



VAKBLAD
VOOR DE
BELGISCHE
ZEEVISSERIJ
39e JAAR

VERSCHIJNT WEKELIJKS

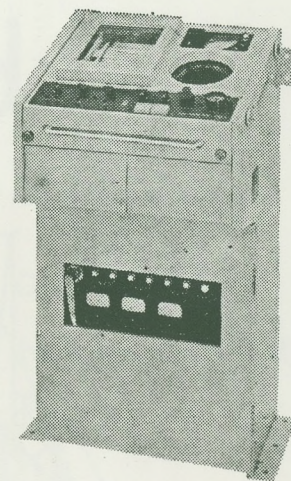
HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 29 DECEMBER 1972 — PRIJS 20 F — Nr 52



ZEEKUST
OOSTENDE
ZEEBRUGGE
NIEUWPOORT

SONAR FH 203



Televerbindingen en navigatie hulpmiddelen

- voor scheepvaart
- voor visserij
- voor yachting

Verkoop — Verhuur — Onderhoud

BEVOEGDE ONDERHOUDSDIENST 24 UUR OP 24

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

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaal 21
Tel. 708.11

8380 ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4
Tel. 541.21

8450 NIEUWPOORT
Kaai 46
Tel. 231.51



VERTEGENWOORDIGER VAN



Z E E K U S T

ENDRESS
DANFOSS

LINDE
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

(7110V)



1973

DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL
VAN „HET VISSERIJBLAD”
WENSEN HUN GEACHTE LEZERS
GOED HEIL IN 1973, BEHOUDEN
THUISKOMST EN RIJKE VANGST!

ONTWERP KAFT EN PRESENTATIE : MARNIX PYFFEROEN



Overwegingen bij het eindigen van het jaar 1972

door P. VANDENBERGHE, Uitgever

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal het 40 jaar geleden zijn, dat het „Visserijblad” werd gesticht ter verdediging van de belangen van visserij, vishandel en al wat het visje aanbelangde. De visserij was immers voor Brussel een praktisch onbekende nijverheid, een djob uitgeoefend door de minst gekenden, de minst gewaardeerden en de meest veronachtzaamden. Toen ons blad ontstond ter verdediging van de belangen van die vergeten nijverheid was er weinig of geen belangstelling, maar was er bij enkele Hogere Overheden het bewustzijn, dat de mensen die dit vak uitoefenden wat meer aandacht en waardering verdienden.

We noemden Burgemeester dokter Eduard Moreaux van Oostende, en de heer Velthof, directeur van de vismijn, Gouverneur Henri Baels met zijn sekretaris van de Hogere Raad voor Zeevisserij, de Heer De Zuttere, Minister Anselele Eduard en een ambtenaar van het bestuur van het Zeevissen, de heer Robert Verschelde.

Voor de rest was de visserij te Brussel een onbekende of tenminste een veronachtzaamde. Spontaan werd door voornoemden aan ons blad niet alleen praktische rationale steun toegezegd, maar ook de stad Oostende en de provincie schonken een fonds om het jonge ontluiken van een blad ter verdediging van de visserijbelangen te steunen en aldus beter te leren kennen. Die steun was ons niet alleen voldoende, maar gaf ons de stootkracht om de belangen van het visje met hart en ziel te verdedigen.

Ondertussen zijn 40 jaar verlopen en kunnen we gerust zeggen dat, alhoewel niet altijd naar onze zin, van Overheidswege reeds veel meer waardering en steun is gekomen, dan toen het geval was. Een uitzondering daarop maken nog steeds de politieke mandatarissen, die daarin waarschijnlijk geen kiesvee genoeg zien. Er zijn inderdaad weinig of geen politieke mandatarissen, die zich de belangen van de visserij aantrekken, welke nochtans rechtstreeks of onrechtstreeks werk verschaft aan meer dan twintig duizend mensen. Een uitzondering dient nochtans gemaakt. Van die mandataris kan gezegd, dat hij werkelijk zijn mandaat vervult op een wijze waarvoor gans de visserij hem dankbaar is, tot welke politieke kleur of geur hij ook moge behoren. We hebben vernoemd: volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Van al de anderen van de kust werden we reeds dikwijls mondeling steun toegezegd, maar de visserij wacht nog steeds op woorden, die in daden zouden moeten omgezet worden, gezien het belang van deze nijverheid.

Waar steeds plaatselijk veel politiek lawaai gemaakt wordt voor het implanten van een nijverheid, hoe ongezond soms ook, waar 50 mensen tewerk gesteld worden, blijft de visser, de reder, maar al te dikwijls nog een vergeten arbeider, en zijn bedrijf, een vergeten industrie.

In dat opzicht, moeten we vooral wijzen naar de politiek gevoerd door de stad Oostende, waar de belangen van de visserij op zij gezet worden voor enkele kleine kortzichtige syndikale belangen die er niet op gericht zijn, werk te verschaffen, vreemde en eigen schepen

naar de haven te brengen, maar alleen beogen diezelfde reders waaraan het lot van de visser nauw verbonden is, te zien uitbuiten.

Steeds is er sprake van verhoging van kosten, van uitschakeling van privé initiatieven, van het opleggen van nieuwe kosten op de rug van de reders, zoals betaling van taksen op motoren en tewerkgesteld personeel, vispropaganda (?) enz...

Waar op provinciaal en staatkundig vlak onze ambtenaars geweldig ten gunste van die visserij geëvolueerd zijn, kunnen we voor Oostende en zijn politieke spreken van een triestige ontgoocheling.

Op het ogenblik dat we dit schrijven, wachten we nog altijd op de verbetering van de omgeving van de vissershaven, op een modernisering van de uitbatingsvoorwaarden van de vismijn, enz. Straks zal Oostende voorbijgestreefd worden door Zeebrugge. Praktisch is het al al het geval moesten de werkelijke cijfers gekend zijn.

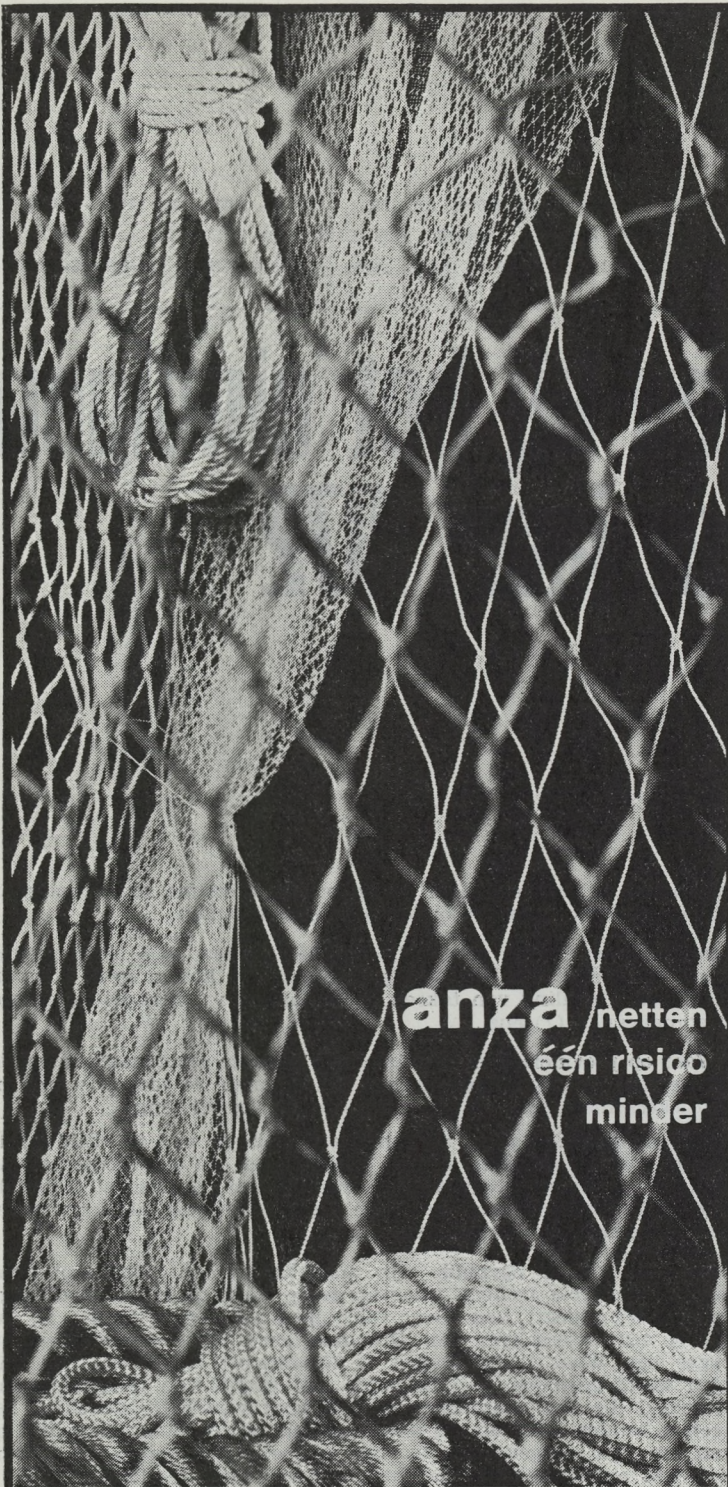
Op het huidige ogenblik zijn acht kontrakten afgesloten voor nieuwbouw van grote treilers, waarvan zeven voor de haven Zeebrugge en één voor Nieuwpoort, aan wiens vaartuigen het nog te danken is, dat de verkoop ter vissershaven van Oostende, geen 50% beneden die van Zeebrugge ligt. Waar te Zeebrugge en Nieuwpoort de visserij met alle middelen wordt gesteund, kan hetzelfde niet gezegd van Oostende waar de nijverheid die aan duizenden mensen werk verschaft, stedelijke belastingen te betalen heeft op het tewerk gesteld personeel, op de gebruikte motoren, op zijn aangevoerde vis, om politieke propaganda te maken en op al wat rechtstreeks of onrechtstreeks van het visje leeft.

Oostende Euro vissershaven behoort tot ons visioen alhoewel de ligging geografisch uitstekend is. Gelukkig dat daarentegen een meer en meer georganiseerde Rederscentrale zich teweer stelt en dat we voor de verwezenlijkingen door haar reeds bereikt, onze hoed mogen afdoen.

Zo pas werd van Staatsoverheidswege een nieuwe stap vooruit gedaan in verband met het gebruik van nieuwe methoden, en opzoeken van nieuwe visgronden. Als we naar de ons omringende landen kijken, is er nog veel te doen, en van Staatsoverheidswege is er bij onze ambtenaars van klein tot groot „good will” en besef dat onze nijverheid meer verdient dan vreemde nijverheden te steunen vooral te Oostende die taksvrij en met goedkope gronden hun, maar niet onze belangen komen verdedigen. Met onze 45 jaar ondervinding van wat het bedrijf is en zou moeten zijn ware het altijd behoorlijk gesteund geweest, zouden we mogen zeggen, dat het nooit te laat is om goed te doen en zoals volksvertegenwoordiger Dries Claeys, te beseffen dat het visje een miljarden natuurlijk inkomen is aan deviezen, aangebracht door hen die, dank zij de steun van de Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid, nu nog in staat zijn het bedrijf in leven te houden, dat bedrijf, dat steeds de steun had hoeven te verdienen van de nationale, provinciale en lokale overheid, maar helaas er nog steeds dikwijls op lokaal vlak op wacht.

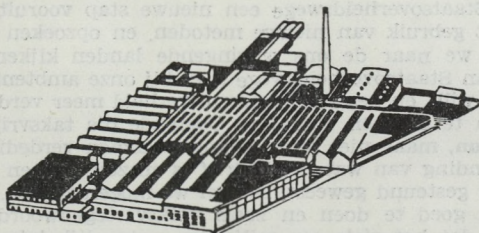
Mocht men dat in 1973 willen begrijpen, dan zouden we de eersten zijn om dit toe te juichen.

P. Vandenberghe



anza netten
 één risico
 minder

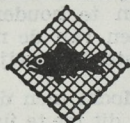
- Bodem en pelagische trawlnetten ● Ringzegens ●
- Garens ● Vlechtkoord ● Touwwerk ●
- Visserijmaterialen ●



90 jaar ervaring
 tot uw dienst

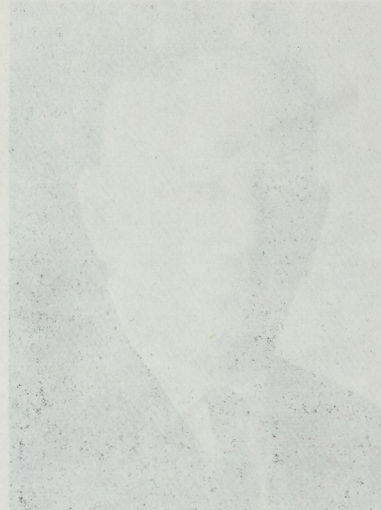
APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN · HOLLAND
 TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187



Vrijdag 22 december 1972 -- Nr. 52
 ABONNEMENTEN - BINNENLAND
 TENAAR 200 FR. - HOLLAND EN
 NAAR 30 GOSTENDE - TEL. 174

Overweging
 van I



door P. VANDENBERGHE, Lijfgeve

Op het ogenblik dat deze reeks verscheen, zal het 10 jaar geleden zijn dat het "Vrijheids" werd gesticht ter verdediging van de belangen van vissers. Het is nu al wat het belangrijkste (de visserij) was immers voor Brussel een praktisch onbereikbaar gebied. Het werd eerst door de meest bekende de minst gewaardeerde en de meest verspreide vissers. Toen ons land instond ter verdediging van de belangen van de vissers. Toen ons land instond ter verdediging van de belangen van de vissers. Toen ons land instond ter verdediging van de belangen van de vissers.

49187 anza nl

nr. 14.611 22-12-1972

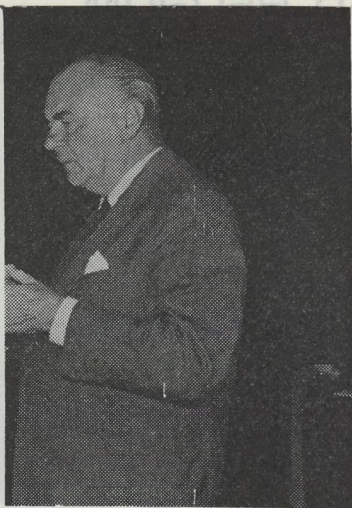
aan onze clientele in belgie

wij danken u voor het vertrouwen, dat u ons in het afgelopen jaar hebt geschonken en wensen u bij deze gelegenheid een gezegend kerstfeest en een voorspoedig en succesvol 1973.

weest ervan overtuigd, dat wij ons ook in het nieuwe jaar zullen inspinnen om onze kwaliteit en service aan te passen aan de eisen van de markt, gesteund door onze distributeurs scap te oostende en hand in hand te zeebrugge.

met vriendelijke groeten,
 nettenfabriek,

49187 anza nl



Van producentenorganisaties en beroepsverenigingen

door R. BAUWENS, Voorzitter van de Rederscentrale

Meermalen reeds hebben wij het belang onderstreept van de Producentenorganisaties (P.O.). Hun vorm, representativiteit, structuur en bevoegdheden werden bij Verordening door de Raad van de Europese Economische Gemeenschap vastgelegd.

Hun rol is voornamelijk van marktordende aard, en om dit doel te bereiken kunnen zij allerlei marktregelen treffen, zowel wat de vorm, de hoeveelheid als de soort van de aan te voeren producten betreft.

Verwacht wordt dat binnenkort de maatregelen uitgevaardigd door een Producentenorganisatie ook van toepassing zullen zijn op niet-leden, zoals op de producten van vreemde vaartuigen, d.w.z. van vaartuigen niet behorende tot een EEG-land, en op de vangsten van vaartuigen al dan niet behorende tot een andere Producentenorganisatie.

Voor de toepassing van haar marktbeleid doet de EEG-Kommissie dus beroep op de Producentenorganisaties.

Tot op heden zijn aldus in totaal in de hele Gemeenschap een twaalfstal P.O. erkend en wordt hen in hun toepassingsgebied de uitvoering van de marktregelende maatregelen toevertrouwd, onder controle van gespecialiseerde diensten van de lidstaten.

Maar uiteindelijk beperkt zich tot heden de rol van de P.O. enkel tot de toepassing van het marktbeleid.

De marktpolitiek is echter slechts een onderdeel van de algemene visserijpolitiek. Zij is misschien wel de meest spektakulaire, door haar ingrijpen in het marktgebeuren, maar zeker is zij niet de meest belangrijke.

Het structuurbeleid en het sociaal beleid zullen uiteindelijk van veel groter belang blijken en een richtlijn zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de visserij op allerlei gebied. Noemen wij enkel alles wat betreft de visserijgebieden en visserijzones, de opzoeking van nieuwe visgronden, de politiek bij nieuwbouw, de maatregelen voor de veiligheid op zee, het statuut van de visser, waarin begrepen het volledig sociaal regime, en zo meer.

Om voor al deze en andere problemen oplossingen te vinden en voor te stellen, behoort dit nog steeds tot de zorgen en bekommernissen van de nationale beroepsverenigingen.

Werkelijk, nog nooit is de verantwoordelijkheid van de beroepsverenigingen zo groot geweest, en de taak welke zij moeten verwerken zo omvangrijk als nu.

Noemen wij vooreerst de plaatselijke problemen, die alhoewel beschouwd in het geheel klein of onbeduidend schijnen maar voor ieder betrokken reder afzonderlijk

zeer belangrijk kunnen zijn.

Dan de nationale problemen die een ingrijpende invloed kunnen hebben, hetzij op de uitoefening van ons beroep, hetzij op het financieel resultaat ervan.

Indien wij bij sommige Ministers en bij sommige hoge functionarissen gehoor en begrip ontmoeten — waarvoor wij hen zeer dankbaar zijn — dan moeten wij toch bekennen dat er andere ministeriële deuren zijn waarop wij sedert een jaar vruchteloos kloppen, en waar ons niet open gedaan wordt.

Op EEG-vlak zijn de problemen nog ingewikkelder. Daar immers moet rekening gehouden worden met de voorwaarden, toestanden en opvattingen van de partner-landen.

De uitbreiding van de gemeenschap tot 9 leden zal deze toestand zeker niet vergemakkelijken.

Als gespreks-partner erkent de EEG-Kommissie enkel de beroepsverenigingen georganiseerd op EEG-vlak. Voor de aanvoersector in de visserij is dit Europêche, welke de nationale beroepsverenigingen van België, Nederland, Frankrijk, West-Duitsland en Italië groepeerd. De belangrijke reders-beroepsverenigingen van Engeland, Schotland, Ierland en Denemarken hebben reeds verzocht in Europêche opgenomen te worden en in afwachting van hun officiële opname op 1 januari a.s. wonen zij reeds regelmatig alle vergaderingen bij.

Het is dus langs het kanaal van Europêche om dat de nationale beroepsverenigingen hetzij geraadpleegd worden, hetzij voorstellen indienen aangaande vooropgestelde of toegepaste maatregelen betrekking hebbende op de EEG-markt-, structuur- en sociale politiek.

Dit alles vergt voor de nationale beroepsverenigingen een intens werk. Het eist van de afgevaardigden zowel belangrijk voorafgaand studiewerk als tegenwoordigheid op al deze lokale, nationale en internationale commissies en werkgroepen.

Uit bovenstaande moge blijken dat, zoals hoger gezegd, de nationale beroepsverenigingen meer en meer aan belangrijkheid zullen winnen, maar tevens ook meer en meer verantwoordelijkheid moeten dragen.

Enkel een representatieve en goed georganiseerde beroepsorganisatie, welke door al zijn leden degelijk gesteund wordt, kan nog dergelijke veelomvattende taken vervullen.

De Rederscentrale V.Z.W.O. heeft tot heden bewezen voor haar opdrachten opgewassen te zijn. Moge zij verder op de steun van alle reders rekenen, opdat ook in de toekomst zij bij machte moge zijn het belang van de reders en de visserij-gemeenschap te dienen.

AAN ONZE ZEEVISSERS EN FAMILIE



om te genieten van een welverdient rust. 't Is hard als ook dat niet mag zijn, als de man op dat tijdstip moet sterven.

Zo kunnen we nog meerdere voorbeelden geven van treurende vissersfamilies. Dat mijn eerste Nieuwjaarsgroet hen dan een vernieuwde uitdrukking weze van onze bijzondere sympathie.

Mijn tweede groet moge gaan naar dezen die in het verlopen jaar hun schip zagen verloren gaan. God zij dank zonder verlies aan mensenslevens. Aan de bemanning, de schippers en de reders van de Z.577 en de O.247. Wij weten wat het voor U betekend heeft en nog betekent: uw werk en leef-midden, uw levenswerk en uw levensgezel, zo zien ten onder gaan, verzwolgen door de baren, wetend dat het daar ergens ligt te rollen! Wij herhalen en bevestigen ook u onze grote genegenheid.

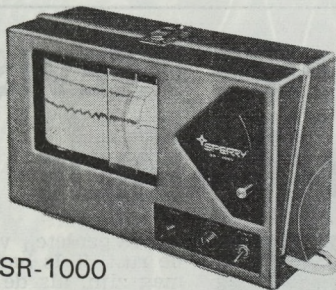
Mijn derde groet gaat naar dezen die gevochten hebben voor hun leven tegen de woeste zee of de dikke mist, gestrand zijn of de dood voor ogen hebben gezien en zoals de vrienden van ons peterschip N.800 „Duc in Altum” nog steeds niet verstaan hoe ze het er levend hebben afgebracht. Zij en wij ook hebben God gedankt voor de bijna mirakuleuze redding van bemanning en het schip. In dit jaar 1972 met zoveel striemende, vliegende stormen hebben zoveel de hardste golven moeten verwerken en al hun zeemanskunde moeten aanwenden om erdoor en weer thuis te geraken. Ook U en de uwen onze hartelijkste groeten.

Mijn vierde wens is dat het jaar 1973 een goed jaar moge zijn, een jaar zonder verlies van zeemanslevens op zee, een jaar van goede vangsten, een jaar van behoorlijke markten, een jaar zonder harde tegenslagen, een jaar van vooruitgang en nieuwe aanpak van de visserijvraagstukken, een jaar van solidariteit en eensgezindheid in de visserij, een jaar van optimisme en geloof in de toekomst van onze zeevisserij.

Van ganser harte
Dries CLAEYS

KUSTVAART ZEEVAART

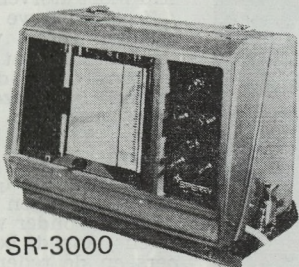
SPERRY NAVIGATIETOESTELLEN VOOR DE ZEEVISSERIJ



SR-1000

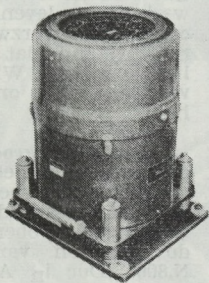
DIEPTEMETER

Drie beschikbare modellen
gaande van 0 - 135 meter
(72 vadem) tot 0 - 960 meter
(480 vadem)



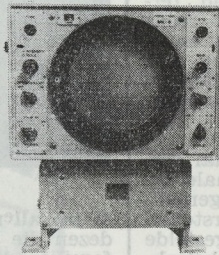
SR-2000 geen afbeelding

SR-3000



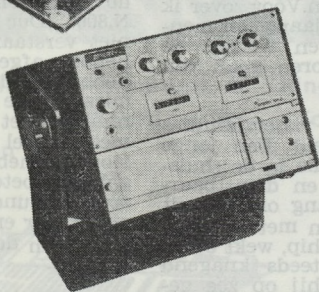
SR 120 GYRO KOMPAS

Gestabiliseerde
stuuraanwijzing,
ook voor de
kleinste schepen



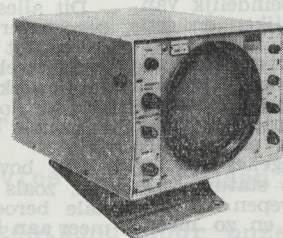
MK 8 RADAR

7 in (178 mm)
10kw
Vier modellen



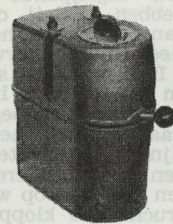
NAVIGATOR OMEGA SR-500

Registreert met buitengewone
nauwkeurigheid automatisch
het bestek ten behoeve van de
grote vaart



MK 7 RADAR

7in (178mm)
5kw
Goedkope
uitvoering



ELEKTRISCHE ROERGANGER

Hand-elektrische en
automatische besturing



AUTOMATISCHE ROERGANGER 8T

Een uitstekende
„derde man” tegen
uitzonderlijke lage
kostprijs

SPERRY MARINE SYSTEMS

LEOPOLDSTRAAT 49

2000 ANTWERPEN

TEL 03/331433

TELEX 31813

REDERSKAAI 38, ZEEBRUGGE

(7230V)



Waarheen met de "vrijheid der zeeën" ?

door C. MENU, Ondervoorzitter van de Rederscentrale

Als wij, reders en vissers, spreken van de vrijheid der zeeën, dan gaan onze bedoelingen enkel maar naar één enkel aspect van deze vrijheid, en dan nog naar een van de geringste, namelijk naar de vrijheid de zeeën te mogen bevissen.

Deze vrijheid is voor ons van levensbelang.

Wel hebben we begrip voor allerlei factoren welke deze vrijheid ordenen, reglementeren en zelfs beperken.

Wat we echter niet kunnen aanvaarden is het zich toeëigenen van rijke visgronden, zonder zich het minst in te laten met de vrijheid en de rechten van andere visserijstaten, al of niet onder de mom van de bescherming van de visrijdom.

De wereld is voor het ogenblik verdeeld in twee kampen :

— Langs de ene zijde de zogenaamde jonge staten en ontwikkelingslanden, welke blijkbaar een onbeperkte appetijt hebben en nu eens spreken van het recht te hebben zich visserijzones toe te kennen tot 200 mijlen, en dan van economische zones welke mogelijk zelfs nog breder zijn.

— langs de andere zijde de traditionele visserijlanden, welke wel begrip hebben voor de noden, de behoeften en de expansiedrang van bovengenoemde landen, maar wei-

geren hun het **UITSLUITEND** recht toe te kennen te beslissen wat mag en moet en wat niet mag en niet moet.

Daarom is de aanstaande UNO-Konferentie betreffende het Zee-recht zo belangrijk. De bedrijfsmiddelen van de West-Europese visserijlanden trachten een eenvormige zienswijze voor dit probleem op te stellen.

Wel worden enkele detailkwesties niet door alle afgevaardigden bijgetreden, maar betreffende de hoofd-beginselen, de voornaamste richtlijnen, wordt een algemeen akkoord nagestreefd.

Deze hoofdprincipes kunnen als volgt samengevat worden :

1. Eén van de doeleinden van de Zeerecht-Konferentie moet zijn het absolute behoud verzekeren van de verschillende visstocks ; dit is uiterst belangrijk, want uitmoording van visgronden brengt niemand baat, temeer daar in de toekomst de wereldbevolking meer en meer de zo nodige proteïnen uit de zeeën zal dienen te halen.

2. De toegang tot deze visstocks moet verzekerd worden op een billijke manier aan alle landen, met inachtneming van alle biologische en economische factoren.

Een formule zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat bij eventuele toepassing van vangst quota's, 10%

zou voorbehouden worden aan de kuststaat, 10% aan de ontwikkelingslanden en de overige hoeveelheid aan de gebruikelijke vissers, rekening houdende met de gevestigde historische rechten waarbij een deel opengelaten wordt voor mogelijke nieuwe visserijstaten.

3. Het gezag van hetwelk het Zee-recht voor haar toepassingen moet afhangen is de UNO ; dit lichaam staat buiten alle verdenkingen en alle landen zijn er vertegenwoordigd.

4. Rekening houdende met de verschillende voorwaarden en omstandigheden welke gelden in de verschillende delen van de wereld, zal de UNO haar gezag en bevoegdheden afdragen aan Regionale en Specifieke Kommissies. Voor sommige vissoorten, zoals walvis, tonijn, pelagische vissen, e.a. zijn specifieke commissies het best aangevoelen ; voor bodemvis zijn Regionale Kommissies beter geschikt.

