

# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

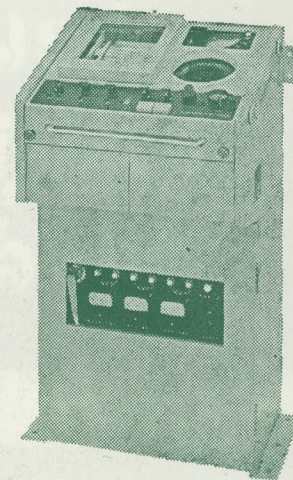
VRIJDAG 28 DECEMBER 1973 — PRIJS 20 F — Nr 52 — 40e JAAR





**ZEEKUST**  
OOSTENDE  
ZEEBRUGGE  
NIEUWPOORT

**SONAR FH 203**



**Televerbindingen en navigatie hulpmiddelen**

- voor scheepvaart
- voor visserij
- voor yachting

Verkoop — Verhuur — Onderhoud

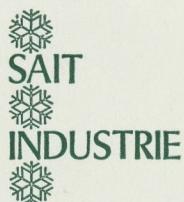
**BEVOEGDE ONDERHOUDSDIENST 24 UUR OP 24**

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

8400 OOSTENDE  
Hendrik Baelskaai 21  
Tel. 708.11

8380 ZEEBRUGGE  
Wandelaarstraat 4  
Tel. 541.21

8450 NIEUWPOORT  
Kaal 46  
Tel. 231.51



VERTEGENWOORDIGER VAN



**Z E E K U S T**

**ENDRESS LINDE WEMPE**

VOOR UW PROBLEMEN IN VERBAND MET  
KOELING — REGELING — CONDENSORS  
KOELMIDDEL (F.12 - F.22) — ZACHT KOPEREN KOELBUIZEN

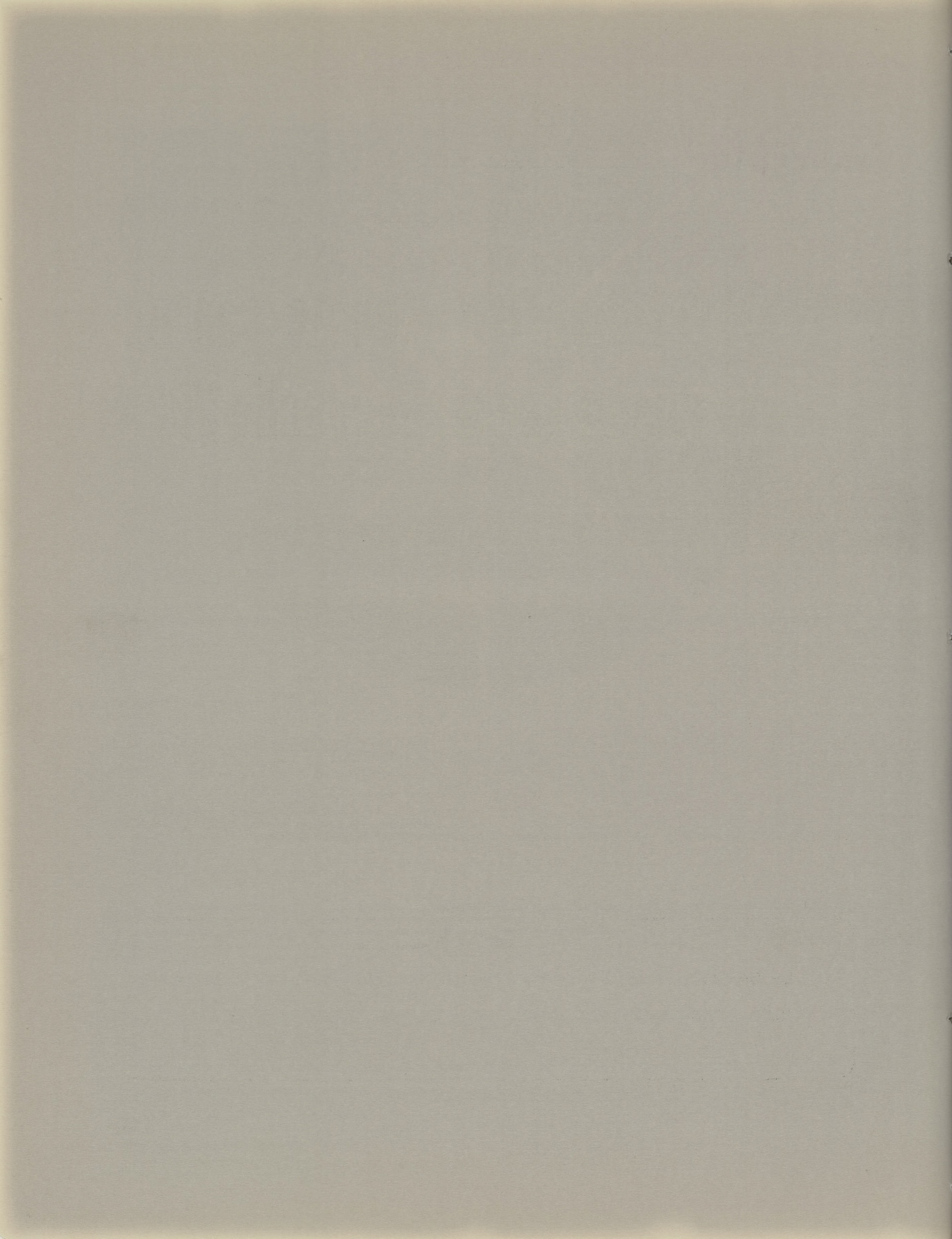
SAIT INDUSTRIE : Biekorfstraat, 20-22, 2000 ANTWERPEN — Tel. (03) 31.50.92

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

(7496V)



DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL VAN „HET VISSERIJBLAD” WENSEN  
HUN GEACHTE LEZERS GOED HEIL IN 1974 EN RIJKE VANGST !



# het visserijblad

Vrijdag 28 december 1973 — Nr. 52

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 800 FR. — 6 MAANDEN 400 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 900 FR. — HOLLAND 58 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE



## 45 jaar ten dienste van en in dienst van de Belgische Visserij

door P. VANDENBERGHE, Afgevaardigde Beheerder van Rederscentrale en Directeur van het Visserijblad.

Op 1 februari 1974 zal het juist 45 jaar geleden zijn, dat een der knapste ambtenaars die de stad Oostende ooit gekend heeft, de heer Gustaaf Velthof, directeur van de toen bestaande vismijn, met de toezegging en op advies van de toenmalige burgemeester, Dokter Ed. Moreaux, ons naar de Oostendse vismijn loodste om er de statistiekendienst voor de visserij, in-gevolge de Conventie van Kopenhagen in te richten.

Vooraf hadden wij enkele maanden als tijdelijk in het onderwijs gestaan, waren we bankbediende en vervolgens 8 maanden secretaris van politie geweest.

We kenden niets af van visserij, noch vissoorten, noch geestesgesteldheid van al wie met en door het visje leefde, maar hadden voordien praktisch gans ons kinderleven doorgebracht op de oude vuurtorenwijk waar het grootste gedeelte van de «bootjessjouwers» (kustvissers) woonde.

Van ongevallenkas voor de vissers, van minimumprijzen voor de vis en van allerlei raden en verenigingen, was er toen geen sprake.

Alleen de visgroothandel en de grote rederijen hadden elk een groepering onder hen. Want toen bestonden er grote reders zoals de Pêcheries à Vapeur, Oostendse Rederij, Crops, Golder, Aspeslagh, Dossaert, Brunet & Co, enz. Toen dreef onze visgroothandel een Europees bekende Exporthandel naar Zwitserland, Italië, Frankrijk, Duitsland, enz.

Grote firma's zoals Camille Willems, Willems-Vershelde, Brunet & Co, David, Nierynck en Brunet, De Rudder, Verhulst, Raphaël Huyseune, Debra, Frans Cloet, Christine Roose, enz. waren de fierheid van ons land en wedijverden met de middelen waarover zij beschikten met de meest gereputeerde firma's van Europa.

Al de kleine reders en Pannenaars waren aangewezen op grote reders en groothandelaars die tezelfdertijd een eigen visafslag hadden..... en hun belangen samen bekokstoofden.

Toen was het ook de tijd, dat haring- en sprotseizoenen schitterende vangsten brachten. Er werd van 8 uur 's avonds en zelfs 's zondags te 10 uur voor de haring en tot 's avonds 20 uur voor sprot verkocht.

Syndicaten, 48 uur arbeid en feestdagen hadden geen tel. Alleen de aanvoer en de export met miljoenen kg per spoor en zelfs per kustvaarder (sprot) waren van belang.

Na tien maanden in dit midden te hebben gewerkt, waren we reeds ingeburgerd. We waren tezelfdertijd secretaris van de stedelijke zieken- en pensioenkas voor vissers geworden, welke eenmaal in de maand zieken en

gekwetsten uitbetaalde. De gelden daarvoor kwamen toen van een heffing van één ten honderd op de opbrengsten van vissersvaartuigen.

We werkten mee aan «Fishing News», aan de toenmalige Hollandse «Visserijwereld», waarin we de Belgische visserijbelangen verdedigden, daarin met raad en daad steeds bijgestaan door onze directeur, Karel De Zuttere, secretaris van de Hogere Raad voor Zeevisserij en de Heer Vershelde, directeur van de Visserijdienst bij het Ministerie van Verkeerswezen. Zij waren ten andere ook in 1933 de medestichters en redacteurs van Het Visserijblad.

Een hevige crisis ontstond reeds in 1932, welke aanleiding gaf tot het in voege brengen van een contingentering van de invoer en het tot stand komen van een kustvissers- en middenslag redersvereniging, nevens de bond der grote reders en onmiddellijk daarop de stichting van Het Visserijblad.

We werden toen ook belast met de toekenning van invoervergunningen waarbij toen reeds 0,50 frank per kg voor gewone en 2 frank per kg voor de invoer van fijne vis diende betaald.

Dat er toen ook «clans» zowel bij de reders als bij de visgroothandelaars, visinvoerders en visuitvoerders bestonden, is een feit zodat, wat thans gebeurt, niets nieuws is. Maar de Hoge Raad voor de Zeevisserij was een overkoepelend orgaan, dat allen domineerde en waar de Staat, de Provincie en de Stad een leidende rol in vervulden. Spijtig voor de visserijgemeenschap dat dit organisme na de huidige oorlog niet meer bijeenkwam. Het had de bekwaamheid en de sterkte de verschillende meningsverschillen en de bedrijfsnoden te kennen en er meestal een gezonde oplossing aan te geven, bekeken in het kader van de tijd waarin we leefden.

Want de organisatie van het visserijbedrijf inzake beroepsbelangen stond nog in zijn kinderschoenen.

Steeds hebben we ons aangetrokken gevoeld om de kleinen, de minstbevoelden ter hulp te komen. Als kleine jongen, als student, studierend op de kosten van het fonds der meestbegaafden, hadden we in onze jeugd de klappen van de zweep, van de armoede, van dag en nacht werken, gekend. En ook hier voelden we toen reeds duidelijk aan, hoe vooral de kleine en middenslagreders ten gevolge van het gebrek aan organisatie, het voorwerp uitmaakten van allerlei misbruiken van mensen en firma's, die dit handig wisten uit te buiten.

En zo kwamen we in dit zeer moeilijke te leiden milieu, van veel ongelet-

(vervolg volgende blz.)

## HOOGWATERBOEKJES 1974

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHT-  
KLUBS verkrijgbaar aan de prijs van 20 fr. B.T.W.  
inbegrepen en in de winkel, Vindictivelaan 22,  
Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de  
som van 23 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.

terde mensen, die alleen hun knappe beroepsbekwaamheid konden doen gelden, tot de stichting van de kustvissers-redersvereniging Hand in Hand Oostende, tijdens de oorlog gevolgd door de stichting van een zelfde vereniging aan de Oostkust, nevens de reeds ontloken vereniging van middenslagreders. Inzake verzekering hadden de grote reders hun coöperatieve de verzekering van Londès genaamd en was ook in 1933 «De Ster» verzekering van «Pannenaars» ontstaan, voor de middenslagvisserij, waarin de ganse kustvisserij niet werd opgenomen.

In 1934 werden we griffier van de Ongevallenkas voor Zeevisserij, taak welke we 24 jaar waarnamen om ondertussen een coöperatieve verzekering van kleine reders kustvissers te stichten, Hulp in Nood en later medestichter te zijn van de «Coöperatieve aankoopvereniging voor vissersvolk».

Op beroepsgebied bleven zowel de grote als de middenslag, als de kleine reders, hun eigen weg bewandelen en elkeen meende steeds door de andere benadeeld te zijn of in de hoek geduwd. Dit was vooral het geval met de kleinen en middenslag totdat het begin van de oorlog een einde stelde aan alle afzonderlijke organisaties en we wel verplicht waren uit de nood des tijds de koppen bij mekaar te steken.

Want van de Corporatie wilden we niet weten. Dat was Duits en dus niet goed te noemen, hoewel we thans 30 jaar later tevreden zouden zijn, moesten we door zo'n organisatie kunnen geleid worden.

De catastrofe van 1940 waardoor tientallen kleine reders van gans onze kust getroffen werden, was een gelegenheid om tot in het zuiden van Frankrijk, Arcachon, Bordeaux, enz..... de Belgische vissersvaartuigen op te zoeken en ze voor zover mogelijk, naar hun thuishaven te brengen.

Al wie de ellende van toen heeft meegemaakt van de kleine reders van Heist tot Nieuwpoort, weet tot wat de solidariteit van toen onder allen mogelijk gemaakt heeft. Tot in 1942 doorkruisten we honderden malen de Franse havens, konden we velen gelukkig maken en was de solidariteit zo groot, dat er slechts één bond, één verzekering, één coöperatieve van kleine reders bestond, waarbij elkeen, groot en klein, gelegheidsreders en beroepsmensen, buiten de corporatie, zich vrijwillig aangesloten hadden.

Over ons aller lotsbelevissen van toen zijn boekdelen te schrijven. Maar in de nood gold slechts, solidariteit, eenheid!

Niet zodra was de oorlog voorbij of de oude sleur herbegon. Elkeen dacht met de grote verdiensten welke men toen had, het opnieuw in groepjes te kunnen doen. Verdeeldheid werd opnieuw gezaaid door hen die er belang bij hadden of vertegenwoordiger waren van de ene of andere belangengroep. De crisis van 1948 welke voor velen catastrofale gevolgen had, bracht de reders opnieuw bijeen tot in 1953. Toen brak de eenheid opnieuw omdat private belangen de eenvoudige kleine en middenslagreder onder de invloed van chantage en financiële aangelegenheden, sommigen deed bezwijken. In deze kolommen de gebeurtenissen van toen beschrijven, zou ons te ver leiden. Ze waren niet beter en niet slechter dan nu.

Eén zaak was zeker, de krisistoestand werd niet opgelost maar verscherpte totdat eens temeer uit de nood des tijds en de catastrofale resultaten van de opbrengsten elkeen verplichtte in 1958 tot de stichting van de opvangregeling en één rederscentrale over te gaan, welke sedertdien velen heeft gered en dank zij zijn organisatorische inrichting tot de sterkste bedrijfsorganisaties van het land is uitgegroeid.

Maar wanneer de weelde steekt, dan vergeten sommigen vlug wat voor het opwerken van het bedrijf gedaan werd.

Handelaars die zich met de visser en de kleine reder gemakkelijk verrijken omdat het goed ging, zagen in het visserijbedrijf een lucratief zaakje nevens het hunne. Ze werden ook reder. Ze stelden zich niet tevreden met wat zij, dankzij diezelfde artisanale reders en vissers in korte tijd

hadden verdiend. Ze wilden meer. Ze wilden de coöperatieve bedrijven uit de weg omdat die een beletsel zijn voor een eigen lucratief zaakje. En om dat te bereiken, moest die zo kostbaar verworven eenheid, opnieuw verbroken worden. Te Zeebrugge werd ook het lont aan het vuur gestoken door mensen die nevens de rederij een winstgevende handelszaak hadden.

Maar daar is men tenslotte nuchter gaan denken en is de eenheid hersteld.

Te Oostende was het voorwendsel, gebrek aan inspraak of liever, gebrek aan het middel niet de gemeenschap te dienen, maar zichzelf. En alleen daarvoor moest de afgevaardigde-beheerder het ontgelden, moest het sterk uitgebouwd secretariaat met enkele knappe bedienden, mede de zondebok worden en zou, de deze verdwenen samen met de afgevaardigde beheerder, de eenheid hersteld worden en men alles naar het belang van enkelen en niet de gemeenschap kunnen leiden. Het zou inderdaad op die wijze gemakkelijker worden de kleine man, de niet geleerde reders, maar nochtans bekwame beroepsmensen te misleiden. De rest zou langs de kaai bekostigd worden tot heil van enkelen, die nevens het bedrijf, wanneer dit in een crisis zonder voorgaande zal gewikkeld zijn, hun andere zaakjes verder lucratief kunnen uitbaten. Zoals we reeds zegden, vergen onze zaken, de coöperatieve «S.C.A.P.» en onze coöperatieve verzekering «Hulp in Nood», zonder te spreken van onze eigen zaak, meer en meer al onze zorgen. Het jaar 1974 belooft zeer zwaar te zijn. Een crisis zonder voorgaande dreigt. Gedurende 45 jaar hebben we de gemeenschap gediend. Het is nu aan de jongeren of aan de nieuwe «would-be's» het te doen in onze plaats.

In het belang van zoveel kleinen voor wie we het steeds opgenomen hebben, voor wie we vóór, tijdens en na de oorlog, alles veil hebben gehad, voor wie we hun beroepsvereniging Hand in Hand, een eigen verzekering, hun eigen verkoopsorganisaties S.C.A.P. hebben gesticht en tot een ongeëvenaarde bloei hebben gebracht, zullen we blijven zetelen tot het einde van ons mandaat als eenvoudige beheerder, het aan anderen overlatend hun kunnen te tonen, tevens hopen dat ze ondertussen zullen hebben leren inzien, dat als zij het tot reder hebben gebracht, dankzij hun lucratieve andere zaken, het te danken hebben aan die visserij, wiens macht alleen gelegen is in een krachtadig beleid en in de eendracht.

De beroerde tijden welke we tegemoet gaan, zal ook hen als reder en in hun zaken treffen. We hopen voor hen en de gemeenschap, dat zij in de toekomst voor de gemeenschap van reders en vissers evenveel zullen over hebben, als wij in die voorbije 45 jaar en dat ze ook zoveel zullen verwezenlijken, niet alleen uit eigenbelang, maar voor de gemeenschap, omdat wij allen geleefd hebben en moeten leven, voor en door het visje.

## DE BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1974 VAN DE PERS

De 36e jaargang van dit lijvig boekdeel dat meer dan duizend blz. beslaat en op alle vissersvaartuigen zowel in Nederland als in België thuis hoort, zal dit jaar opnieuw belangrijke wijzigingen ondergaan en aangepast worden aan de nieuwste noodwendigheden.

Voor wat de lijst der Hollandse vissersvaartuigen betreft, werden ook de adressen van alle grote rederijen erin opgenomen, zodat ook hier de talrijke leveranciers er hun groot nut zullen in vinden.

De oplage werd enerzijds beperkt en anderzijds werd de prijs van 500 fr. behouden waaraan dient toegevoegd 30 fr. B.T.W. en 36 fr. verzendingskosten op postcheck nr. 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

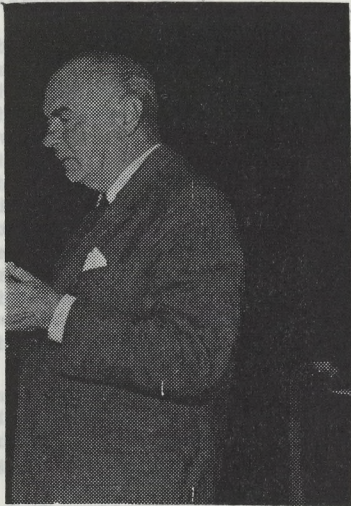
HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR:

### A. IN BELGIË

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

### B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
  - Handelsonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen.
  - N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJMUIDEN.
  - Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76 IJmuiden.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.



# MIJN VURIGE WENS

door R. BAUWENS, Voorzitter Raad van Beheer Rederscentrale

Het is de gewoonte bij de jaarwisseling zijn beste wensen over te maken aan bedrijfsgenoten, familie, vrienden en kennissen, en aan allen die we ontmoeten.

Nieuwjaar is ook het traditionele tijdstip waarop men nieuwe plannen smeedt, andere gedachten de vrije teugel laat, beloften maakt, kortom, een tijdstip waarop men meer dan anders de hoop op de toekomst zet. Het is echter ook een moment van bezinning!

Naast de oprechte wensen, die ik U allen welgemeend toewens, wil ik van de gelegenheid gebruik maken enkele ogenblikken te wijden aan de situatie waarin ons bedrijf zich bevindt.

Een bedrijf als het onze heeft steeds zijn problemen gekend; het zal steeds problemen hebben. Ik overdrijf echter niet als ik beweer dat de evolutie van de zeevisserij, zoals ze zich thans aan het voltrekken is ons **NOOIT VOORHEEN** voor dergelijke problemen heeft gesteld als thans.

In alle bescheidenheid meen ik te mogen zeggen dat mijn jarenlange ervaring en mijn menigvuldige binnen- en buitenlandse contacten en relaties — mede ten gevolge van mijn voorzitterschap van Europêche, het internationaal orgaan dat de nationale representatieve redersberoepsverenigingen van de E.E.G.-lidstaten groepeerde — borg kunnen staan voor de gegrondheid van deze vaststelling, die tevens een waarschuwing moge inhouden.

Steeds meer krijgen de visserijvraagstukken een internationaal karakter.

Er is de uitbreiding van de voorbehouden visserijzones door andere naties, die uiteraard een terugslag hebben op de houding van meer nabij gelegen visserijlanden (in bepaalde Britse middens denkt men bv. zelfs aan 50 mijlen voor bepaalde gebieden en ook in Nederland zijn al stemmen opgegaan om de visserijzones tot op 12 mijl te brengen).

De wereldconferentie, die vermoedelijk binnen enkele maanden start, belooft echt niets goeds!

Er zijn verder de vele maatregelen die op stapel staan ter bescherming van de visstocks. Binnenkort reeds mogen we ons zelfs verwachten aan beperkingen van de vangsthoeveelheden voor tong, schol en haring.

Benevens deze reeds toch zo belangrijke problemen van uitbreiding der visserijzones en van overbevissing, hangen ook nog andere ernstige gevaren boven het hoofd, dewelke tot gevolg dreigen te hebben dat veel en belangrijke visgronden in de naaste toekomst zullen verloren gaan. Waar voorheen de visserij zo niet de enige, dan toch zeker de voornaamste activiteit was, worden thans de zeeën en wateren op een steeds groter wordende schaal geëxploiteerd voor andere doeleinden; er is de olie-, gas- en zandwinning (met de pipe-lines) er zijn de vele plannen voor de bouw van zg. platforms voor allerlei wetenschappelijke oogmerken, en zo kan men met tal van andere voorbeelden verder gaan.

Men kan zich terecht afvragen WAAR onze reders uiteindelijk nog zullen kunnen gaan vissen. Indien er immers nog IETS zal overblijven, dan stelt zich de vraag HOEVEEL men er nog zal kunnen uithalen en, wanneer daarop dan ook een antwoord kan worden gegeven, dan kan men zich afvragen met WELKE INSPANNINGEN en tegen WELKE KOSTEN.

In welke zin de kostencurve verloopt hoeven wij hier zeker niet meer te zeggen. Denken we alleen reeds aan de drastische stijging van de mazoutprijzen die sedert vorig jaar met bijna 200% toenam. Wij hoeven ons trouwens geen illusie's te maken inzake gebeurlijke prijsdaling van de mazout, integendeel.

De perspectieven voor ons bedrijf zijn dus zeker niet gunstig te noemen, maar aan de vele problemen en dreigingen die ons boven het hoofd hangen, wijdt de Rederscentrale sedert lang haar beste aandacht.

Op internationaal zowel als op nationaal vlak worden hieraan tal van besprekingen gewijd, want NU wordt aan de toekomst gesmeed; ondanks het feit dat ons land op visserijgebied als „weinig belangrijk” wordt aanzien, mag terecht worden beweerd dat de vertegenwoordigers van de Rederscentrale de belangen van de Belgische reders uitstekend dienen.

Dezelfde opmerking geldt voor het E.E.G.-structuur, markt- en sociaal beleid, die thans in de maak zijn. Dergelijke inspanningen die tijdrovend zijn veel moeite en studiewerk kosten, zijn echter zeer ondankbaar. Ondankbaar omdat, wanneer straks de resultaten ervan tot uiting zullen komen, of wanneer straks één of ander beleid in voege wordt ge-

bracht, daar niet de stempel opstaat van die mensen die er hun tijd en bekwaamheid hebben aan besteed. Ondankbaar ook omdat in de fase van de besprekingen daar niets kan over gepubliceerd worden, en onbekend maakt nu eenmaal onbemind. Ondankbaar tenslotte omdat de resultaten ervan achteraf door hen die het altijd beter weten, maar die zelf nooit iets hebben gedaan, zullen worden bekritiseerd; achteraf is dat nl. altijd het gemakkelijkst. Tenslotte is het zo dat de Rederscentrale nu éénmaal niet de gewoonte heeft om aan personencultus te doen en verwezenlijkingen dik in de verf te zetten. En eigenlijk zou het moeten, omdat er steeds mensen zijn die zich maar al te gemakkelijk door negatieve kritiek laten overdonderen.

Hiermede zijn wij dan op nationaal vlak beland, want wij willen helemaal niet de schijn verwekken dat de ernstige problemen op internationaal vlak deze op nationaal vlak overschaduwen, integendeel. Wij zouden hier een ganse opsomming kunnen geven van al de verwezenlijkingen die de Rederscentrale in het belang van de reders heeft gedaan gedurende haar toch nog jong bestaan.

In aansluiting op wat voorafgaat willen wij evenwel enkel wijzen op de vele gevaren die de Rederscentrale de kop heeft kunnen indrukken, waarover niet altijd kan gesproken worden. Dank zij bv. een waakzaam en bekwaam sekretariaat, waar geen moeite te veel is voor het personeel, konden aldus bij wijze van voorbeeld talrijke plannen of kosten worden voorkomen die in belangrijke mate de exploitatie zouden hebben beïnvloed, maar precies zoals wij daarstraks hebben gezegd in verband met de internationale problemen, staan wij hier voor het fenomeen „onbekend maakt onbemind”.

Herinneren wij bijvoorbeeld aan het succes dat de Rederscentrale behaald heeft door vissersvaartuigen te zien vrijstellen van de provinciale taks op de drijfkracht. Dit zou een zuivere meerlast hebben betekend voor een gewone middenslagreder van om en bij de 100.000 fr. per jaar. Welnu, iedereen vindt dat een normale zaak. Het effect zou echter veel groter zijn geweest indien die 100.000 fr. eerst had moeten betaald worden, zodat de Rederscentrale dan met veel omslachtig werk de terugbetaling ervan zou trachten te bekomen hebben. Dan, in zo'n geval, zou de reder het werkelijk aan zijn geldbeugel gevoeld hebben en het effect zou des te groter zijn indien de Rederscentrale dan pas succes had gehad. Nu is het resultaat hetzelfde, maar de reder heeft het niet aan zijn beurs gevoeld.

Dit is een voorbeeld dat iedereen kent, maar wij zouden er veel andere kunnen geven die om één of andere reden niet bekend kunnen gemaakt worden.

Dezelfde opmerkingen gelden bij besprekingen in belangrijke werkgroepen en nationale comité's, waarvan de punten hun weerslag kunnen hebben op de kosten en dus op de exploitatie van de reders en waar derhalve de belangen van de reders door onze vertegenwoordigers worden verdedigd. Niet steeds kan in detail daarover worden gesproken, vooral niet wanneer bv. de Rederscentrale erin geslaagd is belangrijke bijkomende kosten te vermijden.

Sommige mensen beseffen dit blijkbaar niet en nog veel erger wordt het wanneer anderen weigeren hun lidgeld aan de beroepsvereniging te betalen. Het moet mij van het hart, maar een dergelijke houding is weinig eerlijk ten opzichte van de collega's. Iedereen geniet immers van de verwezenlijkingen op nationaal en internationaal vlak in gelijke mate. Ook zij die niet betalen.

Men kan dit vergelijken met arbeiders die, alhoewel ze niet gesyndiceerd zijn of hun lidgeld niet betalen, toch ook van de loonsverhogingen en andere sociale voordelen genieten.

Hetzelfde geldt bv. voor de TV-kijkers, die hun kijkgeld niet betalen, maar het zijn dan ook deze „zwartkijkers” die de meeste kritiek zullen uitoefenen en die terzelfdertijd profiteren van de gelden die de anderen wel betalen. Wij kunnen nog tal van gelijkaardige voorbeelden aanhalen.

Een dergelijke pessimistische taal is weliswaar weinig passend in de sfeer rondom de eindejaarsfeesten. Ik aanzie het echter als mijn plicht onze reders te moeten waarschuwen voor de ongunstige perspectieven die

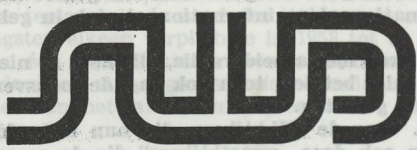
(Vervolg blz. 5)

# Wie bijzondere prestaties eist, merkt pas goed wat Stork-Werkspoor dieselmotoren waard zijn.

F240, viertakt, 820-1500 pk	750	1000	omw/ min
gemiddelde effectieve druk	13,6	11,7	kg/cm <sup>2</sup>
gemiddelde zuigersnelheid	6,5	8,7	m/sec
gemiddeld brandstof- verbruik	155	158	g/pk/u
smeerolie- verbruik	1	1	g/pk/u

Gewicht 6-8-9 cil. uitvoering:  
10,5 - 13 - 14 ton.

Service: Amsterdam,  
Rotterdam, Zwolle, IJmuiden,  
Den Helder, Harlingen,  
Groningen, Delfzijl, Urk, Scheve-  
ningen, Stellendam, Terneuzen,  
Breskens, Oostende, Antwerpen,  
Gendt (Nijmegen), Maasbracht  
en Maastricht.



## STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 8, Zwolle. Telefoon (05200) 109 87, Telex 14016.

(7503V)

(Vervolg van blz. 3)

het bedrijf bedreigen. Het is werkelijk ernstig. Veel dezer problemen hebben zoals reeds gezegd, een internationaal karakter en worden als dusdanig behandeld. Het is echter triestig te moeten vaststellen, in een periode waar het zeevisserijbedrijf met problemen wordt geconfronteerd als nooit tevoren, ook de eenheid verloren dreigt te gaan. Meer dan ooit is die eenheid nodig. Meer dan ooit maakt eendracht macht. In internationaal verband zien wij dat, waar voorheen verschillende redersverenigingen bestonden in eenzelfde land, deze redersverenigingen, het gevaar beseffend, onmiddellijk de handen in mekaar hebben geslagen, zodat wij thans meemaken in de internationale verenigingen, dat per land een eenheidsorganisatie één en hetzelfde standpunt verdedigt en aldus des te meer kans heeft om hun belangen met succes te verdedigen. Bij ons dreigt de klok een 10-tal jaren achteruit gezet te worden en doet zich, hoe ongelooflijk het ook moge klinken, precies het omgekeerde fenomeen zich voor.

Wanneer wij daarbij dan nog moeten toegeven dat ons land al niet zoveel in de pap te brokken heeft in vergelijking met de andere, veel grotere, visserijnatie's, dan moet zulks ons de toekomst nog pessimistischer doen inzien, wanneer niet onverwijld het roer wordt omgegooid en eensgezind kan worden opgetreden.

Ik ben er mij van bewust, dat in een vereniging als de onze, er steeds problemen zullen zijn. De individuele standpunten zullen nooit unaniem zijn; vooral het zeevisserijbedrijf, waar specialisatie zoals bij ons niet mogelijk is, zal daarmee te kampen hebben. Het groot probleem bij ons is immers dat veel reders, benevens hun aktiviteit als reder ter zeevisserij, nog andere belangen hebben. Moest dit niet het geval zijn, dan zouden veel problemen zich niet stellen. Maar deze situatie is er nu een-

maal en wij moeten ze kunnen oplossen. Daarvoor moet men echter het karakter hebben dit eerst in eigen midden op te lossen. Het is weinig moedig weg te lopen, kritiek uit te oefenen en iets te willen afbreken dat met zoveel moeite tot stand werd gebracht.

Wanneer er mensen zijn, die zich plots als nieuwe leiders geroepen achten, zal naar hen geluisterd worden, maar men kan toch niet verlangen dat een degelijk uitgebouwde organisatie naar de knoppen gaat omdat deze mensen niet onmiddellijk hun zin krijgen en alles direkt zelf voor het zeggen hebben.

Ik ben oud genoeg om te mogen beweren dat ik onze mensen ken, waarbij men echter moet vaststellen dat zij die thans zoveel kritiek uitoefenen, precies deze mensen zijn die nog niet zo lang in het bedrijf staan die in het bedrijf gekomen zijn wanneer, het dank zij de Rederscentrale, goed is beginnen gaan, of die slechts onrechtstreeks bij rederijen betrokken zijn.

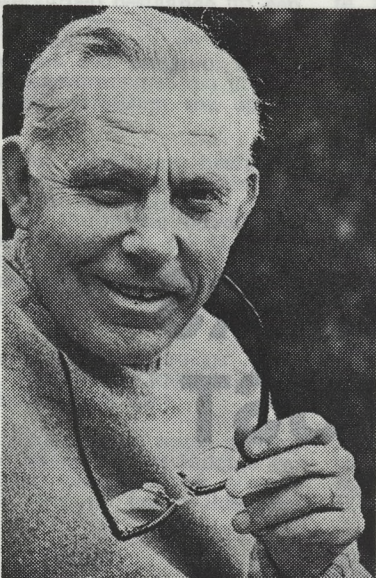
Ik wil daarom deze mensen geenszins veroordelen, maar betreurt ten zeerste de manier waarop ze hun wil willen opdringen. Ons bedrijf staat op een keerpunt. Het is thans het moment voor allen, aan hetzelfde net te trekken. Een oplossing moet mogelijk zijn, maar deze dient op een ernstige manier te worden aangepakt.

Wanneer in een periode van bezinning, zoals de Kerst- en Nieuwjaarsperiode moet zijn, elkeen dit zal willen inzien, dan ben ik ervan overtuigd dat de Rederscentrale het Belgisch zeevisserijbedrijf kan redden, zoals ze dat ook een 14-tal jaren geleden heeft gedaan, toen ook de nood hoog was.

