoeveelheid daalde gedurende dezelfde periode evenwel van 480,9 miljard kg. tot 456,4 miljard kg. Men noteerde voornamelijk een daling in de aangevoerde hoeveelheid bodemvis. De hoeveelheid pelagische vis daalde slechts in geringe mate terwijl de aanvoer van schaal- en weekdieren zelfs toenam. Er werd ook meer ingevoerd gedurende het eerste halfjaar van 1970. De ingevoerde hoeveelheid van diepgevroren kabeljauwfilets nam toe met 75 %, de invoerwaarde verdubbelde zelfs. De voornaamste leveranciers zijn de landenleden van de EFTA. Uit deze landen werd voor 960 miljoen fr. visprodukten ingevoerd. De EEG-landen leverden aan Groot-Brittannië voor 180 miljoen fr.

GEDAALDE WERELDVANGST

Gezien in alle landen de hoeveelheid aangevoerde visprodukten daalde is het logisch dat ook de wereldvisvangst terugliep. Uit de voorlopige statistieken van de FAO (Voedsel en Landbouworganisatie van de V.N.) blijkt dat de gevangen hoeveelheid voor het eerst sinds 25 jaar in 1969 is gedaald. Deze hoeveelheid zou op basis van de voorlopige gegevens lager liggen dan 84 miljoen ton, zijnde het totaal dat in 1968 was bereikt.

JAPAN

Japan heeft een transaktie met Cuba afgesloten. Eerstgenoemde zal visserijmaterieel en benodigdheden aan Cuba leveren. Als tegenprestatie zendt Cuba 3.000 ton vis.

De waarde van het te leveren materieel bedraagt 8 miljoen dollar (400 miljoen B. Fr.).

Dit akkoord is eigenlijk een verlengstuk van een kontrakt dat vorig jaar werd afgesloten tussen beide landen op grond waarvan Cuba toen 2.000 ton vis en garnaal uitvoerde naar Japan.

NOORWEGEN

In tegenstelling tot vele andere landen heeft de Noorse visserij tijdens de eerste 6 maanden van het lopend jaar een vermeerdering geboekt van de aangevoerde hoeveelheid visserijprodukten en dit in tegenstelling tot dezelfde periode van 1968 en 1969.

Van januari tot juni 1968 werden 1.395.494 m3 ton vis aangevoerd. De hoeveelheid daalde tot 1.093.246 ton vorig jaar, maar steeg tot 1.505.965 ton tijdens de 6 eerste maanden van het lopend jaar.

Deze stijging van de aanvoer voltrok zich niet alleen in de sektor van bodemvis maar eveneens in deze van de pelagische vissoorten (haring en sprot).

De stijging in de aangevoerde hoeveelheid haring was opmerkelijk. Halfweg 1960 werd er amper een hoeveelheid van 95.410 ton aangevoerd hetgeen een gevoelige vermindering betekende tegenover de hoeveelheid aangevoerd tijdens het eerste half jaar van 1968, toen het cijfer 620.902 ton bedroeg.

Voor de eerste 6 maand van dit jaar steeg de totale aanvoer tot 140.996 ton. De besommingen namen eveneens gevoelig toe.

GROOT-BRITTANNIE

Suksesrijke vispropaganda

Volgens de publikaties van de White Fish Authodity Fishery Economics Research Unit, werd tijdens het derde kwartaal van 1970 een gevoelige stijging van de viskonsumptie genoteerd.

Vooral de vraag naar schelvis en haring nam tijdens dit laatste kwartaal sterk toe.

Alhoewel het nog te vroeg is om met zekerheid de reden van deze toename te bepalen is genoemde instantie de mening toegedaan dat de gestegen vraag het gevolg is van de reklame kampagne die in mei jl. van start is gegaan.

Zoals vroeger medegedeeld is er een bedrag van 400.000 pond (48 miljoen fr.) voor deze vispropaganda voorzien. Dit bedrag werd gevormd door bijdrage van reders, groot- en kleinhandelaars, in- en uitvoerders en de overheid.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Heel wat minder vis dan verwacht tijdens deze laatste week van 1970. Er kwamen inderdaad alleen op de eerste verkoopdag een behoorlijk aantal schepen verkopen. Maandag inderdaad 20 schepen, wat absoluut geen rekord is, dinsdag nog slecht zeven vaartuigen en op de laatste verkoopdag van 1970 amper drie vaartuigen.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

De totale aanvoer beperkte zich dan ook tot 6800 bennen vis en 35.000 kv tong. Tong die van het Kanaal werd gebracht door 20 schepen. We kregen dus wel een gevarieerde aanvoer. Dit belette niet dat verschillende soorten moesten worden opgevangen. Rog kende slechts zeer weinig belangstelling terwijl ook rode knorhaan aan opvangprijzen van de hand ging. Voor kleine griet was de prijs zelden zo laag en ook de grote sortering haalde amper 30 fr. Tarbot was heel wat duurder, de grote soort kreeg maandag zelfs tot 150 fr. per kg. Tongen hebben het eveneens goed gedaan. Toch sterk dalende prijzen voor de middenen kleine sortering op de tweede verkoopdag.

De IJslandse vissoorten werden redelijk goed verkocht. Rekening houdend met de zeer geringe vraag voor de meeste soorten werden het toch nog middelmatige prijzen voor de meeste soorten. Zo kreeg rode zeebaars tot 13 F, witte leng tot 11 F, koolvis tot 14 F en kabeljauw ook tot 12 F per kg. Alleen grote wijting vond weinig of geen kopers terwijl ook hondstong en heilbot veel goedkoper waren dan normaal. Staartvis werd vlot verkocht, vooral de grote en middensortering. Voor de grote schotse schol bleef de prijs ook op uitvoerpeil. Zodoende geraakten de IJslanders met een flinke vangst toch nog aan een behoorlijk resultaat. Spijtig genoeg slaagde alleen de O.288 er in dergelijke vangst te lossen. Alleen dit vaartuig bereikte dat ook een renderend resultaat en besloot het jaar met een resultaat dat boven de zeven cijfers bleef : 1.127.000 F.

De Kanaalschepen konden doorgaans ook renderende cijfers bereiken. Het werden echter zeer lange reizen voo deze schepen van 17 en 18 dagen. Veruit het beste resultaat was ook dit keer bereikt door de Z.499. Met een vangst van ruim 200 bennen vis en ongeveer 6500 kg tong werd het een opbrengst van 812.000 F. Ook voor dit vaartuig werd 1970 op een gunstige manier afgesloten.

De Westaanvoer is tijdens de voorbije week miniem geweest. De meeste schepen die de visserij op de West bedreven zullen volgende week aan de afslag zijn. Ook een drietal IJslanders die tijdens de laatste 1970-week op de markt moeten zijn zullen slechts in 1971 hun vangst komen verkopen. Volgende week dus heel wat meer vis op de markt.

In totaal kregen we om 1970 af te sluiten 30 schepen op de markt. Zo zorgden voor 6680 bennen vis en 35.000 kg tong. Er werd een opbrengst bereikt van 7.462.090 F.