Deze Regionale en Specifieke Kommissies, zouden de bevoegdheid krijgen de stocks in hun gebied te beheren. Hun hoofdbekommernis moet echter zijn het behoud van de vissoorten te verzekeren. Zo zouden zij jaarlijks of per seizoen de toegelaten te vangen hoeveelheid moeten bepalen, deze hoeveelheid verdelen onder de rechthebbenden volgens vast te stellen criteria, de

visserij-inspanningen zo nodig beperken, grootte van netmazen en lengte van tot de verkoop toegelaten vissoorten vastleggen, het recht van controle en politie uitoefenen op de door hun uitgevaardigde ordonnanties, en zo meer.

Tegen de beslissingen van deze commissie zou beroep moeten mogelijk zijn bij een onafhankelijk lichaam.

Zoals blijkt uit voorgaande worden geenszins de belangen noch van de kuststaten noch van de ontwikkelingslanden en new-comers over het hoofd gezien. Enkel zouden het de Regionale en Specifieke Kommissies zijn welke zouden oordelen en beslissen, en niet uitsluitend de Kuststaten. Deze beslissingen zouden natuurlijk op biologisch-wetenschappelijke en rechtsgronden zijn gesteund.

In deze Regionale en Specifieke Kommissies zouden alle belanghebbende landen zijn vertegenwoordigd.

Deze democratische manier van het beheren van de visrijksdom zou er toe bij dragen de belangen van alle visserijstaten te dienen.

Mogen alle delegaties welke aan de Konferentie over het Zeerecht deelnemen enkel door deze bevoegdheden bezielde zijn. De visserij, en ook de vissers, in alle landen zouden er best door gediend zijn.

DE AANHOUER WINT OF EINDEJAARSOVERWEGINGEN



door A. WITTEVRONGEL, Directeur Rederscentrale

Het stemt tot voldoening dat in de periode van deze jaarwisseling, en uitgerekend op 6 december dan nog wel, het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie (M.C.E.S.C.), zijn goedkeuring heeft gehecht aan een krediet ten belope van achttien miljoen fr. voor de zeevisserij.

Zoals bekend, komt dit krediet ten laste van het Departement voor Streekeconomie en zal het worden overgeschreven op het Departement van Landbouw, dat trouwens belast is met de uitvoering van de projecten waarvoor het krediet is bestemd.

Men kan hier gerust beweren dat het loskrijgen van dit krediet in de huidige omstandigheden een lastig kinderbed is geweest, gezien de begrotingsbeperkingen en de besnoeiingen die thans aan de orde zijn, waarbij ieder nieuw voorstel voor krediet gewoonweg wordt geweigerd en waarbij velen dan ook zeer pessimistisch tegen het welslagen van dit nieuw initiatief van de Rederscentrale stonden.

Geen moeite heeft men evenwel gespaard en alle mogelijke middelen werden aangewend, die dan toch, zelfs in een minimum van tijd, tot een gunstig resultaat hebben geleid.

Was het loskrijgen van de nodige gelden reeds op zichzelf een lastig probleem, dan moet in feite het moeilijkste nog komen : namelijk het op muziek zetten van hetgeen men wil, het bespreken, uitwerken en

(VERVOLG BLZ. 7)

VOOR 1973

GOEDE REIZEN

BEHOUDEN THUISKOMST

RIJKE VANGSTEN

DIT WENSEN DE

A. B. C. DIESELMOTOREN

43, WIEDAUWKAAL, GENT TEL. 09/23.45.41

EN HAAR VERTEGENWOORDIGER

C. SMEESTERS

**526, MALESTEENWEG, 8310 - ST KRUIS - BRUGGE
TEL. 050/372.49**

AAN

**ALLE REDERS en VISSERS
van de BELGISCHE KUST**

(7091V)

organiseren van de beoogde gemeenschappelijke akties voor het opzoeken van nieuwe visgronden en het beproeven van nieuwe visserijmethoden. Moeten het Rijkstation voor de Zeevisserij en de Zeevisserijdienst het bedrijf bijstaan met hun ervaringen, opzoekingen en gegevens verzameld in het buitenland op dit gebied, dan hoort het aan het georganiseerd bedrijf duidelijke voorstellen te formuleren van hetgeen men precies wil en dat zal nu eenmaal niet eenvoudig zijn. Toch beschikken we reeds over een basis : namelijk de voorstellen destijds geformuleerd door de werkgroep opgericht in de schoot van de Nationale Kommissie voor Visserijbeleid, waarin een aantal projecten reeds werden vooropgesteld.

Het is thans de taak van een werkgroep, die door de Rederscentrale is voorzien en waarin vertegenwoordigers van alle categorieën vaartuigen (kust-, middenslag- en IJslandvisserij) hun zeg zullen hebben en voorstellen zullen kunnen formuleren, aan de hand van dewelke dan een bepaald programma zal worden opgesteld op basis van hetwelk tenslotte een gans organisatieschema zal moeten worden op punt gesteld.

De aangelegenheid van het opzoeken van nieuwe visgronden en het beproeven van nieuwe visserijmethoden is evenwel slechts één van de voorstellen die de Rederscentrale in het raam van het visserijbeleid heeft geformuleerd en waarvan de meeste trouwens werden aanvaard door de Nationale Kommissie voor Visserijbeleid.

Zo is er bv. nog de wenselijkheid en noodzakelijkheid van de modernisering van onze vloot. Alhoewel onze vissersvaartuigen modern en goed zijn uitgerust, kan toch worden vastgesteld dat de meest moderne vaartuigen niet zo modern zijn als de meest moderne in andere landen, zoals ondermeer Frankrijk, Duitsland en Nederland.

Deze achteruitgang die valt te betreuren, is niet de schuld van de bedrijfsmensen. In deze tijd, waarin de technische vooruitgang aan het ongelooftelijke grenst, is het nu eenmaal zo dat wat vandaag modern is morgen reeds lang is verouderd.

Waar in de meeste dezer landen de modernisering van de vaartuigen en de uitrusting worden aangemoedigd, ondermeer door het toekennen van overheidswege van rechtstreekse tussenkomsten in de aanschafwaarde, bestaat er op dit gebied in ons land bitter weinig. Er is enkel de mogelijkheid om te genieten van een tussenkomst in de rentelast, mogelijkheid waarop onze reders evenwel zeer weinig beroep doen omdat deze vorm van aanmoediging een lening veronderstelt en te intewikkeld is. Op de begroting van landbouw is daarvoor trouwens amper 100.000 fr. voorzien !

Het is echter veel aantrekkelijker te weten dat, wanneer een bepaalde verbetering of modernisering bv. 500.000 fr. kost, men in werkelijkheid slechts 350.000 fr. zal hoeven te betalen, omdat de overheid daarin voor 30 % rechtstreeks tussenkomt, zoals bv. in Nederland.

In die zin heeft de Rederscentrale dan ook een gedetailleerd verzochtschrift ingediend, waarin, in samenwerking met het Rijkstation voor de Zeevisserij en de Zeevisserijdienst, zelfs een opsomming is gegeven van de aard van de moderniseringswerken en de uitrusting aan dewelke prioriteit zou moeten worden verleend.

Gezien de huidige begrotingsbeperkingen is de kans echter gering, dat deze maatregelen nog in de loop van 1973 zullen kunnen worden in toepassing gebracht. De hoop wordt echter niet opgegeven en de Rederscentrale zal hardnekkig als steeds, deze maatregelen blijven verdedigen.

Eenieder ziet trouwens de gegrondheid en noodzakelijkheid ervan in en dit geldt evenzeer voor de slooppremieregeling zonder nieuwbouwverplichting. Waar de uitzonderingsmaatregel welke in de loop van 1972 werd toegepast slechts een gedrocht was van ditgene wat destijds was voorgestaan en derhalve helemaal niet aan het doel heeft beantwoord, is thans een ontwerp van nieuw Koninklijk Besluit in de maak, dat aan de eisen van het gestelde doel (uit de vaart halen van verouderde en economisch niet renderende schepen) beantwoordt en waarvan de voorwaarden zó zullen zijn, dat men er werkelijk zal kunnen van genieten en niet, zoals thans, er slechts een zeer gering aantal reders de slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw kunnen krijgen.

In feite moest deze regeling reeds vanaf 1 januari a.s. in voege kunnen treden. De regeringskrisis heeft echter zijn gevolgen, ook voor ons, daar het uitblijven en het feit dat de heer Minister van Verkeerswezen het nieuw besluit tot op heden niet heeft getekend, het vermoeden scherpt, dat hij deze aangelegenheid niet als een lopende of dringende aangelegenheid beschouwt, voor lopende zaken is de minister immers gemachtigd nieuwe besluiten uit te vaardigen.

Dit is wel een jammerlijke vaststelling, die niet alleen slaat op het Departement van Verkeerswezen. Immers, nieuwe regering betekent (meestal) nieuwe Ministers die moeten kunnen worden benaderd, die moeten gewonnen worden voor een bepaald doel of sektor en hiervoor is een aanloopperiode nodig.

Voor een specifieke sektor als deze van de zeevisserij, moeten de verantwoordelijke beleidsmensen eerst op een concrete manier kunnen worden gekonfronteerd met het zeevisserijbedrijf vooraleer ze er begrip kunnen voor opbrengen.

Dit is een vaststelling die niet alleen de ervaring leert, maar die zich telkens bevestigt wanneer zich mutaties voordoen onder de ministeriële portefeuilles.

Er stellen zich thans in het bedrijf enkele problemen van sociaal-economische aard, zoals ondermeer het probleem van de ongevallenverzekering, de bedragen aan het Fonds voor sluiting van ondernemingen, het visserspensioen en andere.

De verantwoordelijke (Waalse) ministers zijn in de korte periode van hun mandaat, ondanks de vele inspanningen van de Rederscentrale en via parlementaire weg, nog niet kunnen worden benaderd.

Gezien de val van de regering, is elk verder streven momenteel nutteloos en wachten ons straks weer eens andere ministers, die op de betreffende Departementen zullen worden aangesteld, zodat alle hangende problemen opnieuw en van nu af aan, moeten worden behandeld.

Dit is een onoverbrugbare handicap waarmede de Rederscentrale, benevens de vele andere problemen, wordt gekonfronteerd.

Het is eigenlijk ook een weinig goed moment om nu bepaalde voorstellen in te dienen en dit dan om psychologische redenen. De dure visprijzen die thans (gelukkig) in de afslag worden behaald, zijn er de oorzaak van, dat vele verantwoordelijken die aan de besluitvorming moeten deelnemen, maar die jammer genoeg slechts van zeer ver bij het bedrijf betrokken zijn en derhalve niet met kennis van zaken kunnen spreken, ervan overtuigd zijn dat het bijzonder goed gaat voor de reders en derhalve alles wat gevraagd wordt overbodig is.

Ongewild wellicht, verliezen deze mensen uit het oog, dat de visprijzen waarmede men zo oploopt, slechts gemiddelde prijzen zijn, namelijk : de aangevoerde hoeveelheid gedeeld door de besomming.

Wanneer thans ons grootste vaartuig 1.000 bennen vis aanvoert, dan worden deze vangsten reeds als een sukses beschouwd. Wanneer dezelfde vaartuigen, vroeger, met minder moderne uitrusting, geen vangst van 2.000 bennen binnenbrachten, dan was het drama.

Thans doet men er minstens even lang over, zijn de kosten enorm gestegen en zijn de vangsten lager, waardoor het dan maar logisch is, dat de gemiddelde prijs, door het spel van vraag en aanbod, hoger ligt, hetgeen echter niet betekent dat de redersexploitatie daardoor winstgevender is.

De taak van de Rederscentrale wordt bovendien bemoeilijkt door het feit, dat onze vloot nagenoeg uitsluitend uit artisaanaal-familiale bedrijven bestaat.

De 302 vaartuigen die per 1 januari 1972 onze vloot samenstelden, zijn eigendom van 270 rederijen en 241 van deze 270 rederijen, hetzij 90 % baat slechts één schip uit. Wat de juridische uitbatingsvormen betreft, zijn er van de 270 rederijen, 264, hetzij 97,5 %, die familiale ondernemingen zijn en amper 6 rederijen welke naamloze ondernemingen zijn.

Nochtans moet de Belgische zeevisserijvloot in zijn geheel bekeken worden; als dusdanig is dit dan een middelgroot bedrijf met een ca. 1.500 rechtstreeks betrokken werkmensen en met een zakencijfer van meer dan 1 miljard frank.

In ons land worden bedrijven van geringer omvang om zogenoemde sociale redenen met 10-tallen miljoenen kunstmatig in het leven gehouden.

Veel en complexe problemen eigen aan het karakter van ieder familiale onderneming, worden in een sektor als deze van de zeevisserij nog bijzonder geaksentueerd en ingewikkeld. En alhoewel er geen afstanden meer zijn, ligt Brussel blijkbaar nog eeuwen ver van Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort, hetgeen zich ondermeer veruiterlijkt in de vele maatregelen, wetten en besluiten, die wellicht verantwoord zijn voor de landelijke bedrijven, maar niet in de visserijsector, waarmede in de meeste gevallen geen rekening wordt gehouden.

En hier ligt dan weer een zeer belangrijke en bijzonder lastige taak voor de Rederscentrale, om deze zaken achteraf recht te trekken.

Nochtans wordt, waar enigszins mogelijk, getracht vóóraf in te grijpen, op het ogenblik dat er vermoedens bestaan dat deze of gene regeling zal worden getroffen.

Hiervoor echter dient men over een uitgebreide dokumentatie en inlichtingsbronnen te beschikken en is waakzaamheid boven alles geboden.

Enkel ter illustratie — want men kan een heel boek met voorbeelden vullen indien men dat zou willen — is er bijvoorbeeld de aangelegenheid van de militiewet, die de Minister van Landsverdediging van plan is te hervormen.

Het zou in de bedoeling liggen van de dienstplicht van 12 op 10 maanden te brengen, waarbij geleidelijk, behoudens enkele uitzonderingsgevallen, de vrijstellingen van militaire dienstplicht die thans wordt toegekend, zouden worden afgeschaft.

Welnu, eenieder weet dat de vissers na 7 jaar uitstel te hebben gekregen uiteindelijk definitief vrijgesteld worden van militaire dienstplicht.

Het is dus thans het moment om in te grijpen en te bekomen dat deze regeling voor de zeevisserij wordt behouden, gezien de enorme belangrijkheid ervan.

Dat is maar een voorbeeld uit de velen. Maar een voorbeeld, waarvan een eventuele mislukking van de inspanningen van de Rederscentrale, de gang van zaken in onze sektor belangrijk kan beïnvloeden.

Deze voorbeelden hebben wij gegeven om een idee te schetsen van de activiteiten die de Rederscentrale verricht zg. „achter de schermen” buiten de zogenoemde traditionele activiteiten waarover regelmatig wel wordt gesproken.

En toch zijn er steeds reders die niet beseffen wat de Rederscentrale voor hen betekent. Reders die enkel hun eigen persoon bezien en die wellicht denken, dat het nog wel hun tijd zal doen. Is het niet triestig dat in de loop van het voorbije jaar, de Rederscentrale een tiental leden

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

heeft moeten uitsluiten omdat ze niet de bijdrage voor het Fonds voor scheepjongens wilden betalen. Het wraakroepende hierbij is, dat het betwiste punt hier niet de Rederscentrale als dusdanig betreft, maar een regeling die tot doel heeft in de toekomst de toevoer van jonge mensen naar het bedrijf te verzekeren. Welke individuele beweegreden deze mensen ook mogen hebben, ze kunnen niet opwegen tegen het doel en tegen het algemeen belang dat met deze maatregel wordt beoogd. Blijkt achteraf dat het doel niet op deze manier kan worden bereikt, dan wordt de maatregel eenvoudig afschaft. Maar thans reeds kan men een toename van het aantal scheepjongens tegenover vorig jaar van ca. 25 % noteren en al is het nog te vroeg om dit sukses uitsluitend aan het Fonds toe te schrijven, dan wordt de waarheid zeker geen geweld aangedaan wanneer we zeggen, dat het Fonds er voor een groot deel in tussenzit.

Bovendien zijn die mensen ook niet helemaal fair, want tenslotte profiteren ze in vele opzichten van de inspanningen van de Rederscentrale voor het algemeen belang, waarvoor ze geen frank betalen, dus op de kosten van hun kollegas.

Toch niet voor lang meer!

De macht van de Producentenorganisatie wordt steeds groter. Gezien het E.E.G. visserijbeleid nog maar in zijn kinderschoenen staat, komt dit voorlopig nog niet goed tot uitdrukking.

Steeds meer echter zullen diegenen die zich niet hebben aangesloten bij de Producentenorganisatie of de uitgesloten leden, op alle manieren benadeeld worden. Het is duidelijk dat de Producentenorganisatie zowel op nationaal als op internationaal gebied slechts akkoorden afsluit ten voordele van haar leden. Thans bv, bestaan reeds overeenkomsten met de Franse en Nederlandse Producentenorganisatie. Door deze overeenkomsten zijn onze leden verzekerd van de minimumprijzen die in deze havens gelden wanneer ze hun vangsten aldaar gaan verkopen.

In de loop van volgend jaar zullen dergelijke akkoorden worden bereikt met de Engelse en Duitse Producentenorganisatie.

Maar er is meer.

Binnenkort en in het raam van de E.E.G. zal geen vis meer mogen verkocht beneden de vastgestelde minimumprijzen. Indien derhalve in de afslag de minimumprijzen niet worden behaald, dan zal alle vis, ook van de niet-leden, zowel in binnen- als buitenland, worden ingehouden

aan deze minimumprijzen en zullen de niet-leden slechts de vismeelprijzen krijgen, daar waar de leden natuurlijk de opvangprijzen zullen ontvangen. Dit is weeral een voorbeeld dat tot de verbeelding spreekt!

In de naaste toekomst zullen alle mogelijke problemen in de zeevisserij tot de bevoegdheid van de Producentenorganisatie behoren. Hiertoe behoren ondermeer de beoordelingen in geval van kredieten bij nieuwbouw, slooppremieregelingen, natuurlijk de opvangregeling en noem maar op...

Dit is trouwens nu reeds in grote mate het geval op nationaal vlak, waar de vertegenwoordigers van de Rederscentrale in de vele commissies, daar waar mogelijk, hun stem laten gelden en de niet-leden van zoveel mogelijk voordelen uitsluiten.

Het is even duidelijk dat de Rederscentrale enkel haar leden zal betrekken bij de projecten, waarvoor thans 18 miljoen is voorzien.

De uitsluiting van de niet-leden bij de bespreking omtrent de IJslandse visserijzones is een ander sprekend voorbeeld.

Vergeten wij bovendien niet, dat binnenkort het nationaal beleid zowel op economisch, structureel en sociaal vlak meer en meer op de achtergrond zal treden en vervangen worden door een gemeenschappelijk E.E.G.-beleid. De basisverordeningen daartoe zijn reeds verschenen en beetje bij beetje verschijnen de uitvoeringsmodaliteiten.

Ook op sociaal vlak is er een enorme taak. Denken wij maar aan de aangelegenheid van de lonen, sociale lasten, forfaitaire lonen voor de sociale zekerheid, de pensioenen en dergelijke meer..., die thans het voorwerp uitmaken van besprekingen in het E.E.G.-Raadgevend Paritair Komitee en waaromtrent maandelijks wordt vergaderd te Brussel. Het resultaat van die besprekingen kan van doorslaggevende aard zijn voor de verdere gang van zaken en de zogenoemde vrijsschutters, de uitgesloten of niet-leden van de Producentenorganisatie, zullen de gevolgen van hun houding zelf moeten dragen.

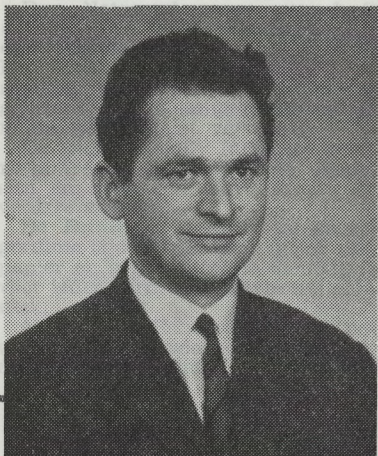
Van dit alles geven sommigen zich blijkbaar geen rekenschap.

Toch zijn wij ervan overtuigd, dat ze niet van zo'n slechte wil zijn als wel eens wordt beweerd. Persoonlijke veten en grillen, die steeds hebben bestaan en die er steeds zullen zijn, hebben in het verleden ook geen hinder gekend, om uiteindelijk samen de hand aan één net te slaan.

Want slechts onder die voorwaarde, zal het mogelijk zijn dat onze sektor ook in de toekomst aan zijn trekken zal kunnen komen en niet onder de voet zal worden gelopen.

Hopen wij dat deze eindejaarsstemming iedereen daarvan bewust zal maken.

„MIJN VRIENDEN ZULLEN NIET BEPALEN WIE MIJN VRIENDEN ZIJN“



- hij zal het niet doen voor onze schone ogen;
- hij heeft Jan, Juul, Jerome, toch geholpen;
- hij is tenslotte politiek, pas op enz... enz... enz...

Het is dus een feit dat de mensen een etiket op mijn buik hebben geplakt en ik derhalve al mag doen of zeggen wat ik wil, men zal het beoordelen naargelang het etiket, dat men meent te lezen.

Koop ik een Mercedes, dan heb ik onze vissers die doen betalen, koop ik een 2 pk-tje, dan hang ik de arme lazerus uit om u de ogen uit te steken; ga ik regelmatig op reis, dan ben ik iemand die er goed voor zit, werk ik elke dag tot na middernacht dan is duivels zak nooit vol
ACH DE REDERSCENTRALE BAH!...

- de Rederscentrale heeft onze vissers gered;
- het is een noodzakelijk kwaad en ze spelen met ons geld;
- flauwe kul, want het is een Oostendse aangelegenheid;
- wel goed bedoeld maar slecht geleid;
- en over de **NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET AAN DE NIJVERHEID**
- er mogen alleen goedkope interresten verleend worden voor bouw in België;
- het is onrechtvaardig dat bouw in het buitenland gediscrimineerd wordt;
- waarom geven ze geld aan beenhouwers en Brusselaars;

Je kent het kindergrapje over het jongetje die de S niet kon uitspreken en voor een S een P gebruikte: hij vroeg de groenteboer „een grote pelder voor in moeders' poep.“

Het jongetje bedoelde het goed maar werd toch oorzaak van deftige verontwaardiging of dikbukig brullen; men gaf zijn woorden een ongewilde betekenis.

ALS JEF DEROOSE IETS ZEGT OF DOET

- vindt je onmiddellijk een handvol mensen, die op totaal verschillende manier zullen reageren:
- hij zegt het om zichzelf wit te wassen;
- hij spreekt voor zijn eigen kapel;

— ze laten zich misleiden door de politiciers enz... enz...

En zo kan ik verder gaan, zo kan ik over ieder mens spreken, zo kan ik ieder reder —verkeerd— typeren; zo ken ik een reder die wenst een nieuw vaartuig te leggen en nog niet beslist heeft of hij zijn bestaand vaartuig zal behouden dan wel verkopen. Men komt bij mij, die dicht bij de zaak betrokken ben, en men zegt mij „Jef, ge moet verdomme niet liegen, hij heeft zijn vaartuig verkocht aan de melkboer“, „Jef, lieg niet, 't is verkocht in Oostende“, „Jef, ge moet me geen leugens wijsmaken, ge zult het verkopen in Bremerhaven.“ En alle drie zijn overtuigd dat ze de waarheid verkondigen en alle drie zullen ze verklaren dat ik een leugenaar ben, wat er ook met het vaartuig moege gebeuren.

Iedereen loopt met een tiental etikettes op zijn buik en maakt het daardoor zichzelf en de anderen onnodig moeilijk, omdat de waarheid zo eenvoudig is en... zo hard: er lopen miljoenen stommerikken over de wereld (iedereen roept: ik ben er niet bij); er lopen ook mensen rond (en er komen er steeds meer, vooral jongeren) die willen en kunnen leven voor de gemeenschap; en uiteindelijk, zowel de dwazen, de brullers en de anderen, iedereen begaagt fouten, iedereen durft zich vergissen.

VRIEND OF VIJAND

We zijn tegen de 11.11.11 aktie omdat, beweren wij, van het ingezamelde geld weinig of niets terecht komt. Maar als er van 100 fr. schooigeld 99 fr. verkwanseld wordt en slechts 1 fr. in de maag van een hongerlijder valt, is er toch iemand een klein beetje geholpen. We kunnen dus eigenlijk niet tegen 11.11.11 zijn, maar we zijn er toch tegen omdat we niet

wensen „iets“ te geven

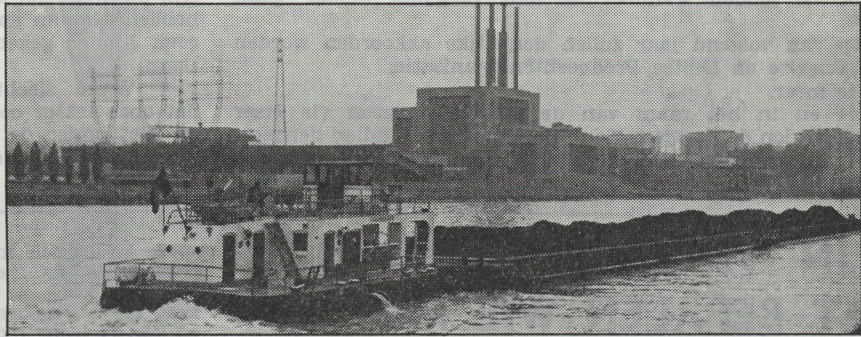
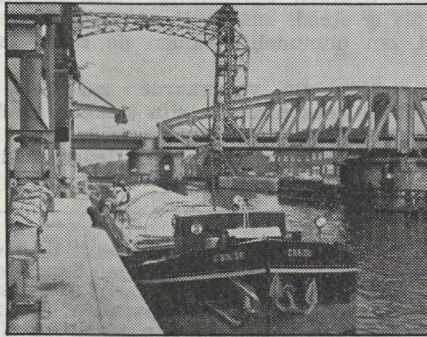
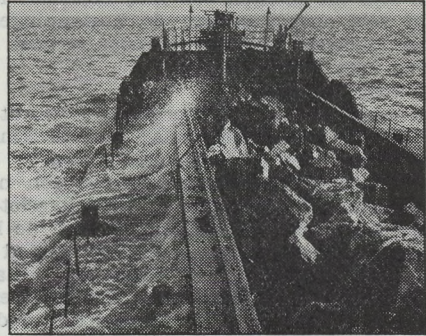
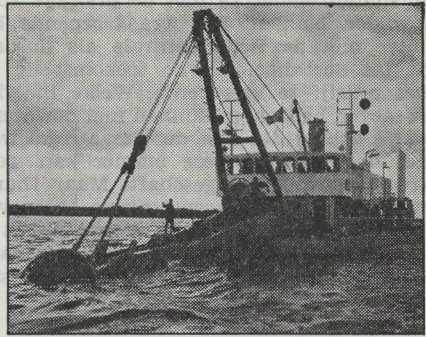
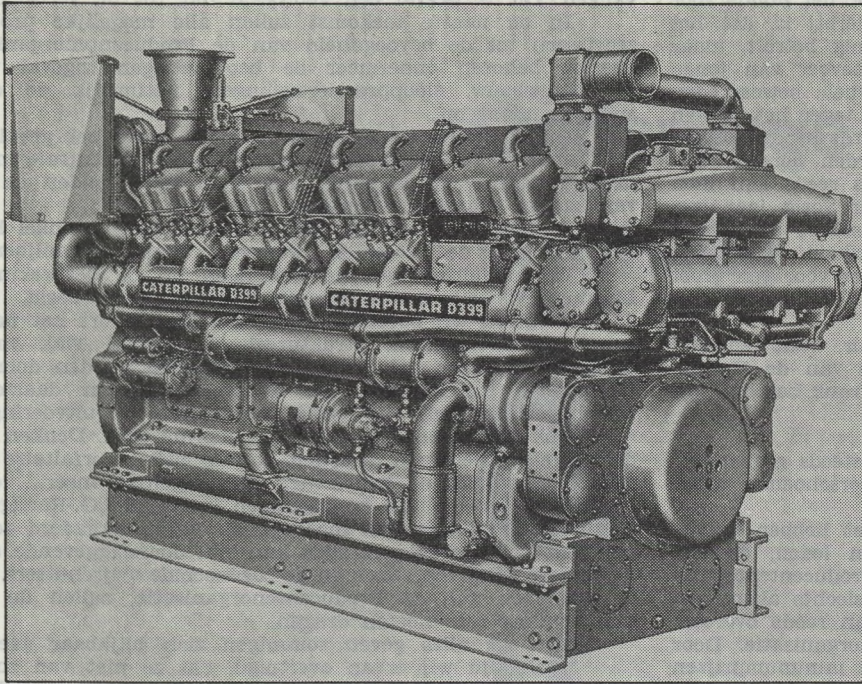
We zijn tegen de verzekering omdat „wij“ niet kregen waarop wij „meenden“ recht te hebben: wij zijn tegen de N.M.K.N. omdat er reglementen zijn waaraan wij ons niet wensen te onderwerpen; we zijn tegen de Rederscentrale omdat we wensen vrij te zijn, omdat we geen inspraak krijgen... Mijn zoon is tegen mij omdat hij moet studeren, moet werken, te weinig zakgeld krijgt... mijn kleine die geen S kan uitspreken, krijgt een hysterische huiltui omdat hij met geen vuur mag spelen... Leve de marihuana of... niet?