Als dat in het nieuwe jaar kan verwezenlijkt worden, dan is mijn vurigste wens en meteen ook, gezien mijn leeftijd, mijn grootste ambitie als bedrijfsgeenoot, voldaan.

# AAN ONZE REDERS EN VISSERS

door Dries CLAEYS, Volksvertegenwoordiger



Een jaarlijkse boodschap aan de vrienden uit de zeevisserij is meer dan het onderhouden van een traditie. Het is de gelegenheid met de mensen die in de zeevisserij staan, aan het diep meeleven met hun vreugden en hun moeilijkheden.

In de laatste weken hebben wij opnieuw moeten treuren om het verlies van een jonge visser die midden in de storm over boord is geslagen en verdwenen! Wij voelen innig mede met de treurende familie.

De angstige dagen die de meerdere Heistse families hebben beleefd, werden door duizenden mensen in den lande meegeleefd, en de vreugde was enorm in ons gezin — „Pa, ze zijn gered“! riep ons jongste. Wij vroegen niet wie gered was. Thuis werd immers bestendig gesproken over de vissers die vermist waren. Ze waren gered! We konden 't niet geloven. En toch bleek het waar! God zij gedankt!

Het wedervaren van die vissers heeft eens te meer aangetoond wat een weergalozes moed, vastberadenheid en krachtadige volharding aanwezig is bij onze vissers.

Het vissersleven is ongetwijfeld één van de hardste leerscholen die denkbaar zijn, maar de karaktertrekken die de mens het grootst maken in moeilijke omstandigheden, worden er ook het sterkst ontwikkeld.

Als elkeen zijn bewondering heeft uitgesproken voor de geredde bemanning, dan is die bewondering ten zeerste gewettigd en slaat ook voor een deel op de gehele zeevisserij.

Een paar weken geleden werd ik officieel aangesteld als voorzitter van de Bedrijfsraad voor de zeevisserij.

Die aanstelling beschouw ik als een grote eer maar ook als een verplichting de belangen en de problemen die de zeevisserij ten harte gaan met nog meer aandacht, bekommernis en openheid te volgen.

De huidige oliecrisis en de gevolgen daarvan voor de zeevisserij, het internationaal vistekort, het akkoord over IJslandse zeevisserij, de achteruitgang van de visserijvloot, de zeer geringe nieuwbouw en andere vraagstukken meer, vragen onze bijzondere aandacht.

In dat opzicht, zuiver economisch gezien, dient het jaar 1974 zich nogal somber aan.

De zeevisserij heeft echter reeds voor zwaardere moeilijkheden bestaan en er zich doorgeslagen.

Ook nu zal ze dat doen met haar eigen kenmerkende levensdrang! Daarom, van ganser harte aan U en Uw gezinnen Zalig Kerstfeest en Gelukkig Nieuwjaar.

**VOOR 1974**

**GOEDE REIZEN**

**BEHOUDEN THUISKOMST**

**RIJKE VANGSTEN**

**DIT WENSEN DE**

**A.B.C.:**

**DIESELMOTOREN**

**43, WIEDAUWKAAL, GENT TEL. 09/23.45.41**

**AAN**

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

(7502V)



# IS EEN AANPASSING VAN DE E.E.G - VISSERIJMARKTPOLITIEK GEWENST ?

door C. MENU, o/voorzitter van de Rederscentrale

Het is ruim twee jaar geleden dat de Rederscentrale, zoals meerdere van de „oudere” E.E.G.-lidstaten, het marktbeleid zoals het door de Commissie werd uitgestipt, toepast.

Een „grote” revolutie heeft dit voor ons niet betekend; wij kennen al ettelijke jaren een goede, door de Rederscentrale georganiseerde en toegepaste opvangregeling, die voldoening schonk.

De E.E.G. marktordening had zich zeker door onze opvangregeling laten inspireren, zodat voor ons de overgang niet zo groot was.

De twee jaren ondervinding van de gemeenschappelijke marktordening hebben ons — evenals de andere lidstaten — gewezen op enkele tekortkomingen, doen denken aan enkele mogelijke verbeteringen, dit alles gezien in het licht van de huidige visserijconomie.

Het toetreden van de nieuwe lidstaten, Groot-Brittannië, Denemarken en Ierland, landen waarvan de eerste verschillende opvangregelingen kende naargelang de streek, en de twee andere welke helemaal geen marktregelende maatregelen toepasten, is de aanleiding geweest om in de schoot van Europêche, de algemene communautaire marktpolitiek onder de loep te nemen.

Een werkgroep bestaande uit één afgevaardigde per land, werd gevormd welke zowel de huidige marktpolitiek zou bekijken, als de gewenste hervormingen zou uitwerken en de voorstellen zou opstellen.

Betrokken werkgroep heeft nu haar werkzaamheden beëindigd. Twee documenten, getiteld: „Voorstellen van Europêche betreffende het marktbeleid van de Gemeenschappelijk Visserijpolitiek” worden ter aandacht van de Commissie onderworpen.

## WAAROVER GAAT HET IN DEZE „VOORSTELLEN” EN WAT BEHELZEN ZE ?

Als algemene regel wordt gesteld, dat het kader van de huidige gemeenschap visserijpolitiek toepasselijk is voor de negen lidstaten,

maar dat de ondervinding van de vroegere „zes” bewijst, dat een vereenvoudiging van het systeem wenselijk is en dat de verschillende markttoestanden van de nieuwe staten, zowel in Groot-Brittannië, als in Denemarken en Ierland, gezien hun specifiek karakter, een grotere flexibiliteit vergen.

Laten wij nu duidelijkshalve de voornaamste voorstellen, punt voor punt behandelen:

1) Iedereen weet nu ongeveer — of zou dienen te weten — dat de ophoudprijzen berekend worden op basis van de oriëntatieprijzen (O.P.).

De O.P. worden door de Commissie jaarlijks vastgesteld op basis van de gemiddelde prijzen op enkele representatieve markten, gedurende de drie laatste jaren.

Europêche stelt voor, teneinde een meer met de werkelijkheid overeenstemmende O.P. te bekomen, dat de berekeningen zouden geschieden niet op basis van de drie laatste jaren, maar van de twee laatste jaren en daarenboven dat met de prijstendens, de prijsvoluctie zou rekening gehouden worden.

2) Europêche is de mening toegedaan dat de voor de leden van de producentenorganisatie verplichte indeling in de voorgeschreven grootte-klassen zouden moeten herzien worden, bijzonder daar waar verschillende grootte-klassen dezelfde ophoudprijzen kennen. Dit sluit niet uit dat een producentenorganisatie, onder-indelingen oplegt om de verkooptradities te eerbiedigen. Verder zou de indeling zowel in lengte als in gewicht moeten mogen uitgedrukt worden.

3) Wat de versheidsgraden betreft zouden deze teruggebracht worden tot twee klassen: A en B. De huidige C-klasse heeft geen zin, gezien een produkt met deze versheidsgraad niet mag verkocht worden.

Ook in dit geval behoudt een producentenorganisatie het recht de Extra-klasse te bewaren en toe te passen. Maar het zou een recht zijn en geen verplichting.

Wat de bepaling van de versheids-

klassen betreft, alsook de normen van versheid moeten deze door de Commissie herzien worden. De huidige criteria zijn te ingewikkeld om in de praktijk te kunnen toepassen.

4) Wat de ophoudprijzen betreft, werden enkele grondige wijzigingen voorgesteld, rekening houdende dat tot nu toe in alle havens van alle E.E.G.-landen dezelfde ophoudprijzen in de markt van kracht zijn.

a) Ieder erkende producentenorganisatie moet voor alle „beschermde” vissoorten, bestemd voor menselijk verbruik, een ophoudprijzen hebben, om marktstoringen te vermijden. Deze ophoudprijzen, autonome ophoudprijzen genoemd, mag dus hoger zijn dan de officiële ophoudprijzen.

b) Een ophoudprijzen zou moeten in de loop van het jaar kunnen gewijzigd worden als de omstandigheden dit opdringen en voor zover deze wijziging voor een zekere duur geldt en de andere lidstaten tijdig verwittigd worden. Hier werd gedacht aan seizoenprijzen, bv. onderscheid tussen volle haring en ijlde haring en aan zekere vissoorten welke gedurende een bepaalde periode minder marktwaardig zijn (platvis in de winter).

c) Een ophoudprijzen door een erkende en representatieve producentenorganisatie in zijn marktgebied toepasselijk gebracht, zou moeten door allen zonder onderscheid, welke in dit gebied hun produkten verkopen, geëerbiedigd worden.

5) Wat de „overbrugging” of „compensatie” betreft, werden ook door Europêche grondige wijzigingen voorgesteld.

Laten wij hier herinneren dat de „overbrugging” het bedrag beduidt welke, in geval een produkt de ophoudprijzen niet behaalt, en dus uit de markt wordt getrokken en aan een vismeelfabriek of voor diervoeding wordt toegewezen, aan de producent wordt toegekend en het verschil uitgemaakt tussen de ophoudprijzen en de vismeelprijzen.

Van het bedrag aan overbrugging

betaald door de producentenorganisatie aan zijn leden, ontvangt deze van de FEOGA (Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw) een veranderlijk gedeelte welke verschilt van vissoort tot vissoort, afhankelijk is van de grootte- en kwaliteitsklasse en daarenboven van de verhouding van de Oriëntatieprijzen tot de ophoudprijzen. In plaats van deze ingewikkelde berekening stelt Europêche voor dat FEOGA zou tussenkomen voor een éénvormig procent, b.v. 70 of 75% van de overbrugging.

Eveneens — en dit is zeer belangrijk — dat FEOGA zou tussenkomen bij de producentenorganisaties niet enkel in die gevallen waar de E.E.G.-ophoudprijzen worden ingesteld, maar in alle gevallen waar voor de beschermde vissoorten een ophoudprijzen wordt toegepast welke niet lager is dan de officiële ophoudprijzen en niet hoger dan de oriëntatieprijzen.

In dit geval echter zou de tussenkomst van de FEOGA zich beperken tot een aandeel in het verschil tussen de officiële ophoudprijzen en de vismeelprijzen.

6) Teneinde tegemoet te komen aan de wensen van de reders gevestigd in de havens aan de Atlantische oceaan en aan de Middellandse Zee, werd gevraagd enkele vissoorten (zoals heek en brasem) aan de lijst van de beschermde vissoorten toe te voegen.

x x x

Tot daar, laat ons zeggen de meest ingrijpende voorstellen door Europêche bij de Commissie ingediend. Daarbij komen nog enkele meer technische zaken welke minder de reder dan de enkeling, maar bijzonder de producentenorganisatie zelf aangaat.

Laten we hopen dat deze voorstellen, uitsluitend ingegeven door de bezorgdheid om dichter bij de werkelijke markttoestanden te komen in de onderscheidelijke havens, een gunstig gehoor mogen ontvangen. Dit zou veel bijdragen tot het scheppen van een effectieve marktregeling in overeenstemming met de aldaar heersende toestanden, en zou veel beter, zowel door de producenten als door de afnemers aanvaard worden.

# Onderlinge Visafslag

# 0. 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**



# DE ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ EN HET VISVERBRUIK

door A. WITTEVRONGEL, Directeur Rederscentrale

Ongetwijfeld zullen, ter gelegenheid van dit eindejaarsnummer, vele penneridders of „gelegenheidsauteurs” het hebben over de massa problemen, die als een zwaard van Damocles boven het zeevisserijbedrijf hangen - zowel nationaal als internationaal bekeken - waarvan de ernst en de gebeurlijke gevolgen inderdaad niet te overzien zijn.

Nu vooral de drastische prijsverhoging van de mazout een rendabele exploitatie in het gedrang brengt, bestaat meer dan ooit de behoefte aan een rationeel en wel-doordacht beleid, wil de Belgische visserij zijn positie handhaven en liefst nog verbeteren. Dat in een sektor als de onze, de overheid hierbij moet betrokken zijn, is als vanzelfsprekend, waarbij we dan weliswaar aan daadwerkelijke financiële hulp denken om tijdens de moeilijke overgangperiode de bedrijfsmensen de gelegenheid te geven zich aan te passen, maar waarvan we ook en vooral van de overheid verwachten, dat het bedrijf betrokken wordt bij het nationaal en internationaal overleg omtrent de vraagstukken die momenteel elke visserijnatie bekommeren - zoals de uitbreiding van de voorbehouden visserijzones, de toenemende industriële exploitatie van de zeeën, de overbevissing e.d.m. - en dat met de adviezen van het bedrijf rekening wordt gehouden. Ook dat is een beleidsfacet.

Is dus de toestand van de visserij op het eerste gezicht echt niet zo rooskleurig, dan biedt ons inziens deze bloeiende sektor toch nog tal van mogelijkheden en is het zeker niet misplaatst - ondanks het pessimisme - dat een Europees fenomeen blijkt te zijn - van ook gunstige perspectieven te gewagen.

## Moderne middenslagvloot

Al naargelang de benadering van een probleem, ontmoet men immers afwisselend gunstige en minder gunstige vooruitzichten.

De verdere ontwikkeling van ons zeevisserijbedrijf hangt in hoofdzaak af van het bemanningsprobleem. Daarnaast kan worden beweerd, dat, zolang er vraag naar visprodukten bestaat, er steeds een vorm van visserij zal zijn. Hoe onze vissersvloot er bv. over twintig jaar zal uitzien, valt moeilijk uit te maken, alhoewel toch kan worden verwacht dat de evolutie, die reeds enige tijd aan gang is, zal worden voortgezet; namelijk een streven naar een rationele exploi-

tatie van een moderne midden-slagvloot, gesteund op de binnenlandse vraag naar verse vis. En die vraag is er!

Nu reeds importeren we meer dan het dubbel van onze eigen aanvoer en de invoerwaarde belooft driemaal meer dan onze aanvoerwaarde. Met ca. 13 kg. per hoofd staan wij trouwens inzake visverbruik vooraan op de E.E.G.-ranglijst en landen zoals Nederland, Duitsland en Italië kijken ons in de rug.

We zijn dus een visimporterend land om aan de vraag naar vis te kunnen voldoen, alhoewel in het verleden België ook niet prohibitief was in zijn invoerbelemmeringen, soms mede uit vrees voor repercussies op de industrie-uitvoer of op de export van bepaalde landbouwprodukten. Invoer is dus in ons geval wel een noodzakelijk kwaad, maar zelfs vorig jaar was de buitenlandse handel niet in staat de vraag naar visprodukten volledig te dekken tengevolge van de vis-schaarste op de wereldmarkt.

## Is vraagvergroting nog mogelijk?

Zoals de meeste zeevisserijproblemen, is het aspekt van vraag en aanbod complex en worden de componenten onderling beïnvloed.

Zo zou het bv. voor 's lands economie bevorderlijk zijn de visuitvoer te stimuleren of de binnenlandse vraag te verhogen. Gezien de huidige wereldschaarste lijkt zulks op het eerste gezicht onbegonnen werk. En toch kan een toenemende vraag, de prijs slechts gunstig beïnvloeden hetgeen uiteraard in het voordeel van reder en visser zou uitvallen, maar hetgeen, in de huidige omstandigheden, de vis werkelijk tot een luxeartikel zou doen promoveren, wat trouwens al een voldongen feit is voor bepaalde soorten.

Er moeten echter toch ook mogelijkheden zijn om het aanbod te verhogen, zelfs in een tijd van overbevissing en vangstbeperkende maatregelen. Voor ons land klinkt het wellicht nog utopisch, maar waarom bv. niet gedacht aan de overgang van de jacht - die onze visserij toch nog steeds is - naar het kweken van bepaalde vissoorten? Ook dat is toch de toekomst! Maar de mogelijkheden moeten NU worden onderzocht.

Viskweken is lang geen nieuwheid meer en in verschillende landen heeft deze „nieuwe industrie”

zich reeds sterk ontwikkeld (o.a. in Noorwegen, Japan). Andere landen experimenteren momenteel nog (Engeland, Frankrijk, West-Duitsland en ook Nederland koesteren plannen).

Trouwens, met de „overbevolking” van de zee en het steeds meer verloren gaan van visgebieden, zal er niet veel anders opzitten dan zelf bepaalde vissoorten te gaan kweken..... Of dit economisch rendabel zal zijn, hangt af van de prijs- en kostenevolutie, respectievelijk van de verhouding visprijs (in de afslag) en kostprijs (voor de reder): de dure vissoorten (tong, tarbot en garnaal bv.) zouden aldus best voor kweek in aanmerking komen, gevolgd door andere soorten, wanneer de prijsstijgingen zich aan het huidige ritme voortzetten.

Dit valt overigens te vergelijken met de huidige energiekrisis: wanneer het petroleumtekort zich handhaaft en de prijsverhoging doorgezet wordt, zullen binnen afzienbare tijd ongetwijfeld andere energiebronnen worden „aangeboord” die voorheen te duur waren, maar thans kunnen konkurren.

## Vispropaganda

Hoe dan ook, het binnenlands visverbruik kan nog worden gestimuleerd. Men hoort soms beweren dat propaganda voor meer visverbruik overbodig zou zijn, gezien men naar waarde driemaal zoveel invoert als onze eigen aanvoerwaarde. Daar zit ongetwijfeld, zoals in vele beweringen, een grond van waarheid in, vooral als men weet, dat tot op heden de propagandakosten praktisch uitsluitend door de aanvoersektor werden gedragen, waardoor van elke uitgegeven frank 1/3 ten goede komt aan de reder en 2/3 aan de visinvoerder. De omstandigheden wijzigen zich echter snel, waardoor ook het DOEL van de propaganda gewijzigd wordt en de middelen er toe moeten worden aangepast.

Zo bv. kan het niet verkeerd zijn de huisvrouw te overtuigen, dat de hogere prijs die zij thans voor vis moet betalen, volkomen verantwoord is gezien bv. de voedende waarde van vis, het natuurprodukt dat vis is en wellicht nog het enige produkt dat niet met allerlei kunstmatige stoffen wordt gekweekt of bewerkt.

Overigens is niet alle vis „duur”; bepaalde soorten worden nog steeds ondergewaardeerd en verdienen belijst een beter lot. Het is echter

een kwestie van opvoeden, leren klaarmaken, .....propaganda, maar dan gefinancierd door ALLE betrokken sectoren.

De bewerking van de binnenlandse markt moet daarom worden geïntegreerd. Het is tenslotte een commercialisatieprobleem: de ruimtelijke ordening van het distributienet laat immers nog veel te wensen over.

## Perspektieven

Het visverbruik en dus ook de visserijsector houdt ons inziens bepaald GUNSTIGE PERSPEKTIEVEN in.

De voedende waarde van de vis treedt steeds meer naar voren en dit natuurprodukt - wellicht nog het enige - blijkt meer en meer veld te winnen op het kunstmatige voedselpakket, dat we dagelijks te verorberen krijgen.

Ongetwijfeld dus vertoont de vraag naar visprodukten een algemeen gunstig potentieel perspectief.

We denken hierbij niet zozeer aan de vraagvergroting door de binnenlandse bevolkingstoename - dit is in de „long run” weliswaar zeer belangrijk maar op middenlange termijn van minder grote betekenis - maar wel aan het feit dat de vraag naar een aantal vissoorten die de doorsnee konsument noch kent noch weet te bereiden, kan worden gestimuleerd (o.m. door reclame, T.V. e.d.m.).

Gezien de ontwikkeling van moderne distributievormen (voorverpakte vis, diepvries-vis, fishsticks, enz.) wordt de buitenlandse konkurrentie natuurlijk meer en meer ontmoet. Toch menen we dat onze „verse visserij” op soorten van de traditionele gronden, steeds de vreemde konkurrentie zullen kunnen doorstaan.

Het moet ook mogelijk zijn de VISUITVOER te bevorderen door grondige marktprospektie van de afzetgebieden. Geheel nieuwe geografische afzetgebieden laten anderzijds weliswaar op kortere termijn o.i. geen duidelijk grote perspectieven zien, maar, naast de „horizontale” afzetvergroting door bevolkingstoename en het al dan niet veroveren van nieuwe geografische gebieden, moet er voldoende mogelijkheid bestaan van een „vertikaal” dieper doordringen in de BESTAANDE exportmarkt. Tevens zouden nieuwe uitvoermogelijkhe-

(Vervolg blz. 11)

# METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/150.01

(7295V)

## SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

# SCHOCKAERT O.

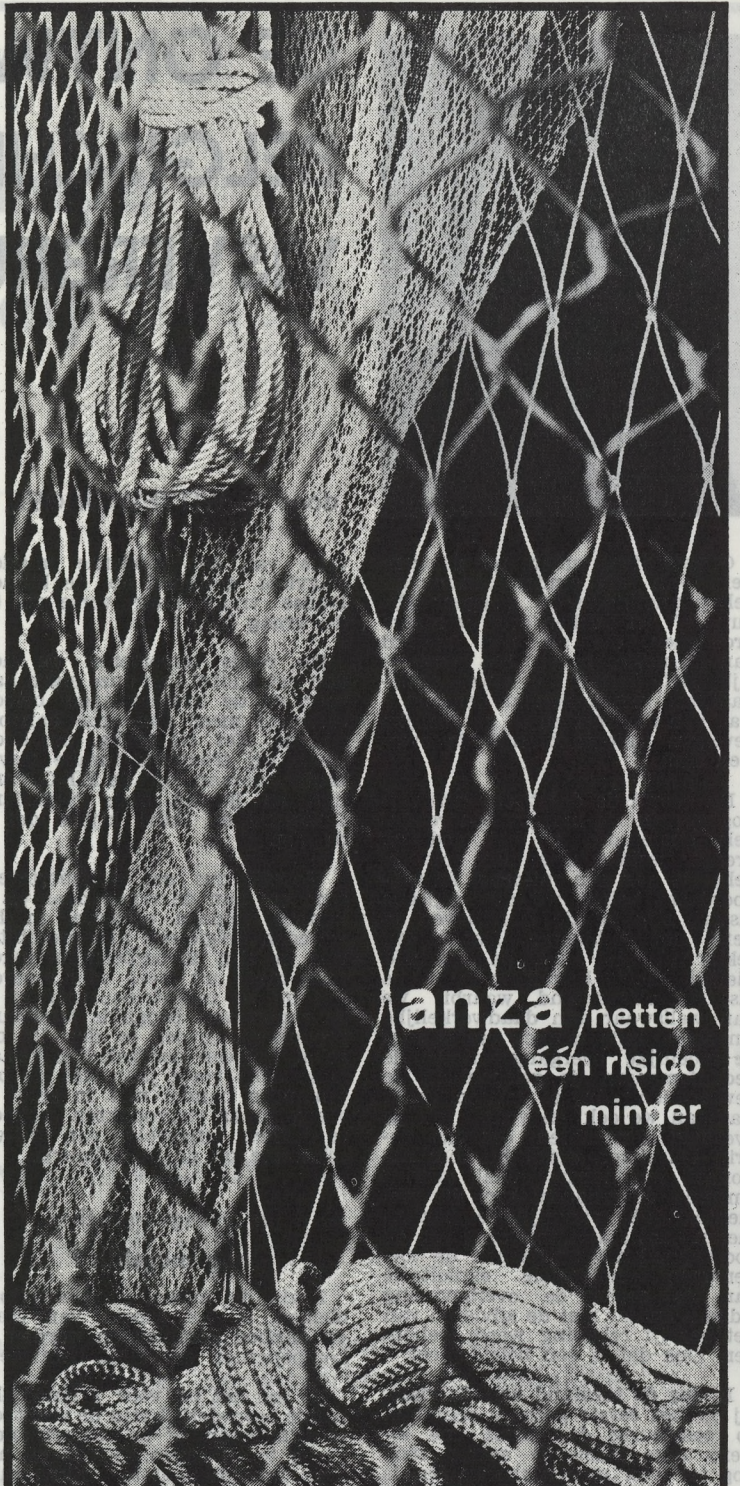
H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon: (059) 754.88

ALLE  
HERSTELLINGEN

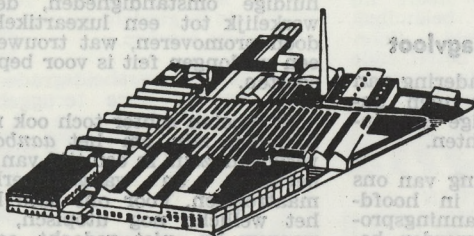
en  
ONDERHOUD

(7296V)



**anza** netten  
één risico  
minder

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



90 jaar ervaring  
tot uw dienst

## APELDOORNSSE NETTENFABRIEK

VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN - HOLLAND

TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187



(vervolg van blz. 9)

### Besluit

den moeten worden uitgebreid, naar die landen waar het verbruik per hoofd zeker zou kunnen worden opgedreven, waarom zelfs niet door gebeurlijke wijziging van de verbruiksgewoonten?

Ook bij ons trouwens wordt het verbruikspatroon steeds meer aangepast: in huisgezinnen waar man en vrouw samen uit gaan werken, heeft die vrouw doorgaans niet meer de moed, de wil of de tijd om verse vis klaar te maken en wordt de voorkeur gegeven aan visbereidingen die enkel nog moeten worden opgewarmd. Dit komt dan uiteraard de visverwerkende industrie ten goede.

Visprodukten spelen een steeds groter wordende rol in de voedselvoorziening. Deze vaststelling op zichzelf is al voldoende belangrijk om de nodige maatregelen te nemen om het voortbestaan van het visserijbedrijf te waarborgen.

Sedert het bestaan van de mens wordt vis „gejaagd“; de ontwikkeling van de „jacht“ naar het „kweken“ heeft zich evenwel ingezet en opent ongetwijfeld grote mogelijkheden om het aanbod van vis - dat tengevolge van talrijke factoren is geslonken - binnen afzienbare tijd opnieuw op peil te brengen. Ook ons land zou deze evolutie niet mogen ontlopen en in elk geval de

mogelijkheden ervan moeten onderzoeken.

Anderzijds kunnen nieuwe visgronden, andere technieken, onbekende vissoorten, dit aanbod aanvullen; daarvoor zijn de zg. gemeenschappelijke akties gepland.

Tenslotte geloven wij in een verdere ontwikkeling van een moderne middenslagvloot, in hoofdzaak gesteund op de binnenlandse vraag naar **VERSE** vis.

Een krachtiger uitbouw van het Belgisch zeevisserijbedrijf, die moet toelaten dat dit bedrijf de plaats in onze nationale ekonomie inneemt waarop het recht heeft, zal evenwel slechts mogelijk zijn wan-

neer de bedrijfsgenoten de vereiste geestelijke en verstandelijke inspanning zullen kunnen opbrengen.

Hun inkomens zullen dan tenminste mede kunnen groeien met deze in alternatieve beroepen en andere bedrijfssectoren.

Het is evenwel vanzelfsprekend dat, gezien de aard van het visserijbedrijf, het realiseren van dit perspectief, mede zal moeten worden gedragen door een vooral op ekonomische inzichten gefundeerd structuurbeleid van een **VERNIGD EN EENSGEZIND BEDRIJFSLEVEN** en van de **OVERHEID**.

## WIJ ALLEN ZIJN VERANTWOORDELIJK VOOR EEN GOED BEHEER VAN DE NOORDZEE

door D.F.E. MEERBURG, voorzitter van de Stichting van de Nederlandse Visserij



De beroemde, ook wel genoemd de beruchte Club van Rome heeft onlangs weer een vergadering gehouden en wel te Tokio.

Een belangrijke werkgroep van de Club is tot de verrassende konklusie gekomen, dat de voedselkrisis in de wereld veel alarmerender en gevaarlijker is dan de energiekrisis. Naast het opsouperen van praktisch alle reserve-graanvoorraden hebben de geleerden van de groep o.m. vastgesteld dat de vroegere taxaties van de wereldvisvangst foutief zijn. Tot voor kort is nl. aangenomen dat deze vangst in de gehele wereld opgevoerd zou kunnen worden tot 120-150 miljoen ton, doch volgens de onderzoekingen van de Club ligt deze maximum vangst eerder bij de helft nl. bij ongeveer 70 miljoen ton.

Nu wordt dit kwantum lang niet alleen voor menselijke konsumptie benut. Een zeer groot gedeelte — ca. een derde — wordt in vismeel omgezet en dient samen met een ander eiwitrijk meel, het sojameel als opfokvoer van vee en pluimvee. Het eiwit van de vis komt dus via de omweg van koe of kip weer bij de mens terecht. Jammer is alleen dat die omweg veel eiwit kost; zo heeft een kip ruim 5 kg. eiwit nodig om 1 kg. eiwit geschikt voor menselijke konsumptie te produceren, een koe doet deze omzetting nog veel ongunstiger, nl. deze gebruikt 20 kg eiwit om 1 kg af te leveren die geschikt is voor de mens. Het is daarom gelukkig dat verreweg de grootste viseiwitproducent nl. Peru, het vismeel fabriceert van een ansjovisvissoort welke de mens niet consumeert, doch er wordt toch nog veel te veel goede vis tot meel verwerkt. Als een vaststaand feit kan aangenomen worden dat het gebruiken van iedere kg voor menselijke konsumptie geschikte vis ten behoeve van vismeel te betreuren valt. Het is daarom een wijs besluit geweest van de Ministerkonferentie te Moskou, welke verleiden jaar gehouden werd, om duidelijk uit te spreken dat het vangen van vis voor menselijke konsumptie voorrang heeft boven die voor de fabricage van vismeel. Vooral nu de laatste jaren de bevolking in West Europa in alle lagen meer fish-minded wordt en blijkt geeft ook de belangrijk gestegen prijzen te kunnen en willen betalen. Was het vroeger zo, dat vis altijd goedkoop moest zijn, tegenwoordig is de appreciatie van dit eiwitrijk voedsel op een veel hoger niveau gekomen en vertoont het gebruik van vis in België en Nederland een licht stijgende tendens.

Zou er dus alle reden zijn om de vangsten van onze landen op te voeren, voorshands zal dat toch niet mogelijk zijn. We weten allen dat de Noordzee waar beide landen — zij het dat België een relatief kleine visserij bij IJsland uitoefent — in hoofdzaak vissen, zwaar overbevist wordt. De verbeterde vaartuigen, het steeds toenemende aantal P.K.'s per vaartuig, de

enorm verbeterde opsporings- en communicatiemiddelen hebben de vangsten na de tweede wereldoorlog ver doen stijgen boven het maximum toelaatbare, zodat de visstand in het algemeen sterk is gedaald. De maatregelen daartegen genomen kunnen we vinden in de overeenkomst van de Noord Oost Atlantische Visserij Konferentie, voorzover die door alle aangesloten landen zijn gehonoreerd. Natuurlijk hebben die besluiten — zoals de min. maaswijde, de beperking van de haringvangsten e.a. — hun uitwerking niet gemist, maar toch is het ons allen bekend dat de visrijdom steeds verder achteruitgaat. En de visserijbedrijven in alle landen van West Europa trachten zich te verweren tegen de verminderende vangsten door steeds zwaardere schepen met steeds meer P.K.'s te bouwen. Tegelijkertijd probeerde een ieder die een nieuw schip in de vaart bracht een zo hoog mogelijke subsidie van zijn regering te krijgen, zodat er een wedstrijd tussen de verschillende staten ontstond wie het meeste wilde geven, een systeem dat tot heel wat ongelijkheid in de subsidies in de verschillende landen heeft geleid. En hoewel de E.E.G. wat de marktregelingen betreft nu sinds twee jaar werkt, is het beleid aangaande de structuur van de gemeenschappelijke vloot nog niet zo ver. Men is bezig de bouwstenen ten behoeve van een structuurbeleid samen te brengen.

Het is te hopen dat de autoriteiten te Brussel aan dit onderwerp nu met spoed al hun aandacht zullen geven. De vangstresultaten op de Noordzee gaan per P.K. steeds verder achteruit en het is te verwachten dat de Engelse en Duitse schepen welke nu niet meer in de IJslandse wateren kunnen vissen de toestand alleen maar kunnen verergeren. Zij immers hebben bijna geen andere uitwijkmogelijkheid dan de reeds overvolle Noordzee.

Om weer tot een optimale vangst te komen in de Noordzee zullen nog heel wat vraagstukken opge'ost moeten worden en zullen nog vele beleidskwesties aan de orde komen. Te denken b.v. aan het bepalen van de maximale hoeveelheid van de diverse soorten vis die per jaar mogen gevestigd worden, het bepalen van al of niet vissen op paaiplaatsen van de vis, het bepalen van de quota voor ieder land, het toezicht op zee en nog vele andere zaken.

Doch wanneer wij er vanuit gaan dat de Noordzee één van de visrijkste zeeën van de wereld was met voldoende voedsel voor alle mogelijke soorten vis, dan moet het mogelijk zijn maatregelen te nemen die de zo waardevolle eiwitten weer in grotere hoeveelheden en met minder energie gebruik boven water te brengen.

Laten wij niet verder de weg opgaan van de walvisvangst — waar het door wanbegrip gelukt is de stand praktisch tot nul te reduceren — doch laten we als E.E.G.-landen door gemeenschappelijk streven en werken trachten het kostbare zeevoedsel weer in grote quanta beschikbaar te stellen. Tenslotte de Noordzee is een binnenzee van de E.E.G. en wij allen zijn verantwoordelijk voor een goed beheer daarvan.

Namens de aangesloten organisaties van de Stichting van de Nederlandse Visserij wens ik alle Belgische kollega's een aangenaam en voorspoedig 1974.



— **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 368765 (4 lijnen)  
 TELGR.-ADR. : BREVO-AMSTERDAM  
 TELEX 12539

(7508V)

# OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 715.42.

(059) 714.41

(059) 770.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN**

**MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN**

**NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWERK en NETTEN**

**SPECIALITEITEN**

**VOOR DE ZEEVISSERIJ :**

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
 en polypropylene trawltwine  
 Touwwerk

Alle soorten netten  
 Staaldraad

Alle visserijsgereedschap

**VOOR DE LANDBOUW :**

Sisal bindgaren  
 Pick-up garens

**SPORT :**

Allerlei netten

**VOOR DE NIJVERHEID :**

Sisal Inpakgarens  
 Tapijt garens

**TAPIJTEN**



# NAAR SAMENWERKING VLAANDEREN EN ZEELAND

door A.L.S. LOCKEFEEER, Voorzitter Vereniging tot bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen „ZEVIBEL”

De Directeur van het „Visserijblad” vraagt mij voor het Kerstnummer een bijdrage te leveren, aan welke vraag ik gaarne gevolg wil geven. Ik hoop er enigszins toe bij te dragen, dat de Vlaamse en Zeeuwse vissers wat dichter naar elkaar toegroeien. We kennen elkaar onvoldoende in ons werk en in ons vak, terwijl er legio aanrakingspunten zijn, historisch gegroeid en — ondanks een staatsgrens — sedert 1648 nog immer van belang.