REDELIJKE PRIJZEN VOOR IJSLANDVIS

Niettegenstaande het de laatste week van het jaar bijna telkens een tegenvaller werd voor de verkopende IJslanders, konden deze week de bekomen prijzen als bevredigend worden beschouwd. Een gelukkige uitzondering dus. Niet dat we van duur zijn kunnen spreken, goedkoop is echter ook wat anders. Rode zeebaars was wel goedkoper dan verleden

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

week. De prijs steeg evenwel van 610 naaf 700 fr. per ben, op het einde van de markt bleek de vraag trouwens niet bevredigd te zijn. Witte leng deed het zeker niet slecht en bleef steeds boven de 10 fr. noteren. De blauwe sortering viel wèl tegen en kreeg amper 12 fr. Ook hier moest de uitvoer de prijs ophouden. Een zeer levendige belangstelling voor koolvis waardoor de prijs van de grote sortering opliep tot 720 fr. per ben. Kleine sortering kreeg ruim 10 fr. per kg. en was dus eveneens duurder dan verleden week. Voor schotse schol was de prijs buiten verwachting op hetzelfde peil van verleden week. Minder dan 10 fr. per kilo werd hier niet betaald. In elk geval niet voor de grote sortering. Kleine schotse schol was zoals gewoonlijk ook nu goedkoper en kreeg slechts de minimumprijzen. Hondstong was ook goedkoper en kreeg tussn 12 en 15 fr. De flauwste prijzen werden ongetwijfeld betaald voor wijting. De grote sortering moest in nogal grote hoeveelheid worden opgevangen aan 360 fr. per ben en ook de kleine sortering kreeg slechts minimumprijzen. De aanvoer van schelvis was zeer gering, de prijzen bleven voor deze soort dan ook op een redelijk peil met grote sortering zelfs tot 25 fr. De aanvoer van staartvis was niet erg omvangrijk, de prijzen voor de verschillende sorteringen waren dan ook niet lager dan tijdens de andere weken. Grote en middensortering kregen rond de 50 fr. Opvallend lagere prijzen werden betaald voor heilbot. De duurste soort haalde amper 70 fr. per kg. en meestal geraakten we slechts aan een 50 fr. pr kg.

De vangsten van drie van de vier IJslanders waren nogal klein. Slechts één grote vangst, deze van de O.288 die ook nu 2200 B. in de afslag zette. In totaal voor de vier schepen slechts 3450 bennen. De meest gebrachte soorten waren koolvis, leng, wijting, rode zeebaars en schartong.

Te lage resultaten voor de meeste schepen maar een nieuw schitterend resultaat voor de O.288: 1.127.000 fr. Een prachtig besluit van een zeer goed jaar waarin ongetwijfeld de hoogste opbrengst van de vloot zal zijn bereikt.

VEEL KANAALSCHEPEN ZOALS VERWACHT

Twintig vangsten werden van het kanaal aangevoerd. Maandag twaalf, dinsdag zes en woensdag nog twee. Dit gaf een totale aanvoer van ongeveer 3000 bennen vis en 33.000 kg. tong. Dank zij de tongvangsten werden nog behoorlijke resultaten bereikt door verschillende van deze schepen. We mogen hier echter niet vergeten dat zeer lange reizen moesten gemaakt worden om die vangsten bijeen te krijgen, de meeste schepen bleven 17 dagen in zee, sommig nog langer. Alleen woensdag een paar korte reizen. De grootste vangst was weer voor de Z.499 die ruim 200 bennen loste en ook ruim 6500 kg. tong kon te koop aanbieden. Het werd meteen weer een zeer mooie reis met een op-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

brengst die meer dan 800.000 fr. bereikte. Ook dit vaartuig heeft een zeer renderend jaar achter de rug. De bokkenvisserij heeft alleszins vruchten afgeworpen, de resultaten van verschillende bokkenvissers zijn daar om dit te bevestigen. De tongprijzen zijn zeer renderend geweest, toch dalende prijzen voor de bloktong, de voor/kleine tong en de heel/kleine tong. Sommige van deze soorten kregen tot 20 fr. per kg. minder op de dinsdagmarkt. Uitzonderlijk hoge prijzen werden dit keer betaald voor de lappen. Deze soort kreeg tot 120 fr. per kg. waar 100 fr. gewoonlijk als een zeer goed cijfer mag aanzien worden. De driekwartsortering werd opnieuw de duurste soort en kreeg tot 140 fr. op de maandagmarkt, dinsdag werd tot 136 fr. gegeven. Bloktong viel terug van 135 naar 110 fr. per kg. en voor/kleine tong zakte van 120 naar 106 fr. Kleine tong daalde van 105 naar 86 fr. per kg. en de slips kregen dinsdag nog slechts 72 fr. in plaats van 90 fr. maandag.

Bij de vissoorten kunnen we alleen tarbot en grote heek als duur vermelden. Grote tarbot was zelfs zeer duur en kreeg zelfs tot 150 fr. per kg. De middensortering (tot 3 kg. per stuk) bleef ook duur en haalde nog ruim 100 fr. Grieten waren daarentegen zeer goedkoop, de grote sortering zakte van 45 naar 30 fr. terwijl kleine sortering nauwelijks 20 fr. per kg. haalde. Rode knorhaan kreeg minimumprijzen, vergeten we niet dat deze soort soms 35 fr. per kg. krijgt. Ook keilrog zakte geweldig en kreeg als hoogste prijs slechts 15 fr. per kg., ook dat is tot 25 fr. per kg. goedkoper dan gewoonlijk.
Grote rog kreeg gewoonlijk van 10 naar 14 fr., tilten van 8,40 fr. naar 10 fr. en de andere soorten kregen tussen 6,80 fr. en 10 fr. Kabeljauw en gul deden het in verhouding nog redelijk goed. Kabeljauw kreeg zelfs tot 15 fr. en gul tussen 9 en 13 fr. Platvis was natuurlijk goedkoop en werd verkocht tussen 6 en 10 fr. De meeste platvis werd verkocht aan minimumprijzen. Helemaal geen belangstelling voor hondshaai en ook zeer weinig vraag voor wijting, grauwe poon, steenholk en haai. Platjes werden wel verkocht, dit voor de belangstelling vanweeg de uitvoerders.

ONVERWACHT WEINIG WESTSCHEPEN

De meeste westschepen hebben deze week hun vangst aan boord gehouden en zullen dus slechts volgende week verkopen. In totaal dan ook maar vijf vangsten van deze visgrond en zowat 500 B. vis en 400 kg. tong. Lage prijzen voor de meeste van deze soorten. Toch tot 25 fr. per kg. voor de dinsdag aangevoerde kabejauw. Wijting kreeg hier tot 6 fr. en meer terwijl rog het slechts een ietsje beter deed dan die van de kanaalschpen. Lage cijfers voor deze schepen die doorgaans ook maar kleine vangsten aanvoerden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Voor Uw vissersschepen :
Raadpleeg de

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Rodenhuize
9020 Gent 2
Tel. : (09) 78.04.01

(6768V)

DE INVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN GEDURENDE DE MAAND JUNI 1970

De invoer van verse en bevroren vis, bewerkte vis, schaal- en weekdieren, bereidingen en konserven van vis en bereidingen en konserven van schaal- en weekdieren, gedurende de maand juni 1970, bedroeg 7.143 T. of 248,9 miljoen fr. (5.359 T. en 201,6 miljoen fr. in juni 1969).
Er werd 9.554 T. of 95,2 miljoen fr. vismeel ingevoerd (564 T. of 24,7 miljoen fr. meer dan in juni 1969).

A. Verse en bevroren vis
De ingevoerde verse en bevroren vis bedroeg 3.385 T. of 100.103.000 fr. (3.002 T. en 77.506.000 fr. in juni 1969) w.v.
— 446 T. of 31.690.000 fr. zoetwatervis (Denemarken 155 T., Frankrijk 128 T., Canada 40 T., Nederland 35 T., VSA 32 T., Japan 10 T.) ;
— 626 T. of 10.336.000 fr. haring (Nederand 313 T., Denemarken 171 T. West-Duitsland 97 T., Noorwegen 40 T.) ;
— 82 T. of 903.000 fr. sprot en makreel (Frankrijk 70 T., Nederland 12 T.) ;
— 381 T. of 9.136.000 fr. kabeljauw (Denemarken 255 T., Nederland 75 T., Verenigd Koninkrijk 29 T., West-Duitsland 10 T.) ;
— 56 T. of 3.999.000 fr. tong (Nederland 43 T., Denemarken 10 T.) ;
— 802 T. of 13.762.000 fr. andere verse en bevroren vis (Polen 287 T., Nederland 155 T., Frankrijk 99 T., Noorwegen 70 T., Denemarken 53 T., West-Duitsland 40 T., Italië 32 T., Spanje 18 T., Zweden 16 T., Verenigd Koninkrijk 15 T., Ierland 7 T.) ;
— 991 T. of 30.275.000 fr. filets (West-Duitsland 779 T., Polen 77 T., Nederland 60 T., Frankrijk 46 T., Verenigd Koninkrijk 11 T.).