Ik koos, als titel voor dit artikel, een uitspraak van Nyerere, president van Tanzania, omdat ik niet akkoord ben dat alles en iedereen over dezelfde kam wordt geschoren omdat ik weet dat de ene mens in een bepaalde zaak meer kennis bezit dan een andere, omdat ik mijn vrienden zelf kies en mijn vijanden niet zoek. En nu ben ik heel persoonlijk: ik geloof niet in inspraak waarvan het resultaat bij geld of macht ligt; ik geloof niet in een democratie, waarin een mislukte maar steenrijke scharesliep kan president worden.

Noem mij desnoods een kommunist, maar ik geloof in de mens, ik geloof in alle mensen, maar ik geloof even diep dat de mensen moeten geleid worden en dat ze moeten geleid worden door integriteit en bekwaamheid, niet door geldverzamelaars en machtswellustigen. Fouten en vergissingen zijn menselijk. Ze kunnen erkennen en trachten ze te herstellen maken iemand groot.

Maar ik begon met een grapje, ik wil er ook mee eindigen: een volk, een maatschappij, een vereniging heeft de leiders die ze verdient.

JEF DEROOSE
Provinciaal Raadslid



CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN


- Zeeschepen
- Rivierschepen
- Plezierboten
- Baggers
- Sleep- en duvaart
- Pompschepen
- Visserij

Zuinigheid - Veiligheid - Levensduur
 Vele referenties van allereerste orde
 in de gehele wereld
 Verkoop - Service - Wisselstukken

TRECO N.V. 

CATERPILLAR
 VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

TRECO N.V.
 Steenweg op Brussel 340
 1900 OVERIJSE
 Tel. 02/50 60 20
 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL
 Telex : 23386 BRU

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

KOPPELKOERS DOORHEEN 1972



Visopsporing : onderwaterradar - sonar - dieptemeter, alles ineen.
 Radar : de rechthoekige beeldbuis is er.
 Veiligheid : een boei met radiobaken en lichtflits als reddingsmiddel.
 Containers : de vis bergen in containers om op zee te kunnen overslaan. Non-Stop-visserij !
 Scheepsbouw : glasvezelplastiekschepen, toenemende toepassing.
 Zeekaarten : de visserijzeekaart voor persoonlijk gebruik.
 Visnamen: verwikkelingen in de internationale vishandel.

Tijdens het afgelopen jaar geen ophefmakende technische omwentelingen in de zeevisserijwereld, maar schoorvoetende verbeteringen, aanpassingen en verfijningen aan bestaande apparaten en uitrustingen. In de elektronische wereld scheert men de volmaaktheid. Desondanks halen we de vis nog maar steeds uit de zee zoals onze voorouders dit duizenden jaren geleden deden, we „plukken” de vangst. Als zij geen vis meer vingen met hun hengel of hun netje gingen ze een einde verder vissen. Dat doen we ook nog altijd maar nu aan boord van onze prachtige schepen met indrukwekkende apparatuur.

1972 heeft daar niks aan veranderd.

1973 zal d'er ook niks aan doen.

„Gelukkig nieuwjaar” wensen we nog steeds zoals onze voorgangers, „en een goede vangst!”

Dat ook is gebleven zoals het steeds was.

door L.I.A. INGHELBRECHT, technisch medewerker

VISOPSPORING

De opsporing van vis onder en voor en rond het schip gedurende de ren blijft de techniek even goed als de visser boeien en juist daardoor gaat de ontwikkeling van de apparatuur die daartoe nodig is, langzaam maar zeker voort.

Ondertussen zijn we trouwens al zover dat de visvangst zonder opsporingsapparatuur gaat gelijken op het schrijven zonder pen.

Wat hoorden en lazen we in de loop van 't voorbije jaar zoal aangaande het „diepen”? Klinkende namen die maar steeds terugkeren.

Met de Lodarscope krijgen we nu een duidelijk beeld zoals we het kennen van het radarscherm, waarmee horizontaal rondom het vaartuig naar de vis kan gezocht worden.

De Netsounderscope verschaft eveneens een beeld op scherm maar dan van de zee vóór de kor, voor het verticale diepen. Met de netsounder wordt ook de thermometer geleverd die de temperatuur in de mond van het net verschaft.

De Dicial Depth Indicator geeft rechtstreeks in cijfers de diepte aan en bezit een aansluiting voor verdere gegevens.

De Echograaf kennen we sedert geruime tijd als de dieptemeter met papier en grijze lijn, die dienstig is voor ieder vorm van zeevisserijtechniek.

Akoestische Echograaf omvat bovendien, naast voornoemde toestel, een geluidsinstallatie zoals bij As-

dic waarbij men de impuls hoort.

De visloope geeft een beeld van de zeebodem samen met een schaalvergroting.

Bij de bouw van de nieuwe dieptemeter valt de Fisgraph enigzins op. Zij heeft geen mechanisch aangedreven stel afspeelnaalden meer, deze zijn vervangen door meer dan 300 individuele naalden die gewoon op het opneempapier blijven staan als de tanden van een kam. Zij hoeven nooit meer juist geteld, noch vervangen te worden. Zij worden geluidloos door een elektronische sweep in werking gebracht, alleen maar het papier beweegt.

Bij de werking van deze visloope verschijnt op het opneempapier gelijktijdig twee verschillende opnamen :

- 1) een gewoon normale opname van zeopervlakte, vis- en zeebodem.
- 2) rechtstreeks daaronder een vergroot beeld van de vis op of nabij de zeebodem.

Met dit apparaat is het bodembeeld echt en vast, eender in welke weersomstandigheden en daaruit vloeit dan weer voort dat snel en gemakkelijk een ontleding van de gebeurtenissen onder de kiel kan worden gemaakt.

Zo gaat men nog immer ter visserij met een apparaat waarvan de werking steunt op impulsen die van het vaartuig zelf uitgaan. Lange tijd reeds wordt door de deskundigen ingekeken en gezocht naar het toestel dat de vis zou waarnemen



Dan moest men wat verder gaan vissen en waren groter boten van doen.

aan de hand van de geluiden die ze maakt. Vermoedelijk zijn we niet zo ver meer af van dergelijke hulpmiddel.

Vele vissoorten hebben reeds een persoonlijke biografische nota aangaande hun spraakvermogen. Voor het opnemen van deze karakteristieken van de vissoorten worden de motoren stilgelegd voor de asdicstille. Boon, rode poon en makreel hebben ieder een kenmerkend en onderscheidbaar geluid dat duidelijk kan worden herkend. De geluiden die de vis voortbrengt kunnen plots worden onderbroken in individuele seinen of in hoorgeluiden.

Naargelang de vissoort kan de geluidsterkte verschillen. Vermoedelijk zijn we niet meer zover af van een apparaat dat ons zal zeggen dat er 1000 bennen kabeljauw op 100 meter diepte te vangen is. Het zal volstaan te luisteren naar de mededeling die van de vis zelf zal uitgaan.

Praktische dagelijkse toepassingen zijn er reeds voor de garnaalvangst in de Atlantiek. Klakkende geluiden zijn eigen aan garnaal. Eens op de visgrond worden de motoren stilgelegd en een hydrofoon tot op 20 à 30 meter neergelaten. Dit toesteltje hoort de geluiden en brengt ze over naar de brug waar men nu al de dichtheid van de

scholen met nauwkeurigheid kan bepalen. Volgende stap: een systeem dat bruikbaar zou zijn met draaiende scheepsmotoren.

RADAR

En met radar, wat is daarmee gebeurd het laatste jaar. Onze aandacht wordt al dadelijk getrokken door een rechthoekige beeldbuis. Eigenlijk een curiosum bij de huidige stand van de radartechniek. Een rechthoekig scherm vergroot al meteen de zichtbare zone. De rechthoekige straalbuis bestrijkt 40% meer gebied dan een ronde beeldbuis van diezelfde karakteristieken. Soms wordt de doelmatigheid van een radartoestel ook wel eens uitgedrukt met de hand.

In het meest recente radartoestel wordt voor het eerst uitgebreid gebruik gemaakt van de mikrologische techniek. Het antennestelsel en de beeldkast zijn met tussenkabels verbonden maar werken elk onafhankelijk van afzonderlijke krachtbronnen en golfgeleiders. Een uitgebreid gebruik van de mikro-ontwerpen komt de algemene doeltreffendheid van het radarapparaat ten goede - 1) de beeldhelderheid wordt erdoor op peil gehouden, evenals de koersflitspeiling, de elektronische

(Vervolg blz. 13)



Het begon allemaal met een beugel en vervolgens met een netje en een uitgeholde boomstam...



— **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

(7301V)

Staaldraadtouwwerken Van Baasrode Van Praet-Dansaert

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

**SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN
ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN – Tel. 052/324.66.**

(7292V)

(Vervolg van blz. 11)

peilmaker en de bereikringen. Het zeeluisereffekt wordt erdoor aanzienlijk verminderd maar wat wel belangrijk is: de juiststellingen worden erdoor zo laag mogelijk gehouden nadat een verandering werd uitgevoerd aan de bereikschalen van de verhouding oppervlakte scherm/Kubieke voet ruimte. Aldus kan men spreken van 70 vierkante duim heldere beeldbuis voor minder dan een kubieke voet ruimte!

Bij het nieuwste radartoestel ziet men dat de elektronische peilnaald de relatiefpeilinlichting overbrengt op een makkelijk af te lezen schaal. Deze gebroken lijn die ononderbroken in azimut draait wordt zeer gemakkelijk van de koersflits onderscheiden.

Gebeurt het wel eens dat de radar ons 'n valse tip geeft dan wordt dit op 't lange laatste met de modernste apparaten niet meer mogelijk omdat de marker altijd haar oorsprong vindt in de positie van het eigen vaartuig.

Wanneer men met eenzelfde radartoestel een bereik van 16 mijl kan instellen voor de vaart en 25 meter voor het aandoen van een haven dan beschikt men over modern materiaal!

VEILIGHEID

De idee van een drijvende radiobaken is zo oud als de radiobaken zelf. En nu is men tot de gedachte al gekomen een radiobaken in een boei in te bouwen. Deze boei zou dan in de eerste plaats bedoeld zijn als reddingsmiddel en dan nog wel voornamelijk bij de zeevisserij. Dergelijke boei zou op dik worden geplaatst en wanneer ooit het schip tot zinken zou komen kan een touw, opgeschoten in de boei deze steeds met het wrak verbinden. De reddingsvlootten zouden eventueel aan de boei kunnen vastgemaakt worden en aldus steeds in de nabijheid van de seinuitzending blijven.

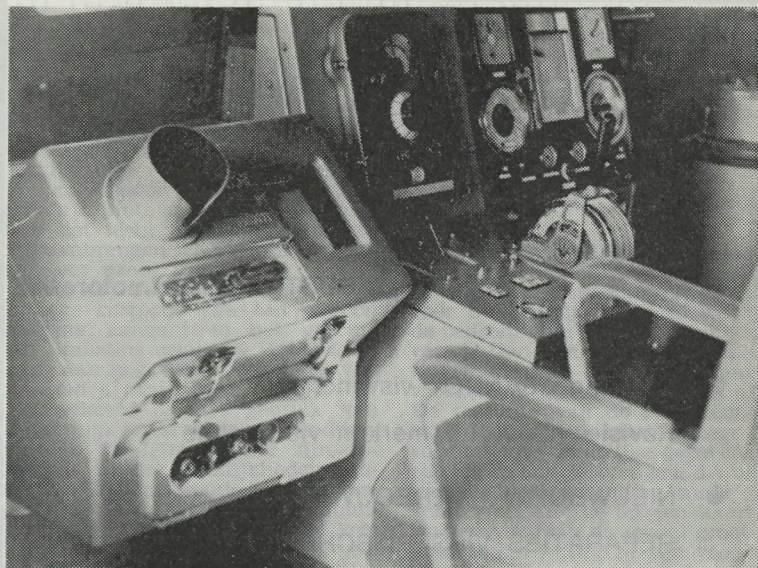
Het is algemeen gekend en geweten dat vele schipbreukelingen reeds verdronken doordat de plaats van de ramp niet vlug genoeg kon be-

paald worden. Uiteraard worden de meeste wrakken aangetroffen in de buurwateren of op het vastelandsplaat. Het was dan ook redelijk een touw van 500 vadem lengte te voordien die dan meteen ook een makkelijke leiding zou kunnen geven naar het wrak.

De averij boei werd gebouwd uit sterk gevormd glasvezel en opgevuld met schuimrubber om het drijfvermogen in geval van lek hoog te houden. De boei werd vanzelfsprekend uitgerust met een radiobaken dat in geval van nood de lucht- en zee reddingsdienst alarmeert. Verder werd een sterk flietslicht met een bereik van 15 tot 25 mijl op de boei geplaatst die meteen ook nog aandachttrekkende kleurstof lost samen met golfstillende olie en haal-afwerende stof. Vanzelfsprekend is er ook een radarreflektor ingebouwd terwijl de bus met elektronisch materiaal kan worden weggenomen. Het noodsein kan dan met een schakelaar vanop de boei zelf worden gegeven evengoed als automatisch. Zinkt het schip in een diepte van meer dan 500 vaam dan kan de kabel losgemaakt worden en het levensreddend materiaal verder gebruikt.

NON STOP

De verrichtingen van een modern hekvisserstvaartuig, gebouwd in Oostende worden met aandacht van nabij gevolgd door vele belangstellenden in de buurlanden. Dit schip dat nu vaart in Lorient zou wel enige verandering kunnen brengen in de zeevisserijstrategie. Dit is namelijk het eerste vaartuig dat in Frankrijk werd gebouwd uitsluitend voor het stuwven van de vis in containers. Daarmee wordt eindelijk een aanvang gemaakt met de non-stop visserij. De bemanning zal gewoon op zee omgewisseld worden en de lading overgescheept. Zoals vele andere havens in Frankrijk heeft Lorient te lijden onder de verdwijning van de visvoorraden uit de Golf van Gaskonje. Steeds maar moeten de schepen



Omringd door de vooruitstrevendste instrumenten «trekt» de visser toch nog zoals zijn voorouders mee met de visscharen en soms over heel verre afstanden.

verder gaan vissen en het is duidelijk dat de reders hun winsten altijd maar kleiner zien worden.

Willen sommige vissershavens, o.a. Lorient, heropleven dan moet er uitgekeken worden naar een grondige verandering; de vloot evenals de gebruikte methoden moeten hervormd worden. Het zogenoemde ontwerp „CHARCOT”, dit is de naam van het vaartuig in onze goede stede gebouwd, werd door Franse en vreemde waarnemers besproken, want het is nog een experiment. Maar de rederij kan zich ook niet danig veel permitteren en daardoor werd weer gezorgd dat in een no-time van visserij-techniek kan worden veranderd. Er kan in een oogwenk naar de gewone vismethode worden teruggekeerd. Enkel een deel van het ruim is aangepast voor containers en dit in het achterschip.

Voor de reis worden 143 containers ingescheept. Iedere container kan 300 kilo vis bevatten en 200 kilo ijs. Nadat zij op dek gevuld en gesloten werden worden de containers in het ruim neergelaten en gestuwd.

Ondertussen werden verschillende soorten containers beproefd. Het uiteindelijk doel is een model te vinden dat zoveel mogelijk de onvermijdelijk verloren ruimte zal kunnen vullen. Met containers moet evenwel het ruim ook speciaal gekoeld worden door middel van 'n luchtcirculatiestoestel, 4 koelbatterijen en aangepast ijs.

SCHEEPSBOUW

Het is duidelijk dat de prijzen alsmar stijgen, ook in de scheepsbouw en dat in vele gevallen een rem wordt gezet op verdere ontwikkeling. Dit leidt dan over het algemeen naar het zoeken voor noodoplossingen een soort ersatz voor hetgeen men in werkelijkheid wil, maar door de dure prijzen niet kan bereiken. Dit gebeurt nu evengoed in bij de bouw van schepen. We zien de schoorvoetende vooruitgang van het gebruik van plastic. De standaardromp van 13 meter lengte gemaakt uit glasvezel en plastic is tegenwoordig te koop aan een vrij belangwekkende prijs. De reder kan dan zelf het vaartuig afwerken naar eigen goesting en verlangens. Eigenlijk is de bouw van dergelijke vaartuigen reeds definitief van de grond want de «fabrikanten» zijn al reeds bij machte een reeks modellen aan te bieden waaruit de liefhebber-kustvisser deze kan kiezen die hem het best bevalt voor zijn eigen praktisch gebruik van iedere dag.

Het is wel degelijk een gemeende zaak met die ersatz schepen die misschien wel eens gemeente geduchte concurrenten zouden kunnen worden van onze konventionele scheepsbouw in plaats van een gewone «vervanger». Economisch is het zeker aanvaardbaar en bovendien is men hier in Europa al zover dat de plannen voor de verdere afwerking met de gekochte romp worden geleverd. Er is zelfs een keuze in verscheidene uitvoeringen.

Dergelijke boot van ongeveer 10 meter lengte kost afgewerkt, 30 % goedkoper.

(Vervolg blz. 15)



Nu beschikken we over grote indrukwekkende schepen met ingewikkelde apparatuur voor opsporen van vis. Maar toch werken we nog met een «netje» en moeten we alsmar verder gaan om vis te zoeken. Paradoxaal genoeg zijn we in onze vooruitstrevendheid en mechanisatie nog primitief!

- 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

(7287V)

ONDERLINGE

ZEEVAARTVERZEKERING

Samenwerkende vennootschap

H. BAELSKAAL 14, OOSTENDE

— De meest uitgebreide dekking
aan de beste voorwaarden

— Sedert 45 jaar ten dienste
van de zeevisserij

— Vraag vrijblijvend
inlichtingen 059/713.92

(7285V)

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

Tel. : 716.89

(7283V)



Maar met een mechanisch voortgestuwde boot kan men nog verder gaan en vlugger terug zijn om meteen de vis verser op de markt te brengen. De buitenboordmotor is nu nog het handigste en goedkoopste middel daartoe.

In Florida bezit een rederij nu reeds 16 dergelijke garnaalboten van 24 meter lengte. Zij doen betrekkelijk lange reizen en zijn uitgerust met een caterpillar motor van 565 P.K. De garnaalvangst wordt bewaard in een gekoeld ruim. Verder bouwt een werf in Zuid-Afrika nu regelmatig seiners van 27 meter lengte terwijl het enorme Russische fabriekschip Vostok wordt bevoorrad door «vangsters» in versterkt glas en plastic waarin motoren staan van 300 P.K.

Een werf in Peru heeft het aangedurfd een seinenetter te bouwen van 31 meter lengte, verder varen in Canada de plastic boten volop op zalm en heilbot vangst. Ze zijn

tot 25 meter lang. Romp en bovenbouw worden in hetzelfde materiaal gebouwd.

Naderbij van ons, nl. in Zuid Engeland werd een mijnenveger van 50 meter lengte helemaal uit versterkt plastic gebouwd. Glasvezelplastic werd gebruikt voor romp, dek, spanten en bovenbouw. Het is vermoedelijk het grootste schip dat totnogtoe uit dergelijk materiaal werd gebouwd en er waren technieken nodig die zouden kunnen worden toegepast bij de bouw van vaartuigen met vele andere bestemmingen, en waarom dan ook geen diepzetreibers ?

De Engelse mijnenveger werd gebouwd voor de prijs van 17.500.000 frank. Visserijreders blijven even-

wel sceptisch, ze staan over 't algemeen weigerig tegenover de bewering dat treilers van meer dan 100 voet uit dit materiaal kunnen gebouwd worden.

Voor grotere vaartuigen staat zeker nog wel 't een en ander in de weg, zelfs de meest geestdriftige aanhangers van het «glasvezelplasticvaartuig» worden afgeschrikt, niet enkel door de kosten van een dergelijk prototype schip maar nog door het technische vraagstuk van het aanbrengen van de «lagen» op een zeer grote maat.

Zien we een uitweg voor wat de te hoge kostprijs van een gewoon vaartuig aangaat in het gebruik van kunstmaterialen ? Inderdaad, maar dan nog alleen voor boten van bescheiden afmetingen.

Omgekeerd, is het gebruik van aluminium in de scheepsbouw duurder dan staal, maar hier zijn anderzijds minder moeilijkheden aanwezig. Wat uit staal kan worden gebouwd kan het ook uit aluminium. De kostprijs is evenwel veel hoger maar aluminium heeft veel voordelen ten overstaan van andere materialen.

Anderzijds is het gebruik van aluminium verre van nieuw, vermits het reeds meer dan 80 jaar wordt aangewend. In 1930 bestond er reeds een aluminiumsoort voor de scheepsbouw. Later kwam dan de toepassing van de moderne lastechnieken.

WAAROM ALUMINIUM ?

Het is een zeer licht materiaal met een grote weerstand voor haar gewicht. Het gaat lang mee doordat het weerstaat aan vertering zowel in zout als in zoet water, het roest niet, rot niet, geeft geen schimmel af en slurpt er ook geen op. Een boot gemaakt uit aluminium is dus licht en sterk, heeft 'n laag zwaartepunt, wat goed is voor de stabiliteit en verschaft meer vaart per paardekracht dan alle andere boten waarmee ze kan vergeleken worden. Er zijn aan een aluminiumboot weinig onderhoudskosten.

Een werf in Canada bouwde totnogtoe 150 zalmvisserstvaartuigen in aluminium. Deze schepen hebben 'n merkwaardige doelmatigheid en een vangstvermogen dat hoog ligt. Ze zijn langer dan 20 meter en worden bemand door twee zielen. De staande netten worden op trossen die op het dek zijn opgesteld, gewonnen.

ZEEKAART

Nu worden in Engeland onder de technische controle van de White Fish Authority kaarten gemaakt voor de visserij. Hiermee was het de bedoeling nu eens inlichtingen te verschaffen aan vissers, dus inlichtingen die niet op gewone kaarten voorkomen. Wat kan dit dan zijn? De toestand van de zeebodem, de aanwezigheid van hindernissen. Het volstaat niet dergelijke gegevens op een kaart aan te brengen, dit blijkt immers wel mogelijk, maar het komt erop aan ze op een kaart te krijgen waarvan de schaal groot genoeg is om nuttig te zijn voor vissers.

De basisgegevens voor het tekenen van zeevisserijkaarten zoals zeebodemontrekken, visserijgrenzen, enz. komen eerst en vooral van de gewone Admiraltykaarten en ook wel van vreemde kaarten.

Maar de eigenlijk belangwekkende gegevens, nl. de zeebodemgegevens komen van stuurlied en gezagvoerders die er niet mee inzitten hun eigen ervaringen eens mede te delen aan een ander en bereid gevonden werden hun eigen vaststellingen en nota's te geven ten voordele van de gehele nijverheid.

De grootste aantrekkelijkheid van dergelijke kaart is dat ze op een schaal getekend is die aan de schipper toelaat redelijk nauwkeurige plots van hun voordeligste trekken te maken en er bovendien nog de eigen bijkomende informatie op aan te brengen.

Een kaart maken kost duur : ze moet eerst met de hand worden getekend, de deccalijnen moeten met een hoge graad van nauwkeurigheid aangebracht worden en daarenboven kost het maken van een modelplaat zeer duur.

Engeland is evenwel fishing-minded en men was er daar van overtuigd dat het heel belangrijk is dat aan de visserij goede kaarten worden aangeboden. De kaart wordt zelfs op dergelijke schaal gemaakt dat ze kan voldoen aan persoonlijke vereisten.

De tussenkomst van de visser zelf bij het maken van dergelijke kaarten is van levensbelang. De schipper alleen of de rederij kan eigen inlichtingen die hij voor zichzelf wenst te houden op de modelkaart laten aanbrengen waardoor dan 'n speciale uitgave kan gemaakt worden voor eigen gebruik.

En is het niet verleidelijk voor de schipper of de rederij op eigen zeevisserijkaarten vertrouwelijke informatie te kunnen aanbrengen zoals de schoonste trekken, de bewegingen van de visscharen met de seizoenen, de vuile gronden, de wraken, de stenen, enz. met behulp van de komputer bestaat nu in Engeland de mogelijkheid zeevisserijkaarten voort te brengen op eender welke schaal en voor een redelijke prijs.

Wellicht leidt dit nog naar een nieuwe navigatiehulp voor de zeevisserijvaart. In een enkel beeld zal de schipper een geographisch juiste kaart op een grote schaal voorgesteld krijgen (1/35.000 bvb.) en er bovenop die kaart zal hij dan de scheepspositie kunnen vinden.

Eigenlijk een stelsel dat reeds werd ontworpen voor gebruik in



Tussen zeilschepen en moderne treilers (de stoomvisvaart) een trap naar vooruitgang ? De bloeitijd van P.V. en O.R. Is er eigenlijk zoveel veranderd sedertdien ?

**REDERS
en VISSERS
koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve**

**Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge**

**Tel. 541 17 / 541 92
546 56**

**Na de uren :
Joz. Deroose
Tel. 517.40**

**hand
in
hand**

(7281V)

(Vervolg van blz. 15)

vliegtuigen door haar eenvoud en gemak van navigatie.

VISNAMEN

Namen van vis kunnen tegenwoordig bij de uitvoer ook moeilijkheden doen ontstaan. Het is vaneigen makkelijk tussen twee landen die burens zijn of dezelfde taal gebruiken. Nemen we in het voorbeeld van Nieuw Zeeland en Australië, daar zijn voor in- en uitvoer geen problemen met visnamen. Maar nu voert Nieuw Zeeland ook haar viswaren uit naar Noordelijke streken en daar stelt men vast dat vis eigen aan Azië in Australië onbekend was. Vervolgens was het voor zeker landen waar nu vis heengestuurd werd onaanvaardbaar dat sommige noordelijke vissoorten dezelfde naam droegen als andere van meer uit het zuiden.

In andere landen waar een andere taal gesproken wordt waren de vertalingen van nieuw Zeelandse visnamen niet altijd gepast. Daaruit vloeit dan ook voort dat het erop aan komt voorzichtig te zijn met die namen. Een aanvaardbare naam voor de markt is van levensbelang. De Amerikaanse FOOD and DRUG ADMINISTRATION neemt de na-

van de vis nogal op de letter en Nieuw Zeeland had het daar niet makkelijk om deze namen aanvaardbaar te maken.