In Zeeland bestaat dit jaar 25 jaar de vereniging tot bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen, kortweg „Zevibel” genoemd, waarvan ik vanaf de oprichting de voorzitter ben. Onze vereniging omvat alleen producenten, d.w.z. vissers en mosselkwekers. De oesterkwekers hebben in Zeeland een eigen organisatie, die gelokaliseerd is in Yerseke. Zevibel omvat alle Zeeuwse vissersplaatsen: Bruinisse, Zierikzee, Yerseke, Tholen, Colijnsplaat, Arнемuiden, Vlissingen, Breskens en Hontenisse.

In onze organisatie zijn dus de handelaars niet verenigd.

Zevibel is lid van de Stichting van de Nederlandse Visserij, welke de gehele Nederlandse visserij omvat. Wij zijn in alle Nederlandse commissies, organisaties, schappen vertegenwoordigd en zijn dus op de hoogte van wat er reilt en zeilt op

visserijgebied. Met inachtneming van ons lidmaatschap van de Stichting van de Nederlandse Visserij, geloof ik, dat het zeer nuttig zou zijn, als we hier in het Zuid-Westen, over de staatsgrens heen, meer naar elkaar zouden toegroeien en met elkaar zouden samenwerken. Daarvoor zou ik gaarne willen pleiten. Die samenwerking zou dan uiteraard niet onze mosselproducenten betreffen, want die hebt U in België niet, maar wel onze kottersector waartoe de vissers gerekend worden, die in Breskens, Vlissingen en Colijnsplaat aanvoeren. Onze kottersector zou contacten kunnen hebben met uw overeenkomstige visserij, dus niet met de verre trawlervisserij. Maar in die sector onze visserij zijn punten voldoende, waarvoor het nuttig zou zijn in een Contact Commissie regelmatig samen te spreken en gedachten uit te wisselen.

Ik wil gaarne iets nader op deze punten ingaan en ben er bij voorbaat van overtuigd, dat er meerdere aan toe te voegen zouden zijn.

Wat is in 25 jaar het beeld onze visserij drastisch gewijzigd! Hoe is het aanvoerpatroon veranderd en hoe zijn de vangsten, vooral van zeevis uitgebreid. Zware kotters, die schol, tong, kabeljauw enz aan de markt brengen,

verbeterde garnalenschepen met moderne uitrusting, die tot meer produktie in staat zijn.

Ik kom al aan één punt, dat ons beide zeer beroert, met het oog op de toekomst: de Deltawerken in Zeeland en de gevolgen daarvan voor onze visserij.

Ik heb er mij steeds over verwonderd, dat de visserij in België de ernst hiervan niet voldoende schijnt te beseffen, ondanks de aandacht, die in de Senaat en de Kamer hieraan gelukkig geschonken zijn. In de strijd voor het openhouden der Oosterschelde zoudt gij met ons schouder aan schouder moeten staan, omdat ook uw kust- en garnalenvisserij, volgens biologen, zeer zwaar zou getroffen worden, als de Oosterschelde dicht zou gaan.

Betreffende de E.E.G. handelsnormen voor garnalen, geloof ik, dat wij gemeenschappelijk op de bres moeten blijven staan voor de vergunning tot aanvoer van 6,5 m. m. garnalen, ook al lijkt het perspectief hiervan op het ogenblik gunstig.

Watervervuiling in ons gezamenlijk viswater is weer een andere zaak, waarvoor wij diligent moeten zijn. De visserij dient hiertegen onverflauwd en krachtig te blijven protesteren en te bevorderen dat onze landelijke instituten voor vis-

serij-onderzoek hier tot grote samenwerking komen.

Wat valt er te doen op het terrein van cooperatieve inkoop voor de visserij? Zou hier niet meer voordeel te behalen zijn, als wij meer konden coördineren? Het is een studie waard.

Het persoonlijk contact onder elkaar is van groot belang. Bij evenementen, grote bijeenkomsten, op visserijdagen en studiedagen zou het een traditie moeten worden, dat wij elkaar, over en weer, uitnodigen, om met elkaar van gedachten te wisselen.

Zo zijn er vele punten, die ons tot groter samenwerking en binding moeten aanzetten. In deze tijd zien wij een streven naar grotere eenheden op velerlei terrein, ook zeker op het economisch terrein. Hiervoor kunnen wij de ogen niet sluiten, ook hier niet aan de Belgische en Zeeuwse kust, waar gezamenlijk een intensieve visserij wordt uitgeoefend, die gezamenlijk en grondig overleg als grondslag moet hebben.

Ik meende deze idee eens aan u te mogen voorleggen, omdat ik weet, dat ze in onze kring leeft. Moge 1974 de start zijn tot verwezenlijking hiervan.

Aan u allen onze beste wensen voor het komende jaar, een behouden vaart en een rijke vangst.

# VISSERIJ OP LANGER ZICHT

door  
Dr. H.A.H. BOELMANS  
KRANENBURG



- Sekretaris West European Fishery Conference
- Sekretaris Stichting van de Nederlandse Visserij
- Sekretaris Koöperatieve Producentenorganisatie van de Visserij U.A. (Nederland)

Gewoonlijk zijn wij geneigd de gang van zaken in onze bedrijfstak van dag (tot dag te volgen) en ons niet al te veel zorgen te maken over ontwikkeling op langere termijn. Dat ligt ook voor de hand want gegeven het feit dat men één of meer schepen exploiteert dan is de eerste zorg dat de rentabiliteit wordt gewaarborgd en de opvarenden redelijke inkomsten behalen. Het enige moment echter dat vraagstukken op langer zicht meespelen is het ogenblik, waarop de schepen moeten

worden vervangen, want dan realiseert de opdrachtgever zich dat hij zo veel mogelijk factoren die in de toekomst invloed zullen uitoefenen moet meekalkuleren. Wanneer het de visserij goed gaat, doet de beslissing tot nieuwbouw of vervanging zich s'leeds frekwenter voor. De toenemende perfectie van de schepen brengt immers een afnemende economische levensduur met zich mee, hetgeen de vervanging stimuleert.

Bij de wisselvalligheid in het visserijbedrijf was het in het verleden reeds moeilijk tot een gefundeerde beslissing te komen, maar dat was nog maar weinig in vergelijking met de omstandigheden waaronder wij thans leven. In dit kader zijn als belangrijks te noemen de brandstofschaarste, de overbevissing en de uitkomsten van de zeerecht-konferentie.

## DE BRANDSTOFSCHAARSTE

Hoe weinig de mens kan vooruitzien toont ons de gang van zaken bij de brandstofcrisis waarin wij thans verkeren. De oorlog tussen Israël en de Arabische landen en alles wat daarop is gevolgd heeft de oliecrisis geakcentueerd, maar zij was er reeds langer. Tussen half 1972 en half 1973 was de prijs van de gasolie immers reeds verdubbeld en dat had op zichzelf een voldoende aanduiding van de veranderde omstandigheden moeten zijn. In ieder geval weten wij thans dat wij voor lange tijd — deskundigen spreken over een periode van 5 à 7 jaar — met schaarste rekening moeten houden en dat betekent tevens met een hoog prijsniveau. Gasolie is echter een belangrijk onderdeel van de exploitatiekosten van een vissersschip, zoals ook de met olieverwerking samenhangende artikelen als nylon en plastic.

# ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Samenwerkende vennootschap

**H. BAELSKAAI 14, OOSTENDE**

— De meest uitgebreide dekking  
aan de beste voorwaarden

— Sedert 45 jaar ten dienste  
van de zeevisserij

— Vraag vrijblijvend  
inlichtingen 059/713.92

(7498V)

# OTT - GEORGES

**TOUWSLAGERIJ « DEKKO »**

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

— Tel. (052) 482 80 —

— Postnummer 9160 —

- Alle soorten koorden en touwen
- Specialiteit van verslagen nylon
- Fabricatie van polyethyleentouw

— Alsook alle soorten sportartikelen, zoals  
bijzen, trapeezen, klimladders, ringen,  
autotrekkabels, enz.

**KIES KWALITEIT**

**Koop bij « DEKKO »**

**Steeds de beste voorwaarden**

(7487V)

# 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

(7488V)

**INDUSTRIELE  
ARTIKELEN  
WERKTUIGMACHIENEN**



**Traen & Coucke**

ACADEMIESTRAAT 9  
**BRUGGE**  
Tel. (050) 32484 - 324.85

(7494V)

Deze factoren samen nemend hebben berekeningen in Nederland uitgewezen dat voor elke f 1,— prijsverhoging per 100 liter gasolie bijna 1 ½ % stijging van de besomming nodig is. Komt er daarenboven nog een distributie van gasolietoewijzing, dan moet de stijging in de besomming nog sterker zijn om de exploitatiekosten in evenwicht te brengen, doch de vrees bestaat dat deze berekeningen wel mooi zijn maar dat de markt minder snel zal reageren dan de prijsverhogingen worden doorgevoerd.

## DE OVERBEVISSING

Algemeen bestaat het inzicht dat het steeds toenemend motorvermogen voortdurend de visstand vermindert. Dat heeft in vrijwel alle landen het besef wakker geroepen dat daartegen maatregelen moeten worden genomen en de meest doeltreffende daarvan lijkt om over te gaan tot een of andere vorm van kwotering. Wanneer nu een kwota-regeling tot stand zou komen zal dit gewoonlijk moeten geschieden op basis van een verminderde vangst in haar totaliteit, om daardoor te bevorderen dat de visstapels wederom gaan aangroeien. Het gevolg daarvan is echter weer dat met de totale produktie-kapaciteit minder kan worden gevangen en dat zal ongetwijfeld doorwerken naar verminderde aanvoeren per schip. De produktiekosten per vaartuig zullen evenwel niet dalen; eerder zullen zij stijgen als gevolg van de kostenstijgingen, waarvan wij die van gasolie hiervoor reeds hebben genoemd. Doch hoe dan ook wanneer kwoteringsregelingen geen prijskompensatie met zich mee brengen in evenredigheid met de verlaagde vangstmogelijkheden, dan is het met het visserijbedrijf droef gesteld. Daarom is het vraagstuk van de bestrijding van de overbevissing niet alleen een biologisch probleem, doch evenzeer een economisch probleem dat direkt in de inkomsten van de visserij zal ingrijpen.

## DE ZEERECHTKONFERENTIE

Of de zeerechtkonferentie in 1974 doorgaat en zo dit al gebeurt, men in dat jaar tot definitieve beslissingen zal komen is nog een open vraag. Niettemin, of deze konferentie wat eerder of wat later plaatsvindt, het blijft een feit, dat het gehaspel over het unilateraal vaststellen van visserijgrenzen voor de visserij een niet aflatende bedreiging betekent. De geschiedenis rond IJsland is daarvan een droefvorig voorbeeld. Enerzijds trachten de kuststaten meer visgebieden te annexeren en anderzijds zoeken de uit die wateren verdreven vissers vervangende visgronden op, die daardoor intensiever worden bevestigd waardoor de vangsten per vaartuig dalen. Dat lokt dan weer verdergaande maatregelen bij andere visserijstaten uit en zo werkt dit alles als een boemerang. Zonder structurele hergroepering zijn deze vraagstukken dan niet meer op te lossen, maar dat betekent dan weer aanzienlijke kapitaalverliezen, onrechtvaardige benadeeling van de bevolking van vele vissersplaatsen en tenslotte ongewenste prijsverhogingen. Daarom mogen al deze factoren op lange termijn, stuk voor stuk en gezamenlijk niet licht worden genomen. Zij hebben alle sterk prijsverhogende tendensen en aangezien het gaat om beroepsvisserij en niet om sportvisserij, zal bij de beoordeling ervan het effect op de markt centraal moeten staan. Gegeven het feit dat de vraag naar vis inelastisch is en, zoals eerder gesteld, de produktiekosten niet direkt op de marktprijzen doorwerken, ligt hier een probleem van aanpassing. Wij twijfelen eraan of dit nationaal zal kunnen worden opgelost; veel meer is het voor de meeste westeuropese landen een probleem voor het E.E.G.-marktbeleid, dat van een relatieve overvloed naar een relatieve schaarste zal moeten worden omgebogen, wellicht gesteund door maatregelen in het structurele en sociale vlak.



# VAN KWIK NAAR OLIE

door WALTER VAN ROOSE,  
Sekretaris van de  
Bedrijfsraad voor de  
Zeevisserij

Wat een eigenaardig jaar, dat voorbije 1973! Het begon met kwik, het eindigde met oliegebrek. De visserij die het ene overleefd heeft, zal ook wel de nieuwe dreiging te boven komen.

Want neem nu maar eens die fameuze kwikhistorie. Gelanceerd door Testaankoop op 10 januari van dit jaar, «opgeblazen» en in de hand gewerkt door de televisie, ontstond op 24 uur tijd een zodanig paniekstemming bij het publiek, dat het wel leek of het hele visserijbedrijf voor goed om zeep was.

De vlaag dreef even gauw over als zij was opgestoken. Het gezond verstand van Jan Publiek zegevierde eens te meer. Wie spreekt er nu bij het scheiden van 1973 nog over dat fameuze kwikalarm van het jaarbegin? Geen kat...

Per contrarie: de vraag naar vis schijnt met de dag nog groter te worden. Hoe schaarser de aanvoer en hoe beperkter de invoer, hoe hoger ook de prijzen die voor de vis betaald worden.

Daaraan ziet men eens te meer dat men niet te vlug mag «paniker» en dat zoals de Fransman zegt, «à quelque chose malheur est bon».

Dat doet ons terugdenken aan die andere «ramp», straks in februari reeds tien jaar geleden, toen de Kerk besliste het vleesderven op vrijdag af te schaffen. Ook toen was het alarm in visserijkringen algemeen en meende men dat de dagen van het visje geteld waren. Zoals met de kwikhistorie is ook die vrees ongegrond gebleken. Achteraf gezien kan men rustig stellen dat de kerkelijke maatregel veeleer een weldoende invloed op het visverbruik en de spreiding van de verkoop heeft gehad. De vraag naar vis is zeker niet gedaald en de verbruiker koopt en bereidt vis ook op andere dagen dan de vrijdag. Producenten en handelaars hebben zich toegelegd op de verbetering van de kwaliteit en de presentatie van de vis en de visserijprodukten. Dit was een noodwendigheid van het ogenblik dat de eisen van de kopers de bovenhand haalden. De konsumptie van vis was immers niet langer een verplichting; de klant werd opnieuw koning en kan zijn voorwaarden van kwaliteit, konditionering en presentatie laten gelden. Het bedrijf heeft zich aangepast en plukt thans de vruchten van de geleverde inspanningen, met het gevolg dat de prijsvoorwaarden ondergeschikt blijven aan de kwaliteitseisen. Dit verklaart voor een gedeelte de opwaartse prijsbewegingen van de jongste jaren en maanden.

Thans staan wij midden in de problematiek door de oliekrisis veroorzaakt en de normaliter ook het visserijbedrijf op de proef moet stellen.

En dan denken wij niet in de eerste plaats aan de bevoorrading in stookolie en andere energiemiddelen zelf. De Minister van Economische Zaken zelf heeft bij een recent bezoek aan Oostende bevestigd dat de zeevisserijvloot op gebied van bevoorrading in brandstof onder de allereerste prioritaire sectoren valt. Wij zien onze vaartuigen nog niet zo vlug aan de kade blijven liggen door middel van stookolie.

Veel ernstiger is de terugslag van de prijsstijgingen der dieselolie op de uitbatingskosten van de vissersschepen. Vóór de jongste crisis schommelde het aandeel van de brandstof in de totale kosten van het vaartuig al naar gelang de categorie, tussen 8 en 14%, met een gemiddelde van 12%. Op basis van de huidige nieuwe prijzen (december 1973) mag gerust worden aangenomen dat het percentage in de kosten tot 25% zal oplopen. Dit heeft voor slotsom dat het batig saldo dat een reder normaal op het einde van het boekjaar van zijn exploitatie mag verwachten, geheel wordt opgeslorpt door de verhoogde kosten van de mazout. Meer zelfs, verscheidene rederijen zullen er door in de rode cijfers komen te liggen.

De enige redplank is gelegen in de verhoogde besommingen, ten gevolge van de forse stijging der marktprijzen.

De jongste evolutie is er een van inflatie, kosten, en prijshausses. Zij hebben een algemeen klimaat van onzekerheid voor gevolg, dat zich in de eerste plaats uit in de geringe animo bij de scheepsbouw. Onze vissersvloot heeft zeker geen behoefte aan uitbreiding, wel aan vervangingsbouw om die schepen aan te vullen die door sloop, schrapping, door ouderdom, schipbreuk of overdracht uit de vaart zijn verdwenen. De jongste ontwikkeling in de nieuwbouw wijst op geringe initiatieven en achteruitgang. De twee resterende Oostendse werven, werken praktisch nog uitsluitend voor het buitenland. Van de traditionele scheepswerven blijft enkel nog de Zeebrugse werf Degraeve, waarbij zich een werf te Oostkamp is komen voegen. Beide samen voorzien voor 1974 het in de vaart brengen van een zevental schepen, een gelijk aantal als in het voorbije jaar van stapel is gelopen.

Dit aantal lijkt onvoldoende. Nochtans stelt de overheid ruime steunmaatregelen ter beschikking om de bouw van vissersvaartuigen te stimuleren. Zo zijn er o.m. de slooppremie en de leningen tegen zeer lage interest. Toch wordt relatief weinig van deze nochtans voordelige mogelijkheden gebruik gemaakt. Afgeschrikt door de buitensporige kosten die de bouw van een nieuw schip meebrengt, trachten de meeste reders de levensduur van hun bestaand vaartuig te rekken en worden in veel gevallen de plannen voor nieuwbouw «sine die» verschoven.

De onzekere toekomst is momenteel een bijkomende rem die de verwezenlijking en de bouw van nieuwe, moderne eenheden op de lange baan schuift.

Voor de goede gang van zaken in het vissersbedrijf is het hoogst wenselijk dat de huidige oliekrisis van korte duur zou zijn. Slechts in een sereen klimaat van evenwicht en van normale konjunktuur mag worden verwacht dat de zo nodige initiatieven tot ontplooiing komen. Ondanks de tegenwoordige, eerder sombere vooruitzichten durven we de hoop koesteren dat 1974 voor de zeevisserij en voor allen die van het visje leven, een voorspoedige en positieve inslag zal hebben.

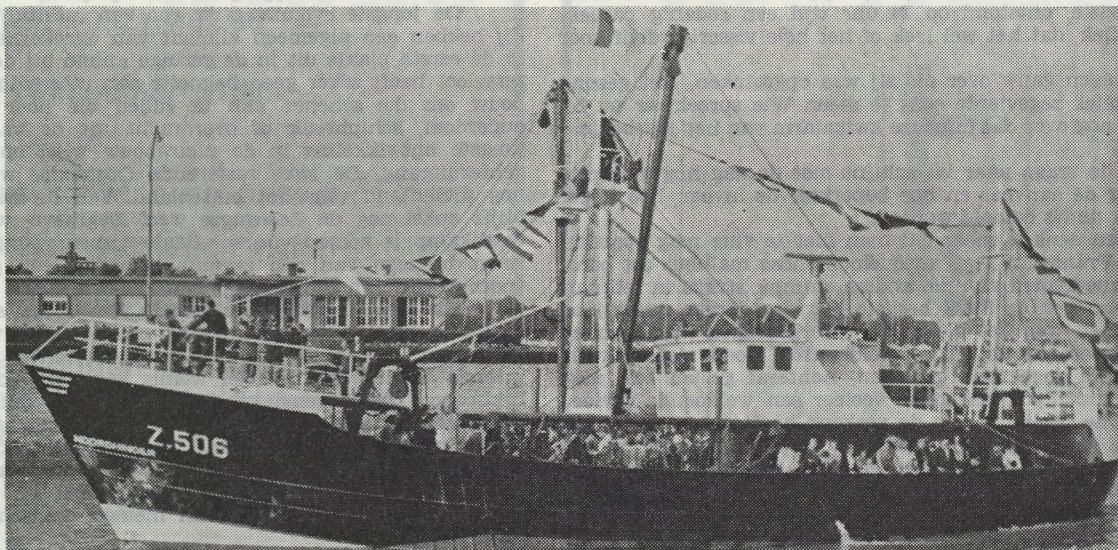
**JE HEBT  
TREILERS  
EN  
TREILERS  
MAAR  
GOEDE TREILERS  
BOUWEN IS  
ONZE ZAAK!**

**VRAAG ONS OM INLICHTINGEN**

**TELEFONEER EVEN OP NUMMER 050/540.84  
OF SPRING EENS BINNEN BIJ**

# SCHEEPSWERVEN L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

**NIUWBOUW — HERSTELLINGEN — SERVICE**



(7490V)

# Problemen te Zeebrugge

door Max DESUTTER, voorzitter van de Nationale Federatie der Visgroothandel, voorzitter van V.E.R.I.N.V.I.



Onlangs verschenen in de dagbladen grote persartikelen onder de titel: «Problemen omtrent Zeebrugge».

Dit was dan niet bedoeld op de visserij of vissershaven, maar wel op de vishandel, over wie wel een en ander te vertellen valt.

— De wereld wordt overspoeld met problemen zoals oliebevoorrading, leefmilieu, bezoeiding, inflatie, enz..... Ook de visserij en de handel in vis kennen hun problemen en moeilijkheden. Laat ons de besomeringen over olie bijvoorbeeld niet dramatiseren, wij kunnen er zo weinig aan verhelpen.

Dat het nijpend kan worden voor de visserij is niet te ontkennen, maar dat kan ook voor de handel. Onder andere door te kort aan verpakking. Inderdaad de zo praktische als doelmatige verpakking in

polyestereen kassen komt in het gedrang. De grondstof is een onderprodukt van de olieraffinaderij en wordt nu reeds beperkt. Gaan wij opnieuw overschakelen naar de duurere houten kisten?

— Ogenscheinlijk gaat alles goed in het visserijbedrijf te Zeebrugge, wat niet uitsluit dat er problemen zijn. Zo zien de handelaars met ledige ogen dat veel vaartuigen hun vangst gaan verkopen in buitenlandse havens wat de goede en regelmatige bevoorrading van handel en nijverheid in het gedrang brengt en dus uitvoer bemoeilijkt. Maar kunnen wij de visser ongelukkig geven? Hij heeft ook een zekere handelsgeest en wat doet een handelaar? Bij voorkeur verkopen aan wie het meest biedt en het best betaalt.

Maar anderzijds worden de schepen gebouwd met goedkoop krediet van de staat, kredieten die uiteindelijk het geld zijn van de belastingbetaler, van ons allemaal.

Rekening houdende met diverse omstandigheden bekomt de visser goede prijzen, het is hem van harte gegund, en van een monopolie of drukking is er geen sprake, daarvoor is de handel te individualistisch ingesteld.

Niettegenstaande de moeilijke zakengang groeit ZEEBRUGGE en is het de enige haven aan de kust die zich ontwikkelt en uitbreidt.

Een hinderpaal om nog sneller te evolueren is de diepgang in de haven en het te kort aan voldoende aanlegkaai.

Een en ander heet verscheidene grote schepen hier hun thuishaven te hebben. Eenzelfde probleem geldt ook voor de handel en nijverheid, geen levensruimte. De geschikte plaatsen zijn ingenomen door restaurants en appartementsgebouwen. Al te veel gebeurt het zo in ons klein België, en ook hier heeft men te klein en bekrompen gezien en wat nog veel erger

is, men heeft geen vertrouwen gehad, niet geloofd in een gunstige evolutie van de visserij. De bevoegde instanties verwijzen de aanvragers om ruimte voor nieuwe bedrijven naar nijverheidszones langs het zeekanaal, maar economisch beschouwd is dit niet te doen. Wij moeten zo dicht mogelijk bij de aanvoerplaats liggen. Kijk maar eens in Holland - Frankrijk - Duitsland.....

Kandidaten groothandelaars maar ook voor een filtreerbedrijf, vismeelfabriek, en nog andere kunnen bovengemelde feiten inroepen om niet te investeren, hetgeen toch een rechtstreeks nadeel is voor de visserij en dus ook voor de tewerkstelling.

Op lange termijn kan het verstikking van ons bedrijf betekenen.

Anderzijds zit de handel nog verstrikt in een manier van verkopen die niet aangepast is aan de huidige omstandigheden en een haven, die wil doorgaan als toonaangevend, onwaardig.

Soms waant men zich in een onbenullige «vismarkt» zoals er vroeger in ieder stad een was.

Snel verkopen is een voordeel voor de handel en uiteraard ook voor de visser. De sterke en snelle stijging van de algemene onkosten is een ander probleem, evenwel niet eigen aan Zeebrugge.

Ik denk onder andere aan de lonen.

De aard van het bedrijf maakt een grotere mechanisatie moeilijk ondermeer door de verscheidenheid der aangevoerde soorten en door het plaatsgebrek.

— Verder bestaig ik een schrijnende nood aan samenwerking of gewoon verstandhouding of ook nog interesse van de handelaars voor hun beroep. Wij lijden aan de plaag en de zwakte van de middenstand in ons land, onvoldoende eenheid in zienswijze.

Te veel hoort men «het zal wel onze tijd medegaan», maar deze spreuk mist alle verantwoordelijkheidszin.

Een meerderheid heeft toch nog wat beroepsfierheid of eergevoel? Ik hoop het ten stelligste voor de toekomst van onze handel.

Om te besluiten nog een zeer optimistische vaststelling.

Zeebrugge heeft wel problemen, maar het is er aangenaam werken en leven door de grote samenhang én tussen vissers én tussen handelaars enerzijds én het bestuur der gemeentebedrijven anderzijds.

Alles wordt er geregeld na ruggespraak en akkoord der drie geïnteresseerden.

Ten slotte ware een betere verstandhouding op organisatorisch gebied tussen de verschillende havens aan onze kust ten zeerste gewenst, ja zelfs noodzakelijk.

Mocht dit in 1974 gunstig evolueren.

**REDERS, VISSERS, HANDELAARS**  
**UW VERZEKERINGEN**

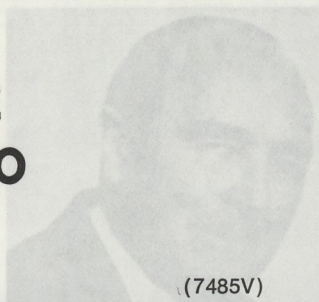
worden het voordeligst geplaatst en het best gediend bij de P.V.B.A.

**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



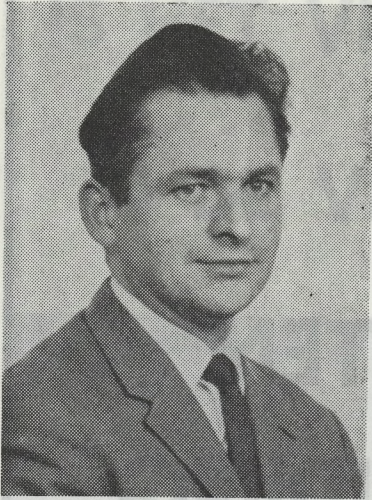
(7485V)

**Staaldraadtouwwerken Van Baasrode**  
**Van Praet-Dansaert**

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

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

(7486V)



# 'T IS VOORBIJ MAAR 'T MOET NOG KOMEN

door JEF DEROOSE, Directeur Hand in Hand Zeebrugge

- \* Kerstdag - Nieuwjaar
- \* De macht en de onmacht van de Redersunie
- \* De mazoutzwendel
- \* De oorlog in 't Oosten
- \* De nieuwbouw
- \* Het mooiste van mijn leven

X X X

Ik zou een ganse waslijst vol kunnen schrijven, maar dan zou het nog niet te begrijpen zijn.

Ik ben zodanig oud geworden dat ik het niet eens meer erg vind niet te worden begrepen, ik moet immers reeds leren leven met het feit dat ik word mis-begrepen.

Ik moet leren leven met de bittere ervaring dat wij nog altijd in de jungle rondlopen, waar wij elkaar niet verslijten maar verslinden. En zo, tussen Kerstdag en Nieuwjaar, kan men daarom treurig worden en zelfs bitter want, reilt en zeilt de visserij vandaag op een weinig rooskleurige toekomst, voor Jef Deroose waren er in elk geval in de visserij weinig rozen weggelegd.

Ik was niet van de «dwaaste» (misschien wel bij de «luiste»), maar mijn makkers hebben een glansrijker weg gekozen en werden kolonel, procuratiehouder bij een grote bank, secretaris aan de universiteit enz. Ik werd directeur van Hand in Hand : een marginale job van een marginale vereniging in een marginaal bedrijf.

Kijk, ik schrijf dat nu omdat ik in Knack lees wat de Redersunie denkt over Pros Vandenberghe, Fred Wittevrongel, Jef Deroose enz. Ik lees : «Er blijft dus maar één oplossing : zelfbestuur, wars van overtollig witteboorden».

Ik ben één van die witte boorden, Mijnheer Van Lul, maar ik verdien heel wat minder dan uw schipper, alhoewel ik daar niet pijnlijk om ben, want ik kan gemakkelijk de zon in het water zien schijnen en ik geloof dat ik meer begrip aan de dag leg voor de gewone visser op zee dan dat zijn eigen reder dat soms kan opbrengen, maar ik word furieus als ik tegenover een dikke nek sta, en in onze visserij komen er elke dag dikke nekken bij.

Tenandere, ik moet niet voor mezelf spreken : meer dan genoeg visserij mensen aan de Oostkust (hoewel het nooit genoeg is) werden door mij totaal belangloos bijgestaan en van sommigen moet ik zelfs vandaag nog altijd mijn eerste visje krijgen, zodat ik me NIET een «overtollig witteboord» vind; maar ik heb bedienden in Hand in Hand en ik heb bedienden in de Rederscentrale, en die mensen te horen kleineren als overtollig maakt me opstandig.

En de mensen van de Unie mogen razend worden (al zijn er in de Rederscentrale ook reders die een bediende een hoopje str... vinden) maar ik zeg hen in hun gezicht dat ze, als reder, reeds lang zouden vergeten zijn als ze door deze witte-boorden niet door dik en dun waren verdedigd geweest. Het is daarenboven schijnheilig-en-laf-naamloos te verklaren dat er van de staat en de bureaucratie nooit iets is te verwachten, maar zeer onderdanig naar mijnheer de secretaris-generaal te gaan en poeslief handjes te drukken van de Heren De Bruyne, Michielsens, Vandersteen (doe maar voort).

Maar genoeg. Anderen zullen in het Visserijblad meer dan voldoende de slechte toekomst voor de visserij voorspellen, zodat ik wat minder zwaarwichtig mag eindigen.

X X X

Als ik dit schrijf is het 3 uur in de morgen van 13 december, (de ganse week heb ik mijn witteboord nog niet uitgedaan vóór 2 uur van de nacht) en buiten is het vliegende storm. Buiten, op een zee die ik niet ken, bezig aan een werk dat ik nooit aan de lijve heb ondervonden, leven vrienden van mij, jongens, die ik door mijn job heb leren kennen en heb leren waarderen. Mensen, zeer schone mensen.

De roste, de syssen, de fokken (ik mag niet alle bijnamen zo maar neerschrijven) zijn mensen voor wie het waard is te leven en voor wie ik, in dergelijke stormnachten, bevreesd ben.

Karel Jonckheere schreef : «wie veertig jaar wordt moet zich zelve kennen, of anders is het beter dat hij sterft». De «Fleur» van mijn leven is dus aan het wegglijden, maar misschien moet het voornaamste nog komen. Want in feite benijd ik de kolonie en de procuratiehouder niet. Overal vertel ik altijd dat ik in de visserij de schoons'e «typen» heb ontmoet die er in Vlaanderen rondlopen en ik weet voor mezelf dat ik van deze vrienden — zonder veel — woorden nog oneindig veel genegenheid te verwachten heb. Dat is ruim voldoende om er mee verder te gaan.

Als anderen schrijven dat de goeie tijd voor de visserij voorbij is zal ik koppig blijven geloven dat de beste tijd nog moet komen, omdat ik koppig geloof dat eerlijke vechters, fiere vissers door geen zwendel kunnen bedreigd worden.

Voor alle witteboorden en bedienden waar ik mee te maken heb wil ik zo-nodig een tweede hart onder de riem zijn.

Voor alle ambtenaars bij het bedrijf betrokken, die ik als medewerkers durf beschouwen, heb ik een hartelijk «GELUKKIG NIEUWJAAR» en ik drink op de gezondheid van mijn vele vrienden die, thuis of op zee, de fiere naam van visser dragen.

Het slechtste is voorbij.

Het mooiste zal nog komen.

**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**

(7495V)

# IS HET VISSERIJONDERWIJS KLAAR OM DE SNELLE EVOLUTIE IN DE VISSERIJ HET HOOFD TE BIEDEN ?

door O. WAEGHE, Directeur Rijksvisserijschool



Niets is gevaarlijker dan perioden in het leven, waarin alles goed gaat. Als we gezond zijn denken we niet aan de ziekte die ons misschien al ongemerkt behoert of ons reeds aangevallen heeft. Niemand vermoedt dat wij in tijd van weelde de deur openen voor verval.

Het is daarom wel goed om bij tijd en stond eens halt te houden en een inventaris te maken van alles wat in het dagelijks leven rond ons staat en draait en dan eens even de vraag te stellen of we wel met enige zekerheid de toekomst mogen afwachten. Zo'n stopmoment kan niet beter gekozen worden dan op het jaareinde.

Zo zouden we ook de visserij eens

onder de loupe kunnen nemen. Niet de visserij in de enge betekenis van het vangen van de vis, maar de visserij met haar brede waaijer van neventakken. Ook daar lijkt iedereen tevreden. Rijke vangsten worden aangevoerd, werkplaatsen draaien op volle toeren, nieuwe bestellingen worden vastgelegd, de produkten worden verwerkt en in verleidelijke vorm aan de verbruiker te koop aangeboden. Het gaat goed. Nu zou ik me niet willen wagen om voor elk van die takken de hoger genoemde inventaris op te maken, want nergens meer dan in ons bedrijf is het gezegde: « Schoenmaker blijf bij uw leest », een wet.

Een tak waar ik dat wel meen te kunnen is het visserijonderwijs. Velen zien mogelijks niet in, dat het visserijonderwijs eveneens een zijarm is van die visserijindustrie. Het is er bovendien een zeer voornaam aspekt van.

We kunnen ons eerst de vraag stellen wat eigenlijk de rol is van het visserijonderwijs.

Om toegelaten te worden tot de staf van het varende visserspersoneel moet men in het bezit zijn van wel bepaalde brevetten, en het is de taak van de school om de kandidaten voor te bereiden tot de examens die tot het behalen van die brevetten moeten leiden.