B. Bewerkte vis
Omdat :
Er werd 1.644 T. of 25.414.000 fr. bewerkte vis ingevoerd hetzij 1.122 T. en 13.033.000 fr. meer dan in de maand juni 1969. Deze invvoer was verdeeld als volgt :
— gezouten haring : 287 T. of 9.595.000 fr. (Nederland) ;
— gerookte haring : 4 T. of -45.000 fr. (Nederland 3 T., Frankrijk 1 T.) ;
— sprot : nihil ;
— makreel : 9.000 fr. ;
— gezouten, gepekeld of gedroogde kabeljauw, stokvis en klipvis : 53 T. of 988.000 fr. (Spanje 22 T., Noorwegen 12 T.) ;
— andere bewerkte vis : 1.317 T. of 14.676.000 fr. (Noorwegen 1.283 T., West-Duitsland 23 T., Nederland 3 T.) ;

C. Schaal- en weekdieren
788 T. of 54.752.000 fr. schaal- en weekdieren werden ingevoerd (499 T. of 43.216.000 fr. gedurende juni 1969) w.v.
— 257 of 9.257.000 fr. ongepelde garnalen (Nederland 224 T., West-Duitsland 18 T., China 8 T., Frankrijk 4 T.) ;
— 217 T. of 30.042.000 fr. gepelde garnalen (Nederland 158 T., West-Duitsland 39 T., India 9 T., Brazilië 5 T.) ;
— 184 T. of 1.156.000 fr. misselen (Nederland 131 T., Denemarken 43 T., Verenigd Koninkrijk 9 T.) ;
— 129 T. of 14.295.000 fr. andere schaal- en weekdieren (Nederland 52 T., Verenigd Koninkrijk 27 T., Cuba 8 T., Ierland 7 T., Joegoslavië 7 T.).

D. Bereidingen en konserven van vis
1.210 T. of 49.920.000 fr. bereidingen en konserven van vis (1.254 T. of 50.384.000 fr. gedurende juni 1969) werden hoodzakelijk betrokken uit Japan (300 T.), Republieg Zuid-Afrika (241 T.), Portugal (178 T.), Joegoslavië (104 T.), Nederland (72 T.), Noorwegen (66 T.), Marokko (46 T.), Canada (38 T.), USSR (33 T.), Frankrijk (25 T.), VSA (24 T.), Peru (24 T.), Italië (23 T.), West-Duitsland (14 T.), Spanje (11 T.).

E. Bereidingen en konserven van schaal- en weekdieren
115 T. of 18.732.000 fr. beeridingen en konserven van schaal- en weekdieren (132 T. of 18.147.000 fr. gedurende juni 1969) werden vnl. ingevoerd uit USSR (30 T.), Japan (24 T.), Denemarken (10 T.), Pakistan (8 T.), en Spanje (7 T.).

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

De gemiddelde prijzen voor grote koolvis waren in de voornaamste Duitse havens de volgende :

Maandag	28/12/1970 :	16,93	—	16,65	—	16,38	—	16,11 — 15,02 — 14,74 fr.
Dinsdag	29/12/1970 :	17,20	—	16,93	—	16,65	—	16,38 fr.
Woensdag	30/12/1970 :	17,20	—	16,65	—	16,38 fr.		

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was merkelijk kleiner dan de vorige week, alle vissoorten waren veel kleiner in aanvoer, vooral de pladijs en de roggen.

Voor de tongsoorten waren de prijzen winstgevend, voor de grote van 110 tot 129 fr. de middensoorten met de fruits van 123 tot 136 fr. de kleinere soorten schommelden tussen de 73 en de 141 fr. het kgr.

Voor de tarbot en de grietsoorten blijven de prijzen zeer hoog in afname.

De pladijssoorten bekwamen van 8,40 tot 11 fr. voor de grote soorten de 3de slag haalde van 9 tot 12 fr. en de kleinste slag van 5 tot 10 fr.

Ondanks de kleine aanvoer van kabeljauw en gullen waren deze prijvan 15 tot 22 fr. en van 4,40 tot 18 fr. voor de gulsoorten. Zeer weinig roggevis aan de markt, desondanks waren de afname prijzen eerder gering, voor de grote soorten van 8,40 tot 10 fr. en de kleinere soorten van 4,80 tot 7 fr. Zeer weinig wijting met eerder lage prijzen ook, van 4,40 fr naar 7 fr. de gullenvangers zijn deze week niet uitgevaren, zodat er zeer weinig wijting werd aangeboden.

Veel andere vissoorten werden er niet gelost, zodat alles was afgestemd op de tongen en pladijs.
Zeer weinig garnalen bracht de afnameprijs dan ook in de hoogte, van 76 naar 110 fr. het kgr. Sprot of haring werd er niet gelost.

IJSLANDSE AANVOER VERMINDERDE MET 400 TON TE OOSTENDE

Alhoewel tijdens het nog aan gang zijnde jaar verschillende zeer mooie resultaten werden bereikt door de IJslanders, was de aanvoer toch veel kleiner dan vorig jaar. Kregen we na elf maanden in 1969 nog 12.047.250 kg vis van deze visgrond, dan geraakten we dit jaar in dezelfde periode aan 11.651.365 kg. Toch steeg de totale opbrengst van 133.766.597 fr naar 150.647.26 7fr. hetzij met 16.880.670 fr meer. De gemiddelde prijs is dan ook zeer sterk gestegen en wel van 11,10 naar 12,93 fr. per kg. Vooral de betere prijzen die betaald werden voor witte leng, rode zeebaars en koolvis hebben hier een rol gespeeld.

Stalen vissersvaartuig te koop

Steeds varend - voorzien van motor van 375 pk. van 1962 - vaartuig gebouwd in 1956 - brutotonnemaat 93 ton - geschikt voor kanaal- en noordzeevisserij. Volledig inventaris aan boord.
Z.w. : Bureel blad onder nr. 6793V.

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE"
DONDERDAG 31 DECEMBER
van 22 uur af
VRIJDAG 1 JANUARI,
the-dansant van 16 tot 20 uur
en van 22 uur af
ZATERDAG 2 JANUARI,
van 22 uur af
ZONDAG 3 JANUARI,
the-dansant van 16 tot 20 uur
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Franz André
Piano :
Als attraktie :
LILY PITTS
imitator

AUDITORIUM
VRIJDAG 8 JANUARI
te 20.30 uur
De
„K.N.S."
stelt voor :
„DE GIJZELAAR"
van Brendan Behan.
Met
JET NAESSENS - ELS CORNELISSEN - PAUL S'JONGERS - BERNARD VERHEYDEN
en
LODE VAN BEEK
In de voornaamste rollen.
Plaatsen :
85 - 74 en 64 fr.
Jeugd en miliciens :
53 - 42 en 32 fr.
(inclusief B.T.W.)

ZONDAG 10 JANUARI
te 20.30 uur
De
„Galas Karsenty-Herbert"
stellen voor :
„4 PIECES SUR JARDIN"
van Barillet en Grédy.
Met
JEAN RICHARD
en
ANNE VERNON
Plaatsen :
265 - 212 en 159 fr.
(inclusief B.T.W.)