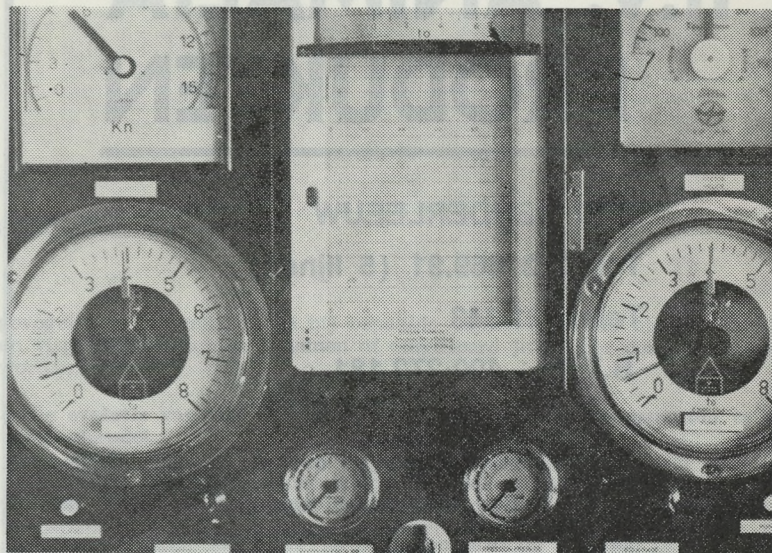
Aldus heeft deze Amerikaanse overheid een soort klas van SNAPPER in haar boekhouding en het enige lid van deze familie die SNAPPER kon worden genoemd zonder enige verdere benaming is de Amerikaanse rode snapper. Nu komt de kat op de koord. De vis die men in Nieuw Zeeland snapper noemt wordt wetenschappelijk geklasseerd als een lid van een andere visfamilie. Toch zijn beide groepen met elkaar verwant. Het enige verschil tussen de twee vissoorten is een kleinigheid in uitzicht, wat de eigenlijke visseigenschappen aangaat is er geen verschil. Maar Nieuw Zeelandse snapper komt niet binnen in Amerika! De nauwkeurige rangschikking van vis met hun wetenschappelijke namen, wordt een tastbare hinderpaal voor de vrije beweging van vis in de internationale handel.

Hoe ziet de gebruiker het verschil? Vanuit zijn standpunt is de graad van verschil tussen vele vissen van een bepaald soort niet groot. De gebruiker is enkel maar bekommerd om het uitzicht, de reuk, het weefsel, de eenheid, de goede naam.

Wanneer de vissende landen nu de stipte biologische klassificatie van verschillende vissoorten aannemen,

dan wordt het bijna onmogelijk gepaste algemene namen te vinden. Nu zouden wel groepen van algemene namen worden aangenomen met aangepaste aardrijkskundige en andere benamingen.

In het aangehaald voorbeeld werd de naam «Nieuw Zeeland Golden Snapper» aanvaard om het vraagstuk op te lossen. Maar reeds rijzen aan de kim moeilijkheden met FLOUNDER en SOLE enz.



Allemaal fijne apparatuur die zeer kostbaar is en enorme uitgaven van de rederijen vergen.

Verontreiniging van de zee

door P. HOVART,
Direkteur van het
Rijksstation voor de Zeevisserij



In het Kerstnummer van vorig jaar — wie het nog bezit (en wie bewaart die interessante nummers niet!), kan dit nog nagaan — heb ik een en ander over de verontreiniging van de zee geschreven.

In bedoelde bijdrage heb ik toen een beeld willen ophangen van het onderzoek dat in ons land op dit vlak wordt verricht, o.m. door de Kommissie T.W.O.Z., het Rijksstation, de Interministeriële Kommissie voor Wetenschapsbeleid enz. en ik heb tevens de z.g. Konventie van Oslo aangehaald.

Deze konventie beoogt, zoals U zich zult herinneren, de controle van de zeeverontreiniging door dumping van bepaalde stoffen vanuit schepen en vliegtuigen.

Twaalf landen zijn bij de Konventie betrokken, met name Noorwegen, Denemarken, Zweden, IJsland, Finland, Nederland, België, Groot-Brittannië, Spanje en Portugal.

De basisprincipes van de konventie behelzen het verbod van dumpen van bepaalde stoffen en het voorwaardelijk dumpen van bepaal-

de stoffen.

Het verbod geldt o.m. stoffen als organohalogenverbindingen, organosiliconverbindingen, kankerverwekkende stoffen, kwik en kwikverbindingen, cadmium en cadmiumverbindingen, persistente plasticen en persistente synthetische materialen (z.g. stoffen van de «zwarte lijst»).

De stoffen die onder bepaalde voorwaarden mogen worden afgevoerd zijn: arseen, lood, koper, zink en hun verbindingen, cyaniden, fluoriden en pesticiden en bijproducten die niet onder de verbodsclausule vallen; containers, oud ijzer en teerachtige substanties, die hoewel niet toxisch, schadelijk kunnen zijn (z.g. stoffen van de «grijze» lijst).

De konventie is momenteel nog niet in voege, maar dit zal ongetwijfeld niet lang meer uitblijven. Het volstaat — en dit is te verwachten — dat zeven landen van de twaalf de konventie ratificeren en dan staat het sein op groen.

Intussen werd in het afgelopen jaar verder gewerkt aan de maatregelen die na de in werkingtreding moeten worden genomen. Zo werden o.m. in Den Haag van 27 tot 30 maart 11. het huishoudelijk reglement van de Kommissie die de konventie zal besturen, opgesteld, werd een standaardprocedure over de rapporten die door de Lid-staten moeten worden opgesteld, vastgelegd en werden enkele definities en termen nader omschreven (o.m. het niet toxisch karakter van te dumpen stoffen, het begrip significante hoeveelheden, enz.).

In Hamburg werd dan van 17-19 oktober 11. verder gehandeld over o.m. termen die in de konventie zijn vervat (snelle omzetting, stoffen die onder de vorm van verontreinigingssporen in afval voorkomen), over de toepassing van bepaalde artikelen (bv. controle), over alternatieve methoden om afvalstoffen te verwerken (opslag aan

wal, verbranding aan wal en op zee, recyclage) enz.

Begin volgend jaar komen de deskundigen van de landen-leden opnieuw te Kopenhagen bijeen om een en ander van de besluiten van Den Haag en Hamburg bij te schaven en om verder te onderhandelen over de konsultatieprocedures, de afvoer via pijpleidingen, stromen, rivieren, enz., het systeem van afleveren van de vergunningen, wetenschappelijk advies enz.

Dit alles is nodig te doen, omdat de konventie in feite niet veel meer is dan een kaderverdrag, dat door deskundigen verder moet worden ingevuld of aangevuld.

Zoals ik reeds bij vroegere gelegenheden kon aanstippen, zal door deze konventie de verontreiniging van de zee niet in een handomdraai worden opgelost; de dumping vormt slechts 10 % van de totale zeeverontreiniging. Maar de konventie was een eerste stap, die gemakkelijk in de hand te houden is.

Anderzijds werd in Londen op 13 november 11. een wereldkonventie over het dumpen van afvalstoffen in zee uitgewerkt en ondertekend.

Deze konventie kwam tot stand na voorbereidende besprekingen in Reykiavik (8-15 april) en Londen (30-31 mei) en ingevolge een resolutie aangenomen tijdens de UNO-Konferentie over het leefmilieu in Stockholm in juli 11. In Londen waren 79 landen vertegenwoordigd en er waren eveneens waarnemers van de UNO, IMCO, IAEA, EEC, IBRD, ILO, UNESCO, en WMO en van 12 ontwikkelingslanden.

In wezen is de wereldkonventie min of meer gelijkend op de konventie van Oslo, hetgeen een voordeel is om tot een afstelling te komen. Dit betekent dat o.m. voorzien zijn: de principeverklaringen, de terminologie, het toepassingsstelsel (verbod en vergunningen), de rapporten en de uitvoering.

Er vallen ook wel enkele verschillen te vermelden. Deze verschillen zitten bijvoorbeeld in de bijlagen. In de z.g. «zwarte lijst» zijn bijgekomen: olieën, sterk radio-actief materiaal en stoffen vervaardigd voor biologische en chemische oorsprong en zijn weggevallen: organosiliconverbindingen en kankerverwekkende stoffen.

In de z.g. «grijze lijst» zijn bijgekomen: organosiliconverbindingen, beryllium, chromium, nikkel, vanadium en radio-actief materiaal niet vallende onder de «zwarte lijst».

Twee belangwekkende aspecten zijn de besprekingen te Londen wel enigszins komen domineren, en daardoor duurde de vergadering langer dan voorzien.

In de eerste plaats waren er de diverse aspecten van de a.s. konferentie over het zeerecht. Tal van landen hebben de kans te baat genomen om in het licht van deze konferentie hun positie inzake de juridische bevoegdheid van hun kustwateren te versterken.

In de tweede plaats was er de clause over de noodgevallen. Bepaalde landen zochten hierin de kans om de diverse artikelen van de konventie te omzeilen of af te zwakken.

Zoals voor de konventie van Oslo zal de wereldkonventie verder moeten worden aangevuld en aangepast, m.a.w. worden «bijgeschaafd». Dit is voor volgend jaar en de jaren daarop.

Een belangrijk punt staat m.i. vast: we zijn op de goede weg om de verontreiniging van de zee te ondervangen, wij zijn op goede weg om de gevaren van het dumpen van afvalstoffen voor de zeevisserij, de bedrijfstak waarvoor wij allen vechten, tegen te gaan. Er zal echter nog onderzoek (dit is in de konventie in verschillende artikelen opgenomen) van doen zijn en er zal van de onderhandelaars nog veel geduld worden gevergd...

n.v. ANIMALIA PRODUKTEN

9470 DENDERLEEUEW

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)

(7284V)

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, autotrekabels, enz.

KIES KWALITEIT

Koop bij « DEKKO »

Steeds de beste voorwaarden

(7294V)

JEAN TOLLENAERE

HOLSTRAAT 127

9000 GENT

Telefoon (09) 25.54.52

Handelsregister 12.124

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK



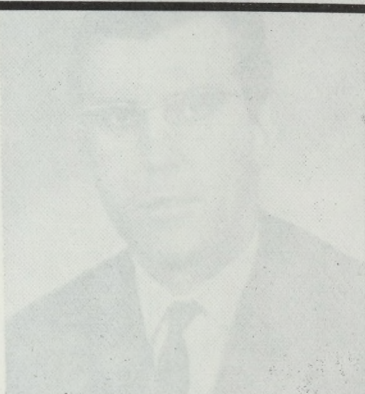
ALLERLEI RUBBERDARMEN



UITGESNEDEN JOINTS IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

(7286V)

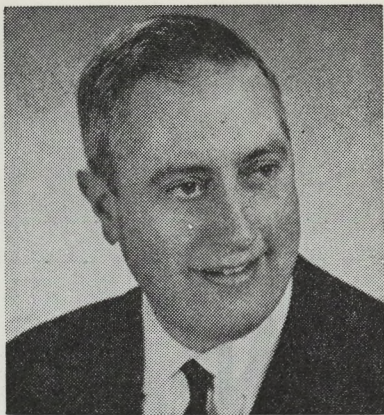
INDUSTRIELE
ARTIKELEN
WERKTUIGMACHIENEN



Traen & Coucke

ACADEMIESTRAAT 9
BRUGGE
Tel. (050) 32484 - 324.85

(7297V)



DE VRAAG NAAR VIS

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

De OESO te Parijs, anders gezegd de « Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling », heeft enige tijd geleden het vraagstuk van de VRAAG NAAR VIS opnieuw aan de orde gesteld.

Terecht, want al onze gegevens, statistieken, tabellen en grafieken slaan bijna uitsluitend terug op het AANBOD in zijn diverse vormen. Nationale productie, aanvoer, invoer, uitvoer : steeds wordt het aksent gelegd op de oorsprong, zeer zelden op de uiteindelijke bestemming van de vis en de visserijproducten.

Wij zijn vandaag de dag bij machte moeiteloos en tot op één kg na te zeggen hoeveel vis onze vissers in een bepaalde periode aan land hebben gezet. Tot op één frank na kunnen wij de brutowaarde van die aanvoer bepalen.

Veel moeilijker wordt het evenwel met juistheid te bepalen hoeveel kg vis per hoofd per jaar uiteindelijk wordt gekonsumeerd. Of te preciseren onder welke vormen dit verbruik geschiedt : vers, diepvries, gefileerd, bewerkt en zo verder.

Er bestaan wel enkele schaarse gegevens in die richting. Een summiere aanwijzing van het visverbruik in België wordt bvb. gemaakt in de jaarverslagen van de Bedrijfsraad voor de Visserij. In het jongste verslag dat 1971 tot voorwerp had, kan men o.m. lezen dat het verbruik per hoofd in ons land 13,3 kg beliep tegen 12,8 kg in 1970 en 13,2 kg in 1969. Er wordt aan toegevoegd dat de daling in 1970 eerder veroorzaakt werd door het geringe en ontoereikende aanbod dan door een werkelijke vermindering van de vraag. Het visverbruik in ons land blijft zeer stabiel en konstant, besluit dezelfde bron.

Wel wordt voorbehoud gemaakt over de manier waarop de aangehaalde cijfers werden berekend, nl. via de formule die van de samengevoegde aanvoer plus de invoer, de uitvoer aftrekt. Door bv. gehele en gefileerde vis, of verse vis (aanvoergewicht) en konserven (produktgewicht) bijeen te tellen, hebben de gegevens slechts een benaderende waarde.

Eenzelfde euvel vertonen de verbruiksstatistieken, opgemaakt door het « Bureau voor de Statistiek » van de E.E.G. In deze bron worden beschikbare en aangewende hoeveelheden naast elkaar geplaatst, steeds op basis van het z.g. « vangstgewicht », dit is het aanvoergewicht omgezet in levend gewicht. De volgens deze methode bekomen resultaten wijken niet veel af van de hoger vermelde hoeveelheden.

Er weze opgemerkt dat deze tamelijk oppervlakkige werkwijzen, aangewend om het visverbruik te berekenen, niet alleen terugslaan op de Belgische situatie, maar dat ook de andere landen, lid van de OESO, de grootste moeite van de wereld hebben om meer gedetailleerde en preciese gegevens over hun nationaal visverbruik te verstrekken.

In een recent rapport geeft de OESO enkele aanwijzingen en algemene beschouwingen over de factoren die in aanmerking dienen te worden genomen bij het opmaken van een studie over de VRAAG naar vis en visserijproducten.

Deze analyse van de vraag zou volgende punten omvatten :

1. De verhouding tot de inkomens.

Deze faktor op zichzelf al zou een uitgebreid onderzoek nodig hebben. Het ligt voor de hand dat bv. de vraag naar luxeproducten gevoelig hoger zal liggen in een Westerse welvaartsstaat dan in landen met een geringe levensstandaard.

2. De invloed van de prijzevolutie op de vraag naar vis en naar andere vergelijkbare voedingsprodukten

Traditioneel denkt men hierbij aan produkten zoals vlees, wild,

gevogelte en dergelijke, die bij bepaalde prijzevoluties de plaats van vis en visprodukten komen innemen of omgekeerd juist door deze vervangen worden.

3. De evolutie van het aantal en de types van de verkooppunten in de viskleinhandel.

Voor al de jongste jaren geschiedt deze evolutie snel en zeer goed merkbaar. Bekend is dat het traditionele type van vaste, gevestigde verkooppunten van het kleinere type veld verliest ten voordele van de ambulante handel enerzijds, en anderzijds vooral van de geïntegreerde bedrijven die een groter aandeel van de markt aan het verwerven zijn.

4. De wijzigingen in de voedingsgewoonten en in de vormen van de produkten.

Ook hier is een ware ommekeer waar te nemen, vooral in de sterk geïndustrialiseerde landen. Om maar een paar voorbeelden te citeren : de snelle toename van de vraag naar gefileerde en panklare vis, de voorverpakking, het toenemend verbruik van diepvriesprodukten en van bereide visschotels, de verminderde vraag naar vetrijke en calorieënrijke vissoorten.

5. Het belang van de publiciteit voor vis en visprodukten

Vaak onderschat, vooral in perioden van gering aanbod, is het niet weg te cijferen dat handig voorbereide en voortdurend onderhouden publiciteitscampagnes een stevige impuls voor de vraag naar vis kunnen betekenen.

6. De bijdrage van de buitenlandse handel

De toename van het internationaal handelsverkeer en het wegvallen van vroegere tolbarrières hebben het gamma en het globale kwantum van de beschikbare voorraden ten zeerste doen aangroeien.

7. De rol en de omvang van de overheidssteun.

In alle visproducerende staten is, vaak uit bittere noodzaak, overgegaan tot het verlenen van overheidssteun onder diverse vormen en dit ten voordele van de verschillende vertakkingen van het visserijbedrijf. Ook al treden door hun omvang vaak markt- en concurrentieverstorende elementen op, zijn die steunmaatregelen in onze hedendaagse samenleving eenvoudig niet meer weg te cijferen.

In het OESO-verslag wordt nog een andere interessante suggestie gemaakt, nl. het bepalen van de vraag naar vis volgens de uiteindelijke bestemming. Onderscheid wordt hierbij gemaakt tussen drie types van produkten : luxeproducten, gespecialiseerde produkten en massaproducten. Er wordt op gewezen dat ook de produktiesektoren grosso modo met deze drie categorieën te vereenzelvigen zijn.

In de categorie « luxe » worden als voorbeelden kreeft en garnaal geciteerd. Wij menen dat prijzige produkten als tong en tarbot daar eveneens bij thuishoren.

In de tweede categorie vallen de meeste bij ons verhandelde produkten : het zijn de talrijke vissoorten die « vers » worden verkocht en afkomstig zijn van de gespecialiseerde kust- en middenslagvisserij.

Tenslotte zijn er de massaproducten van de verre visserij, grotendeels bestemd voor de verwerkende nijverheid.

Door aldus VRAAG en AANBOD naast elkaar en gelijklopend volgens bovenvermeld groepschema te analyseren, moet het uiteindelijk mogelijk zijn de evolutie en de omvang van het visverbruik in de toekomst nauwgezet en juister te omschrijven en tevens bepaalde vooruitzichten over de toekomstige ontwikkeling van de VRAAG NAAR VIS naar voren te brengen.

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

(7282V)

DE AMBULANTE VISHANDELAAR

door ALBERT NIEUWENHUYSE,
Voorzitter van het Nationaal Verbond van Visveters



In moderne tijden; het bestendig streven naar vooruitgang met zijn alles overrompelende veranderingen moet men IN kunnen zijn, beter gezegd MEEKUNNEN.

Voor vele beroepen die achetrop bleven, dit vooral in de voedingssector, is de alarmklok aan het luiden en heeft reeds geleid tot de teloorgang van sommigen onder hen.

Het geïntegreerde grootwinkelbedrijf zal zijn expantiepolitiek met de nodige vastberadenheid doorvoeren om zodoende zijn marktaandeel te verruimen op alle fronten en wellicht nog meer bressen slaan.

Niettegenstaande deze sombere vooruitzichten gepaard gaande met de groeiende administratieve moeilijkheden die zwaar op de handelsverrichtingen van de kleine man drukken, mag er wel een zeker optimisme onderschreven worden dat tot uiting komt in de rangen van de ambulante vishandel.

Schaalvergroting en eventueel overschakelen naar zelfbediening van de zelfstandige gevestigde levensmiddelhandel vormen een belangrijk verweermiddel in het zich snel wijzigend distributiebeeld.

Deze schaalvergroting onder de vorm van grotere en prachtig ingerichte winkelwagens alsmede de uitbreiding van het assortiment dat het visje, door zijn menigvuldige bereidingen, gelukkig biedt, geven voor het ogenblik een ernstige verlichting aan de zozegde noodpositie waarin zelfs de zelfstandige ambulante vishandelaar dreigt vast te lopen.

Het is echter noodzakelijk dat iedereen dit inziet en niet blijft afwachten, want het is duidelijk dat nog zeer velen zich hierbij nog

te weinig betrokken weten in hoofdzaak omdat zij te sterk worden opge-eist door de dagelijkse gang van zaken in hun bedrijf zelf.

Zij kunnen zich slechts moeizaam vrij maken uit de gewone sleur om zodoende wat meer aandacht te kunnen besteden aan de studie en de planning van de toekomstperspektieven. Om deze redenen, maar daarom niet minder onbegrijpelijk, komt de bereidheid tot samenwerking onderling en met de andere schakels uit de levensmiddelenbranche slechts moeizaam tot stand.

Bovendien worden de bestaande samenwerkingsvormen bij gebrek aan voldoende wederzijds vertrouwen te weinig benut. Nochtans kan niemand betwisten dat de zelfstandige ambulante vishandelaar zijn heil enkel maar kan terugvinden in het bundelen van de beschikbare krachten met als leitmotief „Samen doen wat men alleen niet aankan”.

Het is dan ook wellicht in dit perspektief gezien dat nieuwe samenwerkingsvormen moeten worden uitgedacht die een efficiënt en doelmatig management in de ambulante vishandel mogelijk maken.

De ambulante vishandel ! De laatste jaren nochtans reeds flink geëvolueerd staat nog op te veel losse schroeven. Wanneer het zo is dat de vestigingswet voor het beroep zeer lang op zich laat wachten, dat de konkurrentiestrijd opflakkert, de prijzenpolitiek een nachtmerrie wordt en zovele problemen op een oplossing wachten, dan is het ook waar dat de individuele visveter daar in hoofdzaak zelf verantwoordelijk voor is. Met velen, te veel zelfs zijn ze nog : zij, met hun ouderwetse principes, zij



De moderne viswagen.
Een voornaam element
bij het propageren van
visprodukten.



Een park wagens. Wekelijks trekken zij erop uit. Met kwaliteitsvis bevoorraden zij de bevolking.

die niemand nodig hebben, het zelf wel aan kunnen, maar heimelijk een ander afloeren; nog twintig jaar terug leven en dit alles in een samenbundeling tot uiting brengen in een soort wantrouwen, of is het jaloezie, tegenover hun kollega's.

Op die manier gaat het niet meer; ze kunnen alleen maar hun eigen ondergang bewerken.

De tijd is meer dan ooit aangebroken tot blokvorming. Dit in de algehele voedingsdetailhandel, maar eerst en vooral in de sektor eigen aan het beroep.

De beroepsvereniging „Het Nationaal Verbond van Visventers” is er na een meer dan achttienjarig bestaan in geluk de volwaardige gesprekspartner te zijn voor alle visventers en marktkramers in alle wettelijke organisaties. Het is dan ook de plicht, in hun eigen belang, zij het maar door hun lidmaatschap, dat alle ambulante vishandelaars deze vereniging steunen.

Gesterkt door deze steun is het verbond dan ook tot grotere daden bekwaam. Het is tevens een rijke informatiebron voor al zijn vooruitstrevende leden. Er is vooreerst het vaktijdschrift „AMBUVIS” dat de lezende handelaar bestendig inlicht niet alleen over de algehele evolutie, doch evenzeer over aktualiteiten, winkelwagenplanning, vestiging en alle verdere gebeurtenissen. Het vakblad publiceert immers na een doordachte selectie van de enorme nieuwsvoorraad enkel de voor de visventer meest nuttige informatie in een voor hem verstaanbare taal.

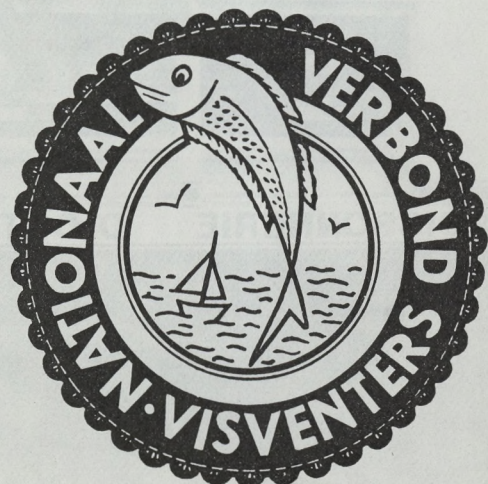
Een ander informatiebron vindt de visventer bij zijn kollega's in de onderlinge uitwisseling van ervaring en bedrijfsgegevens. Elke ambulante vishandelaar moet voortaan meer in cijfers leren denken. Enkel de kennis van zijn globaal omzetcijfer of de algemeen gemiddelde brutowinstmarges volstaan niet meer om zijn bedrijf met succes doorheen de verscherpte concurrentiestrijd te loodsen.

Uit de vele vergelijkingen zijn nuttige konklusies te trekken.

Hij die zijn bedrijf een vaste waarde in de toekomst wenst te

garanderen, doet er beslist goed aan over vele nuttige aanduidingen te beschikken die ongetwijfeld een verhoogd rendement in de hand zullen werken. Er wordt dan ook gehoopt dat de ambulante vishandelaar in de nabije toekomst een veel groter gebruik zal maken van de vele mogelijkheden die hem haast dagelijks worden geboden, met het oog op de vrijwaring en zelfs op een voortdurende verbetering van zijn bedrijfsresultaten.

Hoe dan ook, het staat vast dat een grotere onderlinge samenwerking in de zelfstandige ambulante handel niet langer meer een vrome wens mag blijven maar veeleer een bittere noodzaak is geworden.





DE WENSELIJKHEID VAN EEN PRIVATE UITBATING VAN DE STEDELIJKE VISMIJN

door BILLIAU LEO,
Licentiaat in de bestuurlijke en politieke wetenschappen,
Drs. in de economische en financiële wetenschappen,
Bureelhoofd Hulp in Nood

Er is een tendens die zich doorzet en binnen afzienbare tijd meer algemeen zal worden, namelijk de uitbating door het privaats van het gemeentelijk en stedelijk patrimonium. Wat Oostende speciaal betreft hebben we hier een eerste voorbeeld met de Expo-hall en een verder voorbeeld door het overnemen door de E.B.E.S. van de stedelijke elektriciteitsuitbating. Het is wel duidelijk dat er geldige redenen voorhanden dienen te zijn om de gemeentelijke potentiaten er toe te kunnen brengen afstand te doen van een groot deel van hun inmengingsrecht en hun feodaal paternalisme.

We zullen trachten deze redenen in evidentie te stellen.

VERPOLITISERING DER

GEMEENTELIJKE INSTELLINGEN :

We stampen waarschijnlijk open deuren in wanneer we hier schrijven dat alle inrichtingen die van de gemeente afhangen opgevuld worden met politieke kreaturen. Hierbij leggen we een duidelijke nadruk op de termen „opgevuld” en „politieke kreaturen”. Deze manier van handelen sluit alle rationalisering, alle efficiëntie uit. Het is de politiek van „geven om te krijgen”. We geven U een mannetje om te plaatsen en ik krijg een plaatsje voor een mannetje. Op die manier raakt een instelling werkelijk opgevuld en de gemeenschap sleept de ballast. Het is zo geworden dat men zelfs het „doekje voor het bloeden” niet meer gebruikt. Men geeft het openlijk toe dat het niet anders kan. De politiciers erkennen dat ze er niet buiten kunnen, hun lijstduwers en slipdragers te belonen. Er worden zelfs letterlijk plaatsen gekreëerd om vriendjes genoeg te doen. De gemeentelijke instellingen worden werkelijk opgevuld en toch geraken er nog bij ! De politieke gemeentelijke oligarchie heeft werkelijk alle zin voor realiteit en fatsoen over boord gegooid.

Als natuurlijk de politieke gezindheid of de syndikale lidkaart van het mannetje primeert, dan kunnen we ons zo ongeveer voorstellen hoe weinig men zich bekommeren kan of mag met de bekwaamheden van diezelfde kreaturen. Zo nodig zet men er een ondergeschikte bij die het wel kent. Dit is onze moderne vorm van democratische corruptie, van laag tot hoog en juist daarom is er geen verhaal mogelijk. Het enig lichtpunt is dat in dergelijk systeem de misbruiken zodanig groeien dat het systeem er ten slotte van barst.

Wie zich de interpellatie van Dr. Lambert over het badenpaleis in de gemeenteraad herinnert, heeft toen kennis kunnen maken met de wantoestanden die er heersen en die een gevolg zijn van het gemeentelijk verpolitiekt beleid. Zelfs schepen Miroir heeft in geheime zitting op deze kankerplek gewezen en wel in de eerste plaats omdat hij als schepen van Financiën al de gebroken potten aan elkaar dient te lijmen. De miljoenenzwendel, als gevolg van een slecht en verpolitiekt beheer wrekt zich op een gegeven ogenblik op dezelfde personen die er de aanleiding toe zijn of het gedoogd hebben, alhoewel het tenslotte de gemeenschap is die er de extravagante lasten van draagt. In het badenpaleis is de personeelkost met miljoenen sprongen in de hoogte gegaan. Geen wonder als men er de zomerdienst binst de winter toepast en er een kompanie onderhoudspersoneel onder bevel van een authentieke korpsoverste, ziet defileren. Ook in de hogere ambten is het navenant.

De personeelshervorming op het stadhuis die we dit jaar als geschenk meekregen is eveneens typerend. Men heeft er chefs gemaakt aan de lopende band door verscheidene diensten te scheiden of te ontdubbelen en door nieuwe postjes bij te maken.