Twee vragen kunnen daarbij gesteld worden :

1° Is de houder van een bepaald brevet, de man die dus op de school gevormd werd, in werkelijkheid ook de geschikte persoon, de man die vanaf morgen met twee voeten en met volle verantwoordelijkheid voor zijn taak, waartoe hij nu werkelijk gemachtigd is, kan gesteld worden.

2° Strekt de opdracht van de school zich alleen maar uit tot het vormen van gebrevetteerd visserspersoneel, of is het ook de taak van het visserijonderwijs om daarnaast ook geschoolde werkkrachten te leveren van lagere rang, voor de dienst aan boord en in de nevenbedrijven of voor taken die bij de visindustrie onmiddellijk aanleunen ?

Twee zeer pertinente vragen. Voor velen twee vanzelfsprekende vragen. Doch twee vragen waarop ingewijden niet zonder haarkrabben zullen durven antwoorden.

Een paar maal in de voorbije 25 jaar werden de programma's van ons onderwijs gewijzigd. Het betrof geen grondige wijzigingen, doch veeleer oppervlakkige aanpassingen of wegwerken van anomalieën. We kunnen dus zeggen dat de schipper gebrevetteerd in 1973 nog steeds dezelfde is als die van 1958 en slechts in weinig verschilt met die van 1948.

Onmiddellijk daarnaast dient dan gesteld hoe de visserij, het werkelijk bedrijf, er nu voor staat, in vergelijking met vijftien of vijftiengestig jaar terug. Ik zou zelfs de toestand willen onder ogen brengen die we nu reeds kunnen voorzien, en die we zullen hebben over enkele jaren.

Mij stemt het bijvoorbeeld tot nadenken dat een reder zonder schroom aan de zeevaartinspektie voor een niet gebrevetteerde een vergunning vraagt om zijn schip te voeren of om zijn motor te drijven. Het verbaast ons zelfs niet meer dat die vergunninghouder het al met al nog zoveel slechter niet doet dan zijn kollega die wel het vereiste brevet op zak heeft.

Is de school er dan alleen maar geweest om iemand wettelijk in regel te stellen om opgenomen te worden in het officierenkader en is daarmee de kous af ? Er zijn twee mogelijkheden : ofwel is het bedrijven van de visserij doodeenvoudig, ofwel zijn onze mensen onvoldoende opgeleid en zou het rendement van schip, technische investering, bemanning en staf veel hoger kunnen opgedreven worden. De steeds grotere schepen, krachtiger motoren, verfijnde en met zorg en technische kennis af te lezen en te interpreteren elektronische apparaten, betekenen allemaal investeringen die bedragen vertegenwoordigen die buitenstaanders en zelfs eigen mensen met verbazing slaan. Komt die geldbelegging 100 % tot haar recht ?

Zijn we niet te vlug tevreden over een in zekere mate gunstig resultaat en laten wij ons daardoor afleiden van in werkelijkheid veel grotere mogelijkheden ? Moeten wij nu niet denken aan de bemanning van de schepen die over enkele jaren ter beschikking zullen gesteld worden ?

Zo kan ik met die vragenreeks doorgaan. Al de antwoorden liggen voor de hand. Het is de hoogste tijd dat ons onderwijs zich klaar maakt tot het vormen van een all round kapitein ter zeevisserij en een technisch en praktisch onderlegd werktuigkundige. Voor dergelijke vorming zullen de muren van onze huidige scholen te eng zijn. Voor deze opleiding moeten we naar buiten, naar de werkelijkheid en ook naar de research mensen. De staf van een moderne visserij zal uit mensen moeten bestaan die terzelfdertijd prima zeelui zijn, technisch op de hoogte van alle aspekten van nieuwe apparatuur en werkmethodes en bovendien een degelijke kommerciële bagage bezitten. Hun kennis en belangstelling zal niet mogen begrensd worden door pakhuizen en werkplaatsen rond de vissershaven, maar zal zich moeten uitbreiden tot alle actuele problemen in verband met het beroep en dit tot ver over onze grenzen. Als onmiddellijk betrokkene zullen zij niet meer onverschillig mogen staan voor het streven van de redersverbonden. Kortom zij moeten reële bedrijfsleiders worden.

Iedereen weet natuurlijk dat de beste staf geen resultaat kan bereiken als die niet omringd is door een ploeg mensen die met hen samenwerken. Dat zullen dan niet de « denkers en initiatiefnemers » zijn, maar wel de « uitvoerders ». Ik denk hier aan onze matrozen. Het zou verkeerd zijn te veronderstellen dat de opleiding van deze groep minder aandacht verdient, wel integendeel. De vorming van de matrozen is nu juist de grote zorg van de onderwijzers. Trouwens in de huidige structuur van het onderwijs is niets afzonderlijks voor hen voorzien. Zij lopen tussen de leerlingen door, begaafden en minder begaafden en elk raapt op volgens zijn vermogen. Vaak leidt dit tot grote teleurstellingen en zeker uitblijven van enig nuttig resultaat. Bovendien gaat er op die manier zeer veel tijd in de opleiding verloren.

Het is natuurlijk gemakkelijk om in een bestaand bestel de fouten op te zoeken. Veel moeilijker is het iets degelijks in de plaats te stellen en de leemten aan te vullen.

De problemen over de opleiding in de visserij zijn ook aan de verantwoordelijken van het Bestuur van het Zeewezen niet vreemd. Zo zijn in de schoot van de Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs twee werkgroepen opgericht die een totale hervorming van het visserijonderwijs aan een grondige studie moeten onderwerpen.

De eerste commissie moet zich speciaal bezighouden met het afstemmen van het visserijonderwijs op de behoeften van de nijverheid. Daarnaast moet het peil van het onderwijs zodanig bepaald worden dat iemand die de visserijschool heeft doorlopen een diploma kan overleggen van lager sekundair onderwijs. Dit moet hem toelaten zijn toekomst te kiezen uit een wijde waaijer van mogelijkheden. Deze keuzemogelijkheid zal vooral op latere leeftijd waardevol worden. Door het volledig gelijkmaken van studiepeil en infrastructuur van het visserijonderwijs met dit van het vernieuwd lager sekundair onderwijs, zal tevens de deur geopend worden voor interpenetratie in onze visserijsector van elementen die in ons beroep anders geen kansen hadden.

Een tweede werkgroep moet zich beraden over de mogelijkheden om te komen tot een meer gerationaliseerde spreiding van het visserijonderwijs. Hier rijst dan dadelijk de vraag : is het mogelijk scholen van verschillende netten samen te voegen om op die manier de beschikbare kredieten meer te laten renderen en vooral een onderwijs te kunnen uitbouwen die aan de aangehaalde problemen en noden kan verhelpen.

Op het eerste gezicht had men kunnen vermoeden dat het goed ging in het visserijonderwijs. Iedereen was tevreden en het werk ging door. Doch nu moet blijken dat er een massa werk op de plank is om morgen en zelfs vandaag de nijverheid niet teleur te moeten stellen. Wij mogen niet de gemakkelijkste oplossing kiezen en zeggen : « Het heeft al altijd gegaan en het zal nog wel voortgaan ». Het is hoogst nodig dat er aan ons visserijonderwijs gedokterd wordt. De inspanning hiervoor ligt niet alleen bij de overheid. Iedereen zal zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen. Ik denk hier aan de mensen uit het bedrijf zelf en vooral aan de rechtstreeks verantwoordelijken voor het onderwijs. Als we werkelijk tot degelijk geschoold personeel willen komen, als we mensen willen vormen die in het bedrijf op hun plaats staan en weten wat hun taak is in heel de samenleving, waarin een reuze belang dient gehecht te worden aan de mens zelf, dan moeten er concessies gedaan worden en moeten we eendrachtig naast mekaar aan dezelfde riem kunnen trekken. Het kan en zal niet de bedoeling zijn aan fundamentele persoonlijke opvattingen van welke aard ook te tornen, maar wel integendeel door het beter kennen van uw medemens te komen tot een groter begrip en eerbied voor elkaar.

# BELLARD MURDOCH N.V.

## THE LEADING SHIPYARD FOR

Fishing  
Dredging  
Towing  
Shiprepairing  
Industrial engineering

### YARD AT ANTWERP

Kattendijkdok Westkaai 21  
Telephone : 03/31.36.00  
Telex : Antwerp 31.216

### YARD AT OSTEND

Sloepenstraat 1  
Telephone : 059/74.801

(7491V)

## THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR :

VERSE VIS EN VISWAREN  
VERS VLEES EN VLEESWAREN  
GROENTEN EN FRUIT  
ZUIVELPRODUKTEN  
DIEPVRIESPRODUKTEN  
BREEKBARE MECHANISCHE, ELEKTRISCHE OF  
PRECIESIE-INSTRUMENTEN  
HET GROEPEREN VAN BOKALEN POTTEN EN  
BEKERS IN GLAS, PLASTIEK OF AARDEWERK  
(PALETTEN)  
POOTBAKJES VOOR HOF- EN TUINBOUW  
ISOLATIEPLATEN

ALLE TOEPASSINGEN IN  
EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN

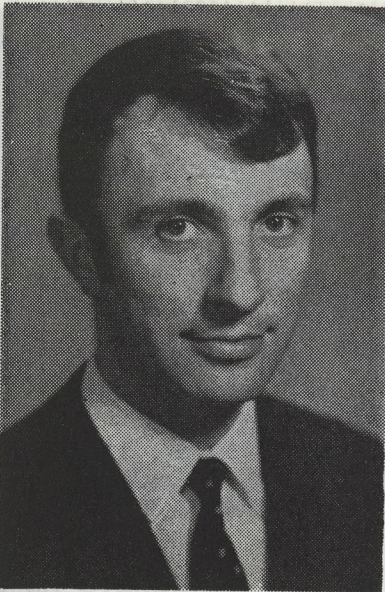
## KISTEN - AFROL - HOUTZAGERIJ

# n.v. LEMAHIEU

STATIONSSTRAAT 7 - 9

8030 BEERNEM — TEL. (050) 784.67

(7500V)



# DE AMBULANTE VISHANDEL UITGEDAAGD



door Dries VERMEESCH Sekretaris Nationaal Verbond van Visventers

„De beste tijden zijn er af”  
„De kleintjes moeten eruit”  
„Ze hebben ons niet meer nodig”  
„Straks is het niet meer te doen”

Deze slogans — en nog meer varianten — zijn in alle toonaarden te registreren in heel wat sectoren van de zelfstandige kleinhandel. Niet het minst in de vishandel.

Vraag is of men deze woordvoerdens onder de pessimisten mag of moet rekenen.

In elk geval moet men zelfs met het grootste optimisme de realiteit durven zien. Daartoe worden wij gedwongen door feiten en omstandigheden.

## UITDAGING Nr. 1

Sinds geruime tijd schijnt de vishandel een zeer geliefkoosd mikpunt te zijn van kritikasters.

Gretig gebruik makend van alles wat de sensatiezucht kan voeden voeren „beschermers van de verbruikers” een bestendige lastercampagne tegen het gezondste voedsel. Ondanks het feit dat vis door de eeuwen heen door alle gezondheids-specialisten werd aangeraden, liet de massa zich misleiden door pseudo-wetenschappelijke voorlichting. De Verbruikersunie heeft zich hier bezondigd aan een handelspraktijk die wij zelf wensen te bevechten n.l. de misleidende publiciteit.

Tot op heden is deze anti-vispsychose nog niet helemaal uit de wereld. Herhaaldelijk haalt men bepaalde feiten uit hun verband om ze dan opgeschroefd in de actualiteit te brengen. Zie de cholera-plaag in Italië.

Voor de toekomst hebben wij geen enkele garantie dat de vishandel van dergelijke aanvallen zal gespaard blijven. De vishandel doet er best aan zich te wennen aan de ze opgedrongen anti-vis-campagne. Evenwel niet zonder tegen-aanval.

## UITDAGING Nr. 2

Wat in andere sectoren gebeurde en gunstig resultaat gaf, kan en moet ook in de vishandel. Indien vis zich wil meten met het vlees, moet de handel in vis zich aan een gelijkaardige reglementering onderwerpen. Niet enkel omwille van de ze concurrentiepositie doch gewoon omdat in 1974 niet meer verkocht wordt zoals in 1954.

De verbruiker wordt gesensibiliseerd voor een kwaliteitsverbetering. Hij krijgt begrip en oog voor zindelijkheid, versheid, service. Hij stelt vragen en eisen.

De overheid steekt hierbij de kopende massa een handje toe. Bepaalde normen worden in een reglementering vastgelegd. Zo moet het nakende Koninklijk Besluit op de keuring en handel in vis de garantie geven dat de groeiende eisen van de verbruiker worden ingewilligd.

De ambulante vishandelaar wil aan deze reglementering niet ontsnappen. Integendeel. Met open vizier aanvaardt hij deze uitdaging. Spijts de nieuwe kosten verheugt de ernstige handelaar zich over deze sanering. Het zal dezen die wat achterop zijn geraakt verplichten zich wat op te trekken, zodat met gelijke middelen gelijke kansen kunnen verdedigd worden.

## UITDAGING Nr. 3

De struggle for life speelt zich voor de kleinhandelaar, en a fortiori voor de visventer, op het terrein gelegen tussen inkoop- en verkoop-prijs. Het aflasten van dit terrein moet de bestendige zorg zijn van de wakkere commerciant. Het is het immers ook voor controleurs en inspecteurs van rechtstreekse en onrechtstreekse belastingen.

Gekneld tussen een door de fiscus veronderstelde winstmarge en het wettelijke kas-verslag, wordt de visventer uitgenodigd in ernst en eerlijkheid zaken te doen. De van hoger hand opgelegde cijfers dagen de handelaar uit om interesse, tijd en geld op te brengen om cijfers en gegevens te boeken die zijn positie moeten verduidelijken. Niet enkel om ze ter beschikking te stellen van de Administratie der belastingen, maar vooral om ze te nutte te maken in het beheer van de zaak.

## UITDAGING Nr. 4

De ambulante vishandel staat niet buiten de (r)evolutie die zich voltrekt in alle sectoren van kleine en middelgrote ondernemingen. Als een typisch midden-stands-bedrijf ondergaat ook de zelfstandige vishandelszaak de overlevingsproef. De nieuwe eisen van een modern bedrijfs-leiderschap, verkooptechniek, vakbekwaamheid, zin voor organisatie en administratie werken selectief. Wie van deze eigenschappen er onvoldoende in zijn persoon verenigt, zal alle moeite hebben om

zijn aanwezigheid in de rangen van de middengroepen te handhaven. Het betreft hier geen tegenslagen van voorbijgaande aard. Het is de grondslag van een zelfstandige loopbaan.

## HET ANTWOORD

Wie in de bokssport thuis is weet dat elke uitdaging, een challenger, een typisch antwoord vraagt.

Wie in de ambulante vishandel goed thuis is weet dat de sector geen enkele uitdaging onbeantwoord laat. Bij middel en monde van haar representatieve beroepsorganisatie worden de belangen van de ambulante vishandel naar best vermogen behartigd en verdedigd.

Het Nationaal Verbond van Visventers bewijst herhaaldelijk voldoende realiteitszin te hebben om op eigentijdse wijze zich voor te bereiden op de bestendige uitdaging.

Meer dan vijf jaar reeds zoekt het Nationaal Verbond naar een vestigingsreglementering voor de ambulante handel. Ze had hierbij enkel voor ogen wat thans ook door de overheid met Koninklijke e.a. besluiten beoogd wordt. Meer nog: het Verbond heeft niet gewacht tot de reglementering van kracht wordt, om de visventers de nodige beroepskennis bij te brengen. Dank zij gespecialiseerde patroonsopleiding is het merendeel der visventers voorbereid op hun steeds meer-eisend beroep.

In dit licht heeft het Nationaal Verbond graag medegewerkt aan het advies-rapport van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij betreffende het ontwerp Koninklijk Besluit dat nu de handel moet reglementeren.

Met deze positieve ingesteldheid moet het dan ook begrijpelijk zijn dat het Verbond elke negatieve actie, zoals deze van de Verbruikersunie, wenst te veroordelen.

De belangen van de verbruiker worden niet aan de klagmuur opgelost maar wel met een positieve medewerking en samenwerking onder alle betrokkenen.

En hiermee is dan het magische woord gevallen, de naam van het wapen waarmee elke uitdaging kan opgevangen worden zonder schade voor de ambulante vishandel: de samenwerking.

Al bewees het Verbond van Visventers reeds een aardig stukje solidariteit te kunnen opbrengen,

toch liggen de mogelijkheden nog voor het grijpen. Elke gegrepen kans tot samenwerking is een verhoging van de (over)levingskans.

— De eerste kans ligt in de totale solidariteit binnen de sector om eendrachtig een bijdrage te leveren om een nog sterkere beroepsorganisatie uit te bouwen. Zonder deze is de sector weerloos en onmachtig om de uitdagingen te beantwoorden.

— Een kans tot samenwerken ligt in de tegenaanval tegen de blaam aan het adres van de vishandel. Een grootse collectieve propaganda gaat boven elke pieperige publiciteit voor zijn eigen winkeltje.

Het Nationaal Verbond wil meewerken aan een grootse vispropaganda en geeft met zijn kenteken bestendig het voorbeeld.

— Kansen tot samenwerken liggen in het solidair meedragen van de tegenslagen die kollega's treffen zoals ongevallen, ziekte, enz.

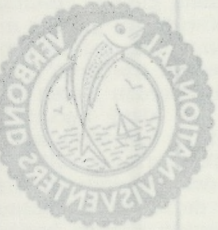
Een speciaal daartoe opgericht Solidariteitsfonds is een voorbeeld van collegiale samenwerking.

— Kans tot samenwerken ligt in het gezamenlijk drukken van kosten waarmee elke visventer af te rekenen heeft. Het hoeft zich niet te beperken tot gezamenlijke bestelling van papier, zakjes, stylo's, e.a. ook samenwerking is mogelijk voor garagekosten, verzekering, boekhouding ja zelfs winkelwageninrichting.

— Nog meer kansen liggen in de samenwerking. Wat in andere sectoren mogelijk is moet ook voor de ambulante vishandel wenselijk zijn. Een goed georganiseerde samenaankoop van de grondstof zelf, dringt zich op. De prijzen dienen gedrukt om een winstmarge te waarborgen die het bestaan van de visventer verzekeren.

Het verschil tussen een pessimist en een optimist drukt zich uit in aantal jaren. De optimist zal gretig deze kansen grijpen en er enkele jaren van genieten vooraleer de pessimist door de omstandigheden gedwongen wordt tot samenwerking met het risico te laat te komen.

Hoe dan ook, de werkelijkheid zal zijn dat de visventers het morgen zullen samen doen met al dezen die niet te laat kwamen.



FABRIKANT VAN :

VISMEEL

VISOLIE

VLEESMEEL

BEENDERMEEL

BLOEDMEEL

BEENDERLIJM

VELLENLIJM

DIERLIJKE VETTEN

SAMENGESTELDE ORGANISCHE MESTSTOFFEN

n.v.

# Animalia produkten

9470 DENDERLEEUEW (België)  
Tel. 053/669.91 (4 lijnen)  
669.95  
Telex : 21.343

Ophaalcentrum voor Vismijn Oostende :  
Pakhuis 37, Tel. 059/72431

Regelmatige ophaaldienst voor VISAFVAL  
met aangepast materiaal

(7499V)

AUTO-ELECTRO-DIESEL p.v.b.a.

Torhoutsesteenweg 36

OOSTENDE — Tel. (059) 505.84 - 794.28

BIJHUIZEN :

Generaal Lemanlaan 74

ASSEBROEK — Tel. (050) 129.55

ELECTRO-DIESEL SERVICE

Capronstraat 28, IEPER

Tel. (057) 232.19 - 232.49

## OFF. BOSCH-DIENST

HERSTELLEN VAN

● STARTERS

● DYNAMO'S

● ELEKTRISCHE MOTOREN

● BOBINAGES

● ALTERNATOREN

● DIESEL POMPEN

HOOFDAGENTSCHAP

VAN ALLE

BOSCH-PRODUKTEN

● DIEPVRIEZERS  
KOELKASTEN

● VERLICHTING-VERSTRALERS

● HULP-ELEKTRISCHE GROEPEN

● BOOR- EN SLIJPMACHINES  
ALLE ELEKTRISCHE  
GEREEDSCHAPPEN

● BATTERIJEN

(7492V)



# VEILIGE VAART

Een korte beschrijving van enkele praktische elektronische hulpmiddelen voor een veilige vaart en een goede vangst, met de oprechte wens dat 1974 aldus moge worden doorgevaren

door C.A. INGHELBRECHT  
bierzonder medewerker „Visserijblad”

## MAN OVERBOORD

Het gebeurt nog maar al te dikwijls, dat een man over boord gaat en zolang er schepen met bemanning varen, zullen er mensen overboord vallen of over de scheepszijde geslagen worden door zee of wind. Eender hoe de zee zal immer gevaarlijk blijven. Zeggen we het maar met Budding „Het water van de zee is altijd zout, hoe men de suikerpot ook mag hanteren...”

Toch spannen we ons maar voorts in om de veiligheid van schip en bemanning te verbeteren en de elektronika voornamelijk, is de zeeman ter hulp gekomen. We weten als zeeman allemaal goed genoeg wat er ons te doen staat wanneer er een van de onzen in de potten van de zeeduivel gevallen is: binst dat we kelen „man overboord”, draaien we al het wiel hard bakboord of hard stuurboord om, eerst en vooral, te beletten dat de drenkeling in de schroef of schroeven terecht komt. Daartoe werd thans een beangwekkend hulpmiddel ontworpen en reeds aan boord van verschillende vaartuigen geplaatst. Het is geschikt voor alle schepen zonder onderscheid van tommemaat en werd ontwikkeld en in de handel gebracht door de „Decca Pilot Division” van de Britse International Decca Navigation Company.

Het toestel steunt op het „man-overboord-maneuver” dat de Britse zeelui de „Williamson turn” noemen en het apparaat brengt het schip helemaal automatisch op haar omgekeerde koers! Het is gewoon aangesloten op het automatisch stuurapparaat. Het Williamson maneuver is niets anders dan een der vele veiligheidsinstructies van de Britse Admiralty die, in het geval dat ons bezighoudt, moet worden uitgevoerd wanneer een man te water is. Het roer wordt dan hardover stuurboord of bakboord gelegd wat moet toelaten, dat de voorsteven vlug 45 graden naar rechts of naar links komt teneinde het achterschip en daarmee de tijdsperiode wordt dan de koers volgehouden, om dan meteen volle roer

te geven langs de andere kant tot het omgekeerde van de oorspronkelijk gestuurde koers wordt bereikt.

Decca heeft dit gehele maneuver geautomatiseerd en het kan meteen gebruikt worden in het voordeel van de zeevisserijtechniek. Wanneer het sonardieptoestel, dat recht vooruit peilt, een schaar vis ontdekt, wordt het schip er vanzelfsprekend naartoe gestuurd. Als het vaartuig recht boven de visschaar is aangekomen, wordt meteen de automaat „man overboord” aangezet. Is het maneuver helemaal afgelopen en ligt het schip steady op de tegengesteelde koers, dan wordt de kor gevierd. Men bevindt zich aldus nauwkeurig in de goede positie om de visschaar te vangen door terug te korren. Het is duidelijk dat op deze manier tijd en geld wordt gespaard.

## AUTOMATISCH STUREN

Geen enkel nieuwgebouwd schip wordt tegenwoordig nog de grote vlakke opgestuurd zonder dat het werd voorzien van een automatische stuurinrichting hetgeen een belangwekkende geldbelegging is.

Inderdaad is er besparing van arbeidskracht en er is beslist een verbeterde voortstuwings-economie. Met het stuurapparaat kan nauwkeuriger de koers worden gehouden, waardoor er dus algemene nauwkeurigere navigatie ontstaat en daaruit vloeit dan weeral voort, dat er minder sleet op de motoren voorkomt.

Opdat het schip regelmatig zou sturen, opdat de stuursabiliteit zou kunnen worden gehandhaafd, moet het stuurapparaat vanzelfsprekend van de gepaste vorm en model zijn t.t.z. het moet nauwkeurig aangepast zijn aan de stureigenschappen van een bepaald schip.

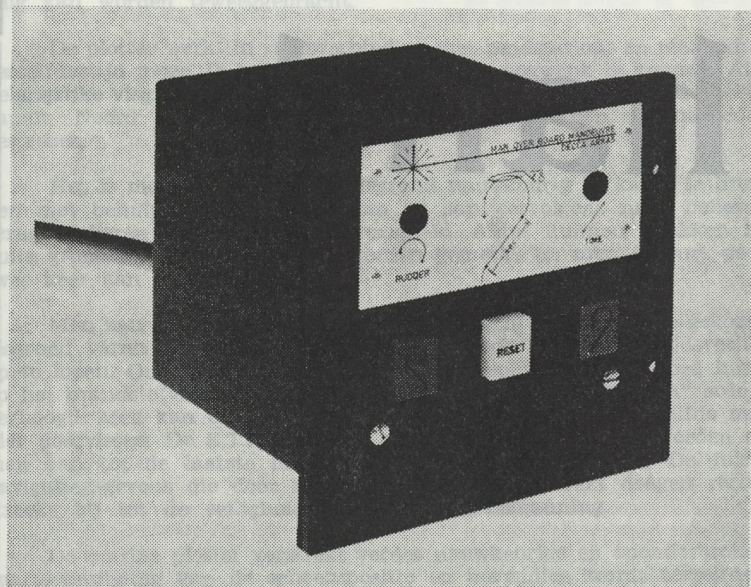
Hoe werkt nu de automatische stuurmachine?

Het stuurtoestel is een servoomloop die aan het kompas begint en waar het koersfoutsein wordt verwerkt. Dit sein, dat dus ontstaat zodra het schip uit koers gaat, wordt in een kleine computer verwerkt en omgezet in mikro-sekonden. Dit wordt allemaal verwerkt tot de gegevens die het vaartuig terug in koers zullen moeten laten brengen. Dit gebeurt op zeer korte tijd. Scheepseigenschappen, weergesteenis en de zeegang, het komt er allemaal bij te pas. De uitkomst van deze gehele bewerking wordt vervolgens omgezet in een praktische roerbeweging. Uiteindelijk doet de roerhoek een tegensein ontstaan en koppelt deze stoppen.

Eigenaardig genoeg is de zwakke schakel in deze gehele omloop gewoon de sterke mechanische uitrusting! De beweging van dit tuig is afhankelijk van een mechanisme dat het roer van 2 tot 8 graden kan laten bewegen. Het ligt voor de hand dat dergelijk mechanisch roer niet de nauwkeurigheid van sturen kan geven van de automatische stuurcomputer. Daarom werd een soort spookroer aangebracht dat deze zwakke schakel overwint. Er is eigenlijk een nagebootste stuurinrichting dat de speling van 2 tot 8 graden op het roer vermindert wordt tot een halve graad!

Het voortstuwingsverlies tengevolge van de roerspelings staat in verhouding tot het vierkant van de roerhoek die anderzijds beïnvloed wordt door de roermekaniek. Moest er dus geen spookroer worden geplaatst in de servokring, dan zou de roerslip van 2 tot 8 graden schommelen. Het vierkant daarvan loopt uit op een voortstuwingsverlies van 4 tot 60 keer deze van een volmaakt gestuurd schip. Vermits het spookroer deze slip elektronisch vermindert tot een halve graad, wordt

(Vervolg blz. 27)



### Man over boordtoestel

Eenvoudig door de knop in te drukken wordt een Williamson Turn-maneuver automatisch uitgevoerd. Het ligt voor de hand dat hiermee ieder foutieve uitvoering van maneuver uitgesloten wordt. Hoe gauw inderdaad wordt in de ontsteltenis van het ongeluk niet verkeerd gehandeld?

**REDERS  
en VISSERS**

in korte beschrijving van enkele praktische elektronische  
toelagen voor een veilige vaart en een goede verpak met de  
FABRIKANT VAN

door C.A. INGHELBRECHT  
biedt u een "Vissersblad" met een  
koopt

steeds

bij

Uw

**coöperatieve**

**Kantoren**

**Tijdokstraat 34**

**Zeebrugge**

**Tel. 541 17 / 541 92**

**546 56**

**Na de uren :**

**Joz. Deroose**

**Tel. 517.40**

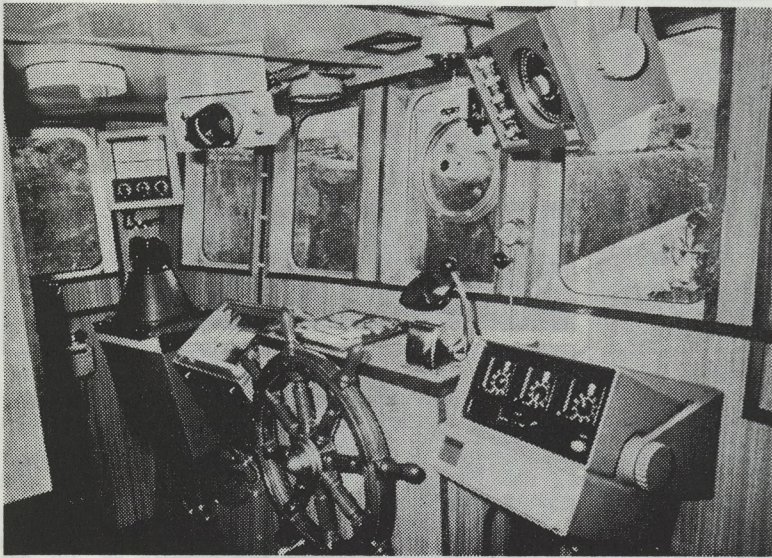
**hand**

**in**

**hand**



(7489V)



Het wielhuis van een moderne treiler. Zij is uitgerust met een decca navigator MK 21, een automatisch stuurapparaat, een decca-radar RM 914 en een Simrad-diepmachine met een scherm.

Als praktisch voorbeeld kan het geval aangehaald worden van de super-anker met machines van 40.000 paardekracht. De jaarlijkse brandstofrekening kan tot veertig miljoen frank bedragen. Een besparing van 1 procent maakt dus per jaar een bedrag van 400.000 fr. Indien verder de vaart van het schip wordt verhoogd met een halve knoop, wat bij middel van het stuurtoestel zeer gemakkelijk kan worden bereikt, dan kunnen per jaar ongeveer 2 tot 3 bedrijfsdagen worden ui gespaard. Supertankers kosten tot 1.500.000 fr. per dag in de uitbating, kleine schepen kosten in verhouding. Van Keiner vaartuig tot superschip is aldus door de toepassing van het automatische sturen, een besparing mogelijk van 500.000 tot 5 miljoen fr. per jaar.

## DE PLOTTER

We vissen al lang met de plotter maar het blijft toch een uiterst boeiende nieuwigheid, een onmisbare hulp aan boord van de moderne treiler. Het heeft trouwens een rechtstreekse invloed op de opbrengst van het schip. Er wordt bovendien geen bijzondere kennis vereist om met het apparaat om te gaan. Het werd reeds geplaatst aan boord van meer dan 8.500 vissersvaartuigen van alle soort en alle tonnemaat. Er kan met een nauwkeurigheid zoals nooit tevoren worden gevestigd, waardoor dan uiteraard over geheel de wereld lonender vangsten worden gemaakt, brandstof wordt gespaard en minder schade aan het vistuig kan worden teweeggebracht.

De plotter werkt in radioverbinding met zendstations en maakt het terzelfdertijd mogelijk het juiste bestek in een oogwenk te kennen. Alle belangrijke visgronden in Noordwest-Europa, Newfoundland, Nova Scotia, Japan, Noord Oost Australië en Zuid-Afrika worden er nu door bestreken.

Het is mogelijk een goede visgrond nauwkeurig in kaart te brengen met behulp van de plotter om er dan vervolgens naar believen terug te keren met grote nauwkeurigheid. Aldus kunnen wrakken en vuile gronden eens en voorgoed worden gemerkt en men scheurt geen twee keer aan dezelfde steen.

Men kan met behulp van de plotter in rechte lijn naar de gekozen visgrond varen en ervan terugkeren zonder ook maar enig tijdsverlies op te lopen. Onnodig te zeggen dat dit een rechtstreekse invloed heeft op het brandstofverbruik. Bovendien wordt het aantal „trekken” erdoor verhoogd. Men kan bij goed zowel als bij slecht zicht op dezelfde manier doorvissen. De E.T.A. kan met nauwkeurigheid bepaald worden en men kan tot de laatste minuut op de visgrond vertoeven. De juiste navigatiegegevens die door het toestel worden verstrekt dragen rechtstreeks bij tot de veiligheid van schip en bemanning.

De marine plotter verstrekt verder nauwkeurige en ononderbroken kaartvoorstelling van de scheepspositie en bovendien wordt terzelfder-

tijd de afgelegde koers opgenomen. Het vaartuig kan eender welke koers lopen en ondervangt de noodzaak van de plotter. Dit is in 't bijzonder nuttig als het schip een goede koers moet lopen die niet samenvalt met een decca hyperbolische positielijn.

Samen gebruikt met de normale decca-navigatie ontvanger, is dit apparaat eerst en vooral bedoeld voor het varen met op voorhand nauwkeurig bepaalde koersen en het handhaven van volledige koersopnamen.

Samen met de visopsporingsuitrusting is de plotter eveneens van onschatbare waarde om te vissen langs een bepaald spoor of in een gebied waar plots vis werd aangetroffen.

Goede visgronden, wrakken, stenen kunnen op voorhand worden opgetekend en de visserij gepland, terwijl de ware beweging van het schip over de grond ten alle tijde zichtbaar is. In een oogwenk worden positie en drift waargenomen.

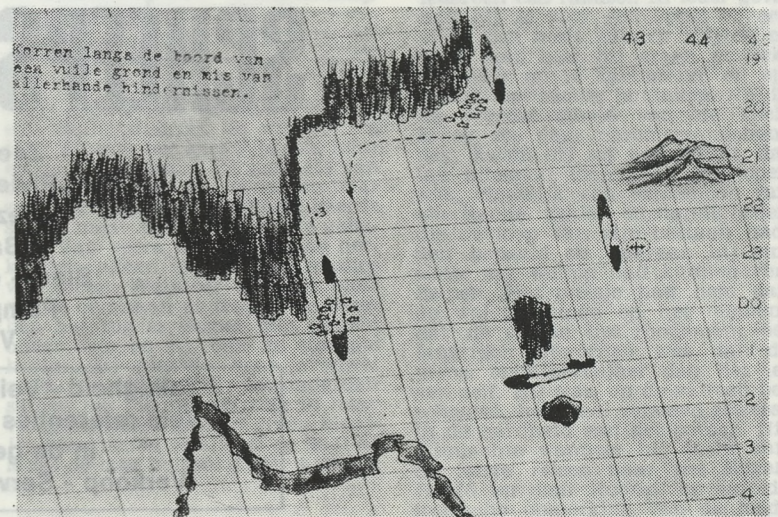
In principe gelijkt de plotter op een decca-vlucht-log. De deccameter informatie wordt gewoon omgezet in beweging van de rollende kaart en de plotpen langs assen, die in een rechte hoek liggen. De hyperbolische-decca-positie lijn patronen worden op de kaart voorgesteld in een rechtlijnige rastervorm: de pen toont de positie van het schip op eender welk ogenblik. De koers die het schip stuurde, is onder vorm van een ononderbroken lijn zichtbaar.