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal,
alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur
Tel. (059) 751.11

VOOR ALLE INLICHTINGEN :
Tel. (059) 751.11
(6908N—6878V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

28-12	20	289.000	4.761.153			
29-12	7	63.200	2.100.050			
30-12	3	16.100	600.806			
	30	368.300	7.462.009			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

23-12	6	431	37.941			
24-12	9	770	69.440			
27-12	1	68	4.760			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

23-12	22	96.212	2.511.470	26,10		
24-12	15	31.480	456.810	19,51		
28-12	7	32.091	1.048.120	32,66		
29-12	11	46.741	847.980	18,14		

WAARVAN TONG

23-12	20	16.531	1.770.030	107,07		
24-12	5	1.634	174.980	107,08		
28-12	7	6.836	760.200	111,20		
29-12	11	3.821	443.980	116,19		

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

24-12	13	2.011	163.537	65/97		
28-12	9	1.795	181.894	80/116		

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	8	434	40.881	84.—	100.—	94.—
24-12	6	244	26.130	89.—	109.—	107.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	6	16.224	388.062			
28-12	5	3.636	46.725			

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	1	930	1.023	1.10	1.10	1.10

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	3	3.270	17.800	5.35	5.55	
24-12	1	2.700	19.575	7.25	7.25	
28-12	1	20.650	179.655	8.70	8.70	8.70
29-12	1	4.100	46.695	8.95	8.95	8.95

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	28-12-1970
Schelvis	
Groot	23.60-——
Middel	14.40-——
Klein	5.60-——
Kabeljauw	11.40-19.—
Gul	10.—12.—
Witting	8.—10.20
Schaat	12.—15.40
Zeebaars	12.—15.40
Leng	10.60-12.—
Schartong	10.—11.20
Heilbot	45.—63.—
Koolvis	11.40-14.80
Hondstong	7.—14.—
Zeewolf	.....
Platen	45.—67.60

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

ZATERDAG 26 DECEMBER

KANAAL

O.239, O.247, O.198, O.66, Z.502.

WEST

N.761, O.37, O.69 O.26, N.185, Z.38, O.537, O.285, O.301, O.289, Z.527.

ZONDAG 28 DECEMBER

IJSLAND

O.316.

MAANDAG 28 DECEMBER

IJSLAND
O.237.

NOOP HEAD
O.231.

DINSDAG 29 DECEMBER

IJSLAND
O.250.

KANAAL
Z.509, O.329.

WEST
N.185, Z.509, O.329.

OOSTENDE

MAANDAG 28-12-1970

IJSLAND

O.324	16	450	300	299.750
Z.418	17	450	—	276.480
O.129	17	350	—	262.078
O.288	17	2200	—	1.172.440

KANAAL

O.312	14	200	—	124.904
O. 35	15	190	—	114.801
O.120	14	180	—	115.494
O.159	15	180	600	156.725
O.134	16	130	1700	265.220
Z.597	16	100	1500	222.980
O.284	18	140	1500	237.724
O.275	15	130	2000	284.490
O.243	16	120	2000	261.100
O.151	16	170	1000	201.508
O.114	16	10	1200	207.830
O.123	16	10	1700	215.356

WEST

O. 15	5	80	—	51.640
O.206	6	60	—	46.390
O.192	6	100	—	51.830
N.703	4	80	300	66.294

DINSDAG 29-12-1970
KANAAL

O.135	18	180	2600	316.386
O.249	15	160	1700	197.924
Z.499	16	200	6500	812.994
O.307	17	100	190	224.452
O.274	16	80	2400	275.480
O.128	16	140	1000	199.500

WEST

O.142	2	8	—	55.470

WOENSDAG 30-12-1970
KANAAL

O.118	14	100	1200	256.352
O. 82	14	80	1800	243.044

KUST

Z. 34	3	30	600	95.790

REDERS LEEST UW VAKBLAD

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN TE VERKRIJGEN

Vanaf heden kunnen prachtige visserijmappen in plastiek van 70 cm op 100 cm. over zeevis, schelpen, de visserijbanken in de Noord Atlantiek, Middellandse Zee, Noordzee, Noord Amerikaanse wateren, enz. verkregen worden ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust voor de prijs van 200 fr. plus 15 fr. portkosten mits storting van dit bedrag op postcheck nr. 41.89.87.
Een prachtig gekleurde plaat van 70 cm. op 100 cm. met visserij delicatessen kost 125 fr

(8314W—6817N—6792V)

NIEUWPOORT

WOENSDAG 23-12-1970

N.543	117.638	N.762	40.382
N.800	203.912	N.700	5.162
N.807	5.162	N.788	6.442
N.805	6.422	N. 36	10.396
N.730	10.396		

Drie vangsten van de West, waarbij twee tongenvangsten. De tongen kregen van 110 tot 116 fr. Kleine vis, gullen en platvis moest opgevangen worden. De spanvissers hadden samen 3.700 kg haring aan 550 fr, en een partij sprot van 900 kg kreeg slechts 110 fr.

DONDERDAG 24-12-1970

N.708-709	19.575

Eén vangst voor deze vaartuigen 2700 kg haring à 7,25 fr.

MAANDAG 28-12-1970

N.470	20.063	N.491	6.660
N.788	2.959	N.805	2.959
N.730	2.780	N. 36	2.780
N.708	94.089	N.709	94.089

Vier kleine vangsten van visvangers, en een vangst met haring van de N.708-709 welke er 20.650 kg loste en die een «goede» prijs kreeg van 870 fr de 100 kg. De andere spanvissers waren niet kunnen uitvaren, door de sterke oostelijke wind !

DINSDAG 29-12-1970

Een vangt met haring van N.708 en N.709 welke 4.10 kg losten en de prijs kreeg van 835 fr per 100 kg.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 28-12-1970

Z.575	3	150	30	56.560
Z.584	14	2500	110	451.920
Z.600	14	1300	70	245.050
Z.540	2	100	20	20.420
Z.516	1	100	10	27.290
Z.462	4	400	210	221.170
Z.411	1	100	10	25.710

DINSDAG 29-12-1970

Z.519	2	150	15	35.040
Z.497	2	200	85	99.650
Z.496	2	200	100	103.010
Z.492	2	200	90	100.710
Z.576	4	500	45	118.440
Z.407	4	300	60	66.910
Z.545	2	100	15	24.970
Z.429	2	200	25	31.520
Z.444	2	200	25	51.230
Z.348	4	500	130	122.440
Z.452	4	100	130	94.060

WOENSDAG 30-12-1970

Z.108	5	500	100	167.530
Z.518	16	2700	120	380.820
Z.570	4	150	80	86.890
Z.451	5	150	60	70.390
Z.589	3	400	50	81.250
Z.583	3	500	30	95.480
Z.431	3	900	60	94.750
Z.422	9	300	90	124.960
Z.289	3	600	75	129.680
Z.542	15	1400	70	246.450
Z.549	10	300	90	142.360
Z.603	4	300	40	87.670
Z.283	10	300	20	84.940
Z.538-554	1	—	40	18.770
Z.436-438	1	—	80	39.700
Z.556-809	1	—	45	23.190
Z.471-472	1	—	30	13.070
Z.477-553	1	—	60	45.850
Z.201-750	1	—	70	49.290
Z.481-548	1	—	100	51.820

VERWACHTINGEN

MAANDAG 4 JANUARI

IJSLAND
O.318 met 1175 bennen t.t.z., 350 kolvis, 175 w. leng, 125 blauwe leng, 240 bonen, 160 sch. schol, 100 wijting, 25 varia, 10 heilbot - staart.
O.317 met 1700 bennen t.t.z. 1000 kab.-gul., 200 koolvis, 50 schelvis - totten, 250 bonen, 50 wulven, 50 leng en 100 varia.
O.81 met 1700 bennen t.t.z. 1150 kab - gul, 30 koolvis, 75 schelvis - totten, 260 bonen, 100 wulven, 30 heilbot, 30 leng, 25 varia.
O.334 met 1400 bennen t.t.z. 250 koolvis, 70 wijting, 310 bonen, 40 schaat, 130 sch. schol en witch, 350 bl. leng en 250 w. leng.
O.216 met 1200 bennen t.t.z. 750 koolvis, 200 bonen en 250 leng.