WAAROM PRIVATE UITBATING ?

Het is duidelijk dat een private uitbating van een gemeentelijke instelling loskomt van het politiek gesjacher. Men kan de juiste man op de juiste plaats stellen en hierbij vooral de efficiëntie op het oog hebben. Wat bij de gemeente niet mogelijk is, blijft anderzijds open voor de privaatinstelling, welke vorm deze ook aanneemt, namelijk personeelsleden die geen voldoening geven kunnen ontslagen worden. Men kan eveneens tot de juiste dosering komen en de personeelssterkte aanpassen aan de perioden van hoog- en/of laagconjunctuur. Bij de gemeentelijke diensten is dit niet mogelijk. Eens dat men het personeel aangeworven heeft en het kader vastgesteld zit men met de gebakken peren. Men kan wel tijdelijk personeel aanstellen, maar na een tijd worden die

automatisch vast benoemd. Anderzijds zouden we de politieke wens te kennen die het zou durven op zich te nemen om tijdelijk personeel te ontslaan. Het gaat zelfs zover dat men te Oostende, zoals wellicht elders, eerst zijn syndikaat dient en slechts daarna, als het voor iedereen en alles past, aan de belangen van de gemeenschap denkt. Vermits het nooit voor eenieder en voor alles kan passen, betaalt de gemeenschap dan ook altijd de rekening. Vast staat in ieder geval dat een private uitbating het nooit slechter kan doen dan een gemeentelijke uitbating, maar alle troeven in de hand heeft om het beter en zelfs veel beter te doen. Men kan dan ook niet missen met het gemeentelijk patrimonium wat betreft bepaalde gemeentelijke instellingen, privaats uit te baten. De E.B.E.S. die de stedelijke elektriciteitsuitbating overnam, doet het met 25 % personeel minder en niettegenstaande deze private instelling 25 % hoger lonen uitbetaalt, wisten ze, voor het eerste jaar reeds, 25 % meer winst te maken. De stad Oostende die aandeelhouder is in de E.B.E.S. heeft aldus nog een aardig profijtje aan de hand, terwijl ze van een grote personeelslast ontslagen is.

EN DE STEDELIJKE VISMIJN ?

We kunnen ons afvragen of het niet voordeliger zou zijn voor de stad Oostende om de uitbating van de stedelijke vismijn in handen te geven van het privaats die het zou beheren onder vorm van concessie die bijvoorbeeld een V.Z.W. zou kunnen zijn.

De vraag stellen is ze beantwoorden. We wensen dat alle nadelen en alle voordelen die onderscheidelijk aan een gemeentelijke en een private uitbating vastzitten, hier eveneens gelden. Wat er vooral op aankomt is de uitbating te laten gebeuren door belanghebbenden, namelijk door die organismen en personen die er belang bij hebben dat de stedelijke vismijn zo rationeel mogelijk uitgebaat wordt omdat ze er zelf profijt bij hebben. Het is slechts op die manier dat men kan verwachten dat een uitbating zo efficiënt mogelijk zal gebeuren. We kunnen ons nu de vraag stellen wie er belang heeft bij een dergelijke uitbating van de vismijn.

In de eerste plaats de reders en de kopers en verder allen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de visverwerkende nijverheid. Het ligt dus voor de hand dat de vismijn zou dienen bestuurd te worden door die instellingen die representatief zijn voor de reders, kopers en visverwerkende nijverheid. Een rationele uitbating van de vismijn moet aan al de leden van die organisaties ten goede komen en daarom ook hebben zij er een eerste en rechtstreeks belang bij dit zo efficiënt mogelijk te doen. We denken hier in de eerste plaats aan de Rederscentrale voor de reders en aan een representatie voor de groot- en kleinhandel. Hier zouden nog enkele personen uit de nevennijverheid kunnen aan toegevoegd worden samen met de vertegenwoordigers van de stad. Het is toch duidelijk dat er heel wat meer dynamisme en initiatief zou uitgaan van zakenlieden die er belang bij hebben de uitbating zo renderend mogelijk te maken of het misschien onvermijdelijk deficiet zo klein mogelijk te houden. Dit zou toelaten, hetzij allerlei heffingen op de verkoop en/of aankoop van de vis, te verminderen of minime te houden. Men zou het dan ook niet meer medemaken dat een schepen eerst zijn syndikale schaapjes koestert vooraleer aan de belangen van de gemeenschap te denken !

Het is evident dat in dergelijk geval het bestaand personeel zou dienen overgenomen te worden samen met de verworven rechten, maar ook met dit zelfde personeel zou, mits een adequaat personeelsbeleid, heel wat meer kunnen gepresteerd worden. Diegenen die niet wensen overgeschakeld te worden, zouden aan de stad kunnen blijven die meteen over een werfreserve zou beschikken. Het overgangstijdperk zou misschien wel iets kosten, maar noodzakelijk zouden deze kosten wegebben met de tijd. De Stad Oostende zou garant dienen te blijven voor het eventueel deficiet dat er misschien toch wel de eerste jaren, zou kunnen zijn. Dit in de veronderstelling dat de stedelijke vismijn, volgens de verklaringen van de stedelijke overheid, een zeer verlieslatende uitbating is.

De stedelijke vismijn van Zeebrugge wordt vanaf 1 jan. '73 in regie uitgebaat. De resultaten van deze regie zullen in dit verband zeer leerrijk zijn ten minste als de regie voldoende onafhankelijkheid bezit ten overstaan van de Stad Brugge en haar politiciers.

We menen echter dat voor Oostende men eveneens naar radikale oplossingen zou dienen te streven.

DE WAKERS

We zijn aan 't eind van 't jaar gekomen
't moment dat de stad ons visserijbudget zal romen
Wij bieden u daarvan een overzicht.
Als beste visserijblad is 't wel onze plicht!

Fier sluit Oostende een rond budget,
maar niemand die daar ooit op let
hoe arm. Van de beloften is 't de stad.
Daarvan is 't bedrijf het zat!

Mijn-sluis-dok en slipwayrechten,
ge moet daar eens belang aan hechten
taks op losmachines en op bennen,
leggen maar gelijk de hennen!

De reders en de vissers betalen 't deficiet
't is toch niemand die het ziet!
De invoerders rijden 't wegdek stuk
en maken zich daarover weinig druk.

De lucht bezoedelen ze met hun uitlaatgas
en meegaande de vis die zeevers was.
Hun vis hebben ze om zes uur ingevoerd
en daarmee de markt al naar de vaantjes geboerd!



Bennen en stootkarren kunnen u niet bekoren,
spits bij de verkoop dan maar goed de oren.
Straks is d'afslager de stemme kwijt,
waardoor ge die schone vis verloren zijt!

Zeg mij, waar kan men kopen zonder geld?
Hier is 't alleen de koperskaart die telt.
Avonturiers en kurieuze elementen
leuren er met des reders centen.

Kjes een schone partij van de noord,
ga ze dan vlug verkopen onverstoord.
Vereffen achteraf uw rekening maar.
Zo drijft men handel, is 't niet klaar?

Moeilijkheden ?'t Komt in orde, 't geschij wordt bijgelegd.
Maar hoe ? 't Wordt er niet bij gezegd!
In Zeebrugge en Nieuwpoort daar telt de wet gewis,
een invoerder werd er aan de deur gezet en kreeg geen vis.

Van bankgarantie willen ze niet
en vermits het toch niemand ziet
De reders zijn van hen de knechten!

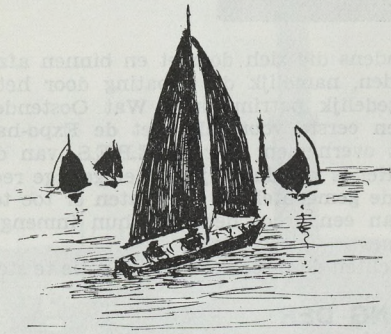
Wakers kosten een miljoen per jaar
en toon ons maar eens waar
ze ooit te vinden zijn
in Europa's grootste mijn!

Uit de bennen wordt de vis geklauwd,
niemand is er daar benauwd.
Welig tiert de zwarte handel,
de nachtwacht slaapt en d'inspekteur is op de wandel!

Feestdagen hebben steeds de mens gesterkt.
Ook in de mijn wordt er normaal niet gewerkt.
Doch ga op zulke dagen maar eens kijken
hoe de invoerders zichzelf komen verrijken!

We leven in een stad waar alles kan!
„de weg naar 't pakhuis vroegen we een man?
„Ik ben hier onbevoegd” zo zei de kinkel
„maar kijk dat pakhuis, daar is nu een winkel!”

„Eens” zei hij, „heb ik een zootje vis gezocht”
„van B en C categorie dan maar een partij gekocht,
toen naar Zeebrugge gereisd
en daar weer eens de markt gespijsd!”



Denken wij als van pakhuizen wordt gesproken
't is tijd dat met de oudheid wordt gebroken,
tien jaar had er al diepvries moeten zijn!
Oostende waar naartoe met al die schone schijn?

De vissershaven moet beter worden uitgerust
maar 't heilig vuur lijkt al jaren uitgeblust.
Van nieuwbouw en herstellingen
moest men in onze haven kunnen zingen!

Maar nieuwe nijverheid is nu geschapen!
Onuitbaatbare schepen liggen er voor 't rapen.
Nu liggen vlot- en tijdok vol met wrakken,
laat ze daar tot roet maar bakken!

Eens bij de bootjessjouwiers ondergedoken
en van 't Montgomerydok gesproken.
Traag maar zeker ruimen zij de plaats
voor de spekkevissers hulder maats!

Gelukkig, wakker is ons stadsbestuur!
En vol aandacht voor haar visserijgebuur!
in de begroting schreef ze vernieuwen schrijnwerk op,
het herstel van sluisdeuren en baggeren van dok!



Zo zijn we op de Baelskaai aangeland
over de treinsporen onder 't zand!
Tussen spoor en kaai een hobbelweg.
Slijk en zand, gras en afval maken haag en heg!

Vadertje Staat stak de armen in de lucht
en slaakte een diepe hopeloze zucht.
„Er is geen geld meer” riep hij wanhopig uit!
„de vissers en de reders zijn tot op de kiel al uitgebuit”!

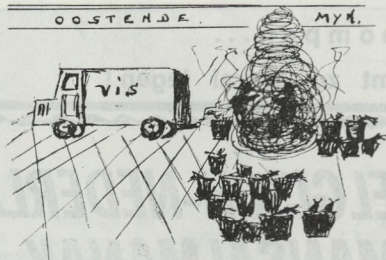
Oplossing is er: Oostende kan voorschieten!
Dan tenminste zult ge nog d'ervan genieten.
Doch O ramp, ook Oostende zit op droog zaad,
Zodat het weer eens op de volgende begroting staat!

Eens was Oostende door zijn visserij zeer groot.
Van Groenland tot Marokko gingen de schepen om hun brood.
Nu lokt men vreemde bedrijven,
zonder belastingen als ze hier maar blijven!

De Veurnse boertjes waren eens erg geschrokken
toen ze hoorden van de vangst met bokken.
„Dat is de oorzaak van bezoedelen en ontzanden
en daardoor is er voor de zondagsvissers geen vis meer voorhanden!”

Bezorgd was de Veurnse koophandelskamer.
Ze nam het op voor de spekkevissers desnoods met de hamer!
Zo ging ze onbewust piraten beschermen
die nu als toeristen over onze zee gaan zwermen!

Een schep garnaal verkoopt men in twee mijnen!
Daardoor kunnen we groot nog schijnen.
Zo houdt men de faam van Oostende hoog.
Dat, tenminste, vertelt men aan de toog!



Als iedere havenstad die zichzelf respecteert
heeft Oostende een vissershavenkommissie gekreëerd.
Reeds drie jaren werkt zij aan 't nieuwe vismijnreglement
in 't zweet haar aanschijns, door niemand gekend!

Na acht maanden kwam, zij eens samen, de raad.
Ze zou eens overgaan tot de daad.
De vissershaven is deficitair zou het lijken.
Geen nood, we gaan de zaak later nog eens bekijken!

Om het probleem wat af te ronden
werd het naar de gemeenteraad verzonden.
Het woord is nu aan de vis
die zal prijken op des leden dis!

Wolkenkrabbers, palace en groot kursaal,
Eurohaven fantastisch... allemaal!
En verder voor de standing 500 miljoen nog uitgetrokken
die zullen dienen voor de oogverblindende merkatordokken!

In de schaduw van karnaval en glorie,
tussen apekool en larie,
drinkt traag maar zeker,
ons visserijbedrijf het onderste uit haar beker!

De Oostendenaar.

Visserij, een bedrijfstak vol onzekerheden



door
Dr. H.A.H. BOELMANS-
KRANENBURG,
Sekretaris van de
Stichting Nederlandse
Visserij en
Sekretaris
„Het Visserijschap”

Niemand kan ontkennen dat de visserij een bedrijfstak vol onzekerheden is. Dat is het altijd geweest en de reders zowel als de vissers hebben zich daaraan aangepast. Die onzekerheden betroffen in het verleden in hoofdzaak het vangst- en het prijs-risico; het waren met name de natuurlijke omstandigheden, waarmede een tak van oerproductie te maken heeft.

Wanneer wij in de huidige tijd spreken over onzekerheden, dan zijn het voornamelijk omstandigheden, welke door de mens worden opgeworpen. Het uitbreiden van de visserij-zones door IJsland is daarvan een voorbeeld. Ook al vist een land als Nederland niet in de IJslandse wateren, indirect wordt het er evenzeer door getroffen, omdat het een verschuiving door grote groepen van schepen naar andere visgronden met zich meebrengt. Een ander voorbeeld is de afsluiting van de Oosterschelde. De deltawerken gaan steeds door, waardoor met de afsluiting ernstig rekening moet worden gehouden, tenzij het alsnog lukt het Nederlands parlement ervan te overtuigen dat hier ernstige schade in het algemene belang ontstaat, waarvan overigens de visserij slechts een onderdeel vormt. Indien echter de afsluiting een feit wordt, zal dit zijn weerslag hebben op de totale visstand van het zuidelijke gedeelte van de Noordzee en moet rekening worden gehouden met aanzienlijke vermindering van de opbrengsten voor de visserij uit dit zegebied.

Een derde voorbeeld is de exploratie en exploitatie van de zeebodem in de Noordzee. Volgens schattingen zullen op het kontinentaal plat honderden boringen worden verricht en daarbij moet worden aangenomen dat honderden winningspunten van aardgas en aardolie zullen ontstaan.

Nu mogen de boortorens hinderlijke obstakels zijn, hun nadelen voor de visserij vallen in het niet bij het net van buis- en pijpleidingen, waarmede de zeebodem overdekt zal worden. Ongetwijfeld zal getracht worden deze pijpleidingen zoveel mogelijk in te graven, doch het is bekend dat het zandtransport in de Noordzee groot is en dat daardoor onbeschermde liggende pijpleidingen de visserij ernstig zullen belemmeren.

Daarnaast dreigen dan nog de verwickelingen over schade zowel aan de zijde van de visserij als aan de kant van de oliemaatschappij. Door de uitbreiding van visserij-zones, het aanleggen van kunstwerken en de exploitatie van de zeebodem zal de visserij rekening moeten houden met factoren, welke voorheen onbekend waren. Het is een bekend feit dat aan internationale verwickelingen in een bepaalde bedrijfstak door grote landen gemakkelijker weerstand kan worden geboden dan door kleine landen. Willen deze laatste nog iets bereiken, dan zal er samenwerking moeten zijn. Die samenwerking moet beginnen bij de kleine landen en als zodanig zijn Nederland en België, ingeklemd tussen Frankrijk en Duitsland aan de continentale zijde en met Groot-Brittannië aan de overkant het meest op elkaar aangewezen.

Naar onze mening hebben zij gelijksoortige interessen en zijn zij door hun taalverwantschap het best in staat elkaar te begrijpen en samen tot een gerichte belangenverdediging te komen. Daar kan men echter niet bij blijven stilstaan. De vergrote EEG dwingt tot het gemeenschappelijk bespreken van de vraagstukken. In het afgelopen jaar hebben onze Belgische vrienden op duidelijke wijze laten zien dat ook zij de internationale samenwerking een goed hart toedragen.

Wij herinneren aan de voltallige zitting van het EEG Sociaal Paritair Comité voor de visserij op uitnodiging van de Belgische visserij-organisaties, die van dit jaar in april in Oostende bijeenkwamen en aan de omstandigheden dat de Rederscentrale in september 11, als gastheer optrad van de West-Europese visserij-konferentie. Wij zijn ervan overtuigd dat met een dergelijke instelling de visserij in de lage landen op het goede pad is en dat zij evenals in het verleden daardoor in staat zal zijn om ook aan de nieuwe onzekerheden het hoofd te kunnen bieden. In deze geest wensen wij de visserij langs de Vlaamse kust een gezegend 1973 toe.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

het koudste
het best bewerkbaar

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

(7293V)

N.V. SIHI POMPEN

FABRIEKSTRAAT 67
1000 BRUSSEL

Tel. (02) 12.00.78 — Telex nr. 21.528

- ZELFAANZUIGENDE POMPEN
- LENS- EN BALLASTPOMPEN
- VACUUMPOMPEN
- CHEMIEPOMPEN
- VUILWATERPOMPEN

- ONDERWATER- EN KLOKPOMPEN
- BRANDSTOF- EN OLIEPOMPEN
- ZOUT- EN ZOETWATERHYDROFOORS
- TANDRADPOMPEN
- ZEEWATERPOMPEN
- DRUKVERHOOGINGSINSTALLATIES
- POMPEN VOOR ALLE TOEPASSINGEN

SIHI pompen...

U komt ze overal tegen!

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1973

De 35e editie van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK” is voor 1973 verschenen.

De vele gebruikers van de „BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK” doen er goed aan zo spoedig mogelijk hun bestelling door te sturen. Dit kan geschieden tegen overschrijving van 500,— fr. (36 gulden voor Nederland) plus 33,— fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening 41.89.87 van het „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.

De BTW van 6 t.h. is niet inbegrepen en beloopt 30 fr.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te Oostende ;
- Stadsbureel, Vindictivelaan 22, Oostende ;
- beroepsvereniging „Hand in Hand”, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.
- Rederscentrale, Vismijn, Nieuwpoort.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelonderneming MARITIEM’ Vissershavenweg 46, Scheveningen.
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
- Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserij-benodigdheden G.A. Texel, Magazijn Haven 17, Oudenschild Texel.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.

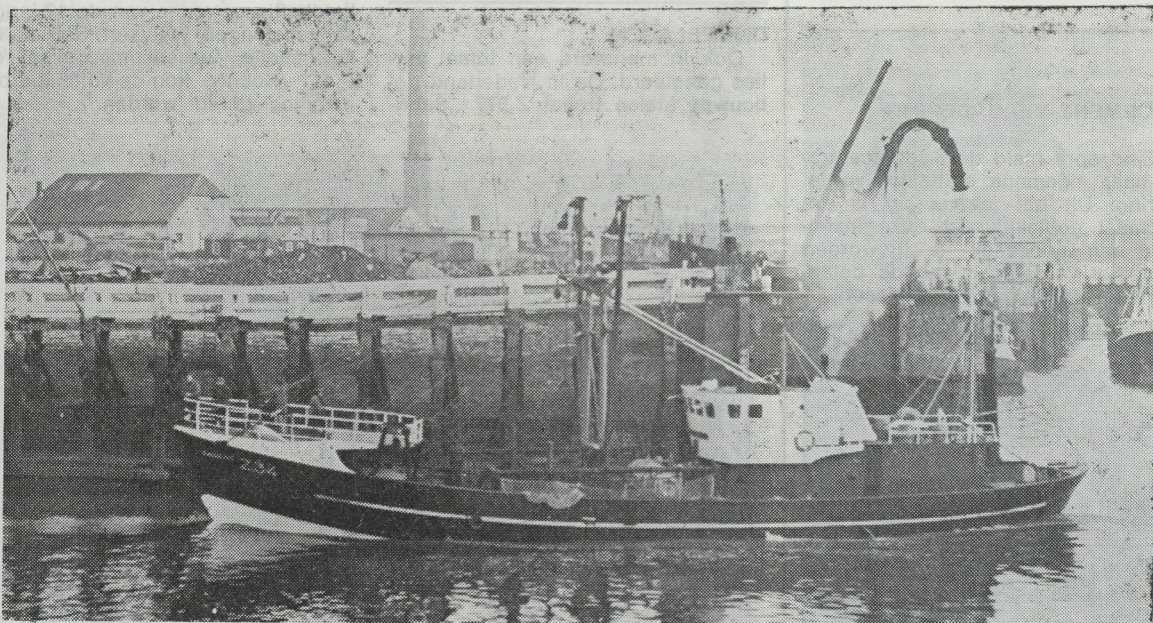
Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

RETROSPEKTIEVE 1972

JANUARI

SCHOOLSCHIP

Op donderdag 6 januari werd historiek geschreven in de visserij-annalen. Op die dag immers stak het oefenschip voor de zeevisserij, de gewezen treiler O.29 „Broodwinner” voor de eerste maal in zee. Meerdere besprekingen hadden vooraf plaats gegrepen tussen de betrokken partijen waaronder het Ministerie van Verkeerswezen. Het eerste contingent omvatte twaalf leerlingen. Het was schipper André Vancaeynest die het bevel voerde over de 98-brutoton metende eenheid en het nog doet ter voldoening van elkeen.



WEER IN BEDRIJF

Halfweg januari werd de Z.34 „Twilight” opnieuw in bedrijf genomen na zeer ruime verbouwingswerken. Het vaartuig, eigendom van de rederij „Coudekercke”, werd 2,70 m. verlengd. Deze verlenging was nodig voor de inbouw van een nieuwe Bolnes-motor van 500 PK. Voornaamste doel van deze verbouwingswerken was vooral het verruimen van de aktieradius van het vaartuig waardoor de visserijmogelijkheden veel groter werden.

MAART

STAPELLOOP

Op een Oostendse scheepswerf, werd de hektreiler „Capitaine Cartier” te water gelaten. Dit vaartuig was het eerste van een reeks van drie eenheden die aldaar besteld werden voor een Franse rederij uit Boulogne.



NIEUWE TREILER

Te Zeebrugge werd overgegaan tot de doopplechtigheid van de kombinatietreiler Z.200 „Tijl Uilenspiegel”. Bedoeld vaartuig werd aldaar gebouwd op de scheepswerven Degraeve voor rekening van de rederij „Carpe Diem”. Het vaartuig is 30,70 m. lang, 7,30 m. breed en wordt voortgestuwd door een dieselmotor Stork met een vermogen van 610 PK.



ZWARE AANVARING

Begin maart deed zich op de 'Noordzee, ten noordwesten van 'het lichtschip Noordhinder een aanvaring voor tussen de Zeebrugse treiler Z.462 „Zeeparel” en de Britse kustvaarder „Kathie”. Ingevolge de aanvaring zonk de Britse coaster kort na de botsing waarbij een opvarende verdronk. De treiler liep zeer zware schade op maar mede door het koelbloedig optreden van de bemanning, kon het met behulp van de sleepboot de „Zeetijger” de haven van Oostende binnenlopen.

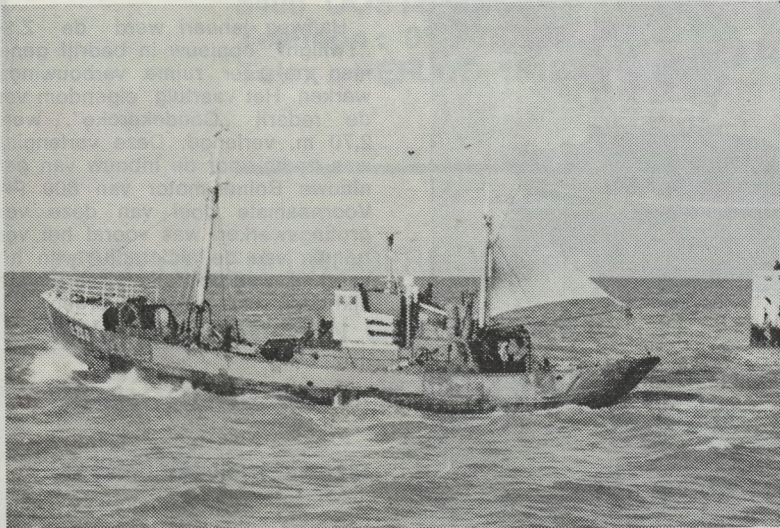
APRIL

OP DE KLIPPEN

Op 1 april verloor de Oostendse vissersvloot een vaartuig. Ter hoogte van Salcombe immers liep de 95-brutoton metende treiler O.268 „Amelie-Suzanne” op de klippen en ging reddeloos verloren. Gelukkig kon door het snel en doeltreffend optreden van schipper-eigenaar Karel Danneel de voltallige bemanning gered worden. (Foto onder)

ALGEMENE VERGADERING

Eind april hield de Rederscentrale haar algemene statutaire vergadering. Uit het jaarverslag is andermaal gebleken dat deze instelling een noodzaak is geworden voor het verdedigen van de belangen van de Belgische zeevisserij.



VAKBEURS

Op zaterdag 13 april opende de „Internationale Visserij-, Zee- en Binnenvaartbeurs” haar poorten. Het werd een internationale manifestatie waarop alles wat maar enigszins met de internationale zeevaart te maken had, vertegenwoordigd was. In het kader van deze vakbeurs grepen tevens meerdere internationale congressen plaats.

OVERLIJDEN

In april overleed op 79-jarige leeftijd de hr. Gustaaf Velthof, eredirekteur van de Oostendse Vissershaven. De hr. Velthof was in 1933, samen met de hh. Robert Verschelde en Karel De Zuttere, medestichter van „Het Visserijblad”. Hij liet niets dan vrienden na in de visserijmiddens.

MEI

OMGESLAGEN

Ook in mei werd een totaal verlies genoteerd. De in Nederland gebouwde stalen treiler Z.577 „Sabri-

na II” sloeg tijdens de bokkenvisserij om en ging reddeloos verloren. Mede dank zij het koelbloedig en heldhaftig optreden van de 17-jarige scheepsjongen Welvaert Patrick en het snelle tussenkomen van de Z.411 „Bounty” kon de voltallige bemanning gered worden.



JUNI

IN BEDRIJF

Half juni deed de hekreiler „Charcot”, te Oostende gebouwd voor de Franse rederij Soc. des Pêcheries de l'Atlantique en de Soc. d'Armement à la Pêche Jégo-Querre. De „Charcot” die 59 m. lang is, werd vooral op het vlak van de visbehandeling bijzonder gemekaneiseerd. Een gutmachine Baader en de transportbanden moeten het de bemanning toelaten op een efficiënte manier de vangsten snel te behandelen.

STAPELLOOP

Op een andere Oostendse scheepswerf werd de KW.34 „Rose-Marie” te water gelaten. Bedoelde treiler,

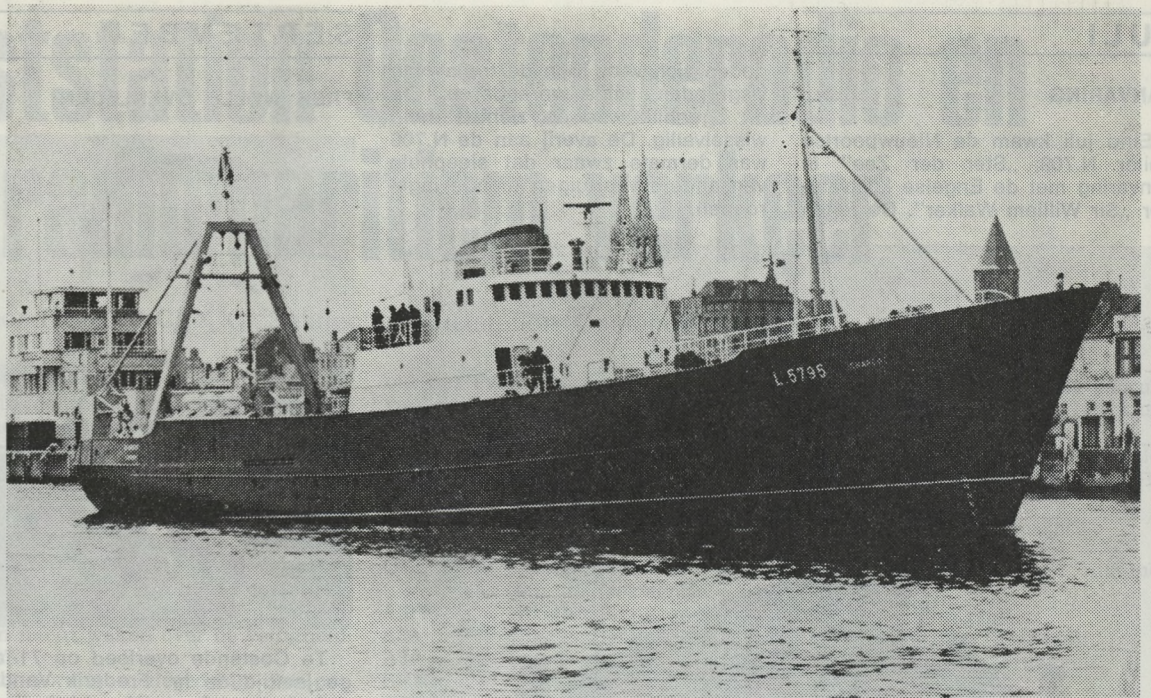
van het konventionele scheepstype, is 33 m. lang, 7,5 m. breed en heeft een diepgang boven de kiel van 3,15 m.