Hoe werkt eigenlijk het decca navigatiestelsel? Het is een hyperbolisch radio-navigatiestelsel, dat werkt bij middel van zendstations op de grond die in de 70 tot 130 Khz frekwentie band zenden. Deze seinen kunnen worden ontvangen op afstanden van verschillende honderden mijlen van de zenders.

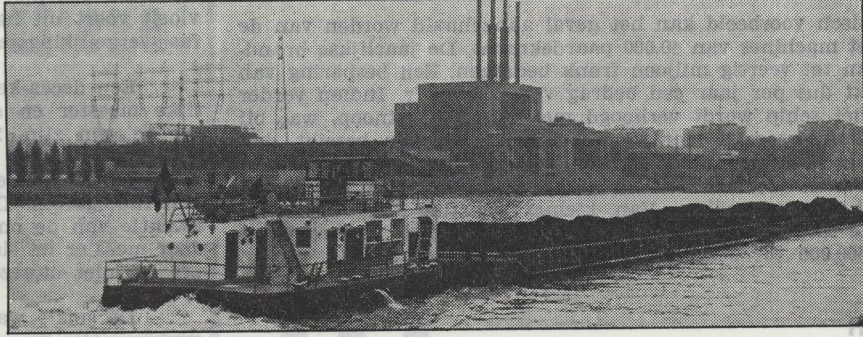
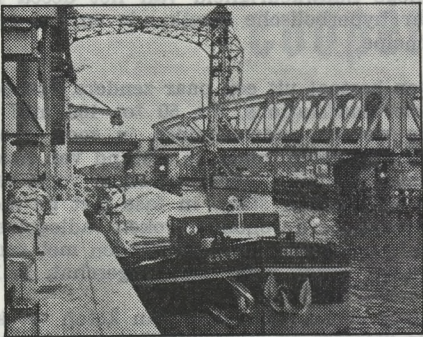
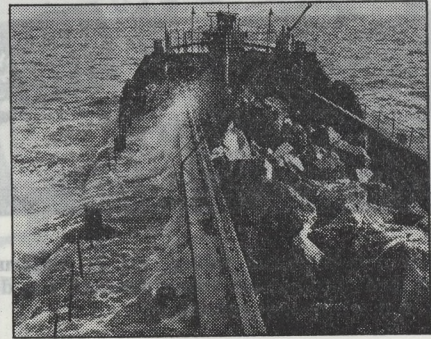
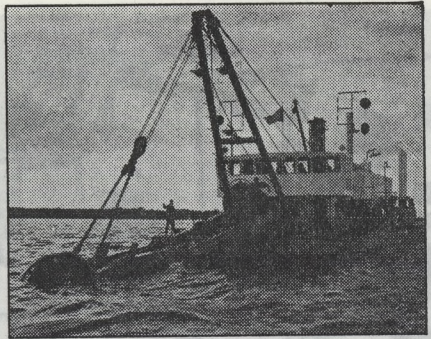
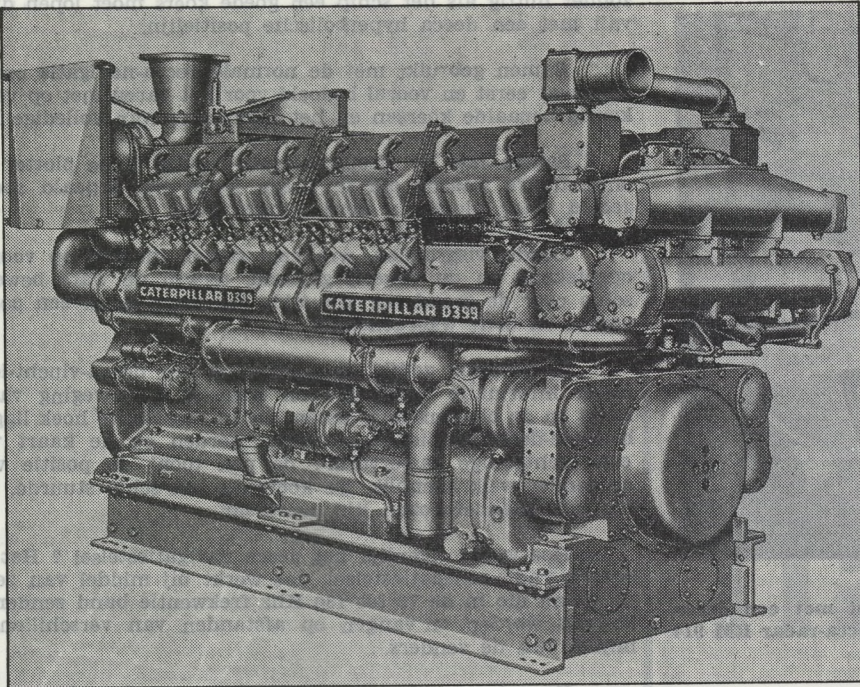
De gekende hoge nauwkeurigheid van het decca navigatiestelsel vloeit voort uit haar hyperbolische meetkunde en het gebruik van het fase-vergelijkingsprincipe.

Een decca-keten bestaat uit een paar zenders, een gemeenschappelijke meester en drie slaafstations, die 50 tot 100 mijl van de meester gelegen zijn. Ze worden onderscheiden in rood, groen en purper. Noch de syme rie van de keten, noch de afstand van meester tot slaaf, is be angrijk. De seinen worden uitgezonden onder vorm van ononderbroken radiogolven. De slaafseinen staan in fase met de meester. De frekwentie van de ongemoduleerde ononderbroken radiogolven uitgezonden door meester en slaaf, zijn harmonisch verbonden met een grondwaarde „f” die niet uitgezonden wordt, maar die ruwgeschat, 14 Khz bedraagt.

De juiste waarde ervan schommelt van keten tot keten. De fase synkronisatie van de meester en slaaf uitzendingen schept een patroon van hyperbolische positielijnen langs dewelke het fase-verschil tussen meester en slaaf onveranderlijk is.



Het vissen met behulp van een decca 350 T Track Plotter heeft verscheidene voordelen. Daaronder kan worden vermeld de mogelijkheid om rechtstreeks naar gekende, rijke visgronden te varen, op goede grond te blijven, wrakken te vermijden evenals vuile grond en de mogelijkheid een «visserijplan» uit te voeren. Dit alles kan alleen maar voordeel bij brengen.



# CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

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

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

**TRECO** N.V.



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

**CATERPILLAR**  
 VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

Caterpillar en zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

# de yol

EEN KERSTVERHAAL  
OVER DE ZEE  
DOOR  
L.A. INGHELBRECHT

De dingen veranderen in de wereld. Ze blijven nooit wat ze zijn.

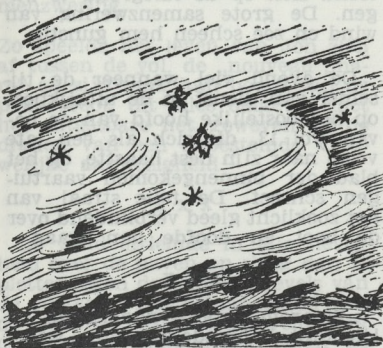
Met de verre visserijvaart was het steeds maar achteruitgegaan.

Verskillende grote rederijen gingen eerst in falling en zelfs de besten uit de bemanningen van de roemrijke Vlaamse treilers zijn nu aangemonsterd bij de enige koopvaardij van de kust waarvan de snelle schepen met de regelmaat van de klok de kleine haven aandoen. Eigenlijk is het niet gemakkelijk om uit te maken of het vroeger zo bloeiende zeevisserijbedrijf telooring omdat het ervaren zeevolk het bezaantje had gestreken, dan wel of het varen ter visserij haar mensen niet naar behoren loonde. In ieder geval het doet wel de ronde dat er nu geen goede zee-lui meer zijn. 't Is waar dat de zee enkel maar het kruim van de kust kan gebruiken. De mensen aan de wal zeggen het vlakaf; zelfs diegenen die hun vader en moeder de nek hebben omgewrongen zouden nog te goed zijn om ter visvangst te varen!

x x x

In elk geval de tijden zijn veranderd, wat men er ook over vertelt. Zelfs zij die met het zout van de zee in de mond geboren zijn, hebben nu een ander soort vriendschap met de grote vlakke gesloten.

Ook Black Jonny, die dit met de zee gemeen heeft dat hij ook nooit iets prijsgeeft. Zeker zou hij nooit uit eigen wil aan de wal gebleven zijn. Zoveel vaart heeft de zeekommissaris in zijn monsterboek geschreven, dat het wel niet anders kan dan: deze man heeft een pakt met de zeeduivel afgesloten. Maar daar was Maritte geweest. Neen, uit eigen wil ware hij nooit aan de wal gebleven. Och, hij had haar eerst maar weinig aandacht geschonken. Ze hoorde gewoon in zijn



omgeving. Maar toen was dat nare gevoel hem boven de kop gegroeid.

Zoals ieder rechtgeaard zeeman, verlangde hij naar de zee wanneer

hij aan de wal vertoefde en was hij even aan de wal, dan lokte al gauw weer de verte van de kim. Toen was het getij plots gekeerd, in een strijd die zoals de orkaan de oceaan zijn diepste gemoed had gevoeld. In de haast van de korte intermezzo aan de wal die hij de speeltijden noemde, tussen twee reizen in, versierd met Maritte's aanwezigheid, was eigenlijk het diepere motief gegroeid dat hem de rug zou laten keren naar de verrevissierij en dit had nu eens niets met de zee te maken. Een warboel van gevoelens eigenlijk die stormerhand bezit hadden genomen van zijn gehele bestaan. Zoals de veranderingen van weer en wind doorheen zijn vezels voeren, evengoed als hij met z'n visneus de aanwezigheid van de kostbare visscharen onder de kiel kon tasten, evenzo ontwaardde hij nu de aanwezigheid van het onbestemde, iets waarmee hij minder doeltreffend zou kunnen afrekenen dan met het weer, de wind en de vangst.

Maritte had het tenslotte gewonnen. Hij was aan de wal gebleven en had aangemonsterd aan boord van een der pakketboten waar hij zich ongelukkig voelde zoals een haring zich in 'n ton moet voelen en het smeer op z'n brood niet meer verdiende. De loods in de „nouveau phare", waarmee hij het nogal goed kon stellen aan de tapkast, kon het best zeggen: „alle comfort kost geld”

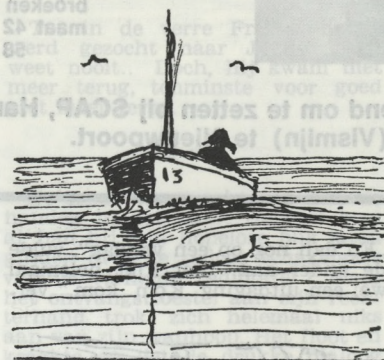
Hoe probleemloos was z'n bestaan geweest op de grote visserijvaart, wat scheen het hem nu allemaal erg ingewikkeld toe.

Hoe hij anderzijds aan het geld was geraakt, kon geen mens in de voorstad waar hij woonde te weten komen. Trouwens het valt nog te bezien of de anderen daar inderdaad belangstelling voor hadden. Hij was, en daar ging niks vanaf, een bekwaam zeeman. Achter de stinkende, zwarte zandvoortse vaart in een hoek van een reusachtige, kille opslagplaats vol scheuren en spleten, die opgepropt stond met afgedankte betonmolens, oud ijzer, verloren bouwmaterialen en karrewielen, had hij de boot, schier spant per spant, zelf opgebouwd en uitgerust. Een boot op stapel zetten, of zelfs gewoon opkalefateren is geen kinderspel. Men heeft daarvoor nog wat meer vandoen dan alleen maar geld. Lang nadien, wanneer zij eindelijk in de vaart was, kon iemand met enige ervaring wel bemerken dat het geen echt vakwerk was, maar de stoere voorstaven kon wel eens als het symbool aangezien worden van zijn nauwe binding met zijn grote ervaring van de zee en van een trots, die hijzelf niet tentoonspreidde. Men kon zeker zijn hem aan te treffen in de afgelegen kaduke schuur aan de rand van de stad, op vrije dagen van de week tenminste, wan-

neer hij niet betrokken was aan boord van een of ander passagiersschip dat de verbinding verzekerde tussen het vasteland en het eiland. Hij was eerst en vooral 'n nuchter man die leefde op en van het water zonder meer en die drommel die wist dat aan de rusteloze zee geen vragen moeten worden gesteld.

De pettermotor van 25 paardekracht voornamelijk was zijn stokpaardje en lang kon hij daarover praten en met veel vuur. Met reden trouwens, want eens op het kanaal liep de boot danige vaart, dat er een grote witte snor aan de hoge boeg stond terwijl het zog in twee vlug koersende golven schuimend en met veel kabaal tegen de oevers ging doodlopen.

x x x



Zij stond aan de kant van de elektriciteitsfabriek en zag er erg lang uit met het kort geknipte haar en de nauwe jeans. Ze had iets van de elegantie van een zwaan en haar zenuwachtige beweeglijkheid keerde steeds maar terug in dezelfde gebaren. Van verre kon men haar herkennen, alleen al aan haar manier van lopen. Wanneer de boot plots stopte onderaan de trap in de berm liep het zog er verder met geweld onder door en zij rolde en stampde hevig. Hij meerde haar evenwel zonder moeite af. Zij bewonderden samen het nieuwe vaartuig in haar versgeschilderd geel en groen kleedje. Toen liepen ze allebei de Kaai af langs de lage huizenrij aan 't spring sas.

„Al is ze nog zo zeewaardig je moet er toch niet te ver mee varen. De duivel slaapt hier nooit op de vlaamse banken, 't weer is in een vingerknip omgeslagen en als je tegen wind, tij en zee moet gaan optornen, is een open boot nu niet juist het gedroomde slagschip. 't Zou ten andere niet de eerste zijn, die niet meer terugkomt. Op de weerberichten moet ge ook niet teveel rekenen. 't Kan vliegende koelte zijn aan de Westhinder als 't aan de siegrette blet is: dat hebben we verleden week nog meegemaakt”

De stem van de kale waard klonk hol in de koele schaduw van de stille kroeg. Zwijgzaam staarde de breedgeschouderde Jonny door het raam. Het zomerde nog flink na over de zuidelijke Noordzee. Het asfalt van de dubbele baan langs de kust lag te gloeien onder de witte zon. Uit de mijn kwamen hoge koelwagens. Ze schakelden luidruchtig aan het kruispunt en zetten dan met volle vaart aan naar het binnenland. Leunend aan de geverniste tapkast dronken beiden bier. „Een motor van 25 P.K. daar beleef je wat aan”, zegde Jonny, meer tot zichzelf dan tot de twee anderen. „Dat wil niks zeggen” antwoordde zijn gezelschap. „Dat wil niks zeggen, ge kunt een heel goede motor hebben maar ze zou wel eens niet kunnen geschikt zijn voor de boot. De lifeboten van de libertyschepen die binst de oorlog in zeven haasten en een draai werden gebouwd en met zwaar weer op de Atlantiek liefst middendoor braken zijn veel te zwaar.” Hij haalde de schouders op. „Maar och kom, men moet nu ook geen ingenieursstudies hebben gedaan om een yol om te bouwen...”

Het was een afgedankte reddingsboot geweest van het s/s „Belgian Liberty”. Hij kon de letters nog met moeite lezen in de romp. Hoe de boot zolang na de oorlog aan de kust was verzeild geraakt, was voor iedereen een raadsel. In ieder geval had hij ze voor een appel en een ei in zijn bezit kunnen krijgen en twee jaar had hij eraan gewerkt om haar op te kalefateren en opnieuw zeewaardig te maken. Nu, in de vreedzaamheid van de koele kroeg op deze nazomerse schone dag, kwam hij tot het besluit, dat het allemaal toch goed afgelopen was, eigenlijk een samenloop van allerhande gekke omstandigheden die de loop van zijn bestaan hadden bepaald en waaraan hij tenslotte erg weinig had kunnen verhelpen. Het meisje had hem aan de wal gehouden op het moment dat de vis en het rendement belangrijker geworden was dan de mens, onontbeerlijker dan het leven zelf. Hij was, op de valreep beschouwd, helemaal verstart geweest in de hardheid van het beroep. Hij glimlachte wanneer hij dacht aan de lange reizen naar het Engels Hoofd en naar Rockall en aan de ironische opmerking van de loods die hem nu „reder” noemde. Hij had tenslotte een onsje geluk aan een pond wijsheid kunnen koppelen...

x x x

„Er is veel garnaal te vangen” sprak hij, „maar daarmee is ze veel harder sjouwen voor eenzelfde winst. Als er geen staart te vangen is dan kost ze stukken van mensen en als er veel is, dan krijg je er

(vervolg blz. 30)

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS



**DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN ONDERSTAANDE KLEDIJ BEKOMEN. EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD :**

## KNIELAARS

**LAARS** gevoerd met wol

**DIJLAARS**

**HEUPLAARS**

**OVERALL** blauw goed - maat 50 tot 56  
maat 58

**BROEK** blauw goed

**VEST** blauw goed - maat 48 tot 56  
maat 58

**BROEK** met borststuk - maat 48 tot 56  
maat 58

**JUMPERS** blauw goed  
small en medium  
large  
extra-large

**JUMPERS** aircoat

**ZUIDWESTER** (lange kap)

**OLIE-HEMD** zonder kap  
met kap

**OLIESCHORT**

**OLIEBROEK** met bretels

**GUTTERS**

**AIRCOAT BROEKEN**  
broeken met bretel  
maat 42 - 56  
58 - 60

**De punten zijn uitsluitend om te zetten bij SCAP, Hand in Hand Zeebrugge of de Rederscentrale (Vismijn) te Nieuwpoort.**

(vervolg van blz. 29)

geen geld meer voor. Er is een lange bloei geweest van 't jare en 't water beneden de banken is rijk.

Als de krabben nu maar niet aankomen en de hele boel naar de vaantjes helpen".

„Ge weet dat ge de vangst niet buiten de mijn moogt verkopen", waarschuwde de ander... „Als ge gepakt wordt door de zeevaartpolitie, dan zal het je veel geld kosten..."

„Maar, man 't komt er juist op aan je niet te laten pikken, en och 't is misschien minder voor de winst dan voor de pret. Zo sta ik nog met een voet in de pek. Voor ons is 't hier toch niks meer met de grote visserij..."

„Ge klappt alweer gelijk een nieuwe reder..."

Verder, over de baan lag de jacht werf, de witte opslagplaatsen wierpen purperen schaduwen op het hoge gras rondom en verderop zag men doorheen het venster onder het opschrift „nouveau phare", de kleurige masttoppen van de opliggende vaartuigen. Het blauw van de lucht wentelde in de verblindende zonnearmte.

„Morgen vaar ik, Maritte, en 't wordt een goede reis!"

„Pas op jezelf, Jon", fluisterde ze, „ik vind het toch maar naar dat de boot het nummer 13 kreeg bij 't maritiem..."?

„En dan nog op een vrijdag", vulde de ander aan, „het lijkt helemaal wel een uitdaging. Kom, kom," ver-



goelijkte hij snel „'t is allemaal bijgeloof van bij de polderboeren die denken nu zelfs nog dat als de ajuinen vele pellen hebben, het hard zal gaan winteren..."

De pendule boven de tapkast tikte traag en luid in de holle stilte van het lokaal.

„We drinken nog een glaasje, Johnny, en we gaan naar huis"

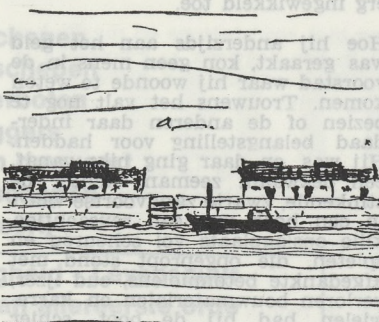
In een spontane beweging legde hij zijn krachtige hand om haar hals en trok haar even tegen zich aan. „Met kerst hebben we de bontjas verdiend", fluisterde hij. Ze lachte plots met grappige kuiltjes in haar wangen „Come close where you belong".

In een teug dronk de andere z'n glas leeg.

x x x

Het water liep af in de nieuwe voorhaven toen hij, hand over hand

de yol aan de meertros naar de boei toe trok. De afluende wind rimpelde hier en daar het smerige havenwater. Hard knalde de dieselmotor in de morgen en met een schuimende boeggolf liep het kleine vaartuig langs de slapende marinebasis zeewaarts.

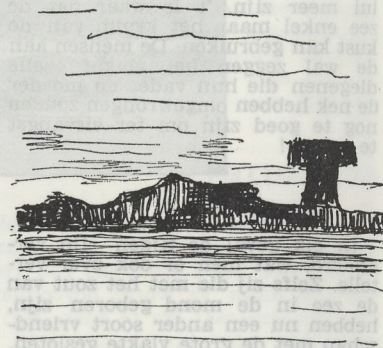


Hier leeft niks meer in dit stinkende, zwarte sop, dacht Johnny, noch mossel, noch paling. Ge ziet zelfs geen krabbekokers meer op de palen van 't staketsel. De hemel weet, moest ik hier overboord gaan, of ik het zelf nog zou overleven? Hij grijnsde even bij deze lugubere overweging en stuurde speels de boot rakelings langs de vastgemeerde sleepboten. De meeuwen schenen door hun roekeloosheid afgesproken te hebben met de kalmte die over de haven lag. Het afstromende brakke havenwater vormde tot ver buitengaats een reusachtige halve cirkel die afgezoomd was door een kabbellende lijn daar waar zee en

zoetwater het tegen mekaar opnemen. Tot aan de verre einder strekte aan stuurboord de grenzeloze vlakke Aan die tijd van 't jaar waren de kellen van Raversijde de beste garnaalgrond. Hier zat het kleine broed dat van vele vissoorten de volgende jaren de Noordzee zou bevolken, tenminste als de olie het ondertussen niet zou hebben gewonnen op het leven in de zee. Hij was op deze grond evenwel bevreesd voor de korreboel want het was er vuil. Het zou de eerste keer niet zijn, dat het net zou scheuren aan de reusachtige turfblokken of aan de stenen van de overstromde stad, die naargelang de grillen van wind en stroming op de zeebodem vrijkwamen of verdwenen. De visser liet z'n blik over de koppen van de golfbrekers waren. Automatisch peilde hij de wateroren van Middelkerke en zag meteen het water stilletjes kolken op het wrak van de Liberator die op 't einde van de oorlog op deze plaats in zee was gestort en waaraan zovele vaartuigen hun netten hadden verspeeld, tot het wrak door een groene ton gemerkt was geweest. Hij vierde zijn korretje en legde de boot met de voorsteven op het westen, schoot een stuk touw-werk op, en maakte met de kalme zekerheid van de man die weet waar hij aan toe is, het kleine roef schoon.

Aan bakboord liep de donkergroene duinenrij langs de rode geboorte van de vroege morgen.

x x x



Enige tijd later stak hij de trillende stang vooruit, nam met een halve slag het korretouw op de kop van het spil en krakend begon het net te winden. Enkele blokkeeuwen naderden in omzichtige glijvlucht als aangetrokken door een onzichtbare kracht en wanneer de kuil bovenkwam, was het hemelse gezelschap volledig. Luid schreeuwend dansten ze het oudste ballet van alle tijden voor hun enige toeschouwer. Met een oogopslag had deze gemerkt dat het de moeite had geboord zich op de turfgrond te wagen. De grote samenzwering van wind en zee scheen hem gunstig.

De avond viel wanneer de tijseiner van dienst in de uitkijpoot op het oostelijke hoofd van de haven, yol 13, die zich als een late vogel naar zijn nest haastte, op het blad der binnengekomen vaartuigen schreef. De felle straal van het zoeklicht gleed verblindend over de boot en doofde dan traag.

x x x

„Waarom" sprak nadenkend de loods tot de blonde waardin, „waarom in 's hemelsnaam noemt uw bordeel „Au nouveau phare". In de Walen zijn er toch ook geen kapelletjes die „In de viertorre" heten." „Neen, vanzelfsprekend niet" ant-

(vervolg blz. 31)

(vervolg van blz. 30)

woordde Jonny spottend „zeg mij eens waarom zouden de Walen vuurtorens van doen hebben...!”

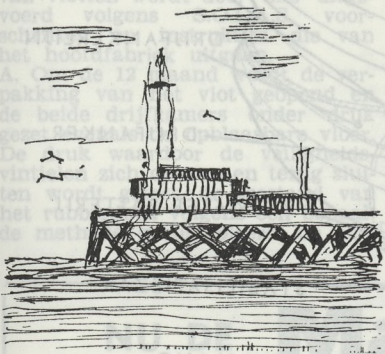
„Daar vliegt de blauwvoet, storm op zee. Onze loods is nu zwarthemde geworden”. De magere bediende van het waterschoutambt was al wat boven zijn teewater. Hij was nogal verkikkerd op de schone Lena van de bekende kroeg aan de voorstad. „Kom jongens”, zei hij met zware tong, „laat ons nog een glaasje drinken. Laat het maar frans wezen, 't is toch een knappe meid onze waardin”.

„Vive l'amour et la France, apres nous les mouches.....”

„Tien kilo heb ik gevangen, maar er was veel vuiligheid en slaberaal. Ze beginnen de garnaal en tongezaad op te vreten. Blak Jonny zag rood in het gelaat onder het gemillimetreerde donkere haar.

„En dit betekent gewoon, dat de winter nadert”.

En inderdaad de vriendschappelijke zomer vloeide langzaam over in een najaar met de gewone hevige stormen. Maar de vangsten waren lonend en Jon ploegde tussen de stormen in, de zee met onverdroten ten ijver. Als al de ander yollen al lang afgemeerd lagen in het tijdok achter de vismijn, dan



pas kwam yol 13, nietig onder de reusachtige koepel van de hemel, rollend en stampend de haven binnengeeopen. Steeds in dezelfde houding stond Jonny aan de helmstok, helemaal weggestopt in zijn gele oliebaai met de grote zuidwester op.

Hij was het die immer de reeks sloot, een kleine yol met een nietige figuur op de eindeloosheid van de van God en mens verlaten vlakke. Dan pinkten reeds de sterren, en lichten van de boeien. Dan zwaaide reeds het licht van de vuurtoren haar troostende en wenkende arm over de eeuwige ruisende eenzaamheid. Alles samen een kurieuze samen-zwering.

Zo speelde het leven van Jon zich af tussen de yol, de „nouveau phare” en zijn taak aan boord van de pakketboot, dit alles omgeven met het ontastbare net, geweven uit de draden van een onbestemde vrouwelijke aanwezigheid.

x x x

De wind striemde in alle hevigheid over de haven en sloeg dan te pletter tegen de sombere gevels van de voorstad. Het uithangbord van de herberg krieste. Met geweld sloeg de regen onophoudelijk tegen de beslagen ruiten. „Let the gales rage you are safe with yokhama fenders” stond er op het reklamebordje boven de spiegel in de kroeg.

„Er bestaan eigenlijk maar drie



soorten mensen” zei de loods, „de levenden, de doden en de vissers.

Maar dat hoeft je niet te veront-rusten, Johnny. Je bent nu reder en gen visser meer. Je hebt het eindelijk gevonden man. Je bent nu gelukkig. Elk z'n paradijs. Mensen zo moet het zijn. Zo draait de wereld rond”. Het was vochtig heet in de herberg die gevuld was met een hevig geroezemoes. Het bar slechte weer had vele schepen aan de kaai gehouden en zij die op zee waren, lagen meer dan waarschijnlijk de storm af te rijden.

Hij stond er genietend van de gezelligheid op de gewone plaats aan de tapkast met Zwarte Jon, de zwijgzame Maritte en de spichtige waterklerk.

„En geloof nu maar niet dat het allemaal zo gewichtig is als je denkt... „es geht alles vorüber” en je eigen paradijs is veel belangrijker dan alle honger van de wereld niets is belangrijk, schijn bedriegt,, doen wat je graag doet ça c'est la vie...”.

Toen ze de kroeg verlieten, moesten ze zich schoren tegen de woeste noordwester. Maritte haakte haar arm onder die van zwarte Jon en dich tegeneen gedrukt wendden ze zich in de richting van de kerk. De loods drukte zijn pet steviger over het hoofd, trok z'n kraag recht en met de handen diep in de zakken van zijn jekker, liep hij de andere richting uit. Hun afscheidswaarden mengden zich met het boze gebrul van de alles overheersende storm.

x x x

Het leven glijdt onweerstaanbaar doorheen de dagen, schuift door de herfst, de winter, de zomer. Onveranderlijk lossen de jaargetijden elkander af. Tussenin pogen we ons een eigen paradijs te bouwen. Daar in had de loods wel gelijk. Dient het als verdovingsmiddel tegen de krachten die ons overheersen, willen we ons vastankeren om niet meer doorheen de alles vernietigende tijd te glijden.

„Drijfzand is het mensen, en we slaan wanhopig met de beide armen om ons heen. Maar er is geen goede hougrond in 't leven...”

En zoals de gelovigen aan de wal hun kerk hebben, zo had zwarte Johnny het oneindige hemelgewelf als kathedraal, de middenbeuk was de Noordzee, de zon was zijn licht en de sterren zijn lampen.

We wennen al gauw aan onze omgeving en we aanvaarden alles als vanzelfsprekend. In de voorstad was men het gewoon Johnny met zijn plunjezak te zien gaan en te zien keren. Alsof dat allemaal de normaalste zaak van de wereld was. En alsof er verder niets kon gebeuren, op een avond kwam hij

niet naar de „nouveau phare”. En ook de volgende dag bleef Jon weg.

Tot de waard het ontstellende nieuws fluisterde dat „bootje 13” al drie dagen overstuurt was... Wie zou daar nu aan gaan denken, dat Jonny eens niet meer zou terugkomen? We worden alles zo gewoon, niet-waar. Ofsat er met ons niks kan gebeuren. Nochtans, alle comfort kost geld!

Zo was het inderdaad. Op een avond had de tijseiner op het „Oosterhoofd” de „yol 13” niet ingeschreven als binnengevaren. In het logboek van de uitkijk stond ze gewoon opgeschreven als vertrokken op vrijdag 13 om vier uur 's morgens. Zou de lichtstraal van het zoeklicht over het bootje heen hebben gestreken toen het de haven binnenvaarde? Zou Jonny verzaakt hebben aan z'n stamkroeg en ergens met de noorderzon verdwenen zijn, zoals dit wel eens meer gebeurt met echte zeelui?

Het hele reddingsapparaat van de kust werd in alarm gebracht en de zee tot ver buitengaats afgespeurd, zelfs met behulp van henschroefvliegtuigen. En het was wel nodig ver in zee te gaan zoeken want Blak Johnny draaide er de handen niet voor om in de Ravelingen te gaan vissen of op de rug van de Nieuwpoortbank tegen het Balandbankje. Hij wist dat de rug van de banken een hogere temperatuur hadden dan de zeebodem en dat er daardoor wel eens een visje meer te vangen was. Al naargelang z'n visneus hem leidde, zwierf hij over de onherbergzame uitgestrektheid van de Zuidelijke Noordzee.

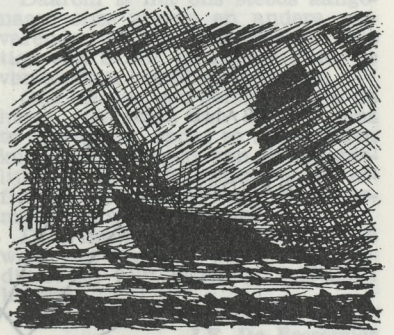
Tot in de verre Franse haven werd gezocht naar Jonny. Men weet nooit... Doch, hij kwam niet meer terug, tenminste voor goed niet meer terug.

x x x

De loods van wacht zat met de handen in het haar. Hoeveel keer al had hij zijn hopeloze blik laten glijden over de talloze schakelaars van de verlichte radiotafel? Maar het ontvangsttoestel aan zijn rechterhand trok zich helemaal niks aan van zijn wanhoop. Het fliet en kraakte en liet de drukke dialoog van de vissers die al meer dan een uur aan het koffieurtje toe waren onbelemmerd in de warme ruimte van het loodsstation binnen, eenieder verplichtende naar hen te luisteren. De atmosfeer was gunstig voor de propagatie en het was meer dan waarschijnlijk dat de taterende vaartuigen op een behoorlijk aantal zeemijlen van de haven aan het vissen waren. Wollige flarden mist vlogen te pletter tegen het brede raam. Het loeien van de nautofoon was duidelijk hoorbaar... oeoeeoe oeoeeoe... oeoeeoeoeoe... oeoee. Zo dik was de mist dat men er bijna tegenaan kon leunen. De ijzige noordenwind droeg op haar kille handen het akelige geluid tot ver over zee en land... oeoeeoeoeoe... oeoee oeoeeoeoe... oe gevolgd door de scherpe klank van de mistbel op het westerhoofd. De hemel had haar grote overgordijnen neergelaten.

Verschiede keren reeds had hij gepoogd de koutende vissers te bereiken langs het ultrakorttoestel. Maar dit was al gauw onmogelijk gebleken. Ze waren inderdaad te ver af. De man zou tevreden zijn als hij de trap zou horen kraken onder de voeten van zijn collega, die hem binnen enkele minuten moest komen aflossen. Nog even liep hij ongeduldig rond de grote kaarten-tafel. Het was tenslotte een vermoeiende wachtbeurt geweest...

Toen zweeg eensklaps de luidspreker en hoorde hij de opgewonden stem van de tijseiner zuiver op kanaal 9 in de uitkijkpost op het oosterhoofd... „..... loodsenschicht,



loodsenschicht... loods er vaart hier een halve boot voorbij...” De stem van de man klonk erg zenuwachtig.

Met geroutineerde beweging greep de loods van wacht de hoorn van het toestel... „Is die boot bemand, in welke richting vaart ze, welke kleur, is er iemand aan boord..... over”!

„Westuit, westuit...” klonk het geschrokken... „westuit verdwenen in de mist.” De tijseiner was kennelijk verrast door het gebeuren.

Dat is er nu nog aan tekort, bromde de man achter de bedieningstafel, terwijl hij flegmatisch het bericht in het logboek neerschreef.