NOORDZEE
O.182 met 500 benen t.t.z. 200 haai 50 totten, 100 kab.-gul, 10 meiden, 100 schelfc. en 40 varia.

KANAAL
O.172, O.180, O.195, O.29, O.232, O.189.

WEST
O.147, N.715, O.537, O.69, O.156, N.685, N.346 N.706, O.369, N.738, O.285, O.301, O.306, O.229, O.279, N.720.

MAANDAG of DINSDAG

IJSLAND
O.224.

DINSDAG 5 JANUARI

IJSLAND
O.331.

WEST
N.345 O.26, Z.38, N.761, Z.527, O.37.

KANAAL
O.141, O.94.

WOENSDAG 6 JANUARI

WEST
Z.509, O.329.

SCHEEPVAART-VERENIGING

De Scheepvaartvereniging voor de havens van Zeebrugge-Brugge hield woensdagavond 23 december jl. zijn jaarlijkse algemene vergadering. Voornaamste punt op de agenda betrof de bestuurverkiezingen voor 1971. Tot voorzitter werd de h. H. Hoornaert verkozen, tot ondervoorzitter de h. Johnson en tot sekretaris-penningmeester P.J. Vandamme.

EVEREST
SCHILFERIJSFABRIEK
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 767.07 —
— O —
HET KOUDSTE
HET BEST BEWERKBAAR
(6080V)

• WIJ REPAREREN / REVISEREN ALLE MERKEN DIESELMOTOREN

IMPORTEUR voor BELGIE van „INDUSTRIE"dieselmotoren

• Levering „SANDO" viswinches
Revisie van ALLE merken viswinches

• NIEUWBOUW - VERBOUWING EN REPARATIES VISSERIJSCHEPEN

VRAAG VRIJBLIJVEND OFFERTE

WIJ LEVEREN U GOED EN SNEL WERK

FA. GEBR. VAN DE SANDE
Scheepswerf - Machinefabriek
BRESKENS (Holland) Tel.: 91 - 31 - 11721765

Hoogwaterboekje 1971 verschenen
Verkrijgbaar in alle boekwinkels, bij alle dagbladverkopers en in de Yachtklubs van onze kust.
Voor grote hoeveelheden :
Nieuwsblad VAN DE KUST
Tel. 059/77713
H. Baelskaai, 30
Oostende
Tel. (059) 777.13 - 14
Zich wenden :
Kostprijs : 12 fr.

Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs

WIJZINGING IN DE SAMENSTELLING

Bij koninklijk besluit van 23 juli 1970 worden benoemd :
Effektieve leden :

Als vertegenwoordigers van de koopvaardijrederijen :

De heer A. Hubert, ter vervanging van de heer G. Dufour, uittredend ; de heer J. vanden Abeele ter vervanging van de heer R. Geurts, ontslaggevend, om diens mandaat te voltooien ;

Als vertegenwoordiger van de officieren en zeelieden ter koopvaardij :

De heer E. Carlier, ter vervanging van de heer A. Hubert, ontslaggever ;

Als leden bevoegd inzake onderwijs :

a) koopvaardijonderwijs :

De heer G. Poriau, ter vervanging van de heer R. Van De Sande overleden ;

b) technisch onderwijs :

De heer T. Pinnoy, ter vervanging van de heer L. De Bruyne, uittredend ;

De heer R. Teughels ;

De Heer F. Van Assche.

Plaatsvervangend lid :

Als vertegenwoordiger van de koopvaardijrederijen :

De heer C.A. Ritzky, ter vervanging van de heer J. van den Abeele, effektief lid, om diens mandaat te voltooien.

Bij hetzelfde besluit worden hernieuwd de mandaten van de uittredende leden :

Effektieve leden :

De heren G. Dhondt ; W. Cassiers ; P. Vandenberghe ; R. De Carte ; L. De Schutter ; A. Callant.

Plaatsvervangende leden :

De heren P. Pluys ; A. Claus ; R. Van Gant ; J. Seghers ; W. Broux; G. François.

Bij koninklijk besluit van 23 juli 1970 wordt benoemd tot ondervoorzitter van de raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, de heer A. Callant, ere-direkteur van de Rijksvisserijschool, ter vervanging van de heer R. Becu, overleden.

Publiciteit in HET VISSERIJBLAD doet Uw Zakencijfer stijgen

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		
	28-12-1970	28-12-1970	29-12-1970	29-12-1970	30-12-1970	30-12-1970			
Tong groot (1 à 2 st/kg)	111 -137,4	110 -120	101,4-132,6	114 -120	118,4-124,8	118 -125	110 -115	.....	.....
bloks (3 st/kg)	113,6-140,8	117 -129	130 -135	122 -126	130,4-134	122 -135	119 —,—	.....	.....
fruits (4 st/kg)	117 -138	123 -133	108,4-116,8	130 -136	111,4-114	126 -131	124 —,—	.....	.....
schone kleine (5 st/kg)	120 -124	127 -141	107,4-113,4	130 -133	107,2-108,4	121 -130	117 —,—	.....	.....
kleine (6 st/kg)	97,40-105	104 -128	85,—87,—	90,—120	71,80-89,40	88,—115	110 —,—	.....	.....
slips (alleen zeebr.)	.....	80,—84,—	.....	73,—80,—	.....	76,—80,—	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	130 -150	140 -169	125 —,—	150 -180	164 -168	148 -198	.....	.....	.....
middel (1-2-3)	102 -110	100 -120	118 —,—	100 -130	120 —,—	120 -130	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	30,—85,—	.....	45,—98,—	.....	30,—100	80,———,—	.....	.....
Griet groot (1-2-3)	45,———,—	45,—52,—	.....	50,—52,—	.....	40,—45,—	.....	.....	.....
middel (1-2-3)	30,———,—	30,—44,—	.....	35,—45,—	.....	20,—35,—	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	20,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	8,80- 8,—	8,40-10,—	8,40- 8,60	8,40- 9,—	8,40- 8,80	8,40—,—	10,———,—	.....	.....
Gr. iek (1-2-3)	8,40—,—	8,40-11,—	9,———,—	8,40-10,—	8,40—,—	8,40—,—	.....	.....	.....
kl. iek (middenplad.) (1)	8,40- 8,80	10,—12,—	8,———,—	9,—11,—	8,40—,—	9,—10,—	6,— 7,—	.....	.....
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	8,80- 9,40	7,— 9,—	8,———,—	7,—10,—	6,— 8,—	8,— 9,—	.....	.....	.....
platjes (meyers) (1-2)	6,———,—	5,— 8,—	5,———,—	6,— 7,—	.....	5,— 7,—	5,— 6,—	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	6,———,—	.....	.....	.....
klein (1-2)	8,———,—	.....	.....	.....	.....	4,80—,—	.....	.....	.....
Heek groot (1)	37,—39,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	24,—30,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	6,—10,—	.....	6,80—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
leng	11,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	6,60-11,40	.....	6,80-12,—	.....	6,80-11,—	.....	.....	.....	.....
Keirog (1-2-3)	10,—18,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	9,—10,—	.....	11,———,—	.....	10,—16,—	30,———,—	.....	.....
Tilten (2-3)	.....	9,—11,—	.....	10,———,—	.....	9,—12,—	22,———,—	.....	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	8,—10,—	.....	8,— 9,—	.....	10,—11,—	20,—24,—	.....	.....
Halve mans (2-3)	.....	7,———,—	.....	6,80—,—	.....	6,80—,—	16,—18,—	.....	.....
Teelt (2)	.....	6,80—,—	.....	6,80—,—	.....	6,80—,—	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	4,80—,—	.....	4,40—,—	.....	4,80—,—	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	16,—18,40	15,—20,—	14,—25,—	22,———,—	.....	20,—22,—	20,—24,—	.....	.....
Gul groot (1-2-3)	.....	12,—16,—	.....	15,—18,—	.....	10,—18,—	18,———,—	.....	.....
gul (middel)	5,20-13,—	7,—13,—	7,80-13,—	9,—14,—	.....	7,—12,—	.....	.....	.....
gul (klein)	.....	5,— 7,—	.....	4,40- 6,—	.....	5,— 6,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	34,—67,80	.....	23,90-60,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	4,40- 8,40	6,———,—	4,— 4,40	6,— 7,—	.....	6,———,—	7,———,—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	4,40—,—	4,80—,—	5,— 6,—	.....	5,———,—	5,———,—	.....	.....
Schar (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,———,—	.....	.....
Steenschol (1-2)	6,—21,—	.....	6,20-23,—	.....	5,—21,—	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1)	6,80-10,—	9,—-—,—	6,40- 8,60	4,80- 9,—	.....	6,80- 8,40	.....	.....	.....
Hondshaai (1)	6,———,—	.....	8,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	34,———,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	6,—10,—	.....	7,— 9,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	10,—21,—	.....	10,—17,—	.....	15,———,—	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	15,—35,—	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	3,—-—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	40,—43,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	24,—62,—	.....	.....	.....	34,—60,—	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	15,—25,—	.....	.....	.....	10,—25,—	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon Roob (1-2-3)	5,— 7,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	5,60-10,40	.....	4,80- 8,—	.....	5,60—,—	.....	.....	.....	.....
posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