INHULDIGING

Te Nieuwpoort werd, in tegenwoordigheid van vele vooraanstaanden overgegaan tot de inhuldiging van het nieuwe gedeelte van de

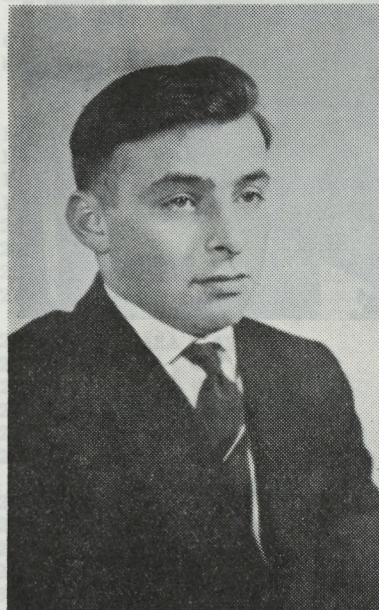
plaatselijke vismijn. Ingevolge de uitbreiding van de lokale vissersvloot was de bestaande vismijn, die in 1953 werd ingewijd, veel te klein geworden. Een uitbreiding drong zich derhalve op.



VRESELIJK ONGEVAL

Tussen De Haan en Wenduine deed zich eind juni een vreselijk ongeval voor waarbij reder Marcel

Vlietinck en zijn vrouw het leven verloren. Beiden genoten in de visserijmiddens, vooral dan aan de Oosthoek, een grote genegenheid. Het echtpaar Vlietinck liet twee kinderen na.



HOOGWATERBOEKJES 1973

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHTKLUBS verkrijgbaar aan de prijs van 15 fr. B.T.W. inbegrepen en in de winkel, Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 22 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 41.89.87 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

JULI

AANVARING

Eind juli kwam de Nieuwpoortse treiler N.709 „Ster der Zee” in aanvaring met de Engelse kustvaarder „Sir William Walker”. De feiten

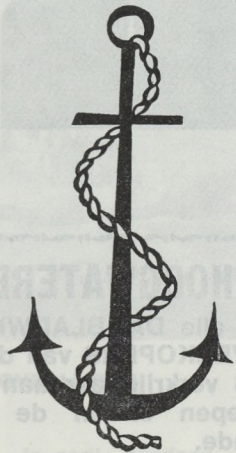
deden zich voor toen de treiler van visgronden wilde veranderen. Op dit ogenblik was de zichtbaarheid wisselvallig. De averij aan de N.706 was dermate zwaar dat sleephulp van andere vaartuigen diende ingeroepen.



AUGUSTUS

OVERLIJDEN

Te Nieuwpoort overleed op 82-jarige leeftijd de hr. Frans Poitier. Geboren te Bredene trok hij in 1929 naar Nieuwpoort om van daaruit de visserij te bedrijven met zijn open boot, nl. de N.6. Ook na de oorlog bleef hij verder vanuit Nieuwpoort de visserij bedrijven. Hij was aldaar een graag geziene figuur.



SEPTEMBER

FREE WOLLE OVERLEDEN



Te Oostende overleed op 71-jarige leeftijd de hr. Frederik Vanderwal, in de Oostendse visserijmiddens beter gekend als „Free Woll”. De afgestorvene stond in de plaatselijke middens, maar ook ver daarbuiten, aangeschreven als een zeer bekwaam visser maar al evenzeer als een boeiende persoonlijkheid. Hij was ongetwijfeld de meest markante figuur uit onze visserij.

OKTOBER



IJSLAND AKKOORD BEREIKT

De uitbreiding van de IJslandse visserijzones hield tijdens de zomermaanden heel speciaal onze IJslandse vissersvloot in de ban. Zou het al dan niet tot een akkoord komen met de IJslandse regering? Uiteindelijk kwam die er toch, mede dank zij de vastberaden houding die onze vertegenwoordigers te IJsland aannamen. Aldus kon onze IJslandse vissersvloot van een zware crisis gered worden.

W.E.F.C. TE KNOKKE

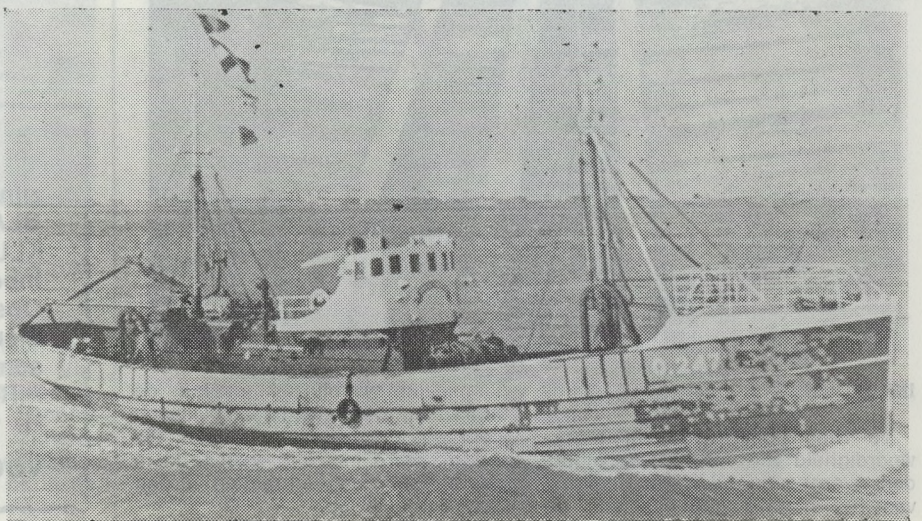
Eind september was Knokke-Heist het trefpunt van internationale visserijdelegaties. Aldaar immers werd de jaarvergadering van de W.E.F.C. (West European Fisheries Conference) gehouden. Het was de hr. Bauwens die als voorzitter fungeerde. Een belangrijk punt op de agenda was de unilaterale uitbreiding van de IJslandse visserijgrenzen.



Na een slepende ziekte overleed te Brugge, de hr. A. Millet. De afgestorvene was sedert 1935 in dienst bij de stad Brugge en werd in 1964 aangesteld als directeur van de stedelijke vismijn te Zeebrugge. Het was o.m. onder zijn impuls dat de plaatselijke vismijn een grote uitbreiding nam. (Foto hiernaast)

TREILER VERGAAN

Op de visgronden van de „Noord” verging einde oktober de Oostendse treiler O.247 „Amelie-Mathilde”. Op terugreis stelde men vast dat er zich een lekkage had voorgedaan in de motorkamer. Hulpseinen werden uitgezonden en de O.26 „De Parel” kwam ter assistentie. Sleephulp kon evenwel niet meer baten. (Foto onder)



Het kuststation Oostenderadio en het radiomaritiem verkeer

door HENDRYCKX C., Sektiechef Kuststation Oostenderadio

Het kuststation „Oostenderadio” waakt dag en nacht over de veiligheid van mensenlevens op zee en in de lucht en zorgt bovendien enerzijds voor een bestendig contact met de Belgische vissersvloot en anderzijds voor de afwikkeling van het privaat radioverkeer met scheepsstations van alle nationaliteiten, op welke zeeën die zich ook mogen bevinden.

In de vorige uitgaven van „Het Visserijblad” hebben verscheidene bijdragen U toegelaten kennis te maken met de technische uitrusting van het kuststation „Oostenderadio” enerzijds, anderzijds een overzicht te krijgen van de evolutie der wettelijke internationale voorschriften inzake het radiomaritiem verkeer en een uiteenzetting te volgen nopens de belangrijkste opdracht : „dag en nacht waken over de veiligheid van mensenlevens op zee en in de lucht”.

In verband met deze opdracht kan worden medegedeeld dat onlangs, onder de leiding van de hr. Brabant G., hoofdingenieur-direkteur van Administratie van de Gewestelijke Directie van de Radiomaritieme Diensten, een konferentie werd gehouden waaraan de meest vooraanstaande personaliteiten van de Vliegbasis Koksijde en de Loods-, Sleep- en Reddingdiensten deelnamen.

De konferentie had als doel een gemeenschappelijke en direkte radiotelefoonverbinding te zoeken tussen schip, vliegtuig of helikopter, sleep- en reddingboten en het kuststation „Oostenderadio”.

Alle aanwezigen waren het er over eens dat een dergelijke verbinding de belangrijkste schakel vormt voor het vlug en doelmatig koördineren en leiden van de opzoekings- en reddingoperaties. We hopen U binnenkort de resultaten van de proefnemingen, welke nu reeds gebeuren op het VHF kanaal 16, te kunnen kenbaar maken.

Een niet minder belangrijke taak van het kuststation „Oostenderadio” bestaat er in een bestendig contact te onderhouden met de Belgische vissersvloot met het oog op de afwikkeling van het privaat radioverkeer. Hiermede wordt bedoeld de kommerciële en familiale radiogesprekken.

Om maritieme radiotelefoongesprekken te kunnen tot stand brengen moeten de scheeps- en kuststations beschikken over zend- en ontvangfrequenties of — eenvoudiger gezegd — over werkkanalen. Naargelang het scheepsstation is uitgerust met een korte-golf- en/of VHF-installatie, beschikt het over werkkanalen respectievelijk voor gesprekken over lange, middel lange en korte afstanden.

Als informatie voor iedereen, maar dan in het bijzonder voor de scheepseigenaars en de verantwoordelijke bemanningen, meen ik dat de bijgevoegde tabellen duidelijk de ruime mogelijkheden zullen aantonen die door de Radio Maritieme Diensten van de Regie van T.T., op het gebied van werkkanalen, worden ter beschikking gesteld.

1. De duplex-frekquenties in de korte golven van de Belgische kust- en scheepsstations.

Deze frekquenties zijn weergegeven in tabel 1.

Hierna volgen de simplex-frekquenties die door alle kust- en scheepsstations mogen worden gebruikt in de zendklassen A3A en A3J : De in vetjes gedrukte frekquenties worden gebruikt door Oostenderadio :

Draaggolf-frekwentie	Toegewezen frekwentie
4139.5	4140.9
6210.4	6211.8
6213.5	6214.9
8291.2	8282.6
8284.4	8285.8
12421	12422.4
12424.5	12425.9
12428	12429.4
16565	16566.4
16568.5	16569.9
16572	16573.4
22094.5	22095.9
22098	22099.4
22101.5	22102.9
22105	22106.4
22108.5	22109.9

Op te merken dat het bezit van de simplex-frekwentie de scheepsstations in staat stellen onderling radiotelefoongesprekken te voeren op

om het even welke afstand. Voor dergelijke verbindingen is het gebruik van de frekquenties, die gekoppeld zijn aan de frekquenties van het kuststation (zie eerste tabel), niet toegestaan.

Voor de vissersboten is het gebruik van de simplex-frekquenties voorlopig beperkt tot de draaggolf-frekquenties 6213 kHz en 8284.4 kHz.

VERKLARING VAN DE SYMBOLEN :

- OSU 27 = Oostenderadio, in radiotelefonie, gevolgd door het nummer van de frekwentie.
 A3H = enkele-zijbandzendklasse met volle draaggolf.
 A3A = enkele-zijbandzendklasse met verminderde draaggolf.
 A3J = enkele-zijbandzendklasse met onderdrukte draaggolf.
 SPX = frekwentie alleen te gebruiken in simplex.
 INT = internationale frekwentie alleen te gebruiken voor de oproepen.

De inlichtingen over de beschikbare korte-golfkanalen zouden onvolledig zijn moest het werkschema van Oostenderadio ontbreken. (tabel 2).

2. Uitrusting van de Kuststations Oostenderadio in de middengolven (banden begrepen tussen 1605 en 4000 kHz) en de beschikbare kanalen voor de Belgische zeeschepen.

Oostenderadio kHz	zendklassen	kHz	Scheepsstations zendklassen A3-A3H-A3A-A3J
1817	A3A - A3J	1960	
1820	" + A3H	1970	
1905	"		
1908	" + A3H	1980	
2087	"	2046	alleen A3A-A3J) internat.
2090	" + A3H	2049) schip-wal
2170,5	A3H		
2182	A3 - A3H	2053	alleen A3A-A3J) internat.
		2056) schip-schip
2253	A3A - A3J		
2256	" + A3H	2090	
2373	"	2140	
2376	" + A3H		
2481	"	2182	(alleen voor noodverkeer en oproep in zendklassen A3 of A3H)
2484	" + A3H		
2758	"	2256	(alleen voor schip-schip)
2761	" + A3H	2376	(idem)
2814	"	2484	
2817	" + A3H		
3629	"	2512	
3632	" + A3H	3178	
3681	"	3320	
3684	" + A3H	3382	(alleen voor schip-schip).

In verband met de nieuwe schip-wal werkfrequenties (uitrusting van de scheepsstations) dient opgemerkt te worden dat de in vetjes gedrukte frekquenties (1970 - 2090 - 2484 - 2512 en 3178 kHz) uitsluitend mogen aangewend worden voor radiotelefoonverbindingen over de nationale kuststations Oostenderadio en Antwerpenradio.

Hieruit volgt dat de werkfrequenties 1960, 1980, 2140 en 3320 kHz moeten worden voorbehouden voor radiotelefoonverbindingen via vreemde kuststations. Op die wijze beschikken de Belgische stations over voldoende mogelijkheden om, telkens de behoefte zich voordoet, radiotelefoongesprekken te voeren over vreemde kuststations, zonder gebruik te maken van de nationale werkkanalen, waarop zij trouwens radiotelefoonverbindingen tussen het kuststation Oostenderadio en andere Belgische schepen onvermijdelijk zouden storen of zelfs onmogelijk maken.

Om volledig te zijn moet hier nog de aandacht worden gevestigd op twee belangrijke frekquenties, namelijk 3023,5 kHz en 5680 kHz, die gemeenschappelijk mogen worden gebruikt door vliegtuigen, kust- en scheepsstations, ten einde tot een gekoördineerde samenwerking te komen bij opzoekings- en reddingoperaties.

(vervolg blz. 36)

(Vervolg van blz. 35)

3. Uitrusting van het Kuststation Oostenderadio in de VHF (banden begrepen tussen 156 en 174 MHz) en de Duplex-kanalen door de Belgische scheepsstations te gebruiken voor hun VHF-verbindingen met het kuststation.

Oostenderadio kanalen	scheepsstations Kanalen
16 (oproep en veiligheid)	16 (oproep en veiligheid)
23	23
26	26
27	27

Kanaal 16 mag alleen gebruikt voor de oproepen en veiligheidsgevallen.

Het gebruik van de werkkanalen 23, 26 en 27 vraagt wel enige verduidelijking. Vooraf weze aangestipt dat de Gewestelijke Directie van de Radiomarieme Diensten zopas langs de Belgische kust twee nieuwe VHF-relaisstations heeft opgericht : één te De Panne en een ander te Zeebrugge.

De schepen die onze kust naderen uit om het even welke richting kunnen nu Oostenderadio onmiddellijk kontakteren in VHF.

De relaisstations De Panne en Zeebrugge zijn beide uitgerust met kanaal 16, zowel voor het zenden als voor de ontvangst.

Het relaisstation De Panne beschikt bovendien over het werkkanaal 23. Het is dan ook duidelijk dat de schepen die van uit westelijke richting onze kust naderen de beste VHF-verbindingen zullen krijgen op kanaal 23.

Het relaisstation Zeebrugge heeft, benevens het oproepkanaal 16, ook het werkkanaal 27. Het ligt dus voor de hand dat de schepen die van uit noordelijke richting onze kust naderen de beste verbindingen zullen krijgen op kanaal 27.

De VHF zend- en ontvanginrichting te Middelkerke is uitgerust met het oproepkanaal 16 en de werkkanalen 26 en 27. Hier ook hoeft geen bewijsvoering om aan te tonen dat de schepen binnen een straal van ± 40 km. met Middelkerke als centrum zeer goede VHF-verbindingen zullen krijgen op de werkkanalen 26 en 27.

De VHF-radioverbindingen hebben het niet te onderschatten voordeel dat zij praktisch altijd storingsvrij zijn. Zij worden tevens in duplex gesteld, wat betekent dat niet telkens van zenden op ontvangen en omgekeerd moet worden overgeschakeld.

Voor wat betreft het gebruik van de zendklassen A3 (dubbel zijband) en A3H (enkel zijband met volle draaggolf) in de midden- en korte golven telefonie dient opgemerkt dat binnen afzienbare tijd de beide zendklassen definitief zullen worden verboden.

In de korte golven werken de kuststations sinds 1.1.1972 alleen nog met de zendklassen A3H - A3A of A3J. Van 1.1.1978 af zullen zij de uitzendingen moeten beperken tot de zendklassen A3A en A3J.

Van 1.1.1975 af mogen de kuststations in de midden golven niet langer gebruik maken van de zendklasse A3. Bovendien zullen zij vanaf 1.1.1982 slechts uitzendingen mogen doen in de zendklassen A3A en A3J.

Voor de scheepsstations liggen de data enigszins anders. Vanaf 1.1.78 voor de korte golven en vanaf 1.1.1982 voor de midden golven, moeten de zenders uitsluitend werken in de zendklassen A3A en A3J.

Ten gerieve van de niet ingewijden in frekwenties (werkkanalen) en zendklassen volgt hier een klein woordje uitleg om het nut van die beperkingen aan te tonen.

De overgang van de dubbele zijbanduitzendingen (zendklasse A3) naar de enkele zijbanduitzendingen (A3H - A3A - A3J) zal het UIT (Union International des Télécommunications te Genève) en het IFRB (Comité International d'Enregistrement des Fréquences te Genève), toelaten het aantal beschikbare werkkanalen te verdubbelen. Een bestaand DSB-kanaal (double sideband) dat een bandbreedte heeft van 6 kHz wordt zo immers gesplitst in 2 x 3 kHz of 2 SSB-kanalen (single sideband). Op elk van de twee SSB-kanalen kan een gesprek worden geplaatst van de zendklassen A3H - A3A of 83J. Met de afschaffing, op een latere datum, van de zendklasse A3H (enkele zijband met volle draaggolf) beoogt het U.I.T. de uitschakeling van eventuele storingen op een enkele-zijbandkanaal, veroorzaakt door een uitzending op een nevenliggend kanaal.

x x x

SELEKTIEVE OPROEPEN

Het af te wikkelen verkeer, zowel radiotelegrammen als aanvragen voor radiotelefoongesprekken ter bestemming van de schepen, worden in de kuststations opgenomen in verkeerslijsten. De verkeerslijsten worden uitgezonden op de werkfrequenties op vaste tijdstippen en om het uur, zowel in radiotelegrafie als in radiotelefonie. De scheepsstations, tijdens hun openingsuren, en de vissersboten, wanneer zij tijd kunnen

(vervolg blz. 37)

<p>PROMAC B.V. ZALTBOMMEL STUURMACHINES VERSTELBARE SCHROEVEN KOELINSTALLATIES SCHERFIJS MACHINES STABILO ROEREN</p>	<p>VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V. SCHEEPSSCHROEVEN EN SCHROEFREPARATIES</p>	<p>HODI ZALTBOMMEL STRAALBUIZEN</p>
--	--	---

tel. 91 - 31 - 4180 - 2654

WENSEN U EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR!

**(ALLEEN DE NAAM SEFFLE WORDT PER 1-1-1973
GEWIJZIGD IN PROMAC B.V.)**

(7310V)

vrijmaken, volgen de verkeerslijsten en roepen het kuststation op telkens hun roepnaam in de verkeerslijst voorkomt. Het ligt voor de hand dat het radioverkeer bestemd voor de scheepsstations soms aanzienlijke vertraging oploopt.

Om hieraan te verhelpen werd een nieuw oproepsysteem bedacht : de selectieve oproep.

Wanneer het scheepsstation met een passend ontvangtoestel is uitgerust zal het kuststation onmiddellijk het schip kunnen verwittigen dat een radiotelegram of een radiotelefoongesprek voor hem bestemd is.

Het systeem is vrij eenvoudig. De scheepsstations uitgerust met een ontvangtoestel voor de selectieve oproep (selcall) krijgen kode-roepnamen of selectieve oproepnummers bestaande uit vijf cijfers.

De kuststations hebben identifikatienummers bestaande uit 4 cijfers.

Op één of meerdere frekwenties uit de reeks 500 - 2182 - 2170,5 - 4439,9 - 6518,6 - 8802,4 - 13182,5 - 17328,5 - 22699 kHz en 156,8 Mhz wordt door het kuststation, door middel van een klavier, binnen enkele seconden het selectief oproepnummer, gevolgd door het identifikatienummer, uitgezonden.

Het ontvangtoestel op het schip, dat vanzelfsprekend onder spanning moet blijven, registreert ogenblikkelijk de oproep. Op een scherm kan de verantwoordelijke voor de radio-installatie onmiddellijk het identifikatienummer van het kuststation aflezen. Over de gewone zenden ontvangkanalen zal het scheepsstation dan contact moeten nemen met het kuststation.

Het lijkt geen twijfel dat de doorbraak van het selectief oproepsysteem zeer nabij is.

Op te merken echter dat het systeem op dit ogenblik enkel kan worden aangewend in de richting wal-schip.

Het kuststation Oostenderadio beschikt reeds over de nodige uit-

rusting en zal eerstdaags met proefnemingen starten.

x x x

Een tweede nieuwigheid op het gebied van de maritieme radio-berichtgeving is de „teleprinting”.

Ook op dit gebied is de uitrusting van het kuststation Oostenderadio bijna voltooid.

De werking en de mogelijkheden van de „teleprinting” wil ik echter voorbehouden voor een volgende bijdrage in dit blad.

DUPLEX-FREKWENTIES IN DE KORTE GOLVEN VAN DE BELGISCHE KUST- EN SCHEEPSSTATIONS.

Tabel 1.

Table with columns: Nr., Draaggolf-frekwentie, Toegewezen-frekwentie, GEMEENSCHAPPELIJKE ZEND-KLASSEN, Draaggolf-frekwentie, Toegewezen-frekwentie. Rows include OSU27, OSU26, OST23, OSU21, OSU22, OSU25 (SPX), OSU24 (Int), OSU35 (SPX), OSU34 (Int), OSU47, OSU46, OSU43, OSU41, OSU42, OSU45 (SPX), OSU44 (Int), OSU57, OSU56, OSU53, OSU51, OSU52, OSU55 (SPX), OSU54 (Int), OSU67, OSU66, OSU63, OSU61, OSU62, OSU65 (SPX), OSU64 (Int), OSU77, OSU76, OSU73, OSU71, OSU72, OSU75 (SPX), OSU74 (Int).

Tabel 2.

WERKSHEMA OOSTENDERADIO IN KORTE-GOLFFTELEFONIE

Table with columns: Lokale tijd, Luisteren, Antwoorden. Rows show time slots from 01:00 to 22:00 and corresponding frequency ranges and call numbers.

De verkeerslijsten worden omgeroepen om het uur op de overeenkomende frekwenties (laatste kolom).

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op VRIJDAG 5 JANUARI 1973 om 19.30 uur

in de zaal 'T WIT PAARD, Van Iseghemlaan 11, OOSTENDE

Door het ambt van gerechtsdeurwaarder Mr Opsomer, Rogierlaan 38, Oostende zullen onderstaande voorwerpen openbaar verkocht worden aan de gewone voorwaarden : Kontante betaling + 20 % kosten.

PORSELEIN : Chinees porselein, vazen uit de 18e en 19e eeuw - familie verte, canton enz. Vitrinevoorwerpen : schotels, coupes, pique-fleurs, theepot, Saksisch porselein, groepen beeldjes, lampen, borden, schotels Meissenporselein, Schierholz, en Rudolstadt. Jades, Quartz, Malachiten Saksisch biscuit.

MEUBELEN : Boekenkasten, commoden, hoekkasten, tafels, secretaires vitrines, burelen uit de Regency, Victorian en Georgianstijl. Tafels, vitrines en kasten Biedermeyer. Franse meubelen met inlegwerk Koffers en banken uit de 18e en 19e eeuw. Normandische kasten. Eetkamertafel Franse sacristiekasten. Verschillende Chinese tafels in hardhout van begin 19e eeuw. Chinese standen Chinese lak-kabinetten in Coromandel en edelsteenincrustatie. Engelse stoelen en zetels en Biedermeyer.

TAPIJTEN : Verzameling tapijten en carpetten van Oud-China : Ning-Hsia, Hsin-Kiang, Pao-Tou, Peking, Boccharas. Verzameling van tapijten : Meshed, Kazak en Derbent uit Kaukasie. Tapijten en carpetten van Bessarbië, Mures, Sivas en anderen.

DIVERSEN : Lampen, hangklokken, verschillende bronzen voorwerpen. kandelaars, kruiken, samovars, jardinières, getekende brons.

DESKUNDIGE : De Heer R. STAMPAERT, St Pietersnieuwstraat, 130 - 9000 GENT.

TENTOONSTELLING :

Donderdag 4 januari 1973 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur.

Vrijdag 5 januari 1973 van 10 tot 14 uur.

Naar omvorming van militiewet

SPECIALE REGELING VOOR ZEEVARENDEN DIENT GEHANDHAAFD

Via pers en radio hebben wij kunnen vernemen dat de heer Vanden Boeynants, Minister van Landsverdediging, in het kader van de algemene hervorming van de legerorganisatie in ons land, ook een grondige herziening van de militiewet op het oog heeft.

Het is zelfs zo dat de hoofdlijnen van de herziening reeds door de Kabinetstraad zouden zijn aangenomen.

Het blijkt dat het de bedoeling van de heer Minister van Landsverdediging zou zijn ondermeer, de militaire dienstplicht van 12 op 10 maanden te brengen. Dit zou evenwel insluiten dat er een geleidelijke afschaffing zou tot stand komen van de uitstellen van militaire dienstplicht en dat alle dienstplichtigen hun militaire dienst zouden vervullen tussen 18 en 21 jaar.

Volgens bepaalde inlichtingen zouden zelfs alle uitstellen afgeschaft worden, behoudens enkele uitzonderlijke gevallen.

Het sekretariaat van de Reders-

centrale heeft onmiddellijk het nodige gedaan om de aandacht van de Minister van Landsverdediging te vestigen op de regeling welke voor de zeevarenden in voege is, waarbij de vissers gedurende 7 jaar uitstel kunnen krijgen, waarna ze dan, na het zevende uitstel, definitief kunnen vrijgesteld worden van militaire dienst.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys heeft van zijn kant de nodige stappen ondernomen en in een schrijven gericht aan de Minister van Landsverdediging de speciale aandacht van de Minister getrokken op de noodzaak van het behoud van vrijstelling van militaire dienst voor vissers en zeevarenden ter koopvaardij. Volksvertegenwoordiger Dries Claeys wees er vooreerst op dat het regiem voor zeelieden dat strenger is dan het regiem voor kostwinners die slechts 5 uitstellen moeten aanvragen, enkele jaren geleden bij een herziening van de militiewet wel degelijk door het par-

R. BAUWENS,
Voorzitter van de
Rederscentrale, wenst
aan alle reders,
gezondheid en voorspoed
voor 1973

(7311V)

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

„OSTEND FRIDAY CLUB”

VRIJDAG 29 DECEMBER :
SPECIALITEITEN UIT EUPEN - 160 F

VRIJDAG 12 JANUARI :
BRUSSEL SPECIALITEITEN - 150 F

Ontspanningsavonden in Relax-Pak. Plaatsbespreking gewenst.