Even later was hij telefonisch in verbinding met de tijseinerpost. „Ben je 't wel zeker dat je niet gedroomd hebt. Was je niet in slaap gevallen? Wellicht had je visioenen...! Maar de man aan de andere kant van de lijn was stellig. „Het voer zo voorbij” schreeuwde hij zenuwachtig, „westuit... en ik geloof dat het groen geschilderd was... het was maar een halve boot...”. Vind dat terug”, mopperde de man achter het radioapparaat.

Dagenlang bleef het mistig, een teneerdrukkende nevel met melkachtige pakken en slierten als reusachtige, grijze gordijnen. Ze kwamen steeds maar van over zee aangedreven, onvermoeibaar. Met wetenschappelijke regelmaat huilde de misthoorn oeoeeoe... oeoeeoeoe... oe en tussenin sloeg de bel op het westerhoofd in een machteloze poging om de elementen tekeer te gaan. Op de hele Noordzee liep het scheepvaartverkeer veel vertraging op, meldten de nieuwsberichten.

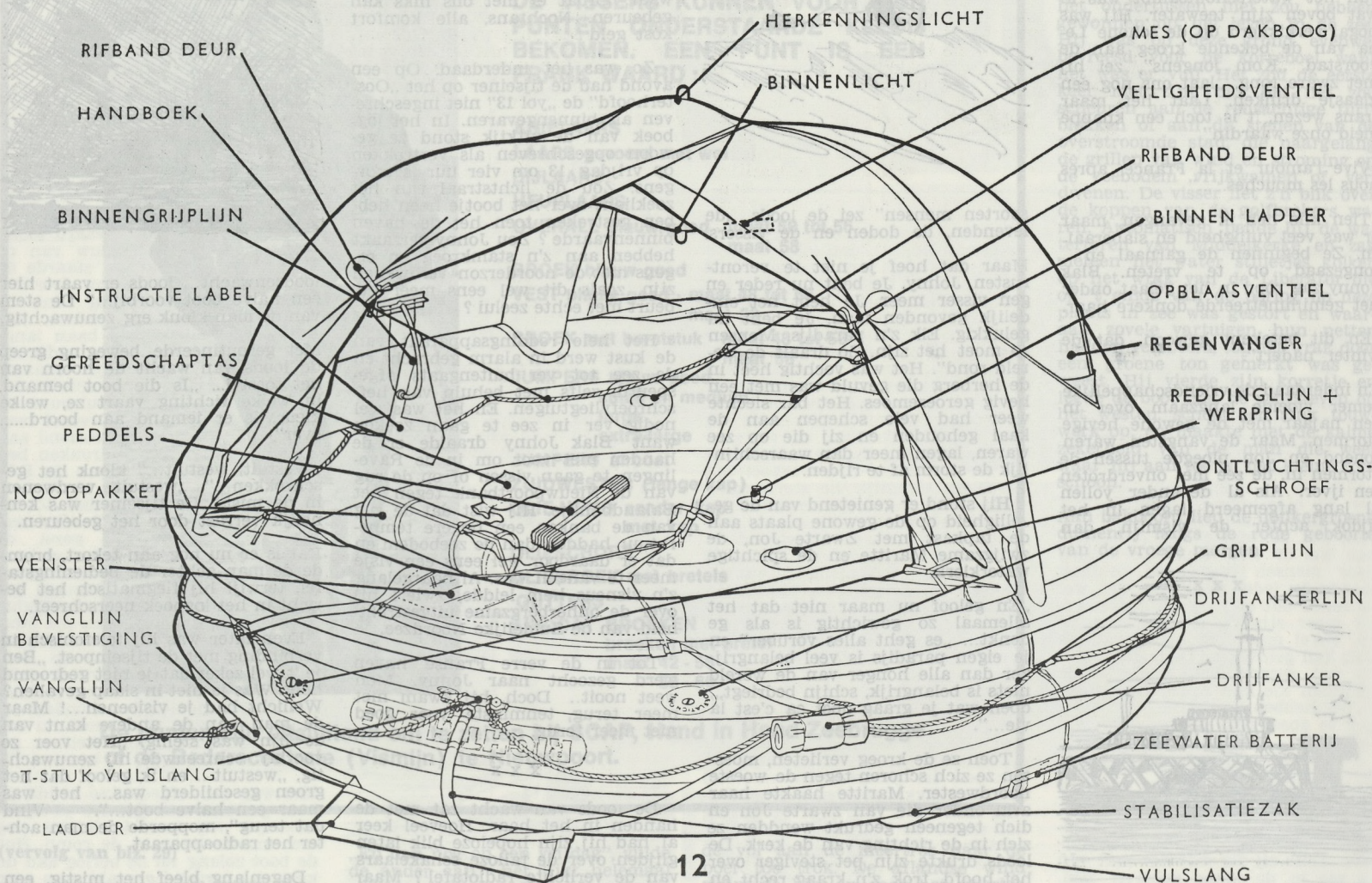
„Er is niks dat blijft duren...” De dagen volgen mekaar op. De seizoenen alleen brengen enige merkbare afwisseling in het bestaan van de voorstad aan de haven. Tussenin dit gebeuren, staat stevig de „nouveau phare”. De vaste klanten komen er nog steeds hun dorst lessen. „Een oude of een jonge jenever, loods?” vraagt de kale waard, de man van de schone Lena, waarop de waterklerk nog altijd verliefd is. „Come close where you belong”, zegt de loods en hij grijpt de smalle Maritte in een spontane beweging bij de nek. „Elk z'n paradijs” mompelt hij, „apres nous les mouches, doen wat ge graag doet”.

„Let the gales rage, you are safe with yok hama fenders” staat er op het bordje.

Buiten in de middenbeuk van de kathedraal dansen de meeuwen het schoonste en het oudste ballet van alle tijden.

# HET GEBRUIK VAN REDDINGSVLOTTEN

## REDDINGVLOT TYPE MM Mk 2



12

## ENKELE RAADGEVINGEN

Naar aanleiding van de triestige toestand waarin het vlot van de Z.587 zich bevond, gingen allerlei stemmen op van onbevoegden en nieuwsgierigen om zich daarover te beklagen. Wat is er in feite gebeurd?

Waarom moeten die vlotten voldoen. Hoe geschiedt de schouwing, enz.....

Deze aangelegenheid heeft ook reeds lang, steeds de bezorgdheid uitgemaakt van de rederskoöperatieve S.C.A.P. die hiervoor speciaal in het fabriek in Engeland een bewaakte techniek heeft laten opleiden, die er een diploma bekam en er elk jaar een week of veertien dagen gaat doorbrengen om er zijn ondervinding en deze van het fabriek te ontleeden en te vergelijken. We konden ons voor dit alles niet beter richten dan tot de heer De Pessemier, die sedert jaeren een volledige technische inrichting heeft ontworpen, waar hij samen met een paar mensen die in het

vak worden opgeleid, regelmatig elk jaar honderden R.F.D. vlotten naziet, die wat kwaliteit betreft, behoren tot de meest betrouwbare redmiddelen thans in voege.

We laten hierna de heer De Pessemier aan het woord.

P. Vandenberghe

Na het vergaan van het vissersschip Z.587 werd er in sommige bladen onbezonnen kritiek geleverd op pneumatische reddingsvlotten, Service Stations en Reddingsinstaties.

Daarom hier enkele rechtzettingen samen met enkele eigenschappen en voorschriften waaraan een reglementair en goed vlot moet voldoen en ook enkele raadgevingen voor onze zeelieden.

Het reddingsvlot welk de Z.587 aan boord had was van het type met één drijfboei, verdeeld in twee

luchtkamers, bij het lekstoten van een dezer drijfkamers bleef het vlot drijvend, maar de andere heeft hing nutteloos in het water. Wat echter ongelukkiger was is, dat ook de heeft van de zitoppervlakte verloren ging. Daarom is het beter wanneer het vlot bestaat uit twee afzonderlijke drijfboeien, zodat in geval van lek aan een dezer de ganse zitoppervlakte beschikbaar blijft en ook de op luchtbogen steunende tent tenvolle nuttig blijft.

Hoofdstuk III — Regulation 15 — Para (h) van de SOLAS.

Conventie bepaalt : HET DRIJFVERMOGEN VAN EEN PNEUMATISCH REDDINGSVLOT MOET VERDEELD IN EEN EVEN AANTAL AFZONDERLIJKE COMPARTIMENTEN EN WEL ZO DAT BIJ HET EVENTUEEL LEEGLOPEN OF NIET OPBLAZEN VAN DE HELPT ER VAN DE ANDERE HELPT STEEDS HET AANTAL PERSONEN WAARVOOR HET VLOT VOORZIEN IS, KAN BOVEN WATER HOUDEN.

Para. (ii) bepaalt verder :

IN HET VLOT MOET EEN ZIT-OPPERVLAKTE VAN 37,20 dm<sup>2</sup> PER PERSOON BESCHIKBAAR ZIJN.

Men heeft het dus aan de keuze van de koper overgelaten zich een vlot aante schaffen, welke voor of nadelen biedt.

Para. (c)

HET VLOT MOET VOORZIEN ZIJN VAN EEN TENT WELKE ZICH AUTOMATISCH PLAATST TIJDENS HET OPBLAZEN.

Er werd gedrukt dat dit niet veilig is en dat het beter is zelf de tent op te richten daar men niet op de tent mag springen zonder gevaar van zich te kwetsen of door het vlot heen te vallen.

Door alle RFD Service Stations over de ganse wereld verspreid worden oefeningen en demonstraties gehouden waarbij men van op 5 meter soms meer op het vlot springt. Ook ik zelf heb dergelijke sprongen uitgevoerd zonder mij te kwetsen of door het vlot te vallen.

Regulation 15 Para (i)

HET TOTAAL GEWICHT VAN EEN PNEUMATISCH REDDINGSVLOT VOLLEDIG MET ZIJN VERPAKKING EN UITRUSTING ZAL DE 180 KG. NIET OVERSCHRIJDEN.

(vervolg blz. 33)

(vervolg blz. 32)

Er wordt beweerd dat vloten lomp en zwaar zijn en veel plaats innemen maar ook dat opblaasbare vloeren niet aan te raden zijn en de voorkeur moet gegeven worden aan vloeren met een vaste vulling. Er werd echter uit het oog verloren, dat het vlot dan zeker meer gaat wegen en een groter volume zal hebben.

Ook werd er de raad gegeven, de veiligheidskleppen onmiddellijk te sluiten. Doe dit **NOOIT** maar wacht tot het sissend geluid welke deze ventielen voortbrengen volledig ophoudt. Deze kleppen dienen om te beletten dat het vlot barst bij te grote druk.

Reddingsvloten worden vervaardigd in natuurrubber of kunstrubber. Ook de R.F.D. vloten. Kunstvloten hebben het voordeel wel iets beter tegen olie bestand te zijn, maar het is nog niet bewezen dat ze een langer levensduur zullen hebben, temeer daar de natuurrubber welke R.F.D. gebruikt, van een speciale samenstelling is «Dark Steel» genaamd, waardoor het vlot een langer levensduur krijgt en geen nadelige gevolgen heeft van het langdurig opgeplooid zijn.

#### DE SERVICE

Ook wordt een loopje genomen met de Service welke in België aan reddingsmateriaal gegeven wordt.

De keuring, test en onderhoud van vloten wordt door ons uitgevoerd volgens S.O.L.A.S. voorschriften en instructies die van het hoofdfabriek uitgaan.

A. Om de 12 maand wordt de verpakking van het vlot geopend en de beide drijfkamers onder druk gezet evenals de opblaasbare vloer. De druk waardoor de veiligheidsventielen zich openen en terug sluiten wordt getest, de toestand van het rubberdoek volgens een bepaalde methode gecontroleerd, de gas-

fles nagezien voor inhoud en uiterlijk, enz....., het ontstekingsmechanisme getest en beproefd en alle uitrustingsdelen geïnspekteerd evenals het noodpakket, waarin de benodigdheden met bepaalde levensduur indien nodig, te vervangen.

B. Om de 5 jaar wordt het vlot bij middel van de gasfles opgeblazen in aanwezigheid van een Zeevaart-Inspekteur, die de tijd opneemt, die het vlot nodig heeft om uit zijn verpakking te barsten en volledig op te blazen. Daarna gaat de Inspekteur van het Service Station over tot het nazicht en Testen zoals in A. hierboven beschreven. Voor ieder vlot wordt na ieder keuring — jaarlijkse of 5 jaarlijks — een Test-Onderhouds Rapport en een Re-Inspektie Certificaat door het Service Station gemaakt. De Belgische Zeevaartinspektie krijgt deze documenten

toegestuurd en ook de Hoofdzetel van de R.F.D. - G.Q. fabrieken in Engeland, waar ze door middel van een komputer worden bijgehouden. De eigenaar krijgt het origineel Certificaat.

Daarbij komt dat een R.F.D. Station aan bepaalde voorschriften moet voldoen opdat het nazicht en onderhoud op een efficiënte wijze zou kunnen gebeuren. Ook wordt tijdens de opleiding van het personeel, getracht deze mensen zin voor verantwoordelijkheid bij te brengen. Wie dit gevoel voor morele verantwoording niet kan opbrengen, is niet geschikt voor de Job en blijft weg van gelijk welk reddingsmateriaal

Niettegenstaande al deze toewijding en efficiëntie, gebeuren soms nog ongelukken en wel door het feit, dat de bemanningen niet weten hoe het vlot en zijn uitrusting te gebruiken en hier zou de be-

voegde overheid en vooral de visserijscholen er moeten voor zorgen dat door onderricht, demonstratie, enz..... zeelieden weten hoe te handelen met een pneumatisch reddingsvlot.

Daarom is het ons steeds aangenaam onze vissers en andere zeevarenden in het RFD Service Station van SCAP, de nodige uitleg te verstrekken betreffende vloten.

Ook zou het een genoegen zijn de heren redacteurs van bladen eens te ontvangen, opdat ze zich zouden kunnen overtuigen van de deugdelijkheid van RFD vloten en de efficiëntie waarmede ons reddingsmateriaal wordt verzorgd.

De Vissers **MOETEN** weten aan welk vlot en aan welke reddingsdienst zij hun leven te **DANKEN** hebben.

J.F. De Pessemier  
RFD — GQ Inspector

## HET GEBEURDE TEN JARE 1887 OOSTENDSE VISSERS WERDEN NEERGEKNALD

Als onze Vlaamse zeevissers mistevreden zijn, dan hoort men ze dikwijls roepen: «wij zouden moeten doen zoals ten jare 1887 toen onze voorvaders opstand pleegden en hun bloed stortten om hun recht te verdedigen».

Nochtans, als men dan vraagt hoe die «revolutie» van 1887, die te Oostende in visserijmiddens letterlijk ontplofte, tot stand kwam, zullen weinigen er kunnen op antwoorden.

In enkele oude herbergen treft men nog een reproductie aan waarop men ziet hoe de burgerwacht of de «garde civique» aanlegt op «stuurmans» die 'n aanval pleegden op een Engels vissersvaartuig. Wijlen de h. Em. Vroome wist het

ons destijds in geuren en kleuren te vertellen hoe het al gebeurde.

#### AUGUSTUS 1887

Augustus 1887 was een treurmaand voor onze vissers. Deze hadden de laatste maanden slechte vangsten gehad, Franse en Engelse vaartuigen namen deze gelegenheid te baat om hun vangsten te Oostende te verkopen. Onze vissers waren erg verbeten op de Engelsen omdat deze met vastliggende netten visten en aldus de Noordzee afzetten. Wanneer zo'n net weggesleept werd door hun treil, dan kwam er een proces en de straffen bleven niet uit.

Op 22 augustus, om 16 uur loopt de «Lamberton» uit Hull de ha-

ven van Oostende binnen. De firma Dossaer zou deze vangst verkopen. In de haven lagen ook nog de «Express», uit Ramsgate, en de «Violet» uit Grimsby. Het lossen begon de volgende dag om 6 uur. Een dertigtal Oostendse vissers wilden het werk beletten en wierpen al de manden terug aan boord. Politie moest tussenbeide komen maar toen de «Violet» en de «Express» hun lading aan wal wilden zetten, kwamen meer vissers opdagen. Een hunner werd aangehouden maar kon door zijn makkers bevrijd worden. De geladen wagens werden vergezeld van politie en gendarmen om naar de vismijn gevoerd te worden.

De vissers werden buiten gehouden maar geraakten toch binnen met het gevolg vernieling, nieuwe aanhoudingen en nieuwe bevrijding.

De vissers, vergezeld van vrouwen, doortrokken de straten achter de Belgische vlag en vielen het kantoor van visverkoper Dossaer aan. Een wachmeester van de Rijkswacht werd omvergeworpen en vuurde op het volk. Er waren twee gekwetsten. 's Middags werd de Burgerwacht opgeroepen en onder het passief toezicht van een tweehonderdtal burgerwachten werd het lossen hervat.

Intussen was versterking van de Rijkswacht uit Brugge gekomen. Toen de gendarmen afkwamen sprongen de vissers op de O.101 en dan op de «Express» die er naast lag. Ze maakten de sloepen los en lieten ze drijven.

Na drie opeenvolgende sommaties om de schepen weer vast te leggen werden er door de Burgerwacht twee schoten gelost.

#### DE VLAAMSE LEEUW

De vissers ontblootten hun borst en riepen «Schiets als ge durft, zondag soldaten!». Ze zongen ook de «Vlaamse Leeuw».

Het derde salvo werd op hen gericht en twee mannen werden gedood en een zestal gekwetst. De vissers kapituleerden en legden de schepen weer vast. Later in de nacht hadden nog relletjes plaats gepaard gaande met vechtpartijen maar na 26 augustus, dag der begrafenis van de slachtoffers van dit triestig bloedbad, kwam alles weer rustig en gingen de vissers opnieuw het zeegat in, doch hadden het land op hun droevige sociale toestand gewezen.

Sedertdien is er zoveel veranderd en verwezenlijkt, dank zij hun organisaties.

NU DE **Mazout** moeilijk verkrijgbaar is  
SCHAF U BIJ **S.C.A.P.** EEN  
**mazouttankje aan**

1.200 L.

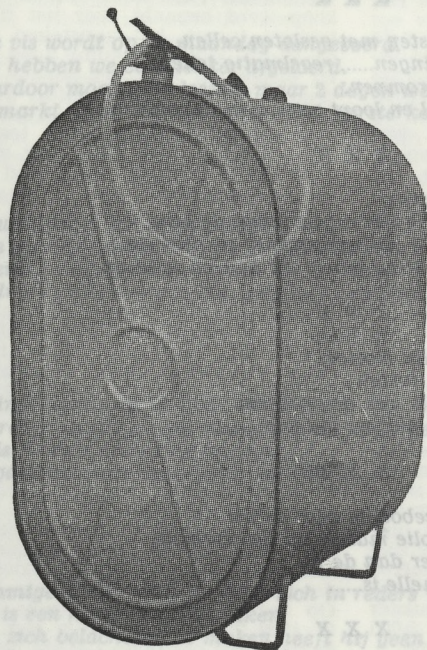
#### AFMETINGEN :

LENGTE	1,26 m.
HOOGTE	1,50 m.
BREEDTE	0,73 m.

2.000 L.

#### AFMETINGEN :

LENGTE	2,35 m.
HOOGTE	1,50 m.
BREEDTE	0,73 m.



# De visserij in verzen

De visserij kreeg 't weer eens te verduren.  
't Gaat ook also met herrie onder bureu.  
Testaankoop boog zich over de zee.....  
en wat zij daar allemaal zag, dat viel niet mee!

X X X

Dat 't gevaarlijk was van vis te eten,  
verklaarden de wetenschapsamateurs verbeter.  
Ze waren niet goed meer snik  
en droomden daardoor soms van..... kwik!

X X X

Als ge vlees eet, of kippen met hormonen,  
zult g'allicht uw eigen niet meer durven tonen.....  
Want, daarvan krijgt ge hippe borsten.....  
We laten dan maar aan testaankoop het eten van de worsten!

X X X

Borrels worden in Brugge gemaakt.  
Dat is nu eens iets waar iedereen zo staat.  
Maar de stinkende afval die zo plakt  
is het die de garnalenvangst..... krakt.

X X X

De U.C.B. mag haar vuiligheid wel lozen.  
Ze doet dat zonder blozen.  
Laat gij, als mens, uw broek maar even zakken,  
als de kippen zijn de gendarms daar..... om u te pakken!

X X X

Misschien wilde testaankoop de visserij bevullen,  
met aldus te gaan staan huilen.....  
Maar ze viste achter 't net,  
want door haar zuiverheid werd 't visje weer gered!

X X X

Dan is de kwestie der limieten begonnen,  
en wat men daar allemaal heeft verzonnen.....  
Gaat gij maar door, zei Den Haag, met vissen.  
Maar Engeland en Duitsland lieten zich door IJsland klissen!

X X X

Een fonds voor scheepsjongens werd opgericht.  
Dat was, zegt men, des reders plicht.  
Doch daarmee zijn de jongens nu niet meer tevreden,  
en dit zo maar, zonder reden!

X X X

Ze willen nu ook een aandeel in de som,  
sigaretten, voeding en zijn niet dom.  
Van de reders krijgen ze drinkgeld en vis.  
Alsof dit allemaal weer niet voldoende is!

X X X

Een handelaar verloor tegen de rederscentrale een proces,  
en daarmee groeide een kwaad abces.  
Hij zag zo graag op ieder schip een kast met kleren.....  
Hoe goed zou zijn kommerche dan marcheren.....!

X X X

Tegen de rederscentrale trok deze aas ten strijde.  
't Was erg zoals hij een man daar door en door benijdde.  
„Kom bij de unie van de reders” pleit hij tussen pot en pint.  
Gelukkig is er meer dan een die zich..... bezint.

X X X

Want we hebben, och arme, maar een boogshot kust,  
die zeker geen 10 centrales van de reders lust.  
In lengte is onze kust maar klein,  
maar door haar redersbonden mag z'er zijn!



X X X

125 millimeter met de kin boven de zee,  
zo zegt de wet en niemand licht ermee.....  
Zo moet de reddingsgordel wezen,  
dat men ermee in 't water 't Visserijblad kan lezen!

X X X

Minimumdrijfvermogen en grondstof hebben geen belang,  
zegt de wet en hij weet pertang,  
dat dit van een halve emmer de inhoud is,  
en men daarmee aangekleed niet kan werken in de vis!

X X X

De konventie van Londen heeft deze wet beslist,  
toen waren onze zeevaartinspektors op reis ofwel vermist.  
Hadden ze daar over 't drijfvermogen maar een woordje gezegd,  
dan waren er voor ons wellicht betere zwemvesten..... weggelegd.

X X X

L'Armée Belge beschikt over vesten met gesloten cellen.  
Die moet men vooraleer te springen..... regelmatig tellen.  
Zijn ze bij het wassen dan gekrompen,  
de brave burger betaalt het wel en loopt zelf..... in de lompen.

X X X

Op ieder vlot moet er morfine zijn,  
een pijnstillend middel en een injectiesput tegen de pijn.  
Dit staat er in de internationale scheepvaartwet geschreven.  
Maar onze visserij, per uitzondering, hoeft dit niet na te leven.

X X X

Geen druggebruik aan boord van vloten.  
Als ge pijn hebt vreet maar..... totten!  
Al staat het in de internationale wet geschreven,  
onze Belgische Staat hoeft het niet na te leven.....!

X X X

Slecht is d'exploratie van de zeebodem voor de vis.  
Boortorens, buizen, putten en olie maken nu de kerremis.  
Want dat is allemaal voornamer dan de vis.  
Zo gaat 't als 't kerremis in d'helle is.....

X X X

(Vervolg blz. 35)



Voor Zeebrugge waren er weer dringende werken, tien miljoen om restaurant en café te versterken. „Van herstellingen van 't koptje geen sprake” zei Bruggen & Wegen, maar toen de plezierboot begon te varen gaf ze haar..... zegen! Zo is 't gemakkelijk te stelen vis en geld. Er wordt nog deftig ingebroken, w'hebben het geteld. Door de bewakers zelf worden de poorten van de mijn opengesteld, en noch door bewakers noch door dieven wordt er iets gemeld.

X X X

Voor de politie een..... patroeljeboot, daarvan zijn vele mensen op hun..... dood. Maar meest vanal de agenten. Nu moeten ze..... zeeziek worden voor hun..... centen!

X X X

Vroeger betaalde men voor de fuel de volle pot, en op 't einde van 't jaar was men met een pennemesje blij en zot! Scap begon met 70 centen weer te geven, maar daar waren de leveranciers helemaal tegen!

X X X

Zo zegden zij tot Scap..... „Stop dat spelletje maar rap.....” „Dan deelt ge met ons de taart.....!” „Dat niet” zei Scap, „Eerst des reders goede vaart”.

X X X

Die nu denkt dat men daarover dankbaar is, wel, die heeft het helemaal mis! Ondank dat is 's werelds loon, veel eerder dan een schone kroon!

X X X

Alle vis wordt op de maandag aangevoerd. Dat hebben we eens lekker afgeloerd. Daardoor moeten de lossers maar 2 dagen werken. De markt moet met de invoer maar versterken!

X X X

Gelukkig met die invoer is men niet. 't Is genoeg dat ge eens de prijzen ziet. Ze zijn veel lager dan bij ons die prijzen, en dienen alleen maar om 't budget van d'invoerders te spijzen.

X X X

De ingevoerde vis is maar een wapen, daardoor wordt plaats voor d'uitvoer meer geschapen. Zo is 't visje 't slachtoffer weer, en gaat het door maar, keer op keer.....

X X X

Sommige controleurs mengen zich in reders 'zaken. Dit is een houding om te laken. Om zich belachelijk te maken heeft hij geen angst. Ontdoet van ijs en slijm de..... vangst!

Met de campagne van de vis, was het van 't jaar weer mis. Het betrokken ministerie heeft zeker schrik, of is het een gebrek aan..... kwik?

X X X

Brandstof was er genoeg, zagezegd, voor eenieder meer dan genoeg weggelegd. De prijzen zullen niet verhogen.....! Nooit heeft een minister zo hard..... gelogen!

X X X

In de machinekamer zal men niet meer kunnen stoken. Garnaal zal men in de Vlaamse kunnen koken! Bezaan en grootzeil bijgezet, en hou de koers maar..... opgelet.

X X X

„Schaf de visafslag maar af”. Daarvan staan wij paj..... Blijf, Meneer de schepen thuis en poten af. En leer te scheiden 't koren van het kaf!

X X X

't Is moeilijk syndicaat en visserij te combineren. Misschien wel om de portemonnee te smeren. Moeilijk is het te dienen twee heren, dat moet je maar eens proberen.

X X X

Maar ook in de visserij is er politiek van smoelen, en dit laat, meer nog dan het ijs, het beroep bekoelen. Ook al kreeg je daarvan snottellen, toch moet 't j'ermee tereden stellen!

X X X

Steeds meer schepen gaan van Oostende lopen om elders hun vis te gaan verkopen. Liever zou een ander schepen lopen, wellicht zouden we dan een betere leiding kunnen verhoppen!

X X X

Een oester met een bonzend hart, wordt dikker dan een broer met liefdessmart. Algauw krijgt hij vier nullen, en is hij lekker om te smullen...!

X X X

Is het hart maar traag aan 't bonzen, dan is in de kop van d'oester de liefde aan het gonzen. voor de O van d'oester is dat niet lekker, zo zei een geleerde smekker.....

X X X

Ze zijn d'erin geslaagd de vis nu in de proefbuis te kweken. Bestlist geen karwei voor leken. Binnenkort fokt men gebakken vis in dozen, zoals in 't park de..... rozen.

X X X

Hij trekt maar aan de touwtjes, en heeft zeven vrouwtjes. Dit is de kuisvis met de dikke lippen. Daar moeten wij, arme vissers, maar eens aan tikken!

X X X

En nog zoveel is er gebeurd. Doch nu hebben we genoeg gezeurd. We zitten allemaal in 't zelfde schuitje, en werken voor ons duttje.

X X X

Hoog het glas en hoog het hart. Elk z'n deel en elk z'n part. Zo aangemonsterd altegaar. Zeilen we naar 't nieuwe jaar.

# WAT ZIJN DE LLOYD'S OF LONDON?

Veel van onze lezers, en onze reders in 't bijzonder, hebben zich al dikwijls afgevraagd wat herverzekering betekent en in 't bijzonder Lloyd's of London.

Het is onze lezers bekend dat er aan de Belgische kust niet alleen agenten vertoeven van verzekeringen en makelaars die benevens gewone ook schepen verzekeren.

Te Oostende zijn er daarenboven drie onderlinge verzekeringen geweest. Twee daarvan ontstonden bij de Kust- en Middenslagvisserij nl. „De Ster” en „Hulp in Nood”, de derde onderlinge zeevaartverzekering, door de toenmalige drie grote rederijen gesticht, die de kleine of middenslagreders niet als lid, maar als gewoon verzekerden bij namen, *zonder* aandeel in de winst.

Van deze drie coöperatieve verzekeringen, is er één verdwenen bij gebrek aan voldoende voorzorgen en herverzekering, is de Assurance Maritieme praktisch herleid tot één grote rederij en enkele andere vissersvaartuigen, die er geen aandeel in de winst hebben en is de derde een coöperatieve „Hulp in Nood”, welke 70 % van de vissersvloot verzekert.

De Assurance Maritieme Mutuelle, is een soort agentschap geworden van een verzekeringsmakelaar of verzekering, terwijl „Hulp in Nood”, dank zij haar reserves niet alleen een zeer sterke maatschappij is geworden, maar zich voorzichtigheidshalve herverzekert en het zelfs zover gebracht heeft, dat zij nu ook Hollandse vissersvaartuigen verzekert.

Buiten de talrijke voordelen welke de leden van Hulp in Nood hebben, zijn zij dus ook herverzekerd en wel in name bij Lloyd's London, welke een wereldorganisatie is, waarop een goed geleide verzekering zich zeker mag bogen tegen alle onverwachte en zware slagen.

In het driemaandelijks maritiem tijdschrift „Sirene” onder leiding van hoofdredakteur Carlo Segers, is hieromtrent in het laatste nummer een artikel verschenen over Lloyds, welke we hierna laten volgen, welke ons een duidelijke kijk moet geven op wat Lloyd's of London in feite is en welke we hierna met toelating van de auteur laten volgen.

## IS LLOYD'S OF LONDON

### ALLEEN

### SCHEEPSVERZEKERINGEN ?

Lloyd's of London is wereldvermaard voor zijn zeeverzekeringen en voor de stiptheid waarmee de aangegane verbintenissen worden nagekomen.

Drie dagen na de ondergang van de „FLYING ENTERPRISE” (10.1.1952) die na 12 dagen heroïsche strijd van kapitein Kurt Carlsen in de golven verdween, lagen op de kantoren van de rederij Isbrantsen, eigenaarster van het schip, zes checks ter waarde van 800.000 dollar in totaal, het bedrag waarvoor het schip zelf verzekerd was.

Voor zoveel als nodig had Lloyd's eens te meer zijn betrouwbaarheid bewezen en zijn wereldfaam eer aangedaan.

In de spatieuze zaal van het Londense hoofdkwartier in Lea-

denhallstreet had zich, andermaal, het eeuwenoude ceremonieel afgespeeld dat men traditioneel pleegt te volgen wanneer zich een scheepsramp aankondigt of voor doet. Zodra langs het uitgebreide inlichtingsnet van Lloyd's, bericht is toegekomen dat een schip in moeilijkheden verkeert, wordt „ad valvas” in de grote Hall een geel kleurig bericht (geel voor scheepsrampen, blauw voor luchttrampen en rood voor alle andere gevallen) uitgehangen. De vermaarde scheepsklok van „LA LUTINE” wordt éénmaal geluid (in strijd met wat men meent wordt de klok niet geluid voor ELK verlies ter zee) om een slecht nieuws aan te kondigen (tweemaal voor goed nieuws). In het „Casualty Book” van Lloyd's wordt bij het eerste bericht een rubriek geopend op naam van het betrokken schip en, uur na uur, wordt met korte zinnen het verder wedervaren bekendgemaakt. De inschrijvingen zijn even lakonisch kort voor schepen en rampen van het kaliber van de „TORREY CANYON” als voor een vissersvaartuig. Rond het verhoog bevinden zich een aantal „waiters” in livrei, die de „underwriters” opzoeken in de grote Room en te hunnen dienste staan om mensen of documenten op te zoeken.

Cons dit enigszins romantische ceremonieel herinnert stuk voor stuk aan het boeiend verleden van de instelling. Vooral de naam „waiter” van de niet onbelangrijke functionarissen die de belangrijke aankondigingen doen en de belhanteren dateert nog uit de oorspronkelijke periode.

Lloyd's ontleent zijn naam aan Edward Lloyd, een man die in het hartje van het door de Grote Brand geteisterde Londen, in 1689 in Towerstreet en daarna in Lombardstreet een „coffee house” opende, dat langzamerhand een ontmoetingsplaats werd voor zeevarenden en voor reders en kooplieden die het gemakkelijker vonden elkaar daar te treffen dan in hun eerder mufte en meestal verder afgelegen kantoren in de City. Sommigen ervan zullen zich achteraf - veel later - in zeeverzekeringen gaan specialiseren.

In Lloyd's „coffee house” stelden de „waiters” papier, pen en inkt en mettertijd ook andere faciliteiten ter beschikking van de klanten; wanneer er bijzondere aankondigingen te doen waren klappen zij in de handen om de aandacht te wekken en lazen dan een brief of een bericht voor. De huidige „waiters” van Lloyd's vervullen in feite nog steeds die rol.

Lloyd's „coffee house” was een rechthoekig lokaal met tegels waarop zand was gestrooid, er stonden grote banken met hoge ruggen en op de tafels was steeds een voorraad kaarsen, ganzeveders en lange aarden pijpen voorhanden. Er was een keuken en een soort kathedra van waarop de jongste kelner, ook wel eens „kidney” genaamd, het nieuws voorlas. Hier en daar hingen kruiden aan de muur of aan de zoldering om de insecten te verdrijven.

De man naar wie „Lloyd's” genaamd is zal wel nooit vermoed hebben dat het „coffee house” dat hij in 1686 opzette in Towerstreet, ooit wereldfaam zou krijgen en zoveel vertakkingen over de gehele

wereld zou krijgen als het nu het geval is.

In 1665 was Londen geteisterd geweest door de pest, in 1666 werd een vijfde van de stad verwoest door een brand. Zoals zij tijdens de bombardementen van de laatste wereldoorlog (1940-1945) deden, huldigden de Londenaren ook toen het beginsel „Business as usual” en gingen zij na de rampen met dubbele moed aan de slag.