Zeeuwse visserij had gunstige resultaten

door A .L. S. LOCKEFEER, Voorzitter Vereniging tot bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen

- ☐ Waterstaat handen af van de Oosterscheldemond.
- ☐ De Oosterschelde zilt: geen miljard verspild.
- ☐ Waterstaatstechnokraten moeten de Oosterschelde open laten.
- ☐ Anti-sluitzegel voor open Oosterschelde.

Dit is de tekst van vier sluitzegels, uitgegeven door de studiegroep Oosterschelde. Daarnaast zijn van de eerste drie teksten stickers, te plakken op auto-ruiten, vervaardigd. Sluitzegels en stickers dragen het wapen van Zeeland.

Terwijl er ijskoud wordt doorgegaan om voorbereidingen te treffen voor afsluiten van de Oosterschelde en men, wat betreft de sterke argumentatie tégen dit afsluiten doet of zijn neus bloedt, blijft de studiekommissie onverdroten doorgaan om de strijd tegen afsluiting te voeren en op te voeren. En steeds gaan meer ogen open, ook, en eindelijk, in Zeeland, bepaalde Zeeuwse pers ten spijt!

Er zijn er zeer velen, die vierkant achter het standpunt van de studiegroep Oosterschelde staan, maar ze uiten het niet altijd! Van een zwijgende meerderheid wil ik niet spreken, maar wel van een zeer grote groep zwijgende sympatisanten. De Zeeuwse visserij heeft dit streven — het zij ten overvloede nog eens gezegd —, steeds sterk gesteund, tegen vele, zelfs minderwaardige, bejegening in en wij zullen deze "verzetsplaat" blijven draaien, ook al zijn er die er een ruis in horen! Het laat ons echt koud, of onze taal en ons geschrift hierover onwelluidend in andermans oren klinkt! Alsof wij niet voortdurend door de door hen gesproken en geschreven taal gepijnigd worden! Doorgaan, krachtiger doorgaan met de strijd tegen de Oosterschelde-afsluiting blijve het devies.

Wanneer de ijveraars over milieuhygiëne, die groeien in tal en macht, Zeeland zuiver willen houden, dan houdt dit ook in dat de Oosterschelde open moet blijven, omdat er anders een inbreuk op milieu-hygiëne zou worden gemaakt, die niet alleen Zeeland treft, maar die nationaal rampzalige gevolgen zou hebben.

Onze Zeeuwse visserij mag over 1970 niet ontevreden zijn, voor zover nu de resultaten bekend zijn! De visaanvoer stijgt, de garnalensituatie is beter geweest dan in 1969, de mosselprijzen zijn gestegen, al is de mosselaanvoer veel gedaald! Het is wat de uitkomsten betreft, niet ongunstig gesteld, ook de vlootverbetering blijft niet achter, maar is het toch alles geen schijnwelvaart? Ik bedoel dit met het oog op een dreigende toekomst voor voor onze visserij, waarvoor de stroppen worden gesmeed. Een bedrijf moet zijn ekonomie op de toekomst richten — het gaat niet om de resultaten over een jaar! Als — onverhoopt — ruim de helft van onze mosselproduktie zou wegvallen — als in onze kustwateren en in de Oosterschelde geen garnalen en geen vis meer zouden zijn, wat betekent dat een goed bedrijf van vandaag in feite nog? Natuurlijk moeten wij toch blijven doorgaan, om onze bedrijven zo goed mogelijk te runnen, maar wij willen er voor waarschuwen, dat een goede tongenprijs en een goede mosselprijs nog geen welvaart is, zoals wel door buitenstaanders beweerd wordt!

Niettemin, 1970 mocht er zijn! En as wij in 1971 in EEG-visserijbeleid worden betrokken, zullen wij moeten afwachten hoe het dan bv. in onze kottersektor zal verlopen. Dit ligt in het duister verborgen. Het zal onze opgave zijn om de nieuwe ontwikkeling te bestuderen en te volgen en bv. met name ons nu reeds te buigen over een vraagstuk als de producentenorganisaties in EEG-verband.

Zo zijn er ieder jaar grote problemen, die de aandacht vooral opeisen naast vele sekundaire zaken, die overigens ook zeker niet van belang ontbloot zijn. In het voorbije jaar is zeer veel tijd besteed aan de sociale verzekering in de maatschap, aan de sanering van de garnalenvisserij en aan de Deltaschade-wet, nog steeds in ontwerp.

De oprichting van een landelijke stichting voor onderlinge verzekering in de maatschapsbedrijven is de eerste fase gepasseerd, zodat begonnen kan worden, om af te gaan tasten, in welke mate de toetreding tot deze stichting door de bedrijfsgenoten zich zal demonstreren.

De garnalenvisserij heeft wel zeer in de belangstelling gestaan, wat betreft verbetering en premiëring van Overheidswege van de kwaliteit. In dit bestek kunnen wij daar niet op ingaan. Overigens is aan insiders genoegzaam bekend, wat hierover te doen geweest is; bv. rond de schudzeef- en spoelsorteerzeefgarnalen. De golven zijn wel eens hoog opgelopen! Er zal een rechtvaardige oplossing moeten komen, waarbij werkelijk als enige richtsnoer de kwaliteit der garnalen zal moeten worden genomen! En dat — in het algemeen — de kwaliteit wordt opgevoerd, zal bij niemand bezwaren ontmoeten.

Over de Deltaschadewet en wat zich daar rond beweegt zouden wij willen zeggen, dat het alles zeer traag gaat en dat de behandeling in de Tweede Kamer, ondanks de prijzenswaardige inzet van leden der Kamer, zeer weinig heeft opgeleverd! Wij hopen, dat diverse vraagpunten, die gebleven zijn bij de behandeling in de Eerste Kamer tot ons genoegen zullen worden beantwoord. Wij doelen hier met name op een VOLLEDIGE schadevergoeding, zoals bij rechtmatige overheidsdaden in een aantal andere wetten is aanvaard en verder op de uitbreiding van het mosselarsenaal op de Yersekebank, aan het Volkerak en in de Waddenzee en op de resultaten van de verwaterproeven in 't Horntje.