ZATERDAG 30 DECEMBER van 22 uur af

ZONDAG 31 DECEMBER van 22 uur af

MAANDAG 1 JANUARI,

the-dansant van 16 tot 20 uur en van 22 uur af :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA — Piano : FRANZ ANDRE

Als attractie :

PIERRE PROVENCE

Fantaisist

LEESZAAL

VRIJDAG 5 JANUARI te 20 uur :
Conferentie « Amitiés Françaises »

« JERUSALEM BRULE-T-IL ? »

door **Dominique LAPIERRE**, reporter Match

Plaatsen : 80 F —

Lokatie : Sekret. « Amitiés Françaises » — T. 059/772.34

AUDITORIUM

VRIJDAG 12 JANUARI te 20.30 uur :

MET EEN MUZE OP SCHOOT

Org. Vlaamse Klub Kust.

Inkom : 150 en 100 F — Jeugd : 75 en 50 F

Lokatie : Casino-Kursaal, alle dagen van 10 tot 13 uur
en van 16 tot 19 uur — Telefoon : 059/751.11

lement als verantwoord werd beschouwd.

Sedertdien wordt de vrijstelling voor de zeevissers geregeld door het K.B. van 30 april 1962.

Bij de verantwoording van een speciale regeling voor de zeevarenden werd terecht gewezen op de bijzondere rol die ze spelen gedurende de oorlog en hoe ze daadwerkelijk een onmisbare en onvervangbare taak vervullen in de bevoorrading van het land, hetzij door de uiterst gevaarlijke transporten overzee, hetzij door de even gevaarlijke bedrijvigheid in de zeevisserij, waarvan ons land zich de bijna mirakuleuze haringaanvoer gedurende de laatste wereldoorlog wel blijvend zal herinneren. Voor veel van onze Belgen geldt immers de waarheid dat ze door de haring zijn rechtgehouden.

Dat daarbij 204 vissers het leven hebben gelaten, hetzij door beschietingen, hetzij door mijnontploffingen, is jammer genoeg onvoldoende geweten. Als men daarbij dan weet dat in die jaren slechts een gemiddelde van 1.350 vissers in de actieve zeevisserij bedrijvig waren, zal iedereen moeten vaststellen dat die verhouding dodelijke slachtoffers van de oorlogsvoering bij de zeevisserij hoger ligt dan in welke militaire eenheid ook.

Naast deze feiten zijn er ook andere elementen die pleiten voor het behoud van het huidige speciale militie-regiem voor de zeevarenden, aldus volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Over ervaren zeelui beschikken in oorlogstijd is voor ieder maritiem land van levensbelang.

Een echte zeemansopleiding veronderstelt niet alleen een zekere schoolse kennis, maar vooral het verwerven van een zeemanschap, dat jarenlang praktijk en ervaring vereist. Dergelijk zeemanschap zou ernstig in het gedrang worden gebracht wanneer men de militie-dienst ook op de zeelui zou gaan toepassen. Het gevaar is dan groot dat men de zo noodzakelijke bemanning voor zeevisserij en koopvaardij, waarmede men nu reeds zoveel moeilijkheden heeft, nooit meer zal bereiken. Elke die enigszins vertrouwd is met het bemanningsprobleem beseft dat het weg-

vallen van de bijzondere militie-uitstellen voor zeevarenden ook het onherroepelijk verval van de zeevaart en de zeevisserij als gevolg zou hebben.

Samen met volksvertegenwoordiger Dries Claeys hopen wij dan ook dat met al deze elementen zal worden rekening gehouden bij het opmaken van een nieuw ontwerp van militiewet en dat ook dit streven succesrijk zal zijn.

Mw ALEX VERBANCK IS NIET MEER

Zondag is in den ouderdom van 88 jaar overleden Mw. Alex Verbanck, geboren Irma Tegethoff. Zij is de moeder van de heer Jozef Verbanck, directeur van de vismijn van Nieuwpoort.

De begrafenis had plaats heden donderdag te 10 uur te Nieuwpoort. Aan de familie Verbanck biedt ons blad zijn innige deelneming in zware rouw welke hen komt te treffen.

KERSTTOMBOLA VAN DE VISSERISCHOLE „PASTER PYPE”

0033	0141	0404	0589	0649	0730	0749
1159	1172	1203	1214	1843	1856	2000
2068	2077	2364	2953	3255	3531	3562
3688	3862	4062	4075	4190	4332	4353
4486	4508	4622	4758	4823	4887	5539
5720	5750	5890	6037	6054	6057	6127
6171	6311	6324	6767	6791	6976	6985
7087	7412	7472	7751	7769	7833	8069
8172	8520	8600	8880	9112	9138	9370
9378	9621	9636	9813	9833	9559	

Omslagen :

0096 0119 0595 0829 0889 0959 1063
1212 1328 1349 1604 1710 1733

De prijzen mogen afgehaald worden in de Visserijschool Paster Pype, van heden af tot 20 dec. en van 4 tot 31 januari 1973, elke voor-middag.

PLECHTIGE UITREIKING VAN ERETEKENS in de ZEEVISSERIJ

IN AANWEZIGHEID VAN MINISTER MAJOR



Een beeld van de plechtigheid (Foto NvdK - Herman)

Zoals medegedeeld greep zondag 24 dezer in de Konferentiezaal van het Stadhuis te Oostende, in aanwezigheid van de heer Major, Minister van Tewerkstelling en Arbeid, de plechtige uitreiking plaats van de beroeps-eretekens in de zeevisserijsector.

Benevens genoemde Minister waren tevens aanwezig :

de Kommissaris-Generaal der Regering, de heer J. Fourmoy ;

de heer P. Vanderdriest, Bestuursdirecteur bij het Bestuur van het Zeevezen en de Binnenvaart, die als waarnemend Voorzitter optrad van het Nationaal Inrichtend Komitee «Laureaten van de Arbeid, sektor zeevisserij»;

volksvertegenwoordigers Dries Clœys en Van Steenkiste; het Schepencollege en de Gemeenteraadsleden van de Stad Oostende;

vertegenwoordigers van de Rederscentrale en de vakbonden.

Na een korte toespraak van Minister Major en van de Kommissaris-Generaal der Regering, werden hiernagenaemde personen met volgende beroepskentekens vereerd :

— **Kadet van de Arbeid** — bronzen ster : Leguin Urbain, Nieuwpoort.

— **Bronzen eretekens**: Barbaix Pierre en Pots Frans uit Oostende en Vantorre André uit Knokke-Heist.

— **Zilveren eretekens** : Bacquaert Edmond (Oostende), Broucke Raymond (Oostende), Bulcke Marcel (Brugge), Cogge Henri (Knokke-Heist), Falleyn Romain (Knokke-Heist), Gonsaels Maurice (Nieuwpoort), Lagast Eugène (Knokke-Heist), Plaetevoet Roger (Westende), Rycx Robert (Oostende), Savels Gilbert (Bredene), Savels René (Knokke-Heist), Vandamme André (Oostende), Verleene André (Oostende), Vlietinck René (Knokke-Heist).

— **Gouden eretekens** : Delbol Jozef (Oostende), Grunewald Léo (Oostende), Snauwaert Raymond (Knokke-Heist), Verbanck Joseph (Nieuwpoort).

— **Eredekens van de Arbeid** : Vlietinck Eugène en Vantorre Louis uit Knokke-Heist.

— **Eredetekens van het Emeritaat voor het leven** : Verbiest Albert (Oostende), Rycx Robert (Oos-

tende), Verbeke Arthur (Knokke-Heist).

Deze plechtigheid werd gevolgd door een receptie aangeboden door de Stad Oostende.

ERE-DEKEN EUGÈNE VLIETINCK

De heer Eugène Vlietinck, reder ter zeevisserij, werd voorgedragen door zijn organisatie, de Rederscentrale.

De heer Eugène Vlietinck werd geboren te Heist op 24 september 1914, als jongste van 11 kinderen, waarvan 6 meisjes en 5 jongens. In de zomer van 1928 maakte hij op de leeftijd van 14 jaar, voor het eerst kennis met de zee.

Hij voer toen als jongen, vervolgens als matroos en motorist, om tenslotte reeds op amper 20-jarige leeftijd het bevel te voeren over de Z.14.

Het eerste vaartuig waarop hij als schipper voer, was uitgerust met een motor van 100 PK.

Later werd hij aangemonsterd als schipper op de H.13, uitgerust met een motor van 150 PK, wat toendertijd enorm veel was. De H.13 behoorde tot de zogenoemde midden-slagklasse en met zijn 150 PK was dit vaartuig in deze categorie zelfs één van de schepen met de hoogste motorkracht.

De visgronden die toen werden bezocht waren in hoofdzaak de Witte Bank, De Oost en het Kanaal.

Toen de oorlog uitbrak op 10 mei 1940, lag de H.13 onder het bevel van Eugène Vlietinck te visser ter hoogte van de Wolfrok S.W. van Cornwall. De heer E. Vlietinck heeft gans de oorlog gevaren als schipper op de Z.8 toen behorende aan A. Verrecas.

De nieuwe arbeids-eretekens heeft zoals velen, het wel en wee van het vissersberoep meegemaakt. Ook hij bleef niet gespaard van rampen. Aldus voer zijn vaartuig op 28 februari 1944 op een mijn en werd hij opgenomen met een gebroker ruggegraat. In augustus 1949 trok hij terug naar zee, na inmiddels reder-eigenaar te zijn geworden in 1944.

Eugène bleef varen tot in november 1959. Er diende een punt gezet achter zijn carrière als Zeevarende in november 1959, toen hij met een

hartinfarct de thuishaven werd binnengebracht.

Regelmatig nog echter steekt de heer Vlietinck in zee met zijn vaartuig, wanneer iets nieuws aan boord moet worden uitgetest. Hij staat aangeschreven als een vooruitstrevend reder met een bijzonder rijke kennis en ervaring.

Deze eigenschap komt trouwens duidelijk tot uiting wanneer men de jaarbesommingen bekijkt : de vaartuigen van Eugène Vlietinck bijten regelmatig de spits af.

Niet alleen op zee echter wordt de praktische kennis van de heer Vlietinck omgezet, maar als beheerder van de Rederscentrale en lid van het Dagelijks Bestuur en evenzeer in de talrijke commissies en werkgroepen waarin hij zetelt, maakt hij zijn kollegas deelachtig van zijn ervaring en technische kennis.

Ter gelegenheid van de aanstelling van de heer Vlietinck als eredeken menen wij dan ook de tolk te mogen zijn van het ganse bedrijf om de heer Vlietinck onze oprecht gelukwensen bij deze verdiende hulde aan te bieden.

EREDEKEN (SCHIPPER) LOUIS VANTORRE

Aan de heer Louis Vantorre werd het beroeps-ereten van eredeken van de arbeid toegekend op voorstel van de werknemers (vakbonden).

Hij werd geboren op 11 augustus 1914. De heer Vantorre is één der oudste onder de varende vissers van de Oostkust. Hij stamt uit een vissersgezin van 14 kinderen. Zijn 7 broers waren ook vissers.

Louis voer voor het eerst als visser uit in het jaar 1928. Zijn echaangemonsterd werd op de H.54, te vissersloopbaan begon toen hij «Miss Mary», eigendom van wijlen meester van Heist. Dit vaartuig was uitgerust met een Anglo-belge van 25 P.K.

Tussen de reizen in en in de periodes van binnenliggen wegens slecht weer, volgde Louis de lessen bij Paster Masselein, Meester Ackx en Frans Vantorre. In 1934 behaalde hij het brevet van schipper in de zeevisserij. Van toen af voer hij op verschillende vaartuigen. Hij specialiseerde zich vooral op de visserij van de kust. Het was de tijd van de goede garnaalvangst. In 1937 bv wist hij eens na één nacht garnaalvissen 1.400 kg van deze lekkere diertjes binnen te brengen.

Voor de tweede wereldoorlog viste Louis trouwens steeds op garnaal en sprot. Gedurende de oorlog voer hij 3 jaar op Duinkerke en 1 jaar op Grevelingen. Toen werd op haring gevist.

Na de oorlog heeft schipper Vantorre nog op verschillende vaartuigen van Raymond Snauwaert.

gen gevaren, ondermeer op de Z.594. Ook naar schipper L. Vantorre gaan onze gelukwensen voor het waardevolle ereteken dat hem wordt toegekend en waardoor hij gedurende 5 jaar de waardigheid van eredeken van de arbeid mag voeren.

WIJ BRACHTEN WAT GELUK BIJ ONZE OUDE VISSERS VAN GODTSCHALCK, IBIS EN WEESKINDEREN

Met Kerstdag hebben we enkele aangename en verrassende ogenblikken beleefd.

Op Godtschalck waren er voor allen warme pantoffels, voor de mannen en vrouwtjes, en 's avonds een goede borrel en 's morgens van bakker 't Jonck van Snaaskerke koekebrood, zoals men er nergens meer bakt.

't Jonck, je mag fier zijn op je rebak met en zonder rozijnen

Dat het in de door ons geholpen Homes niet minder aangenaam aanvoeling, kan men begrijpen wanneer meer dan tweehonderd kinderhartjes 's avonds vertroeteld werden op een pakje met allerlei chocolade lekkernijen van het huis van Sevenant ter Alfons Pietersaan, appelsienen van het Huis Spiers en zoon ter Lijndraaierstraat, 's middags gevolgd van lekkere kio met rijst.

Ondertussen kwam ons nog volgende storting binnen, die voor vertere giften kunnen gevolgd worden,

mits storting op onze postrekening no 41.89.87 van het Nieuwsblad van de Kust van om het even welk bedrag.

Restaurantdiensten had alvast
Pakketboten 1.000 fr.
Vislossersbond Vanwaes 500 fr.
Totaal: 40.250 fr. restauratiedienst.

EN MET NIEUWJAAR ?

Met Nieuwjaar zullen bovengenoemde instellingen niet alleen kinderboeken ontvangen van de Internationale Boekhandel, maar ook koekebrood en ditmaal 's middags lekkere konijnen.

Dat onze oude zeebonken dit graag eten en in mekaar's bord kijken om te zien of de andere stukken niet groter zijn, is een feit. Dat deze arme kinderhartjes eenmaal in het jaar lekker konijnen zullen eten, is ons en allen die ons in die gelegenheid steunden, een hart onder de riem en stemt ons even gelukkig als hen.

Een eresaluut :

DIREKTEUR FERNAND BOELS : 35 JAAR VISSERIJONDERWIJS !

EEN HUMANE FIGUUR

De gemeenteraad van Oostende hechtte zijn goedkeuring aan de opruststelling van dhr Fernand Boels, directeur van de stedelijke visserijschool "John Bauwens".

— "Hij wordt gemachtigd de eretitel van zijn ambt te dragen". Het klinkt zo droog, zo prozaïsch.

Want wat we willen schrijven over deze mooie figuur, over deze uitstekende onderwijskracht, over deze onvermoeide bestuurder, willen we schrijven met ons hart, en uit ons ganse gemoed.

Fernand Boels : is gewis een naam, die nog zeer, zéér vele jaren zal nazinderen in het geheugen van honderden mensen uit de wereld van de zeevisserij en uit de Oostendse gemeenschap. Hij is een man van wie ten volle kan getuigd, dat hij aan de begrippen "plicht" en "toewijding" een sublieme gestalte heeft gegeven, een mens, die steeds een warmkloppend hart heeft gehad voor de eenvoudige jongens van de "visserijscholen", "zijn" jongens, want al was zijn leiding onberispelijk streng, toch had hij enkel en alleen oog voor hun welzijn, hun toekomst hun geluk.

Van Fernand Boels mogen we gerust zeggen, dat hij een ware vader voor zijn leerlingen is geweest ; een onverdroten strijder voor zijn school een pionier voor het huidig visserijonderwijs.

Jaar na jaar hebben we hem naar aanleiding van de prijsuitreikingen, een toespraak horen houden, waarbij hij telkens een of ander belangrijk probleem nopens de zeevisserij, en inzonderheid over de opleiding van jonge vissers, behandelde in een stijl, die alle bewondering afdwong. Aan zulke man aan zulke knappe Oostendenaar brengen we volgaarne een eresaluut.

HERINNERINGEN

We konden tijdens een hartelijk vraaggesprek, heel wat bijzonderheden vernemen over het werk van directeur Boels. En zeggen we in alle eerlijkheid : we hebben een beetje moeten "pramen", want aan publiciteit rond zijn naam is Fernand Boels zeker niet zo gehecht.

Dhr. Boels trad in 1938 in dienst van de stedelijke visserijschool, na dat hij reeds vooraf enkele jaren onderwijs had gegeven in andere stadsscholen.

Januari 1938 — januari 1973 : dat zal precies 35 jaar visserijonderwijs zijn dat dhr Boels op zijn aktief zal hebben.

— In welke voorwaarden ging U van start in de visserijschool, mijnheer Boels ?

— Wel, op dit ogenblik bestond de school uit twee klassen DEK met twee full-time leraars namelijk directeur leraar A. Callant en ikzelf. Er waren twee lesgevers met enkele lesuren per week, namelijk dhrn. P. Pincket voor visserijtechniek en C. Dewulf voor matrozenwerk. Noties over motoren werden gegeven door dhr. Brissinck, aan de jongens alleen want voor de varenden bestond enkel een avondkursus tot 100 PK.

— Men heeft ons verteld, mijnheer Boels - en het komt van mensen, die U van zéér nabij hebben gekend



- dat U geen moeite spaarde om U te specialiseren in Uw beroep... — Kom, kom ! Men heeft liefde voor zijn beroep en daarvoor heeft men dan ook alles veil.

En zo konden we toch enkele details opvangen :

In juli 1938 behaalde dhr. Boels het getuigschrift van bevoegdheid in zeevaart- en zeevisserijonderwijs, hetgeen gelijkgesteld is met een theoretisch examen van schipper, eerste klas.

In maart 1939 werd dhr Boels belast met theoretisch onderricht in de avondkursus motoren, welke uitgebreid werd tot 500 P.K.

Dan kwam er de mobilisatie en het krijgsgevangenschap tot einde jan 1941... Daarna hernam dhr. Boels zijn visserijonderwijs in de omstandigheden zo goed en zo kwaad als het ging.

— Het was een barre tijd, mijmert dhr Boels even. Er waren natuurlijk minder leerlingen, daar het grootst edeel van de vissersbevolking uitgeweken was. Dit gold ook voor de twee lesgevers, die vervangen werden door twee oude vissers en door loodsen, want ook deze mensen moesten uiteindelijk een broodwinning hebben.

HOE HET GROEIDE...

De evakuatie van directeur Callant bracht mede dat de twee klassen werden samengevoegd. Idem voor de avondschool.

— En maar vliegen van de ene klas naar de andere, glimlacht dhr. Boels : van de kandidaat schippers naar de motoristen. Het was eerder een gekke situatie, maar ja, we stonden er nu eenmaal voor. Gelukkig heeft dat allemaal niet zo erg lang geduurd.

De oorlog voorbij kwam dhr Callant terug. Er kwam tevens een full-time technicus bij voor opleiding in zeevisserij en zeemanschap, en er werd ook een derde jaar DEK bijgevoegd... O ja, ik vergat terloops nog even aan te stippen dat er ook nog een telegrafiekursus op schoof kwam waar ik tijdelijk ingescheld was !

— In 1947 werd te Heist een rijksvisserijschool opgericht, en de oude

vertrouwde kollega Callant ging er naartoe. Gevolg : dhr Boels werd aangesteld tot waarnemend directeur-leraar met benoeming in vast verband, het jaar nadien. Dat maakt de 25 jaar rond !

— In 1949 werd de Oostendse visserijschool bedacht met een motorenafdeling in dagkursus. En vanzelfsprekend kwam hierbij opnieuw heel wat om het hoekje kijken.

— En eindelijk ! Eindelijk werd de nieuwbouw voor een moderne visserijschool gepland. Lieve mensen, welk voorbereidend werk ging hiermede gepaard ! Dat vindt vooral zijn oorzaak in het feit dat het hier om een onderwijs gaat, waar buitenstaanders geen weet van hebben.

— In het schooljaar 1963-64 werd dhr Boels ontslagen van het lesgeven aan de jongens, doch werd hij belast met de dagkursus aan kandidaat-schippers.

Er werd een afdeling "koeltechniek" gesticht in avondkursus Dat was een belangrijke stap vooruit, mijnheer Boels !

uit, mijnheer Boels !

— Inderdaad ! Het gebeurt trouwens in de optiek dat de evolutie in de visserij zulks noodzakelijk maakte.

NIEUWE WIND IN DE ZEILEN

Gloriepunt : in september 1965 werden de nieuwe gebouwen betrokken, en werden zij in maart 1966 officieel opengesteld.

Dan stak de bolle wind in de zeilen : de school werd verder uitgerust met modern didactisch materiaal, zodat het onderwijs in de beste omstandigheden kon gegeven worden. Het instrument was er en is er, klaar voor verder uitbouw van een steeds evoluerende visserij.

— Er werd enorm veel bereikt in

betrekkelijke korte tijd, mijnheer Boels...

— Juist ! In een periode van zo-wat 25 jaar werd heel wat vooruitgang geboekt. Op materiaal vlak, dank zij het begrip van overheidswege, waaronder het stadsbestuur en de schepenen van Openbaar Onderwijs : dhrn Vandendriessche, Van Glabbeke, Lauwereins, Laridon op wier steun reeds kon gerekend worden en op onderwijs vlak, door de samenwerking onder de leerkrachten, die steeds een degelijk, een voortreffelijke équipe hebben gevormd.

— Wat mij tevens zeer veel genoege heeft gedaan — zo vertelde dhr Boels verder — is dat men de verdienste van een voornaam Oostendse visserijfiguur als wijlen dhr John Bauwens officieel erkend heeft door zijn naam aan de school te schenken.

DE „BINDING” IS TE GROOT !

— U hebt in de ware zin van het woord, een uiterst bewogen leven gekend, mijnheer Boels !

— Ik beklag het mij geenszins. Ik ben „kok en dikke jongen” geweest want les geven, administratief werk doen, portier en concierge spelen : dat alles viel me mee. Er was nu eenmaal géén sekretaris en ook geen concierge. En in feite ging het toch om een technische school, waar heel wat méér komt kijken dan in een gewoon onderwijs...

En dhr Boels besluit :

— Met weemoed moet ik nog steeds terugdenken aan mijn oud-leerlingen, die op zee gebleven zijn ; en vooral aan hen, die nog even „dag” kwamen zeggen vóór ze de reis aanvingen, waarvan ze nooit terug kwamen...

— Maar anderzijds heb ik van mijn jongens ook steeds veel vriendschap ondervonden.

De kaart der VLAAMSE BANKEN MET DECCA

is te verkrijgen :

- 1) DRUKKERIJ
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. Baelskaai 30, Oostende
Tel. 777.13 - 14
- 2) STADSBUREEL
Vindictivelaan 22, Oostende
Tel. 725.23

Prijs : 142 fr. (B.T.W. inbegrepen)

of mits storting van het bedrag van 150 fr. (8 fr. portkosten) op P.R. 418987 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een aanvoer aangepast aan de omstandigheden. Inderdaad, de aanvoer hoeft in de laatste week van het jaar nooit groot te zijn. Dit was nu ook niet het geval. Meteen zijn de prijzen veel gunstiger geweest dan andere jaren. Al spelen hier ook wel een paar andere factoren mee. Onder meer dat de Nieuwjaardag op een maandag valt. Dat maakt inderdaad een heel verschil dan moest hij op een donderdag of een vrijdag vallen. Nu gaan de meeste leuders toch de baan op wat anders niet het geval zou zijn. Ook het groter visverbruik van de laatste jaren heeft de prijzen opgedreven. Tenslotte is het ook zo geweest dat de uitvoer deze week meer belangstelling getoond heeft dan verleden week.

De aanvoer bestond uit, nagenoeg 8000 bennen vis, daarbij dan nog een 22.000 kg tongsortering en 62000 kg haring. Aan sprut werden 14.000 kg binnengebracht. De totale opbrengst bedroeg aldus toch nog 9.598.679 fr.

Slechts een 2000 bennen IJslandvis, daarin begrepen een paar honderd bennen haai van Noop Head. Opnieuw groot gebrek aan rode zeebaars. Blauwe leng was ook niet teveel op de markt, te oordelen naar de prijzen die opnieuw stegen tot 1000 fr en meer. Een prijs die iedereen toelaat wat te verdienen. Rode zeebaars was heel wat duurder en kreeg tot 1470 fr de ben. Soorten als kabeljauw en gul waren eerder middelmatig in prijs. Van de West weer een behoorlijke aanvoer van gul. Ook nogal wat wijting. Deze wijting deed het echter beter dan verwacht en was zelfs duurder dan vorige week. Van het Kanaal kregen we vooral woensdag een behoorlijke aanvoer met zelfs meer dan 12.000 kg tong. Een ongekende weelde voor de Oostendse haven.

De tongprijzen zijn aanzienlijk goedkoper uitgevallen dan verleden week. De kleine soorten vooral samen met de lappen kregen minder hoge prijzen. Wat niet wil zeggen dat tong goedkoop was, integendeel, we noteerden nog van 100 tot 145 fr het kg. Tarbot was eveneens iets goedkoper en kreeg nooit meer boven de 200 fr het kg. Op het einde van de markt zakte grote tarbots zelfs naar 177 fr. Ook geen prijs om te versmaden evenwel. Zeer duur zijn deze week roggen, keilrog, grote rode knorhaan, grote steenschol geweest.

De kustvisserij heeft er redelijk goed afgebracht al was het wel minder dan verwacht. De garnal-prijzen waren inderdaad beduidend lager dan andere jaren op het einde van het jaar. Zaterdag lag de topprijs slechts rond de 65 fr het kg. Voor sprut bestond, zoals verwacht, geen te grote belangstelling en ook haring kreeg slechts de minimumprijs.

Alles samen toch een redelijk goede week met prijzen die stilaan naar het normale terugkeren

STEEDS WEINIG IJSLANDVIS

Het aantal IJslanders dat te Oostende komt verkopen, blijft afnemen. Deze week maar drie eenheden en een totale aanvoer van amper 2.000 bennen. Bij de 2.000 bennen dan nog een 200 bennen haai. Zeer weinig rode zeebaars, blauwe leng, kabeljauw, gul, schelvis en schotse schol. Rode zeebaars kreeg van 1290 tot 1470 fr de ben, volgens de grootte en de kwaliteit. Blauwe leng kreeg van 1000 tot 1190 fr de ben, witte leng van 750 tot 900 fr. Kabeljauw kreeg rond de 18 fr en gul rond de 15 fr. Een flinke

prijs voor schotse schol werd door de uitvoer betaald. Schelvis was niet op de markt. Staartvis noteerde rond de 66 fr voor kleine en tot 100 fr voor grote sortering. Heilbot, ging van de hand tussen 48 fr voor de heel grote en 102 fr voor de duurste sortering. Hondstong hebben we bijna niet gezien, de prijs lag rond de 32 fr het kg. Voor kleine wijting werd een hogere prijs gegeven dan voor kleine sortering. Beide soorten kregen tussen 11,80 fr en 13 fr. Schaaf was zoals gewoonlijk zeer duur, wat niet verwonderlijk is gezien de zeer schaarse aanvoer van rog. Tot 44 fr het kg voor deze schaat. Een vangst platvis kreeg tussen 11 en 15 fr en steenschol van IJsland haalde tot 35 fr. Haai voor deze IJslanders van Noop Head aangevoerd kreeg rond de 14 fr wat dan toch duidelijk meer dan verleden week. Ondanks we in de week van Nieuwjaar waren uiteindelijk toch wel gunstige cijfers voor de verschillende schepen met 829.100 fr voor de O.202. Rond de 1000 fr de ben voor IJslandvis.

HAAI EN KABELJAUW VAN NOOP HEAD

Voor beide vissoorten bestond belangstelling vanwege de uitvoer. Kabeljauw steeg erdoor van 15 tot 17 fr en haai van 14,20 tot 17,20 fr. Het werden dan ook over het algemeen gunstige prijzen voor deze vangst. Alleen schotse schol viel enigszins uit de toon en kreeg amper meer dan de IJslandse soort. Koolvis kreeg hier rond de 14 fr en leng rond de 16 fr. De opbrengst was hier zeker bevredigend.