De „coffee houses” speelden hierin een belangrijke rol. De gewoonte om koffie te drinken was in 1652 door een zekere Pasquee Rosée vanuit Turkije in Engeland ingevoerd en hij had het eerste „coffee house” geopend in Londen. Weldra rezen er overal uit de grond, tot grote ergernis van de talrijke uitbaters van herbergen en tavernen die er een gevaarlijke concurrent in zagen; de regerende monarch Karel II zag er zelfs een gevaar in voor de veiligheid en deed ze sluiten omdat het, volgens hem, vergaderplaatsen waren van onbetrouwbare opstandige en hinderlijke lieden. Uiteindelijk trok hij zijn bevel in en mochten de „coffee houses” toch open blijven op voorwaarde dat de uitbaters beloofden er voor te zorgen dat niets zou voorvallen waarbij hetzij met boeken, geschriften, publikaties of redevoeringen tegen de regering of de Ministers gereageerd kon worden.

De „coffee houses” speelden in die tijd ook een belangrijke rol in de handelswereld; zij waren centra waar de betere klassen, die de lawaaierige en volkse tavernen schuwden, elkaar ontmoetten om zich te ontspannen, maar ook om zaken te bespreken en inlichtingen en nieuws uit te wisselen. Ze werden centra waar de kooplieden en handelaars hun dagelijks rondje deden om nieuwtjes op te pikken die nuttig waren voor hun bedrijf.

Lloyd's „coffee house” was zeer populair. In publicaties uit die tijd wordt veelvuldig verwezen naar Lloyd's als ontmoetingsplaats voor afspraken, recuperatie van verlopen voorwerpen, inlichtingskantoor betreffende weggelopen slaven enz.

Men moet zich trachten voor te stellen wat „nieuws” in die tijd betekende. Er waren noch telegraaf noch telefoon, geen telex, geen radio. De post werkte traag en op onstandvastige manier en was trouwens zeer duur. Ofschoon er toch frekwenter uitreikingen waren dan thans.

In het hartje van Londen werd zes tot acht (!) maal per dag post bezorgd, viermaal per dag in de buitenwijken. Brieven uit de provincie kwamen slechts één- of tweemaal per week toe. Tweemaal per week was er een boot uit Frankrijk, twee uit Vlaanderen en drie uit Holland.

Voor vlugger nieuws was men aangewezen op privéverbindingen en reizen. Onder de weinige kranten was er één waarin de handelaars en kooplieden wisselkoersen, aankomsten en vertrek van schepen of de prijs van de courante produkten kon vinden. In die omstandigheden waren menselijke contacten belangrijk en de „coffee houses” maakten die mogelijk. Op het hoogtepunt van hun sukses waren er in Londen zowat 3.000 coffee houses van allerlei slag.

Dat Lloyd's hiervan de popu-

lairste en later de beroemdste werd, dankt het in de eerste plaats aan zijn ligging en ook aan de uitstekende „service” welke Edward Lloyd zijn gasten verschafte. Zo werd zijn inrichting meer en meer een ontmoetingsplaats van mensen die iets met de scheepvaart te maken hadden en elkaar bij Lloyd's opzochten.

Zeker zat er toen nog helemaal niet het idee in van „laat ons nu eens de grootste verzekeringsmarkt ter wereld oprichten”. In het begin was er trouwens van verzekeringen nog helemaal geen sprake. Slechts na een aantal jaren zochten degenen die bij de „shipping” betrokken waren, na enkele jaren regelmatig dezelfde tafel op, maar het duurde bijna nog een eeuw vooraleer een eigenlijke vereniging tot stand kwam en nog eens 200 jaar voor de eigenlijke „Lloyd's Corporation” ontstond. Zeker is dat al wat inzake verzekeringen gebeurde vooral in Lloyd's coffee house werd afgehandeld.

In 1871 kreeg Lloyd's bij een Act van het Britse Parlement zijn rechtsstatuut en werd het er officieel mede belast te waken over de koopvaardij en de verzekerin-

gen. De scheepskapitein die meestal ook eigenaar van zijn schip was, wist dat hij daar iemand zou vinden die zijn schip en lading kon verzekeren en vele handelslui lieten aan hun prospectieve gesprekspartners weten dat ze van dit uur tot dat uur in dit, en verder in dat „coffee house” aangetroffen konden worden.

Aangezien bij Lloyd's veel reders en kapiteins over de vloer kwamen werd het mettertijd ook gebruikt als verkoopzaal voor schepen. De inventaris werd dan enkele weken op voorhand ter inzage gelegd en regelmatig riep de „kideney” de toekomstige verkoop tijdens zijn aankondiging af. Meestal gebeurde de verkoop bij opbod volgens een gebruik, dat thans nog in sommige streken van Groot-Brittannië in voege is gebleven, namelijk „by the Candle” of „by inch of candle” (duimkaars). De duur van de verkoop werd bepaald door het tijdsverloop tussen het aansteken van de kaars van één duim hoog tot zij uitdoofte. Wie het laatste bod deed, juist vóór ze uitdoofte, kreeg de verkoop toegewezen. Toen té veel specialisten zich erop toeleerden om een bod te doen juist wanneer het pitje reeds zielogend begon te roken, werd een andere methode toegepast, en werd er een speld door de kaars gestoken op de hoogte van een duim; wanneer zij door het opbranden viel, was de verkoop teneinde.

Na enkele jaren verhuisde Lloyd's naar Lombardstreet, dicht bij het centrum van het handelsleven waar zich langzamerhand het bank- en verzekeringswezen aan het ontwikkelen was.

Na enkele jaren vonden een aantal invloedrijke klanten dat het er bij Edward Lloyd een beetje al te losjes begon aan toe te gaan; er werd gegokt en er werden verzekeringen afgesloten op de meest zonderlinge zaken bv.: de overlevingskansen van beroemde zieken, de verkiezing van politiciers enz. Op hun aandringen vestigde zich in 1769 Thomas Fielding, een der kelners van het oude Lloyd's coffee (Vervolg blz. 37)

house in een nieuwe inrichting de „New Lloyd's". Deze groep cliënten behoorde tot degenen die zich op ernstige verzekeringen waren gaan toelagen en zij hadden een vereniging opgericht waarvoor zij een eigen lokaal wensten.

De „New Lloyd's" werd dan werkelijk de bakermat van het toekomstige Lloyd's. In 1771 sloten zich 79 leden - handelaars, financiers, „underwriters" en makelaars - bij elkaar aan en kozen een gemeenschappelijk comité om hun belangen te behartigen.

Hier moge terloops wel even worden vermeld dat verzekeringen en zelfs zeeverzekeringen veel langer bestaan dan men doorgaans wel vermoed.

Reeds in het jaar 900 vóór Christus lieten koopvaarders uit Rhodus hun tochten verzekeren en Keizer Justinianus vaardigde in 500 vóór Christus een edikt uit waarin een speciale fiscale regeling werd toegestaan voor „foenus nauticum", een vorm van zeeverzekering waarbij de makelaars, bij het begin van een zeereis de volledige som van de waarde van het schip en zijn vracht uitbetaalden aan de koopman of de reder en deze, verhoogd met 13 procent interest, terugkregen als het schip veilig terugkeerde. Feniciërs en Grieken kenden de maritieme verzekering. Plutarchus vertelt dat Cato een vermaard geldlener was en „de gewoonte had geld te lenen op de meest betwistbare manier, en meer bepaald op schepen".

In de 12de eeuw waren de Lombarden bekend voor hun bedrijvigheid als goudsmeden en als financiers. Zij waren in feite de voorlopers van de moderne bankiers en wisselagenten en zij zouden in 1182 in Genua echt met de georganiseerde verzekeringen begonnen zijn. Het is zo, dat de huidige - archaisch - geformuleerde polissen (van polizza, dat in de middeleeuwen betekende: faktuur, rekening) nog steeds de sporen van de vroegere documenten dragen. Zij verspreidden zich vrij vlug over de toen bekende wereld om zich te vestigen daar waar de handel bloeide. Op vele plaatsen waar zij eenmaal bedrijvig zijn geweest bestaan nog Lombardenstraten en -vesten. Zij speelden een voorname rol bij de scheepsverzekeringen.

Naarmate de scheepvaart uitbreiding nam, kreeg ook het verzekeringswezen vaste vorm. Zo kregen de burgers van Brugge in 1310 toelating van de Graaf van Vlaanderen om een „Verzekeringkamer" op te richten tot dewelke kooplieden zich konden wenden om tegen vaststaande tarieven hun waren tegen verlies, bederf en andere risico's te verzekeren.

Gewoonten, praktijk en ervaringen, vergissingen en proefnemingen hebben langzamerhand geleid tot min of meer eenvormige werkwijzen op verzekeringsgebied en verzekeringen zijn langzamerhand deel gaan uitmaken van het handelsleven.

Het is zeker zo, dat Lloyd's op een bepaald ogenblik het best geplaatst is geweest en over de vereiste middelen en mensen heeft beschikt om de vlucht te nemen welke wij kennen. Hierbij moge ook worden opgemerkt dat de huidige Lloyd's Corporation, in strijd met wat men omwille van de spectaculaire door Lloyd's gedekte scheepsrampen aanneemt, niet alleen schepen en hun ladingen verzekert, maar alle verzekeringen behalve levensverzekeringen.

Welk boek men ook openslaat over de geschiedenis van „Lloyd's" men treft er onveranderlijk het verhaalje aan van de dame die na een bezoek aan het hoofdkantoor van deze wereldvermaarde verzekeringsorganisatie, het alle-

maal niet zo onmiddellijk doorhad. „Maar... wat is nu eigenlijk Lloyd's?" vroeg zij aan de man die haar te woord stond.

„Individually, Madam, we are underwriters, collectively we are Lloyd's".

De geschiedenis van „LA LUTINE" maakt wellicht meteen Lloyd's werking duidelijk. Oorspronkelijk was „LA LUTINE" een Frans fregatschip dat in 1793 door de Engelsen werd veroverd en na in „H.M.S. LUTINE" te zijn herdoopt voor de Royal Navy onder Britse vlag ging varen. In 1799 werd het naar Texel gestuurd waar zich een Brits expeditiekorps bevond. H.M.S. LUTINE vervoerde de soldij van dit korps en voorts een subsidie van 20 miljoen florijnen in goud en zilverstaven voor de stad Hamburg.

Deze schat was bij Lloyd's verzekerd: in de nacht van 10 oktober 1799 liep het schip in de Waddenzee aan de grond waar het langzamerhand in het slijk wegzonk. Lloyd's betaalde 11 miljoen florijnen aan de Britse Schatkist, zoals in de polis was overeengekomen; maar in 1800 slaagden de Hollanders er in 600.000 florijnen uit het wrak te halen. Zij hadden immers recht op het schip vermits het in hun territoriale wateren lag.

In 1823 droeg Willem I, de Koning van Holland, het schip bij wijze van vriendschapsgeste over aan Joris IV van Engeland. Het juridisch gevolg hiervan was dat de Engelse Koning die rechten op zijn beurt moest overdragen aan Lloyd's. Nieuwe pogingen om het wrak te lichten (1857 en 1859) leverden goudstaven op voor een waarde van 500.000 florijnen alsook talrijke voorwerpen waaronder het roer en de beroemde scheepsbel.

De president van Lloyd's zit op een vrij onkonfortabele zetel gemaakt uit hout van het gezonken fregat waaruit ook het blad van zijn werktafel is vervaardigd, en de scheepsbel kwam - symbolisch - het vroegere belletje waarmee Edward Lloyd's tot stilte aanmaande vervangen.

Nog later werden talrijke voorwerpen gerecupereerd, maar op dit ogenblik zitten nog voor 20 miljoen florijnen in het wrak.

Zoals de gids aan het dametje zei, Lloyd's bestaat uit „Underwriters" en men mag dit letterlijk opnemen. Het zijn mensen die ergens iets „onder schrijven", dit is: hun handtekening zetten onderaan een document waarbij zij zich ertoe verbinden in ruil voor de premie welke hun wordt betaald, de volledige waarde van het verzekerde terug te betalen ingeval van verlies of gedeeltelijk ingeval van gedeeltelijke schade.

En Lloyd's verzekert alles, maar dan ook alles, behalve het leven en de „underwriters" van Lloyd's hebben in de loop van hun geschiedenis steeds en altijd - op enkele uitzonderingen na - de aangelegene verbintenissen steeds nauwgezet uitgevoerd en de polissen uitbetaald ook wanneer dit voor hen enorme persoonlijke verliezen opleverde. Dat is nu eenmaal het gokspel van het verzekeringswezen.

Men meent ten onrechte dat Lloyd's of Londen zich uitsluitend bezig houdt met zeeverzekeringen: niets is minder waar. Het aantal polissen voor niet maritieme zaken overtreft verre dat van de scheepvaartverzekeringen, alleen komen deze laatste méér in de publieke belangstelling, wellicht wegens het maritiem karakter van het ceremonieel dat zich binnen de muren van Lloyd's afspeelt bij scheepsrampen.

Bij de naam Lloyd's denkt men trouwens wellicht ook onmiddellijk aan de wereldvermaakte organisatie

voor scheepsclassificatie en -informatie die wel een gemeenschappelijke naam en oorsprong hebben maar thans een afzonderlijk bestaan leiden.

Lloyd's of Londen is géén „verzekeringsmaatschappij", er zijn geen aandeelhouders. Het is gewoon een markt, waar makelaars de vereiste faciliteiten en inlichtingen worden ter beschikking gesteld. Dit bedrijf bestaat in het aanvaren van verzekeringen, hetzij alleen of samen met - of in competitie met - andere „underwriters". Een soort roulette in feite, want het aanvaren van de verzekeringspremie is een gok op het al dan niet veilig blijven van het verzekerde voorwerp met het risico dat ingeval van schade, soms enorme bedragen moeten worden uitgekeerd.

Het wezenlijke element van een Lloyd's polis is dat ieder lid van de korporatie die haar ondertekent aansprakelijk is voor het door hem toegezegde bedrag. Vóór iemand „underwriter" bij Lloyd's kan worden moet hij trouwens aanzienlijke financiële waarborgen verschaffen en, zoals gezegd, heeft slechts zelden iemand afbreuk aan zijn verplichtingen gedaan. Om lid te worden moet men trouwens door zes andere leden zijn voorgesteld.

Wie een polis bij Lloyd's afsluit is zeker dat zijn vordering in geval van schadegeval zal gehonoreerd worden, ook al betekent dit de financiële ondergang voor de gene die de poli heeft afgesloten.

Het IS gebeurd, maar het bloeiend voortbestaan van Lloyd's sedert verschillende eeuwen bewijst dat de „corporation" het aankan, alles heeft overleefd, en zich aan een steeds evoluerende en veranderende wereld heeft aangepast.

Zoals gezegd, Lloyd's dekt alle verzekeringen zowel op scheepvaartgebied als op alle andere vlakken dan verzekeringen tegen brand, aardbevingen en ook de meest eigenaardige verzekeringen zoals tegen orkanen, waterhozen en allerlei natuuronheilen. In 1906 betaalde Lloyd's 50.000.000 frank na de grote aardbeving die een groot gedeelte van San-Francisco door brand had verwoest.

Zo kan een „underwriter" op

één dag een verzekering afsluiten tegen brand in Parijs of Melbourne, juwelendiefstal in New-York, een aardbeving in Japan, of de inboedel van een arm gezin in Brussel of Liverpool. Mistinguet verzekerde haar beroemde benen voor duizenden ponden bij Lloyd's en veel figuren uit de wereld van het toneel, de film en het circus zijn bij Lloyd's verzekerd tegen de meest denkbeeldige tegenslagen. Dansers verzekerden hun benen, musici hun handen, anderen hun ogen tegen mogelijke letsels die de verdere uitoefening van hun beroep in gevaar kunnen brengen. Zo sloot de „dikke dame" van het beroemde circus Barnum & Bailey een verzekering af tegen het vermageren.

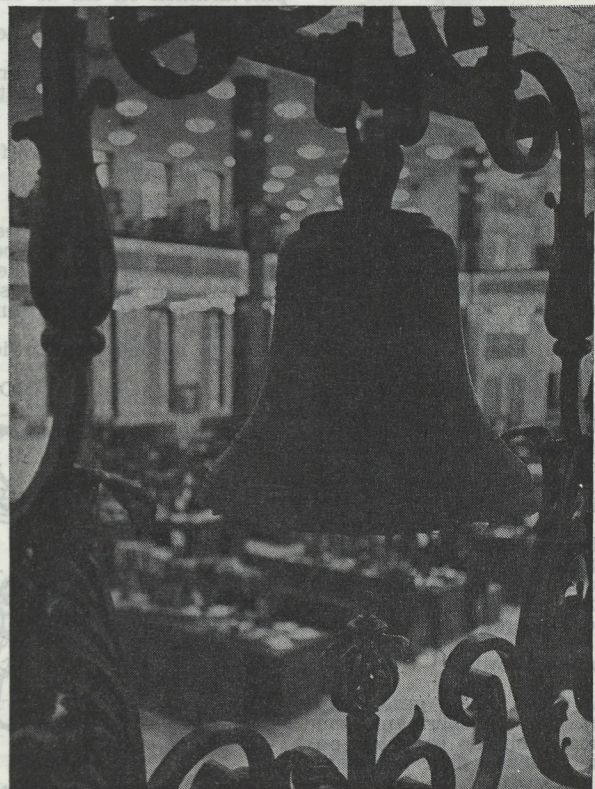
Filmmaatschappijen laten zich verzekeren tegen de verandering van het weer tijdens opnamen. Amerikanen sluiten verzekeringen af tegen tweelingen, Britse schouwburgdirecteurs namen destijds verzekeringen tegen de gevolgen van een mogelijk sterfgeval in de Britse Koninklijke familie dat een tijdelijke sluiting van hun instellingen wegens nationale rouw tot gevolg zou hebben. In 1926 werd een polis afgesloten voor het geval dat het Britse House of Lords een arrest van het Hof van Beroep teniet zou doen. Dit gebeurde trouwens en Lloyd's moest 2600 pond sterling betalen.

Eigenaardige situaties leverde Lloyd's omnivalente verzekering wel op - zo was de Spaanse ARMADA verzekerd bij Lloyd's tegen haar verovering door de Royal Navy! Ook vandaag laten sommige landen achter het IJzeren Gordijn hun polissen herverzekeren bij Lloyd's!

Carlo G. SEGERS  
Uit „Sirenen"

Totdaar dit artikel. Oostende heeft het groot voordeel in haar milieu, een Lloyd's agent te hebben in de persoon van de zeer ondernemende zakenman Rudolf Van Moerkerke, promotor van talrijke zaken.

In België zijn er slechts een drietal agenten, wat een zeer bevoorrechte en markante positie betekent in de verzekeringswereld.



# Gelukkig Nieuwjaar...

Lewie, de pallieter, de broekvager, de plukker van bloemen, van tabaksdozen, van kleurloze kousen en van alles wat niet te warm of te heet is, deze Lewie heeft een hart van goud als het nodig is. Misschien geen 18 karaat, misschien maar verguld. Maar toch.....

Het gebeurde in de oorlog en de haven was Sperrgebiet. Ausweis of geen Ausweis, 's avonds mocht niemand door, ook Lewie niet, en de mannen van de «landwacht» of de leden van de Organisation TODD waren niet te vermurwen. Lewie, die altijd om iets te scharrelen had, had al menig keer geprobeerd door de versperring te breken, maar het was hem zelden gelukt. Eén was er nochtans die zich al eens liet bepraten en die éne noemde Leon.

Leon woonde twee huizen van Lewie, hij was vóór de oorlog lid van het VNV, hij had voor en gedurende de oorlog 8 kinderen verzameld en sinds de oorlog een hele hoop armoede en honger, zodat hij gemakkelijk wilde geloven dat de moffen hier nog wel een ganse tijd zouden blijven, misschien zelfs naar Engeland zouden fahren, en dat hij, Leon, in feite niemand zou kwaad doen of benadelen met aan een versperring te staan en de passen te controleren, maar daardoor intendeel zijn kinderen een boterham méér zou kunnen geven. En Leon was Landwacht geworden.

Wanneer Leon dienst deed, met als kollega een of andere oude vergrijsde TODD-er, die Hitler ook nog nooit gezien had tenzij in de bioscoop, kreeg Lewie soms de kans om in de valavond nog even naar zijn boot te mogen gaan kijken. Temeer omdat die 8 kinderen van Leon graag haring aten.....

Het was oudejaarsavond, het stormde en Lewie stond voor de versperring (wat moet een mens thuis zitten doen?). Wellicht had hij gedacht dat iedereen aan de Schnaps zou zitten (tegen de koude en tegen het heimwee) en dat men weinig oog zou hebben voor 'n kleine scharrelaar, maar hij had zich vergist. Een grijze duitser, bars omwille van weer en wind, bars omdat hij niet bij zijn Maiden kon zijn en bars omdat die verdammte Schweinhund hem met zijn gezeik in de vriesnacht liet staan, brak los in een grootse tirade ver Kriegsverbrecher, Polizei, Spion und so weiter. Maar Lewie gebarde van kromme haas, mompelde gedurig «verstehe nicht» en bleef doodgemodereerd de Duitser tarnten tot die het uitbrulde «Leon! Hilfe mal!». En daar was dus Leon en kon het gesprek minder krijgshaftig worden voortgezet. Lewie had alle tijd, Leon had tijd, en als ze alle drie rond het gloeiend «duiveltje» zaten in het wachthuisje, vond de duitser de komst van Lewie eigenlijk nog niet zo slecht. Hij vroeg Lewie of hij «die Adrienne» kende. Lewie kende «die Adrienne» bijzonder goed, hij zei dat hij medelijden had met dat schaap, want ze was haar vent verloren in veertig en zat nu met drie speenkinderen zonder eten.

Das Schaf, zei Lewie.

En daar Leon toch gezelschap had, want der Fischermann zou wel een poosje blijven babbelen, en omdat die Adrienne daar helemaal alleen zat, terwijl het daarenboven verdammt nochmal Altjahrs-

abend was..... de germaan trok er onderuit, voor een uurtje. Lewie riep hem na, blijft gerust een paar uur weg, jong, mij kan het niet schelen. (Hij bedacht dat hij zich danig zou moeten haasten om die haring in een uurtje weg te krijgen).

Hij draaide vlug een cigaretje van de tabak van Leon en trok naar de haven. Toen Lewie een grote twee uur later terugkwam had hij toch wel een beetje de pips. Misschien zou Leon het intussen op de zenuwen gekregen hebben, misschien was die duitser sinds lang von seine Adrienne terug, maar het meest was Lewie bevreesd dat ze de twee flessen Schnaps zouden zien, die hij onder zijn vest weggemoffeld had.

Ze waren er omzeggens gelijktijdig, Lewie en de duitser. De duitser een paar meter eerder, boordvol goeie herinneringen en innerlijk zalig warm. Hij sloeg Lewie joviaal op de schouder, zodat die bijna een van zijn flessen liet ontglippen, en trok het wachthuisje binnen. Lewie keek onderdanig naar Leon, mompelde een verontschuldiging en wilde haastje repje voorbij glippen. Maar Leon zei «'t Is al goed Lewie, 't is al goed, maar ik zou toch graag mijn tabaksdoos terug hebben.....»

Verdammt nochmall!

Wanneer Leon als zwarte door de witte werd binnengedraaid en vóór een pas gebombardeerde krijgsauditeur van 22 jaar zich hoorde uitkaffen voor landverrader, verklikker, enzovoort, is daar op een namiddag de Lewie binnengekomen om te getuigen dat Leon geen slechte was geweest en dat hij veel mensen had geholpen.....

Misschien zullen Leon en Lewie mekaar ontmoeten op oudejaarsavond en zullen ze samen een pint drinken en zal de ene de andere vragen: zeg, weet je nog, toen in 1943?..... en zal Lewie denken aan de Schnaps die hij toen gestolen heeft en zal Leon nog altijd blij zijn omdat hij toen zijn tabaksdoos terug had. En ze zullen vrienden zijn, zonder veel woorden, zonder het goed te beseffen. Voor gans hun leven.

Zulke mensen zijn een gelukkig nieuwjaar waard, veel eerder en veel beter dan de kalkoenverters en de kaviaarproevers die al aan het beramen zijn hoe ze schijnheilig u en mij een kloot kunnen aftrekken.

Op je gezondheid, Lewie.

HORATIUS



## INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

### ONDERHANDELINGEN OP IJSLAND

IJsland en de Verenigde Staten hebben hun eerste ronde afgesloten in de besprekingen inzake de toekomst van de Amerikaanse luchtmachtbasis Kellavik. Zij werden 't eens he' gesprek later voort te zetten. De besprekingen moeten ertoe eiden dat de Amerikaanse basis waar 3.700 Amerikaanse soldaten gelegerd zijn, tegen 1975 geleidelijk wordt afgebouwd. De Verenigde Staten willen de basis graag behouden als Navo-steunpunt maar de IJslandse premier Johannesson heeft gemeld dat de basis zal opgedoekt worden. De IJslandse premier heeft steeds en met klem ontkend dat de eis tot sluiting van de basis betrekking zou hebben op de zopas beëindigde kabeljauwoorlog met Groot-Brittannië.

### VIJFTIGSTE REIS „ANTON DOHRN”

Voor zijn 50ste wetenschappelijke reis heeft het Westduitse visserijonderzoekschip «Anton Dohrn» de noordelijke Noordzee gekozen. Het door de Westduitse ministerie voor Voedselvoorziening beheerde schip zal tijdens deze reis o.m. de mogelijkheid onderzoeken voor het langer bewaren van verse vis door bestraling. Het onderzoeksschip lag een tijdje in een droogdok om omgebouwd te worden. Van die gelegenheid werd gebruik gemaakt om

ook in het schip grote werken aan te vangen. Nu beschikt het over talrijke zeer moderne uitgeruste laboratoria.

### KABELJAUWOORLOG OFFICIEEL GEDAAN...

Het IJslandse parlement heeft met 54 tegen 6 stemmen de overeenkomst goedgekeurd waarbij een einde gemaakt wordt aan het visserijgeschil met Groot-Brittannië, dat een jaar had geduurd. De overeenkomst werd in oktober afgesloten tussen de Britse premier Heath en zijn IJslandse kollega Johannesson. Zij bereikten toen een vierpuntenakkoord dat nu ook door het parlement goedgekeurd werd. Het is geldig voor 2 jaar en trad in voege op 13 november en beperkt zoals door dit vakblad al werd gemeld, de aanvoer van de Britten uit de IJslandse wateren tot 130.000 ton per jaar (50-mijlszone). Voorts zullen maar een beperkt aantal treilers rond IJsland mogen vissen en blijven zekere gebieden gesloten voor de vangst: het aantal eenheden bedraagt 139 nl. 68 van meer dan 60 meter en 71 van minder dan 60 meter, voorts zijn vriestrelers en fabrieksschepen verboden. Overtredingen zullen vastgesteld worden door IJslandse patrouillevaartuigen die terstond een Brits visserijwachtchip moeten oproepen om de feiten vast te stellen. Overtreders worden van de lijst der visgerechtigden geschrapt.

# EVEREST

## Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— 0 —

het koudste  
het best bewerkbaar

# E.E.G. - PRIJSREGELING

IN VOEGE VANAF 1 JANUARI 1974 TOT EN MET 31 DECEMBER 1974 - BESCHERMDE VISSOORTEN (behoudens onvoorziene wijzigingen)

VISSOORT	MATEN (kg)	PRESENTATIEFORM	VERSHEIDSKLASSE	OPHOUDPRIJS B. fr./kg.	
Kabeljauw	1) 7 kg. of meer	Gegut	Ex, A, B	12,80	
		Niet Gegut	Ex, A	12,80	
		Niet Gegut	B	9,25	
	2) van 4 tot — 7	Gegut	Ex, A, B	12,80	
		Niet Gegut	Ex, A	12,80	
		Niet Gegut	B	9,25	
	3) van 2 tot — 4	Gegut	Ex, A, B	12,80	
		Niet Gegut	Ex, A	12,80	
		Niet Gegut	B	9,25	
	4) van 1 tot — 2	Gegut	Ex, A	9,25	
		Niet Gegut	Ex, A	8,45	
		Niet Gegut	B	8,45	
	5) minder dan 1	Gegut	Ex, A	8,45	
		Niet Gegut	Ex, A	6,15	
		Gegut	B	6,15	
	alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	6,15	
		Overige	Ex, A, B	6,15	
Schelvis	1) 1 of meer	Gegut	Ex, A, B	8,25	
		Niet Gegut	Ex, A	8,25	
		Niet Gegut	B	5,15	
	2) van 0,4 tot — 1	Gegut	Ex, A, B	8,25	
		Niet Gegut	Ex, A	8,25	
		Niet Gegut	B	5,15	
	3) van 0,25 tot — 0,4	Gegut	Ex, A, B	8,25	
		Niet Gegut	Ex, A	5,15	
		Niet Gegut	B	5,15	
	4) minder dan 0,250	Gegut	Ex, A	7,20	
		Niet Gegut	Ex, A	5,15	
		Niet Gegut	B	5,15	
		alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	5,15
			Overige	Ex, A, B	5,15
	Noorse schelvis	1) 2 kg. of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	14,70
2) minder dan 2		Niet Gegut	Ex, A, B	14,70	
		Overige	Ex, A, B	14,70	
Haring	1) 0,125 of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	7,10	
	2) 0,085 tot — 0,125	Niet Gegut	Ex, A, B	6,65	
	3) minder dan 0,085	Niet Gegut	Ex, A, B	5,85	
	alle grootten	Overige	Ex, A, B	5,85	
Koolvis	1) 5 kg. of meer	Gegut	Ex, A, B	7,80	
		Niet Gegut	Ex, A	7,80	
		Niet Gegut	B	6,50	
	2) van 3 tot — 5	Gegut	Ex, A, B	7,80	
		Niet Gegut	Ex, A	7,80	
		Niet Gegut	B	6,50	
	3) van 1,5 tot — 3	Gegut	Ex, A, B	7,80	
		Niet Gegut	Ex, A	7,80	
		Niet Gegut	B	6,50	
	4) minder dan 1,5	Gegut	Ex, A	6,50	
		Niet Gegut	Ex, A	4,75	
		Niet Gegut	B	4,75	
		alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	4,75
			Overige	Ex, A, B	4,75
	Wijting	1) 0,50 of meer	Gegut	Ex, A, B	9,05
Niet Gegut			Ex, A	9,05	
Niet Gegut			B	6,95	
2) van 0,35 tot 0,5		Gegut	Ex, A, B	9,05	
		Niet Gegut	Ex, A	9,05	
		Niet Gegut	B	6,95	
3) van 0,2 tot — 0,35		Gegut	Ex, A	9,05	
		Niet Gegut	Ex, A	8,20	
		Niet Gegut	B	8,20	
4) minder dan 0,2		Gegut	Ex, A	6,95	
		Niet Gegut	Ex, A	6,95	
		Niet Gegut	B	6,95	
		alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	5,05
			Overige	Ex, A, B	5,05
Schol		1) 0,60 of meer	Gegut	Ex, A, B	11,30
	Niet Gegut		Ex, A, B	8,35	
	Gegut		Ex, A, B	11,30	
	2) van 0,4 tot — 0,6	Niet Gegut	Ex, A, B	8,35	
		Gegut	Ex, A, B	11,30	
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35	
	3) van 0,3 tot — 0,4	Gegut	Ex, A, B	11,30	
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35	
		Niet Gegut	Ex, A, B	9,75	
	4) minder dan 0,3	Gegut	Ex, A, B	8,35	
		Niet Gegut	Ex, A, B	8,35	
		Niet Gegut	B	8,35	
		alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	8,35
			Overige	Ex, A, B	8,35
	Makreel	1) 0,5 of meer	Niet Gegut	Ex, A, B	7,25
Niet Gegut			Ex, A	7,25	
Niet Gegut			B	6,40	
2) van 0,2 tot — 0,5		Niet Gegut	Ex, A, B	7,25	
		Niet Gegut	Ex, A	6,40	
		Niet Gegut	B	5,95	
3) van 0,1 tot — 0,2		Niet Gegut	Ex, A, B	5,95	
		Niet Gegut	Ex, A, B	4,70	
		Niet Gegut	B	4,70	
		alle grootten	Niet Gegut	Ex, A, B	4,70
			Overige	Ex, A, B	4,70

# INTERIMRAPPORT INZAKE DE GEVOLGEN VAN DE AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE VOOR DE VISSERIJ

Door « Het Visserijbedrijf », bedrijfschap voor de Visserij werd onlangs een interimrapport inzake de gevolgen van de afsluiting van de Oosterschelde voor de visserij gepubliceerd.

Het rapport is het resultaat van een studie van de Deltakommissie, die bedoeld was om een goed overzicht te krijgen van de nadelige gevolgen van de afsluiting van de Oosterschelde voor de visserij. In de studie is tevens overwogen op welke wijze zoveel mogelijk het hoofd geboden kan worden aan deze nadelige gevolgen.

Toen de onder voorzitterschap van Mr. J. Klaasesz staande Oosterscheldekommis­sie werd ingesteld heeft de Deltakommissie het wenselijk geacht om het voorlopige resultaat van haar studie samen te vatten in dit interimrapport.

Overigens hoopt het Visserijbedrijf dat de Oosterschelde open zal blijven in welk geval uiteraard een definitief rapport achterwege zal blijven.

Gezien het belang er van voor zowel de Belgische visserij als de Hollandse, hebben we gemeend dit belangrijk dok­ument in extenso te moeten weergeven.

## INLEIDING

Ten einde het visserijbedrijf mogelijk te kunnen aanpassen aan de gevolgen van het eventueel doorgang vinden van de afsluiting van de Oosterschelde heeft de Deltakommissie van het Visserijbedrijf gepoogd een overzicht te geven van de te verwachten gevolgen voor de aanvoerders en de opvang ervan.

Op de gevolgen voor de visverwerkende industrie en andere aan de visserij verwante bedrijven wordt niet nader ingegaan.

Tevens heeft de Deltakommissie gemeend er goed aan te doen om te wijzen op een aantal zaken waar naar de mening van de kommissie tot nu toe door de overheidsinstanties onvoldoende aandacht aan is besteed.

De Deltakommissie is tot de in deze nota vervatte visie gekomen nadat verschillende deskundigen gehoord zijn.

De Kommissie heeft gemeend de gevolgen van de afsluiting te moeten onderscheiden in drieën, nl. de biologische gevolgen, waterstaatkundige gevolgen en de gevolgen van sociaal-economische aard.

De Kommissie wil hierbij nog wel de hoop uitspreken dat de studie van de Oosterschelde Kommissie (de Kommissie Klaasesz) er toe zal mogen leiden dat een alternatieve oplossing voor de veiligheid aangevend zal worden, waardoor voor het visserijbedrijf geen nadelige gevolgen zullen ontstaan.