Zeer grote ontevredenheid bestaat er bij gedupeerde mosselkwekers in de Eendracht (Schelde-Rijnkanaal) en in de Hammen, op de Roggenplaat in de Oosterschelde (zandwinning). Deze mensen hebben nog geen enkele uitkering noch voorschot ontvangen, ondanks ons herhaald aandringen hierop!

In de Eendracht is van 1968 af schade toegebracht aan 43 mosselpercelen en in de Hammen betreft het 17 mosselpercelen, die na 1 april 1969 niet meer zijn verhuurd.

Voor gedupeerde kwekers in de Grevelingen is het maar niet mogelijk om een prioriteit te verkrijgen voor hen, die daar de palingvisserij willen gaan beoefenen.

Wij hopen, dat de onbevredigende gang van zaken op deze punten geen prelude zal zijn van wat ons straks bij de uitvoering van de Deltaschadewet te wachten staat. Wij besluiten deze zeer algemene beschouwingen met een hartgrondig beroep te doen op Hunne Excellenties en derzelver ambtenaren om de uitvoering van de Deltaschadewet zodanig te hanteren, dat het aan velen berokkende leed er nog niet groter door wordt!

VAARSCHEMA 1971
HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP"

reis	vertrek	aankomst	haven van aankomst
	4 jan.	8 jan.	IJmuiden
	11 jan.	15 jan.	IJmuiden
1	18 jan.	22 jan.	IJmuiden
	25 jan.	29 jan.	Scheurhaven
	1 feb.	5 feb.	IJmuiden
	8 feb.	12 feb.	IJmuiden
2	15 feb.	19 feb.	IJmuiden
	22 feb.	26 feb.	Scheurhaven
	1 mrt	5 mrt	IJmuiden
	8 mrt	12 mrt	IJmuiden
3	15 mrt	19 mrt	IJmuiden
	22 mrt	26 mrt	Scheurhaven
4-6	5 apr.	26 jun. (uiterlijk)	's Haven
7	30 jun.	21 jul.	Scheurhaven
8+9	11 aug.	29 sep. (uiterlijk)	's Haven
10	6 okt.	27 okt.	Scheurhaven
11	3 nov.	24 nov.	Scheurhaven
12	1 dec.	17 dec.	Scheurhaven

RADIOPERIODES 1971 HOSPITAALKERKSCHIP « DE HOOP »

Ned. tijd	bijzonderheden	frequenties
0645—0655	verzamelen obs telegr.	136m/2201 kcs
0730—0740	vaste luisterperiode	129m/2316 kcs
0830—0840	vaste luisterperiode	136m/2201 kcs
1015—1025	herhaling weerbericht	136m/2201 kcs
1030—1040	herhaling weerbericht	129m/2316 kcs
1245—1255	verzamelen obs telegr.	136m/2201 kcs
1315—1325	vaste luisterperiode	129m/2316 kcs
1615—1625	herhaling weerbericht	136m/2201 kcs
1630—1640	herhaling weerbericht	129m/2316 kcs
1845—1855	verzamelen obs telegr.	136m/2201 kcs
1930—1940 o)	vaste luisterperiode	129m/2316 kcs
o) 's woensdags na afloop kerkdienstuitzending.		
2030—2040	vaste luisterperiode	136m/2201 kcs

— In deze omroepperiodes luistert de radiodienst speciaal uit naar verzoeken om assistentie.

— Luisterperiodes op de 124m en 129m worden alleen gehouden indien dit zinvol is.

— Voor radioverkeer op korte afstand kan gebruikworden gemaakt van de marifoon: kanalen 6, 8 t/m 11, 13.

— Continu wordt geluisterd op de nood- of oproepfrequentie: 137m/2182 kcs. Bij afwezigheid van « De Hoop » kan op deze frequentie de assistentie worden verzocht van de visserijpolitiekruiser « Panter » of (in voor- en najaar) die van het Fischereiforschungsschiff « Anton Dohrn ».

Vrees voor gevolgen van EEG-beleid

ZEEVISGROOTHANDEL NIET OPTIMISTISCH VOOR 1971

De h. W.N. Gouda, sekretaris van de Nederlandse Zeevisgroothandel in IJmuiden, stelt, dat het jaar 1971 door de groothandelaren met grote onzekerheid tegemoet wordt gezien.

Voor de groothandel in zeevis is 1970 geen onverdeeld gunstig jaar geweest. Verschillende oorzaken hebben hiertoe geleid vooral de onregelmatige aanvoer en het teruglopen van de tongvangsten.

Door de omschakeling van de rondvis- naar de haringvisserij in mei van dit jaar bleef de handel maandenlang van rondvis verstoken, tengevolge waarvan het prijspeil van deze soorten veel te hoog kwam te liggen.

Een en ander stoort de regelmatige distributie van vis zeer ernstig en is moeilijk in overeenstemming te brengen met de struktuurverbeteringsmaatregelen van de regering ten aanzien van de distributie. Voor het komende jaar zal moeten worden overwogen of bij de omschakeling van de rondvis- op de haringvisserij niet meer uitvaarttermijnen gesteld moeten worden.

De aanvoer van tong en schol is veel minder geweest als in het vorige jaar, met dientengevolge zeer hoge prijzen, waardoor de handel enorme bedragen heeft moeten investeren.

EEG

Wat het komende jaar betreft : voor de groothandel in vis zal alles afhangen van de start van het algemeen visserijbeleid in de EEG op 1 februari 1971. De toekomstige ontwikkeling is zeer onzeker.

In de eerste plaats is daar de instelling van producentorganisaties, die marktregelend kunnen optreden. Zolang het blijft bij de verbetering van de valorisatie van het aangevoerde produkt zal de groothandel hiertegenover welwillend staan.

Manipulaties in de konsumptiesektor door producentenorganisaties zal voor de groothandel zonder meer onaanvaardbaar zijn : het voortbestaan van de groothandel in vis is hierbij in het geding.

De verordeningen die in de EEG zijn gemaakt voor het instellen van een algemeen visserijbeleid zijn niet gunstig voor de groothandel en wel wegens de grote vaagheid, slechte aanpassing aan de praktijk en moeilijke uitvoerbaarheid.

Derde landen

De groothandel wordt gekonfronteerd met een verordening ten aanzien van de handel met derde landen. Hierin wordt bepaald dat bij een zo genoemde krisistoestand in de EEG voor een basisprodukt de grenzen van de EEG gesloten kunnen worden. Wat invoerstoppen in de praktijk betekenen neeft de handel wel aan den lijve ondervonden door de invoerbeperkingen in de afgelopen jaren door Frankrijk. Teorie en praktijk verschillen wel belangrijk van elkaar. De grote moeilijkheid bij een invoerstop is, dat men slechts éénzelfde kwaliteit van een bepaalde soort heeft aangenomen : „kabeljauw is kabeljauw, of die nu van de Noordzee of van de verre visserij afkomstig is". Het prijsverschil tussen beide soorten is evenwel enorm. Bij te grote aanvoer van bievoorbeeld kabeljauw van de verre visserij zal, wanneer deze onder de gestelde referentieprijs komt, een invoerstop van kabeljauw in de EEG plaats hebben. Zo iets is natuurlijk niet juist, want er kan tegelijkertijd binnen de gemeenschap een schreeuwend tekort zijn aan prima kabeljauw van de Noordzee. Hetzelfde geldt overigens voor alle andere basisprodukten.

Een andere grote onzekerheid is dat de minimumprijzen in de verschillende landen niet gelijk hoeven te zijn, zodat ieder land op een verschillende prijs kan interveniëren.

Kwetsbaar

Bij de produktie hier is een tendens merkbaar om de minimumprijzen sterk te verhogen. Van de zijde van de handel moet hiertegen ernstig worden gewaarschuwd omdat wij ons bij deze situatie door de ongelijkheid van de minimumprijzen uit de markt zullen prijzen.