MINDER WESTVIS DAN VOORZIEN

Aangezien verschillende vaartuigen die verleden week enkele dagen visten terug in zee staken met hun vangst aan boord, om eind deze week terug binnen te komen en de eindejaarsfeesten in familiekring daar te brengen, was er minder Westvis dan verwacht. Dinsdag een 10-tal vangsten, waarvan het grootste deel met overwegend gul aan boord. Toch lijkt de visserij de laatste weken minder gunstig onder de Kust zodat na Nieuwjaar zeker verschillende schepen van visserij zullen veranderen. Ondertussen kregen we deze week toch nog ruim 3000 bennen vis van de visgrond. Meest gul waarvoor tussen 750 en 950 fr de ben werd gegeven. Kabeljauw was er niet zoveel, de prijs lag hier rond de 20 fr en iets daarboven. De wijtingprijs was gunstiger voor wat de kleine sortering betreft, deze kreeg regelmatig meer dan 10 fr het kg. Grote wijting kreeg meestal rond de 15 fr. Totten hebben we bijna niet gezien, de prijs was echter zeer goed en varieerde tussen 20 en 25 fr. Steenschol bracht het er minder goed af dan verleden week met grote sortering rond de 60 fr, middenslag rond de 55 fr en kleine rond de 30 fr het kg. Toch nog wel prijzen om tevreden over te zijn. Platvis werd verkocht tussen 12 en 15 fr met klein iek en derde slag als duurste sorteringen. Roggen waren peperduur en kregen van 25 tot 5 fr het kg. Grote rog deed het hier natuurlijk best. Een paar bennen keilrog haalden zelfs 60 fr het kg. Grote staartvis bereikte hier 110 fr het kg en voor tarbot noerden we tussen 180 en 199 fr. De grieten waren eveneens goedkoper dan vorige week met prijzen die tussen 48 en 75 fr lagen. Grote rode knorhaan kreeg tot 36 fr, kleine sortering rond de 17 fr. Rode poon ging weg tussen 14 en 19

fr. Goede resultaten na meestal korte reizen.

TONGEN OP DE LAATSTE VERKOOPDAG

De tongenaanvoer deze week bedroeg rond de 20.000 kg, een aanvoer die we in maanden niet meer kenden. Meest kleine sortering die dan ook veruit de laagste prijzen kregen. Slips noteerden maandag even boven de 100 fr, kleine tong kreeg tot 120 fr, bloktong tot 145 fr en driekwarttong tot 140 fr. Grote tong kreeg 130 fr en lappen rond de 120 fr. Allemaal nog zeer goede en zelfs buitengewone prijzen. In vergelijking met verleden week, toen ook rekordprijzen geboekt werden, waren de tongen echter goedkoper. Behoorlijke bijvangsten voor deze kanaalschepen met als voornaamste soorten steen-

schol, schotse schol, platvis, rog en zeehond; steenschol was hier duidelijk goedkoper dan van de West en kreeg van 17 tot 40 fr. Vooral de middensortering was hier veel goedkoper en zakte tot 24 fr. Goede resultaten voor deze schepen die 't jaar zeer goed beëindigden.

Op de sluitingsmarkt zorgden de Kanaalschepen nog voor 14.000 kg tong, meest kleine soorten. Deze soorten kregen dan ook de grootste klap en tuimelden een stuk onder de 100 fr het kg. Kleine tong viel inderdaad terug naar 90 fr het kg en slips zakten naar 79 fr het kg. De andere sorteringen kregen nog van 105 tot 130 fr met op het einde van de verkoop zelfs terug stijgend prijzen voor de midden- en grote sorteringen. De hoogste uitslag was hier voor de Z.519 die 704.000 fr besomde.

De PVBA VISLOSSERSBOND GUSTAAF VAN WAES

wenst haar cliënteel een voorspoedig 1973.

- Zij deelt ditzelfde cliënteel mede dat nog steeds ingestaan wordt voor het vervoer van de bemanning (afhalen aan de sassen bij aankomst en overbrengen naar de vismijn bij afvaart).

Belanghebbenden kunnen zich hiervoor telefonisch opgeven op volgende nummers : 050/527.56 - 050/527.61 of te Oostende 781.50 (Ploegoverste Arthur Zwertvaegher)

(7313V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was juist zoals de vorige week, beperkt, tot twee verkoopdagen. De 33 vaartuigen waren vooral afkomstig van de Noord en slechts twee van het Kanaal. De tongsoorten waren in prijs gedaald in vergelijking met de vorige week, zelfs was er een prijsdaling van de dinsdag- naar de woensdagmarkt. Voor de grote soorten werden prijzen geboekt van 112 tot 135 fr. Voor de fruits van 115 tot 140 fr. De middensoorten met de schone kleine en de kleine bekwaren van 95 tot 148 fr. De TP en 79 en de 125 fr. Dat de tongsoorten, althans de kleine, TP en slips, voor de eerste maal sedert maanden de 100 fr het kg niet behalen is eveneens een unicum. Nochtans was er niet zo'n enorme aanvoer dat de prijzen plots een prijsdaling moesten ondergaan. Maar de oorzaak zal wel over de grens zitten, waar er op maandag en dinsdag geen visverkoop was in de verschillende vissershavens, zodat alles moest verwerkt worden op de woensdag en eventueel op de donderdagmarkt. Deze plotse prijsdaling viel vanzelfsprekend niet in goede aarde bij de aanbrengrers van tongen. De tarbot en de grietsoorten bleven prijs behouden, alhoewel de topprijzen van vorige week niet meer bereikt werden. De pladijsoorten kenden eveneens een prijsdaling, van deze vissoort was er nu ook niet zo een grote overmacht. De afname prijzen voor de vier sorteringen schommelden tussen de 7 en de 13 fr het kg. Weinig ronde vis met vooral weinig kabeljauw, de prijzen schommelden tussen de 16 en de 28 fr en van 19 tot 28 fr voor de kabeljauw. De gullenvan-

gers zijn alleen vorige week-eind aan de markt geweest en dan met een eerder kleine aanvoer. Wel werd er door deze gullenvangers een paar verkoopdagen haring gelost. Voor de 34.600 kg werden prijzen geboekt van 4,10 tot 6,46 fr het kg. Van de wijtingsoorten waren alleen de grote soorten in trek, van 14 tot 19 fr, de kleinste slag bekam slechts de ophoudprijs van 7,60 fr. Rogevis werd er praktisch niet gelost, zodat ook deze vissoort vrij hoog in afname prijs was. Kanaal-soorten zoals steenschol en schotse schol bekamen van 9 tot 45 fr het kg. De zeeduivels of staartvis bleef echter duur in afname, van 48 tot 105 fr. De 11.909 kg garnalen werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 14 en de 100 fr per kg.

NIEUWJAARSGESCHENKEN

— De IJsfabrieken van Zeebrugge hebben schriftelijk laten weten aan de reders dat vanaf 1 januari 1973 de prijzen als volgt zullen gewijzigd worden. Leveringen van 3 ton en meer 600 fr per ton, van 2 ton tot 2,9 ton 700 fr per ton, min dan 2 ton 900 fr per ton en min dan 1 ton 1200 fr per ton.

— De koperskaarten voor 1973 werden van 1.000 fr op 2.000 fr gebracht.

— De huurprijs per ben werd van 6,05 fr op 6,35 fr gebracht.

— De huurprijzen van de pakhuizen zal ook verhogen met ingang van 1 januari, het bedrag moet vandaag vrijdag vastgesteld worden door de gemeenteraad van Brugge.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-12	14	69.600	433.021			
23-12	10	57.000	1.157.999			
26-12	19	294.500	5.502.829			
27-12	7	56.700	2.504.830			
	50	477.800	9.598.679			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

21-12	9	880	45.609	46.—	58.—	51.80
22-12	8	843	41.368	38.—	60.—	49.—
23-12	8	552	34.106	50.—	65.—	61.70
27-12	9	1.344	81.328	54.—	64.—	60.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

21-12	16	50.533	1.813.1108			35,87
22-12	26	85.604	1.747.595			21,23
26-12	23	116.202	3.545.003			30,50
27-12	16	94.269	3.135.030			33,25

WAARVAN TONG

21-12	6	7.403	1.158.880			156,54
22-12	10	6.130	827.010			134,91
26-12	17	15.916	2.065.400			129,76
27-12	16	16.415	1.822.370			111,01

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

21-12	10	3.186	141.110	24.—	89.—	
22-12	13	4.322	152.607	14.—	90.—	
26-12	5	1.126	81.652	59.—	100.—	
27-12	11	3.275	184.540	37.—	93.—	1

HARINGAANVOER TE ZEEBRUGGE

21-12	10	10.336	42.470			4,10
22-12	12	24.300	157.210			6,46

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-12	2	183	12.281	63.—	70.—	
22-12	2	86	7.560	82.—	93.—	
23-12	4	246	20.118	79.—	85.—	
26-12	5	372	26.638	67.—	77.—	
27-12	5	363	24.126	62.—	69.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-12	7	24.762	459.996			
27-12	5	4.226	87.894			

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

21-12	2	3.300	5.385	1.—	7,95	
23-12	1	250	2.738	10,95	10,95	

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

21-12	4	41.950	215.173	6,45	7,—	
27-12	3	5.320	45.868	8,50	9,25	

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 21-12-1972

IJSLAND :
O.81.
WEST :
O.274 — N.706 — N.730 — O.284
— N.543.

VRIJDAG 22-12-1972

IJSLAND
O.324.

ZATERDAG 23-12-1972

KANAAL :
O.83.

WEST :
N.185 — N.719 — N.723 — Z.452
— N.715.

DINSDAG 26-12-1972

IJSLAND EN NOOP HEAD :
O.318.
KANAAL :
O.180.

WEST :
O.217 — O.35 — O.279 — O.94 —
O.285 — O.243 — O.309 — O.284 —
O.26 — O.69 — O.229 — O.72 —
O.123 — O.156 — O.198.

TE KOOP VISSERSVAARTUIG O.214

met volledige uitrusting, va-
rensklaar en voorzien van
een motor ABC van 250 pk
van het jaar 1956, hebbende
een Br. Tonnemaat van 36.72.
Schrijven advocaat W. Moens,
Burggravenlaan 1, Gent 9000.
(6449N—7274V)

OOSTENDE

VRIJDAG 22-12-1972

KANAAL
O.180 18 120 3400 444.560

WEST
Z.579 9 205 — 191.620
O.274 9 415 — 304.710

KUST
O.141-369 3 180 — 138.078
O.23-234 1 12 — 8.940
O.211 1 3 — 1.060

ZATERDAG 23-12-1972

KUST
O.211 1 2 — 1.180

DINSDAG 26-12-1972

IJSLAND en NOOP HEAD
O.316 18 700 — 726.344
O.182 18 480 — 451.430
O.202 17 840 — 829.100

NOOP HEAD
O.236 11 500 — 427.340

KANAAL
Z.34 17 200 3300 597.720

NOORD
O.128 13 170 — 113.960
O.114 9 270 — 188.980
O.159 9 300 — 225.200

WEST
O.142 5 120 — 125.980
O.172 8 130 200 162.560
O.306 8 400 — 255.020
O.282 6 180 — 132.350
O.239 9 270 — 220.240
O.275 7 300 — 235.840
N.422 3 120 — 69.510
Z.38 8 240 — 202.050
O.118 11 180 — 146.720
O.123 7 180 — 143.620

KUST
O.37 9 240 — 178.710

WOENSDAG 27-12-1972

KANAAL
Z.584 16 125 4800 576.730
Z.519 16 200 3800 704.930
O.189 16 120 5400 659.100

WEST
Z.499 6 130 1400 290.770

NOORD
O.151 12 230 — 218.800

KUST
O.23-234 1 5 — 7.090
O.18-116 1 11 — 113.930

★ Te koop gevraagd: Een
VISSERSVAARTUIG minder
dan 10 jaar oud, lengte 36 m.,
dieselmotor 8 à 1200 pk van
het type M.A.N.-Deutz. Schrij-
ven bureel blad 7221V.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 21-12-1972

Z.526	15	160	2000	755.478
Z.176	7	220	1000	467.940
Z.451	6	60	100	97.090
Z.575	6	90	100	121.210
Z.506	7	50	800	242.520
Z.463	5	60	150	79.560
Z.201-560	1	—	3000	20.640
Z.602-550	1	—	3000	11.276
Z.481-548	1	—	2000	12.530
Z.437-500	1	—	200	310
Z.520-501	1	—	1500	4.554

DINSDAG 26-12-1972

Z.108	17	240	1800	573.210
Z.545	5	50	200	78.250
Z.511	5	50	200	105.360
Z.512	5	100	600	227.860
Z.442	5	50	300	80.960
Z.497	4	80	300	127.590
Z.465	10	180	1200	305.360
Z.546	9	150	1400	318.340
Z.592	4	50	400	117.540
Z.580	6	100	700	182.310
Z.551	8	60	400	138.810
Z.24	4	50	200	102.140
Z.516	5	80	700	224.470
Z.262	5	70	400	142.480
Z.408	6	110	1100	254.570
Z.459	10	160	750	295.853
Z.533	10	90	800	150.660
Z.437-500	1	40	—	59.460
Z.548-481	1	30	—	45.110
Z.538-554	1	20	—	14.670

WOENSDAG 27-12-1972

Z.25	4	30	350	104.550
Z.587	4	30	400	101.580
Z.507	4	80	600	204.010
Z.429	4	60	800	163.830
Z.444	6	100	800	213.300
Z.598	8	100	200	161.630
Z.582	9	160	450	203.260
Z.431	8	70	700	235.700
Z.568	8	90	250	161.090
Z.331	8	110	700	272.670
Z.593	4	100	700	170.560
Z.604	3	40	—	32.860
Z.564	4	60	500	140.050
Z.421	4	60	450	143.010
Z.295	18	300	2500	629.020
Z.283	8	110	400	197.820

VRIJDAG 22-12-1972

Z.420	4	50	400	109.539
Z.400	5	60	200	90.509
Z.445	8	100	300	131.040
Z.402	6	60	150z	75.140
Z.573	11	100	600	264.780
Z.424	8	70	900	256.885
Z.417	8	100	300	122.839
Z.547	8	80	400	269.853
Z.415	8	60	200	122.240
Z.578	2	50	100	53.840
Z.471-472	1	50	—	26.670
Z.556-257	1	60	—	35.790
Z.602-550	1	40	—	23.920
Z.477-553	1	30	—	18.004
Z.468-601	1	60	—	48.240
Z.554-538	1	20	—	57.338
Z.201-560	1	30	—	29.734
Z.520-501	1	20	—	11.434

★ Te koop : Stalen VISSERS-
VAARTUIG O.120 „Gabriella“.
Bouwj. 1954. Motor Deutz, 240
pk. Lengte 22,25 m., breedte
6,38 m., diepte 3,05 m. Z.w. :
Vileyn, Dr. Moreauxlaan 153,
Oostende.

(7309V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-12-1972
Schelvis	34.—
Groot	26.—
Middel	15.—18.—
Klein	12.—14.60
Kabeljauw	12.—13.40
Gul	22.—44.60
Wijting	25.80-29.40
Schaat	11.40-21.40
Zeebaars	12.—21.—
Leng	48.—102.0
Schartong	12.—17.20
Heilbot	7.—31.60
Koolvis	60.—102.0
Hondstong	
Zeeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
Lappen	120.0—	104.0-106.0
Grote	128.0-130.0	111.4-113.4
3/4	140.0-142.0	123.4-129.8
Blok	145.6—	121.2-129.6
voor-kleine	130.0—	107.0-118.0
kleine	120.0—	108.0
slips	102.0—	90.—

Zeebrugge

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
grote	118.0-122.0	102.0-114.0
blok	120.0-135.0	112.0-120.0
fruit	126.0-140.0	115.0-121.0
schone kleine	127.0-148.0	112.0-128.0
kleine	124.0-140.0	95.—122.0
tout petit	118.0-125.0	87.—115.0
slips	104.0-112.0	79.—105.0

Nieuwpoort

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
Tong I	123.0—	
Tong II	132.0—	
Tong III	135.0—	
Tong IV	138.0—	147.0—
Tong V	140.0—	
Kleine	125.0—	

PLADIJS

Oostende

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
Grote	12.—15.60	11.—13.40
grote iek	13.—14.80	10.—12.80
kleine iek	13.40-15.60	10.—13.—
derde slag	13.—14.—	9.80-14.40
platjes	7.—12.40	7.—12.—

Zeebrugge

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
grote	9.—13.—	8.—10.—
middenslag	9.—12.—	9.—10.—
kleine	8.—11.—	9.—11.—
deelvis	7.—8.—	8.—9.—
meyers		

Nieuwpoort

Soorten	26-12-1972	27-12-1972
Moeien	10.—	14.—
grote pladijs	13.—15.—	20.—25.—
drielingen	10.—	16.—20.—
platjes		

★ Te koop : VISSERSVAARTUIG van 1953. Motor 380 pk van 1969, lengte 25 m. - boomkorren. Voor verdere inlichtingen : Hand in Hand Zeebrugge. Tel. 541.17 - 541.92. (7298V)

★ Te koop : VISSERSVAARTUIG van 1967, 300 pk, lengte 22,50 m. - boomkorren. Voor verdere inlichtingen : Hand in Hand Zeebrugge. Tel. 541.17 - 541.92. (7299V)

NIEUWPOORT

DONDERDAG 21-12-1972

N.807	67.290	N.700	67.290
N.788	27.735	N.805	27.735
N. 1	30.960	N.491	30.960
N.710	16.312	N.470	16.312

Deze vier koppels losten 41.950 kg haring, welke verkocht werden aan 7 fr tot 6,45 fr. Drie kleine partijen moesten opgevangen worden (12.800 kg). Een partij spröt van 3.000 kg kreeg slechts 1 fr de kg en enkele bennen «grote» (300 kg) kregen: 7,95 fr !

DINSDAG 26-12-1972

N.765	100.400	N.590	64.270
N.591	46.750	N.704	108.360
N.762	43.556	N.122	60.010
N.349	18.325	N.498	18.325

500 bennen vis worden aangevoerd, waarvan het grootste gedeelte bestond uit gul en wijting. De prijs van de tong kende een aanzienlijke daling tegenover de prijs genoteerd voor kerstdag. Hetzelfde kon gezegd worden voor wat betreft de tarbot. Men noteerde 160 fr voor de duurste tarbot tegenover 216 fr voor kerstdag. De prijs van de gullen varieerde van 18 tot 23 fr. toch werd voor de kabeljauw nog 32 fr genoteerd. De grote wijting werd verkocht aan 800 tot 840 fr de ben wat ongeveer 17 fr per kg betekent terwijl de prijs van kleine wijting schommelde rond de 9 fr per kg.

26-12-1972

Er was weinig vraag naar pladijs niettegenstaande er een 60-tal bennen werden aangevoerd. De drieling werd verkocht aan +15 fr het kg terwijl voor de kleine pladijs 10 fr genoteerd werd. Voor wat de weinige rog die aangevoerd werd betreft, werd opnieuw een topprijs van 40 fr. het kg. geboekt. Men mag besluiten dat de rogsoorten voortaan bij de selecte vissoorten thuishoren. De marktprijzen kan men over het algemeen als stabiel beschouwen.

27-12-1972

Geringe aanvoer. Slechts één Westvisser loste zijn vangst, de prijzen waren matig, zo werd voor kabeljauw 30 fr de kg genoteerd, de prijs van de gul varieerde van 18 tot 24 fr. Vier koppels gullevisers losten tevens hun vangst voor hen stelde men een neiging tot prijsverhoging vast. Hieruit kan besloten worden dat verzorgde kwaliteit steeds goed wordt betaald en het citaat „goede waar prijst zich zelf” is ook voor wat de vis betreft een axioma !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 29-12-1972

KANAAL : O.82 met 150 b. vis en 3.500 kg. tongen ;

WEST : O.135 met 280 bennen, t.t.z. 60 b. shelfcot, 150 b. gullen, 20 b. wijting, 60 b. haaien.

DINSDAG 2-1-1973

IJSLAND : O.317 met 550 bennen, t.t.z. 300 b. bonen, 250 b. haaien ; O.334 met 220 bennen ; O.216 met 250 bennen.

NOOP HEAD : O.231 met 450 bennen ; O.288 met 740 bennen, t.t.z. 50 b. shelfcot, 150 b. kabeljauw en gullen, 50 b. schotse schol, 70 b. gutvis, 10 b. roggen en schaten, 10 b. staartvis, 380 b. haaien, 20 b. zeehond ; O.237.

NOORDZEE : O.129 ;

KANAAL : O.181.

NOORD : O.250 - O.134.

WEST : N.723, O.72, O.66, O.35, O.172, O.192, O.94, O.232, O.224, O.309, O.301, O.285, O.274, N.720, Z.452, N.543, N.706, O.284, N.185, N.715.

WOENSDAG 3-1-1973

WEST : O.69, O.26, O.307, O.229, O.217, O.279, O.156, Z.597, O.243.

PAKKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 31-12-1972 tot 6-1-1973

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende

— Alle dagen te 10.15 en te 14.45 uur.

Afvaarten uit Dover :

— Alle dagen te 12 uur en te 15.50 uur.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende

— Alle dagen te 01.30 uur (*), te 05 uur (1), te 13.30 uur, te 17 uur (1) en te 19.30 uur.

— Op 1-1-1973 bijkomende afvaarten te 0.30 uur en te 10.30 uur.

Afvaarten uit Dover of Folkestone :

— Alle dagen te 00.30 uur, te 10 uur (2), te 12.30 uur, te 18.30 u. en te 22.00 uur (2).

— Op 1-1-1973 bijkomende afvaart, te 15.30 uur.

(1) Naar Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).

(2) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen)

(*) Vaart echter niet op 1-1-1973.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	26-12-1972	26-12-1972	27-12-1972	27-12-1972			
'arbot : groot (123)	177 -199	168 -195	165 —,—	120 -170			160 —,—
middel (123)	120 -155	80,—140	120 -131	66,—105			110 —,—
klein (123)	89,—94,60	55,—78,—	90,—102	45,—65,—			98,—,—
Griet : groot (123)	74,—,—	70,—75,—	65,40-89,40	60,—70,—			100 —,—
middel (123)	62,—,—	60,—68,—	48,80-68,20	45,—58,—			80,—90,—
klein (123)	56,—,—	50,—58,—	38,—61,—	42,—44,—			
Schelvis : groot							
middel	31,—,—						
klein	10,—26,—		20,—30,—				
Heek : groot							
middel	49,—,—		39,—,—				
klein	26,—,—		13,—21,—				
Lom							
Leng	15,40,—						
Rog (I)	28,—52,60		24,—48,—				
Keilrog (123)	42,—59,40						
Rog (23)		30,—39,—		33,—42,—			39,—40,—
Tilten (23)		30,—39,—		30,—37,—			28,—,—
Scherpstaart (23)		32,—40,—		30,—38,—			30,—,—
Halve mans (23)		30,—34,—		24,—26,—			
Teelt (2)		22,—27,—		20,—23,—			
Katrog (2)		11,—16,—		10,—15,—			
Kabeljauw	18,—21,40	19,—26,—	18,—28,—	24,—28,—			32,—,—
Gul (groot)		17,—25,—		23,—28,—			30,—,—
Gul (middel)	12,—18,20	16,—20,—	13,80-27,40	18,—22,—			18,—23,—
Gul (klein)		16,—17,—		18,—20,—			18,—25,—
Hozemondhamme	58,—110		48,—98,—				
Wijting : groot	16,40,—	16,—19,—	18,—,—	14,—17,—			16,—,—
klein	10,60,—	8,—10,—	7,60,—	8,—10,—			8,—9,—
Schar	10,—13,40	8,—10,—	20,—26,—	7,—8,—			20,—,—
Steenschol	17,—66,—	13,—45,—	14,—56,—	11,—26,—			7,—12,—
Zeehaai	14,—16,60	18,—20,—		16,—18,—			28,—32,—
Hondshaai	11,—,—		8,20,—				14,—,—
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat	42,—,—						
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	12,—22,40		6,80-24,—				
Schartong	17,—34,40		16,—24,60				
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	6,—8,—		7,20-8,—				
Heilbot							
Koolvis	14,—,—						
Steur							
Zeewolf							
Pollak							
Zonnevis							
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel		68,—105		48,—95,—			
Schotse schol		9,—25,—		20,—25,—			
Zeehond		5,—8,—		6,—8,—			
Bot							14,—16,—
Rode Poon (roobaard)	18,—,—	10,—12,—	9,—13,—	10,—12,—			
Grauwe Poon (knorh.)	9,60,—	10,—15,—		10,—11,—			12,—,—
Rode Knorhaan	16,40-36,—		10,40-32,—				
Posten				5,—6,—			
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

BELGISCH - NEDERLANDSE

ZEEMANSALMANAK

1973

VERKRIJGBAAR

IN BELGIE

**DRUKKERIJ „NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13 - 14**

„HAND IN HAND”

TIJDOKSTRAAT 34, ZEEBRUGGE

IN HOLLAND

**BIJ DE FIRMA HENK ZWART,
MACHINEFABRIEK EN TECHN. HANDEL,
VISSERSHAVEN, IJMUIDEN**

**DOOR STORTING VAN HET BEDRAG
VAN 530 F PLUS 35 F VERZENDINGSKOSTEN
OP POSTCHECKREKENING NR 41.89.87**

**VAN DE DRUKKERIJ „HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
OOSTENDE**

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS	170 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
LAARS gevoerd met wol	325 pt	OLIE-HEMD zonder kap	490 pt
DIJLAARS	350 pt	met kap	585 pt
HEUPLAARS	450 pt	OLIESCHORT	260 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	310 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	355 pt	GUTTERS	40 pt
BROEK blauw goed	170 pt	AIRCOAT BROEKEN	300 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	175 pt	broeken met bretel	
maat 58	210 pt	maat 42 - 56	375 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	215 pt	58 - 60	415 pt
maat 58	235 pt	JUMPERS aircoat	350 pt
JUMPERS blauw goed			
small en medium	155 pt		
large	160 pt		
extra-large	165 pt		

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende,
bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSTENTRALE ter vismijn
van Nieuwpoort.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen
aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	45 fr.	WOLLEN DEKENS	290 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN		MESSEN PIJKENAAS	140 fr.
Cristal	36 fr.	PRISMAKIJKERS	1.750 fr.
Boilo	32 fr.	REDDINGSVESTEN	360 en 750 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	29 fr.	UURWERKEN met stuurwiel	3.250 fr.
VAATDOEKEN	12 fr.	BAROMETER met stuurwiel	2.500 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	30 fr.	UURWERKEN elektrisch	2.000 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	109 fr.	BAROMETER	2.330 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.	DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
		echte engelse, blauw	1.250 fr.
		extra	1.380 fr.
		camel	1.460 fr.
		DUFFLE COATS gevoerd	1.535 fr.
			1.655 fr.
		WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
		laag model	488 fr.
		hoog model	506 fr.

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven,
kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven
zich wenden :

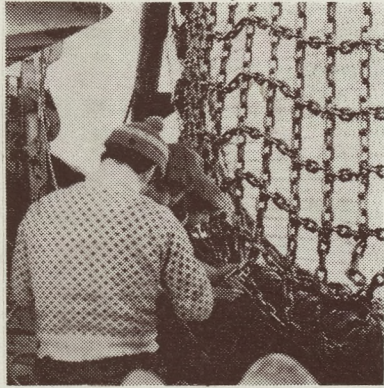
S. C. A. P.

H.BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. 050/541.17

hulp in nood s.v.



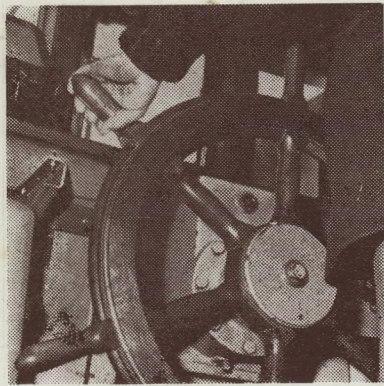
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hulpnood 192.29



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



In een periode van 9 jaar werd meer dan 30 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.

Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.