Het algemeen visserijbeleid in de EEG zal de moeilijkheden voor de groothandel doen toenemen. Er zijn teveel kleine bedrijven en dit maakt de groothandel in zijn totaliteit erg kwetsbaar. Er zal dan ook een snellere koncentratie van bedrijven moeten plaatshebben, opdat aan de konkurrentie in de EEG en aan de kostenstijgingen het hoofd kan worden geboden.

Daar de groothandel in zijn totaliteit geweest is, die de totale produktie van de aangevoerde vis heeft gedistribueerd — een feit dat wel eens over het hoofd gezien wordt — hoopt de h. Gouda dat bij de struktuurmaatregelen van het ministerie van Landbouw en Visserij voor het jaar 1971 ook aan de gerechtvaardigde verlangens van de handel gehoor zal worden gegeven.

(Uit IJmuider Courant)

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

MAANDAGMORGEN 28 december werden door 44 vaartuigen in IJmuiden aangevoerd 7620 kisten en 1346 kleine kisten vis, 870 stijve kabeljauwen en 17.500 kg tong. Bij de aanvoer waren : 450 kisten en 675 kleine kisten schelvis, 125 kisten en 195 kleine kisten wijting, 1470 kisten gul en kabeljauw, 200 kisten haai, 1205 kisten koolvis, 2320 kisten en 165 kleine kisten haring, 6 kleine kisten makreel, 1430 kisten schol, 50 kisten schar, 75 kisten tarbot, 145 kisten en 95 kleine kisten varia.

Prijzen, per kg, in guldens : tarbot 10,43-9,30, grote tong 9,37-8,54, grootmiddel tong 9,44-8,91, kleinmiddel tong 8,96-8,40, tong 1 9-8,65, tong 2 8,70-8,29, heilbot 8,36-6,86, zalm 8,05.

Per 125 kg : grote kabeljauw 112-88, middel kabeljauw 114-84, grote en middel heek 440, grote leng 45, grote witte koolvis 140, grote zwarte koolvis 78, middel zwarte koolvis 74-72.

Per tien stuks : grote kabeljauw 79-42, middel kabeljauw 56-27.

Per hoop : vleet 156.

Per 50 kg : grote schelvis 69, middel schelvis 53, kleinmiddel schelvis 60, schelvis 1 54-20, grote chol 35-30, schol 1 45-41, schol 2 52-45, schol 3 53-40, gul 1 44-32, gul 2 38-29, gul 3 32-24, haai 47-43, poon 51, schartong 37, tarbot 432-133, griet 130-43, heek 1 142, kleine leng 20, wijting 25-12, schar 35-23, koolvis 1 wit 37, zwarte koolvis 1 27-24, zwarte koolvis 2 22-16, haring 33,40-26.

In IJmuiden werden maandag de volgende besommingen gemaakt: KW 29 6.400, 49 7.100, 51 1.700, 55 18.200, 80 7.100, 87 18.200, 113 6.000, 132 5.10, 145 8.100, 173 13.500, 187 737, 204 18.400, 215 19.300, 222 6.100, 98 7.100, 127 4.600, 137 8.700, 183 2.300 189 7.900, 194 10.600, 202 4.400 210 4.500, 211 4.300, 220 5.500 SCH 46 6.700, 117 7.000, 261 8.200, WR 32 6.400, 33 17.600, 45 5.500; IJM 9 47.100, 11 7.790, 46 4.300, 154 5.070.

Dinsdagmorgen 29 december werden door zestien vaartuigen in IJmuiden aangevoerd.

3340 kisten en 415 kleine kisten vis, 7500 kilo tong en 210 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren: 500 kisten en 315 kl. kisten schelvis, 50 kisten en 100 kl. kisten wijting, 850 kisten gul en kabeljauw, 1300 kisten koolvis, 380 kisten schol en 110 kisten varia.

Prijzen, per kilo in guldens: tarbot 10.42-9.80, gr. tong 9.40-9.10, grootmiddel tng 9.61-9.15, kleinmiddel tong 8.93-8.38 tong I 8.14-7.20, tong II 7.26-6.43

Per 125 kilo: grote kabeljauw 108-88, middel kabeljauw 108-84, gr. leng 56, gr. witte koolvis 128, middel zwarte koolvis 74-56.

Per tien stuks: gr. kabeljauw 78-60, middel kabeljauw 50-37.

Per 50 kilo: schelvis I 39-20, gr. schol 43-35, schol I 45-43, schol II 52-46, schol III 47-39, schar 45-23, gul I 77-38, gul II 65-35, gul III 37-24, wijting 45-23, tarbot 412-139, griet 140-48.50, makreel 42.80-40, harign 30, ham 200, poon 45, haai 29, kl. leng 24, gr. kuit 20, lever 19, krab 21, zwarte koolvis I 35-28, zwarte koolvis II 25-19.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respektievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand oktober 1970.

1. VERRE ZEEVISSERIJ
(trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland.

Op 1 oktober bereikte het vaartuig MACBETH van de British United Trawlers Company te HULL een besomming van £ 18.824 (ca. 2.258.880 B.fr.). De vangst bedroeg 3116 kits (197.866 kg.) en was afkomstig uit IJsland. De zeereis duurde 20 dagen.

Te GRIMSBY was het opnieuw de VIVARIA van de British United Trawlers Company die op 9 oktober een besomming boekte van £ 11.767 (ca. 1.412.040 B.fr.). De zeereis duurde 22 dagen en bracht het vaartuig 1.607 kits op (102.044 kg.). De vangst kwam van IJsland.

2. VERRE ZEEVISSERIJ
(trawlers + 135 ft.) Visgrond IJsland en dichter.

Te HULL behaalde het vaartuig SOMERSET MAUGHAM van de Newington Trawlers Company een besomming van £ 17.327 (ca. 2.079.240 B.fr.). Daarvoor werd er 20 dagen op IJsland gevist en bracht het vaartuig 2.211 kits op (140.398 kg.). De verkoop had plaats op 8 oktober.
Te GRIMSBY boekte het vaartuig NORTHERN EAGLE van de Company British United Trawlers op 21 oktober een besomming van £ 15.875 (ca. 1.905.000 B.fr.) voor een vangst van 2.101 kits (133.413 kg.). Daarvoor werd er 19 dagen op IJsland gevist.
Te FLEETWOOD behaalde de WYRE VICTORY nog eens van de British United Trawlers Company na een reis van 20 dagen op IJsland, een besomming van £ 11.382 (ca. 1.353.960 B.fr.). De vangst bedroeg 1.207 kits (76.644 kg) en de verkoop had plaats op 29 oktober.

3. MIDDENSLAG VISSERIJ
(110 — 135 ft.) Alle visgronden.

Te FLEETWOOD boekte de British United Trawlers Company met het vaartuig WYRE VANGUARD een besomming van £ 7.820 (ca. 938.400 B.fr.). De vangst bedroeg 873 kits (55.435 kg.) en was afkomstig van IJsland. Deze besomming werd behaald op 13 oktober dit na een zeereis van 20 dagen.
Te GRIMSBY was het terug een vaartuig van de British United Traawlers Company nl. ROSS ZEBRA die op 8 oktober een besomming boekte van £ 6.519 (ca. 782.280 B.fr.). Een vangst van 733 kits (46.545 kg.) werd bekomen na een zeereis van 11 dagen in de Noordzee.

4. VAARTUIGEN VAN 110 FT.
(alle visgronden)

Te GRIMSBY verkocht het vaartuig ROSS EAGLE opnieuw van de British United Trawlers Company op 12 oktober de 535 kits (33.972 kg.) voor een bedrag van £ 4272 (ca. 512.640 B.fr.). Daarvoor werd er 13 dagen in de Noordzee gevist.

L By

REDERS - VISSERS

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

rubbervlotten RFD en ELLIOT

mazout, lichte fuel

CHEVRON R.P.M.
DELO MARINE OILS

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

(6864V)