## 1. DE BIOLOGISCHE GEVOLGEN

### 1.1. De gevolgen buitendijks

Gezien de belangrijke kinderkamerfunctie van de Oosterschelde voor de garnalen, de haring en de platvis zal ervan uitgegaan moeten worden dat afsluiting van dit water van belangrijke invloed zal zijn op de visstand van de Noordzee, met name van het zuidelijke gedeelte van de Noordzee. Aangenomen kan worden dat de reductie van de garnalenstand zodanig zal zijn, dat een rendabele garnalenvisserij niet meer mogelijk is. Herstructurering of liquidatie van de bestaande zuidelijke garnalenvloot zal daarom moeten plaatsvinden.

Een zelfde situatie heeft zich voorgedaan met de garnalenvloot van Ouddorp, Goedereede en Stellendam na afsluiting van het Haringvliet.

Volgens van deskundige zijde verkregen informatie zal het door afsluiting optredende verlies aan jonge tong 6 % van de totale jonge tongstand van de Noordzee kunnen bedragen.

Voor schol zal een totaal verlies van 3 à 4 % van de totale jonge scholstand van de Noordzee een realiteit kunnen zijn.

Ten aanzien van de kinderkamerfunctie van de Oosterschelde voor rondvis en haring is nog onvoldoende onderzoek verricht om een prognose over de te verwachten verliezen te stellen. Nu reeds kan worden aangenomen dat ook een belangrijke reductie van deze vispopulaties zal plaatsvinden met alle gevolgen van dien voor de visserij.

Gezien de bijzonder belangrijke kinderkamerfunctie van Oosterschelde Westerschelde voor de zuidelijke Noordzee en gezien het feit dat deze zeearmen beiden een gelijk aandeel in deze voorziening hebben, zou het niet uitgesloten zijn dat door afsluiting van de Oosterschelde een reductie van de tongstand in het zuidelijke gedeelte van de Noordzee met 50 % een realiteit zal worden. Eveneens zal een belangrijke reductie van de scholstand en de stand van rondvis en haring plaatsvinden.

Met name naar de te verwachten omvang van de reductie van de haring- en rondvisstand dient echter nog veel nader onderzoek verricht. Compensatie van het wegvalen van de Oosterschelde door andere „kinderkamers” van de Noordzee zal, gezien eerder opgedane ervaringen niet geheel, of helemaal niet kunnen plaatsvinden.

### 1.2 De gevolgen binnendijks

De afsluiting van de Oosterschelde zal het verdwijnen van de teelt van oesters en consumptiemosselen met zich mee brengen. Het is niet uitgesloten dat het opslaan van oesters voor handelsdoeleinden in speciale bassins mogelijk zal blijven. Gezien de ervaringen in het Grevelingenmeer dient nagegaan te worden of het vissen van mosselzaad in een zout compartiment mogelijk zal zijn. Door de afsluiting zal aan het mosselbedrijf de unieke mogelijkheid ontnomen worden om de nog zand- en slijhoudende mosselen die van de perselen afkomen op natuurlijke wijze te verwateren. Er dient daarom van uit gegaan te worden dat in de toekomst uitsluitend kunstmatig verwateren zal kunnen plaatsvinden. De situering van een kunstmatige verwaterp'aats dient zodanig te geschieden, dat niet alleen een goede kwaliteit mosselen geleverd kan worden, maar dat men tevens goede arbeidskrachten kan blijven aantrekken en de markt goed bereikbaar blijft.

De richting waarin de ecologische ontwikkeling na afsluiting zal gaan, hangt af van de beslissing of overgegaan zal worden tot compartimentering van het Zeeuwse meer of niet.

Gezien de ervaringen in het Grevelingenmeer dient men er in geval van compartimentering met een westelijk zout compartiment vanuit te gaan, dat in een afgesloten Oosterschelde voornamelijk schol en bot en aal zullen overblijven.

Wanneer het water van het Zeeuwse meer zoet zal worden, dan zal zich op de duur een met de binnenwateren vergelijkbare visstand ontwikkelen (voorn, brasem, kolblei, pos, snoekbaars, snoek, baars, spiering, karper, zeelt, aal en paling).

De hierboven weergegeven prognose over de ontwikkeling van een visstand zal alleen een realiteit worden wanneer niet als gevolg van optredende zon- en temperatuurstatificatie zuurstofloosheid en zwavelvorming van giftig plankton giftige stoffen zich ophopen die bij harde waterstofvorming zullen optreden, waarbij door afstervingsprocessen en wind verspreid worden over het gehele water. In dat geval zal het water een dood water zijn dat geen economische noch recreatieve mogelijkheden biedt. Alhoewel uit een publicatie in het drie-maandelijks bericht over de Deltawerken (nr. 65, augustus 1973) blijkt dat op grond van ervaringen in het Grevelingenmeer het optreden van stratificatie wel meevalt, zal gezien de in de Oosterschelde afwijkende omstandigheden (onder meer grotere diepten) het optreden van een dergelijke ongewenste toestand niet uitgesloten dienen te worden.

## 2. DE WATERSTAATKUNDIGE GEVOLGEN

Op grond van eerder opgedane ervaringen wordt verwacht dat de wijzigingen van de voordelta door afsluiting van de Oosterschelde minder snel zal geschieden dan aanvankelijk verwacht was. Over een langere periode zal men echter toch rekening moeten houden met de verzanding van met name het Slijkgat, dat toegang geeft tot de haven van Stellendam.

Gezien het trage tempo waarin deze verzanding naar verwachting zal plaatsvinden moet het als technisch mogelijk gezien worden om — evena's dit het geval is bij de Nieuwe Waterweg — de vaargeul naar Stellendam open te houden.

Overigens is het de vraag of in verband met de ontwikkeling in de visserij, die gaat in de richting van grotere schepen met zwaardere motoren, het openhouden van het Slijkgat wel voldoende zal zijn om de visserij voor de gemeente Goedereede te handhaven.

Dit klemt te meer omdat bij vermindering van de visstand in de zuidelijke Noordzee men gedwongen zal worden verder afgelegen visgronden op te zoeken met als noodzakelijk gevolg een zwaarder scheepstype.

Een positieve houding van de overheid ten aanzien van de toegankelijkheid van de haven van Stellendam zal daarom ten eerste toegejuicht worden. Mocht de overheid de toegang tot deze haven in de toekomst niet waarborgen, dan zal dit ernstige repercussies voor de economie van Goedereede, Ouddorp en Stellendam hebben. Verval van de plaatselijke visverwerkende industrie, de toeleveringsbedrijven alsmede een afbouw van de vloot is dan te verwachten.

(vervolg blz. 41)

(Vervolg van blz. 42)

Er zijn geen aanwijzingen dat door afsluiting van de Oosterschelde de vervuiling van onze kuststreek zal toenemen. In de huidige situatie waarin het water van de Westerschelde blijft rondpendelen als gevolg van de ebstroom van de Oosterschelde zal door de afsluiting naar verwachting weinig verandering komen. Na afsluiting van de Oosterschelde blijft er nog een aantal geulen over die de oorzaak van deze geringe verandering zullen zijn. Bovendien is het water in de Westerscheldemonding met een zuurstofverzadiging van 96 % bij Vissingen van aanvaardbare kwaliteit te noemen, voor zover het organische verontreiniging betreft. Met uitzondering van kwik is over anorganische verontreiniging te weinig bekend. Nagegaan dient te worden in hoeverre de afsluiting van de Oosterschelde de anorganische verontreiniging van onze kustwateren zal doen toenemen.

### 3. DE SOCIAAL-EKONOMISCHE GEVOLGEN

Afsluiting van de Oosterschelde betekent dat de mosselbedrijven (volgens het LEI 93 in 1969/1970) hetzij zullen moeten liquideren, hetzij zullen moeten verplaatsen naar het Noorden. De oesterbedrijven zullen zo goed als zeker moeten liquideren. Hoeveel mosselbedrijven naar het noorden verplaatst kunnen worden hangt af van de hoeveelheid geschikte grond die in de Waddenzee ter compensatie aangeboden kan worden. Bij het aanwijzen van nieuwe compenserende gronden dient rekening gehouden te worden met de (garnalen)visserij die de Waddenzee als hun visgebied hebben en die benadeeld zouden worden wanneer zonder meer de voor hen belangrijke gronden gebruikt zullen worden voor compensatie aan de mosselkwekers.

Mochten de Waddenzeevisserij schade ervaren dan is het alleszins redelijk dat een zodanige interpretatie aan de Deltaschadewet gegeven wordt, dat zij een tegemoetkoming in de schade overeenkomstig de Deltaschadewet ontvangen.

Immers, de schade die zij zullen lijden wordt indirect veroorzaakt door de Deltawerken. Bovendien worden door het verstrekken van nieuwe compenserende mosselpercelen aanzienlijke schadevergoedingen aan mosselkwekers bespaard. Het verstrekken van de compenserende percelen op de Waddenzee zal weinig zin hebben wanneer niet vaststaat dat met kunstmatig verwateren een goede kwaliteit produkt afgeleverd kan worden.

Evenmin heeft overhevelen van de in Zeeland werkende mosselkwekersbedrijven naar de Waddenzee zin, wanneer geen waarborgen worden gegeven ten aanzien van de kwaliteit van het water. Niet alleen zal het water van de Waddenzee van voldoende zuiverheid moeten zijn, maar tevens moet een constant hoog zoutgehalte gewaarborgd worden. In dit verband dient een zeer kritische houding aangenomen te worden ten aanzien van de plannen voor het IJsselmeer (met name de voltooiing van de dijk Enkhuizen-Lelystad), waar een periodieke verhoging van de hoeveelheid te spuien water het zoutgehalte van het Waddenzee water te sterk zal doen variëren waardoor het kweken van consumptiemosselen geheel of ten dele onmogelijk wordt.

Wanneer gekozen zou worden voor een kunstmatige verwaterplaats in het noorden, dan zal rekening gehouden moeten worden met een toeneming van het pendelen. In dat geval dient het niet uitgesloten te worden dat een niet onbelangrijk aantal in het mosselbedrijf werkzame personen zich definitief zal gaan vestigen in het noorden. Het ligt voor de hand, dat degenen die naar het noorden zullen verhuizen, schade zullen lijden in de particuliere sfeer, welke niet onder de Deltaschadewet valt. Voor deze gevallen dient een aanvullende wettelijke regeling getroffen te worden. Wellicht dat overplaatsing in enkele gevallen ook door garnalenvisserij zal plaatsvinden. Voor die gevallen zal een overeenkomstige schaderegeling getroffen dienen te worden.

Een aantal werknemers zal niet willen blijven pendelen en ook niet willen verhuizen. Zij zullen daarom geneigd zijn een andere werkkring te vinden. Dit beroepsverloop zou het probleem van de personeelsvoorziening met zich mee kunnen brengen.

De in deze nota beschreven verwachting ten aanzien van de biologische gevolgen van de afsluiting leidt tot de conclusie dat de garnalenvloot in Zuidwest Nederland dient over te schakelen op een andere vissoort of zal moeten liquideren. Een dergelijke situatie heeft zich reeds voorgedaan bij de visserijvloten van Goedereede, Ouddorp en Stellendam, die overwegend overgeschakeld zijn op de visserij op platvis.

Zonder meer overschakelen op de visserij op platvis is echter niet meer mogelijk en wel om de volgende reden. Reeds nu bestaat de indruk dat de tong overbevist wordt. Toeneming van de visserij-intensiteit op deze vissoort zal deze visstand tot een zodanig laag peil terugbrengen dat een economisch verantwoorde bevissing niet meer mogelijk is. Gezien het feit dat door het wegvallen van de Oosterschelde als kinderkamer de platvisstand ernstig zal worden aangetast zal er naar verwachting niet aan te ontkomen zijn dat een gedeelte van de vloot die nu vist op platvis zal moeten overschakelen op andere vissoorten.

(wordt vervolgd)

# TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boeken tijdens de maand OKTOBER 1973.

1) **VERRE VISSERIJ :**  
(trawlers + 135 ft.).  
Visgrond IJsland.

Op 16 oktober bereikte het vaartuig **WESTELLA** van de J. Marr Company een besomming van £ 34.332 (3.089.880 B. fr.). De vangst bedroeg 2.032 kits (129.032 kg.) en was afkomstig van de Witte Zee. De zeereis duurde 24 dagen en werd verkocht te **HULL**.

2) **VERRE ZEEVISSERIJ :**  
(trawlers + 135 ft.).  
Visgrond IJsland en dichters.

Te **HULL** was het de **ARTIC RANGER** van de Boyd Line Company die £ 36.669 boekte (3.300.210 B. fr.) voor 1.938 kits (123.063 kg.). Het vaartuig verkocht op 4 oktober na een zeereis van 21 dagen op IJsland.

Het vaartuig **COLDSTREAMER** van de British United Trawlers Company behaalde te **GRIMSBY** een besomming van £ 44.678 (4.021.020 B. fr.). Daarvoor waren er 22 dagen op IJsland gevaren en bracht het vaartuig 2.352 kits (149.352 kg.) mee. De vangst werd verkocht op 24 oktober.

Te **FLEETWOOD** was het de **FYLDEA** van de J. Marr Company die de hoogste besomming £ 33.702 (3.033.180 B. fr.) boekte. Daarvoor werd er 18 dagen op IJsland gevist en bracht het vaartuig 2.232 kits op (141.732 kg.) die op 30 oktober verkocht werden.

3) **MIDDELSLAG VISSERIJ**  
(110 — 135 ft.).  
Alle visgronden.

De **ROSS CIVET** van de British United Trawlers Company verkocht op 17 oktober te **GRIMSBY** en boekte een besomming van £ 15.574 (1.401.660 B. fr.). Het schip kwam van de Faroese eilanden en bracht na 15 dagen 1.003 kits (63.690 kg.) mee.

Te **FLEETWOOD** had de **WYRE VANGUARD** ook van de British United Trawlers Company op 3 oktober 707 kits mee (44.895 kg.). Het

vaartuig had na 16 dagen aan de Faroese eilanden te hebben gevist een besomming van £ 9.724 (875.160 B. fr.).

4) **VAARTUIGEN VAN MINDER DAN 110 ft. —**  
Alle visgronden.

Te **GRIMSBY** verkocht de **SAXON ONWARD** van de Banister rederij op 17 oktober. Het had 10 dagen aan de Westkust gevist en bracht een vangst van 378 kits (24.003 kg.) mee voor £ 6.592 (593.280 B. fr.).

Te **FLEETWOOD** verkocht de **LONDON TOWN** van de Hewitt Company op 29 oktober 521 kits (33.083 kg.). Het boekte £ 7.710 (693.900 B. fr.) na 15 dagen aan de Westkust te hebben gevist.

5) **HAVEN LOWESTOFT.**  
alle visgronden.

Vaartuigen van + 110 ft.

In deze klasse behaalde de **WESTLEIGH** van Putford Enterprises Company op 29 oktober een topbesomming van £ 11.252 (1.012.680 B. fr.). Het had gedurende 12 dagen in de Noordzee gevist en bracht 583 kits op (37.020 kg.).

Vaartuigen van — 110 ft.

Hier behaalde de **BOSTON SEA SPRITE** van de Boston rederij een besomming van £ 13.093 (1.178.370 B. fr.). Het vaartuig verkocht op 24 oktober na 13 dagen in de Noordzee de 573 kits (36.385 kg.).

6) **HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD :**  
80 — 130 ft.)  
Alle visgronden.

Te **NORTH SHIELDS** was het de **BEN IDRIS** van de R. Irvin Company die op 31 oktober een besomming behaalde van £ 12.709 (1.143.810 B. fr.) voor 798 kits (50.673 kg.). Het schip had 19 dagen in de Witte Zee gevist.

Te **MILFORD** was het de **BRYHER** van de Norrard Company die op 29 oktober een besomming behaalde van £ 4.640 (417.600 B. fr.) voor 190 kits (12.065 kg.). Het vaartuig viste 13 dagen in de thuiswateren.

## De PVBA VISLOSSERSBOND GUSTAAF VAN WAES

wenst haar cliënteel een  
voorspoedig 1974

■ Zij deelt dit zelfde 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 Zwervaegher)

(7510V)

# VOOR DE WERKLIEDEN DER PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Het Nationaal Paritair Komitee voor de Zeevisserij heeft in zitting van 21-12-1973 de overeenkomst tussen werkgevers en vakbonden afgesloten bekrachtigd en de volgende lonen en andere sociale aangelegenheden toegekend :

## 1. LONEN VANAF 1-1-1974 :

Geschoolde arbeiders : 88 fr per uur  
Geoefende arbeiders : 80 fr per uur  
Ongeschoolde arbeiders : 74 fr per uur.

De beroepskwalificatie voor deze drie categorieën is de volgende :

Geschoolde : werklieden die met beroepswaardigheid alle taken kunnen uitvoeren die in het pakhuis kunnen gevraagd worden ;

Geoefende : werklieden die taken kunnen uitvoeren waarvoor 'n beperkte kennis vandoen is, alsook de chauffeurs.

Ongeschoolde werklieden die taken uitvoeren waarvoor een mindere kennis of mindere ondervinding nodig is.

## Indexaanpassingen.

Hogervermelde minimumlonen alsmede de werkelijke uitbetaalde lonen zullen verhogen met 2 fr per uur telkens de index met 2 punten gestegen is (als basis wordt het indexcijfer over de maand december 1973 genomen).

## MARKTOVERZICHT

### ZEEBRUGGE

De aanvoer was met de twee verkoopdagen vrij groot. Samen hebben er 32 vaartuigen verkocht en negen spanvisseren. De tongsoorten waren goed in trek, toch werden merklijk minder goede prijzen geboekt dan vorige week. Voor de grotere soorten van 120 tot 157 fr., de 3/4 van 150 tot 174 fr.. Voor de middensoorten werden prijzen geboekt van 134 tot 176 fr. en de kleinste vlag van 108 tot 130 fr. De tarbot en de grietsoorten vormden een even grote aantrek dan de tongen. De afnameprijzen schommelden tussen de 60 en de 235 fr. het kgr. Pladijs was er eveneens voldoende aan de afslag. Het waren vooral de vaartuigen van de Noord die bij grote partijen hebben gelost.

De afname-prijzen bekwamen volgens sortering van 11 tot 21 fr. Het waren in hoofdzaak pladijssoorten van 3de en 4de categorie die gelost werden. Ronde vis was er niet bijzonder veel, dit kwam vooral door het feit dat de gullenvangers niet regelmatig konden uitvaren. Ondanks het feit dat er toch iets minder in prijs werd gegeven dan vorige week waren de afname toch nog renderend. Voor de grote soorten schommelden de afnameprijzen tussen de 37 en de 54 fr. en de kleinere van 20 tot 47 fr. Van de wijting fwaren alleen de grotere in trek, van 13 tot 20 fr. het kgr. Rog van de west was er eveneens niet zoveel. De afnameprijzen waren goed, alhoewel toch meer werd verwacht, vooral voor de kleinere soorten. Wanneer er kanaalsoorten aan de markt zijn dan komen er vanzelfsprekend steenschol en schotse schol aan te pas. De afname was renderend van 28 tot 64 fr. het kgr en van 15 tot 33 fr. voor de schotse schol.

## 2. WERKKLEDIJ

In compensatie van het eventueel NIET VOLLEDIG verschaffen van de arbeidskledij, zijnde botten, schort, overall en handschoenen, zal de werkgever aan de arbeiders een maandbedrag uitkeren van 200 fr.

## 3. EINDEJAARSPREMIE

Ieder jaar zal een eindejaarspremie toegekend worden, te betalen vóór het einde van het jaar. Het bedrag voor het jaar 1973 werd vastgesteld op 1.000 fr.

Voorwaarden : minstens 6 maanden en op 31 december in dienst zijn, voor iedere maand tewerkstelling heeft men recht op 90 fr per maand.

Het bedrag zal jaarlijks herzien worden.

## 4. SOCIALE PREMIE

Deze premie, die jaarlijks in de maand juli uitbetaald wordt, zal van 1.000 fr op 1.500 fr gebracht worden.

Tot daar deze beslissing van het N.P.C., welke zal bekrachtigd worden door een koninklijk besluit en bijgevolg kracht van wet hebben.

# HET KERSTFEEST VAN DE WEESKINDEREN EN OP GODTSCHALCK

Maandag heeft ons blad voor tienduizenden franken lekkernijen, koekebrood, speculos en soepkiekens naar de verschillende Homes laten geworden, waar talrijke zieken, verlaten en ouderloze kinderen gehuisvest zijn. Het is bakker 't Jonck van Snaaskerke welke we in deze kolommen moeten bedanken voor zijn zeer lekker koekebrood, en beenhouwer Vandamme van de Alfons Pieterslaan en Maes van Opex voor hun prachtige kieken aan goedkope prijs.

Het is het huis Van Sevenant, van de Alfons Pieterslaan, die sedert jaren zorgt dat elk kind ten getalle van meer dan 200 elk een mooi zakje « marsepin », chocolade en allerlei lekkers ontvangen en de warme pantoffels voor de mannen en de vrouwtjes van het Godtschalcktehuis, zullen hen zeker ten goede komen.

## EN NIEUWJAAR ?

Met Nieuwjaar zullen het opnieuw koekebrood en ditmaal konijnen zijn, welke deze minbedelenden zullen ontvangen.

Ondertussen mogen onze lezers voor dit liefdadig werk ons nog steeds hun geldelijke steun toezenden op de bankrekening van het Nieuwsblad van de Kust ter bank « Credit Ostendais » Nr 2050 of op onze p.c. rekening Nr 41.89.87 van Het Nieuwsblad van de Kust.

De giften welke we ondertussen ontvingen belopen	40.900 fr.
Advokaat Volckaert	250 fr.
<b>Totaal</b>	<b>41.150 fr.</b>

# DE HOLLANDSE VISSERIJVLOOT SLECHTS NA NIEUWJAAR IN ZEE

Bijna de ganse treiler- en kottervloot heeft met Kerstdag en Nieuwjaar verkozen in de havens te blijven. Voor Kerstdag was dit immers een traditie en gezien thans het bevoorradingsvraagstuk een nieuwe rol komt vervullen en Nieuwjaar juist op een dinsdag valt, zijn we niet verwonderd dat hier een regeling van dien aard getroffen is. De aanvoer van vis ten onzent zal dus voor vele soorten niet in een ongunstige zin geschreven.

In Holland heeft de minister van Landbouw en Visserij ondertussen een verklaring afgelegd dat er voor de visserij voor 1974 en 1975 wel een beperking van olie aanvoer zal zijn, maar niet met bons.

Ondertussen zal het visserijbedrijf van de regering voor de olie-prijzen financiële steun krijgen. Hoe dit zal gebeuren, werd nog niet bekend gemaakt.

Ook de Rederscentrale heeft de Belgische minister op een verduubeling van de prijs gewezen en om steun gevraagd.

★ 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. Schrijven bureel blad 7221V.

# CASINO KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 29 december  
van 22 uur af

Zondag 30 december,  
thé-dansant van 16 tot 20 uur

Maandag 31 december  
van 22 uur af

Dinsdag 1 januari,  
thé-dansant van 16 tot 20 uur :

**MERINO COSTA  
Y SU ORQUESTA**  
Piano : **FRANZ ANDRE**  
Als attractie, op 29, 30  
en 31 december :

**JULIE LANDE**

Elke vrijdagavond te 20 uur :

## « OSTEND FRIDAY CLUB »

- Ontspanningsavonden in relax-pak ;
- Degusteren van Belgische specialiteiten
- Orkest Merino Costa.

Vrijdag 11 januari :  
- Bloedpens van Vlesembeke ;  
- Choels in Madeira-saus ;  
- Kaastaart.

175 F per persoon -  
Dranken van 40 F af  
(Dienst en BTW inbegrepen)  
- Plaatsbespreking gewenst.

## AUDITORIUM

Zondag 13 januari te 20,30 uur  
De « Galas Karsenty-Herbert »  
stellen voor :

## « SIX PERSONNAGES EN QUETE D'AUTEUR »

van Pirandello.

Met **RAF VALLONE,**  
**ANNIE SINIGALIA,**  
**MARIE DEA** en  
**HENRI VILBERT**

Plaatsen : 200 - 250 - 320 F -  
Jeugd : 120 F  
(op plaatsen van 200 F)

Lokatie : Casino-Kursaal,  
alle dagen van 10 tot 13 uur  
en van 16 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen :  
Telefoon : 059/751.11

(893SW—8744N—7505V)

# 745.000 TON OLIE TE ZEEBRUGGE IN NOVEMBER JL.

Tijdens de afgelopen maand november werd in de haven van Zeebrugge heel wat meer olie dan gewoonlijk aangevoerd, nl. 745.000 ton tegenover het maandelijks aanvoergemiddelde van 450.000 ton in 1972.

Deze maand worden in Zeebrugge nog vijf grote petroleumschepen verwacht en in januari eveneens vijf.

## HOOGWATER- BOEKJES 1974

Zijn vanaf heden in alle dagbladwinkels en bij alle dagbladverkopers van de kust alsook in de Yachtclubs verkrijgbaar aan de prijs van 20 fr., BTW inbegrepen, alsook in de winkel Vindictevelaan 22, Oostende of ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Voor grote hoeveelheden, 50 en, meer is er een korting en moet men zich wenden tot de drukkerij van ons blad.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 23 fr. verzendingskosten inbegrepen op PCR nr 41.89.87 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het goede weer heeft er veel toe bijgedragen dat de visaanvoer in de Oostendse vismijn deze week groter is geweest dan verwacht. Die aanvoer was wel zeer eenzijdig en bestond in hoofdzaak uit gul en wijting. Van het Kanaal kregen we maandag drie gevarieerde vangsten, woensdag nog één. Deze schepen zorgden derhalve voor tong, ook voor rog, griet, tarbot, platvis en staartvis. Deze laatste soort in mindere mate weliswaar. In tegen-

werd. De vangsten zijn wel kleiner geworden dan voor een paar weken, toch blijft de gemiddelde vangst nog op 162 kg staan. De prijzen voor garnaal zijn gestegen zodat een gemiddelde prijs bereikt werd van 54 fr. Er werd deze week dan ook een opbrengst bereikt van 516.363 fr, ook iets dat een hele tijd geleden was. Voor de garnaalvisers was het dus wel een gunstige Kerstweek. Waren de prijzen lager dan anders tijdens de eindejaarsweken, de vangsten waren groter. Het resultaat zal uiteindelijk toch wel gunstiger uitgevallen zijn.

De haringvisers konden het alleen vorige week donderdag waar maken toen ze plots met grote vangsten naar de vismijn kwamen zodat in totaal 118.250 kg werd aangevoerd. Desondanks bleef de prijs erg goed en werd een gemiddelde bereikt van 11,32 fr. De andere dagen was de haring blijkbaar weer verdwenen want er werd

**EN MINDER SCHADE  
AAN SCHROEF EN  
NETTEN**

praktisch niets meer aangevoerd. De haringvisers brachten dan maar gul en wijting binnen zodat het zeker ook voor hen geen verlopen week geweest is.

## WEER PEPERDURE IJSLANDSE SOORTEN

Een IJslandse vangst slechts deze week. De O.334 verkocht maandag een vangst van iets meer dan 800 bennen en besomde daarvoor 1.407.000 fr. De meest gebrachte soorten waren blauwe leng en rode zeebaars. Beide soorten kregen hoge prijzen met rode zeebaars tussen 1720 en 1790 fr en blauwe leng van 40 naar 46 fr. De witte leng was eveneens erg gewild en kreeg ruim 30 fr. Voor Schotse schol werd tussen 21 en 28 fr betaald, terwijl hondstong rond de 40 fr haalde. Schelvis hebben we niet gezien. Wel enkele bennen schaat die verkocht werden tussen 33 en 45 fr.

## OOK KANAALVIS ERG DUUR

Flinke prijzen voor de meeste Kanaalvarianten. Vooral tong, tar-

**VORDAP  
SCHEEPSSCHROEVEN**

**VOOR MEER  
TREKKRACHT**

stelling met andere jaren, toen voor vis in de week tussen Kerstmis en Nieuwjaar telkens geen prijs bekomen werd, was de vis nu zeer duur. Vooral dan maandag toen hoge prijzen betaald werden voor IJslandse vissoorten en tong, rog, kabeljauw en gul. Wijting was toen reeds goedkoper met de grote soort rond de 20 fr en de kleine rond de 10 fr het kg. Ook tongen zijn goedkoper geweest dan de voorgaande weken. Die onmogelijke prijzen konden trouwens niet behouden blijven wilde men de vis blijven aan de man brengen.

De garnaalaanvoer is zeer regelmatig geweest met het gevolg dat de aanvoer steeg tot 9.424 kg. Een aanvoer die tijdens de voorlaatste week van het jaar zelden bereikt

**OUDE ZEEMANS-  
ALMANAKKEN  
VOOR BELANG-  
STELLENDEN**

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust zijn van de voorgaande jaren nog enkele Zeemansalmanakken ter beschikking van de liefhebbers aan de helft van de huidige prijs, dus aan 250 fr.

Zij die in hun verzameling een dergelijk boekwerk tekort hebben, mogen zich wenden tot de drukkerij, de jaargang vermeldend welke zij verlangen en mits voorafgaande storting van het bovenvermeld bedrag.

**VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.**

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
Tel. 91-31-1150-4117


Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
Tel. 03-752051  
(5723V)

**DIREKTIE en PERSONEEL**

van de

**O.V.A.**

(Onderlinge Visafslag)

 Wensen hun leden  
een  
**VOORSPOEDIG 1974**

(8753N—7509V)

bot en staart deden het uitstekend. Tong was weliswaar goedkoper dan verleden week maar kreeg toch nog

**HODI STRAALBUIZEN  
ZALTBOMMEL**

tel. 91-31-4180-2654

tussen 123 en 185 fr. Lappen en heelkleine sortering kregen de minst hoge prijzen. Tarbot haalde nog tussen 123 en 220 fr en voor griet werd tussen 80 en 115 fr betaald. Grote staart kreeg tot 125 fr, de andere sorteringen tussen 78 en 90 fr. Kabeljauw, gul, pollak en rog gingen eveneens zeer vlot weg. Kleine vis deed het wel iets minder goed dan de voorgaande weken, maar dat is deze week niet verontrend. Goede resultaten voor alle schepen.

**VEEL WIJTING**  
De vele West- en Kustvangsten bevatten veel wijting. Deze wijting

bleef zeker nog een goede prijs halen, de vraag is in deze week toch aanzienlijk kleiner dan anders. Gullen bleven duur en kregen tussen 1450 en 2400 fr de ben. Kabeljauw noteerde ook nog een rendende prijs die rond de 50 fr lag. Voor soorten als steenschol, platvis en rog werden ook hier mooie prijzen bekomen. Platvis ging op het einde van de markt toch wel enigszins door de knieën toen de prijs terugliep van 1200 naar 900 fr de ben. Grote steenschol kreeg tot bij de 70 fr en kleine sortering rond de 45 fr.

**RARE VANGST MET  
EIGENAARDIGE  
GEVOLGEN...**

Tom Hook, de schipper van de kleine treiler „Emma” uit Plymouth keek vorige week maar vreemd op, toen hij bij het winden van de treil ineens enkele honderden meter met zijn schip achteruitging. Nochtans stond de motor op langzaam vooruit en kwamen de touwen normaal aan boord. De schipper begreep er niets van tot alles ineens duidelijk werd. Een onderzeeër van Her Gracious Majesty was net onder de treil naar de oppervlakte gestegen zodat de periskoop in het net terecht kwam en daarmee het schuitje achteruit sleepte...

# Algemene vergadering „Oostendse Visbakkers“ v.z.w.

Op einde december, werd door de Oostendse Visbakkers hun sluitingsvergadering gehouden ten einde het jaar 1973 te kunnen afsluiten.

Voor deze vergadering werden volgende leden verontschuldigd: Debruycker Rol, Maesen Edm., Vercoouter Marcel, Hennaert P., Haelwijk B.; dit wegens beroepsbezigheden.

Verder was de Ere-Ondervoorzitter R. Ghys niet aanwezig waar wij integendeel de aanwezigheid mochten begroeten van de Ere-Voorzitter Schepen H. Dumarey.

Door de Voorzitter Fr. Pauwels, werden de aanwezigen zeer hartelijk welkom geheten en gaf lezing van het activiteitenverslag voor het verlopen jaar 1973.

«Het jaar 1973 kunnen wij als zeer bedrijvig bestempelen en was tegenover het jaar 1972 doorweven van allerlei moeilijkheden die zich voordeden ingevolge de zeer nadelige berichten over «DE KWIK» die zeer dramatische gevolgen voor de vishandel bijbrachten.

De artikels die in de dagbladen verschenen als tegenaktie waren wel doeltreffend maar hebben de algemene opinie in die tijd weinig kunnen overtuigen zodat de propaganda diende gevoerd te worden rechtstreeks bij de consument hier voor waren de activiteiten van de Oostendse Visbakkers een zeer grote hulp;

Zonder verpozen, werden de voordrachten bij vrouwengilden, internaten, schoolbezoeken door de voorzitter doorgedreven en alhoewel de vele vooringenomenheden bij het publiek waren de resultaten doeltreffend genoeg om stilaan de publieke opinie te beïnvloeden en te overtuigen dat het viseten nog immer een volmaakte voeding was.

De meningvuldige verplaatsingen,

van de voorzitter in verband met voorlichtingen, die opgeluisterd waren met een filmprojectie gaven de kans aan duizenden mensen hiervan te genieten.

Het werkprogramma hieromtrent voor het jaar 1973 is een treffend bewijs van deze degelijke werking. Dit jaar was zo produktief dat de gepresteerde uren en verplaatsingen zeer belangrijk dienen vernoemd te worden.

Zonder verpozen werden dagelijks bezoeken georganiseerd naar de Stedelijke Vismijn van Oostende en dienen zij rechtstreeks in verband gebracht te worden met de Nationale Propagandadienst.

Voor de georganiseerde bezoeken, waren er een 60-tal bestaande uit Oostendse Scholen Scholen uit Antwerpen, Willebroek, Torhout, Charleroi, Vorselaere, Wenduine, Brugge, Diksmuide, Izegem, Aalst, Eke, ren, Gent, Kiemskerke, Stevoort, Haine, St-Pierre, Verpleegster en Hotelscholen uit Antwerpen, Zellik, Brugge, Hasselt, verder scholen voor Gehandicapten, Jeugdverenigingen, bezoeken ingericht door het Ministerie van Onderwijs, VTB.

Buiten deze bezoeken dienen de officieel vermeld te worden van buitenlandse vertegenwoordigers uit Afrika, Frankrijk, Duitsland, zodat wij kunnen besluiten dat er rond de 7000 personen de Stedelijke Vismijn mochten bezoeken.

De visbakkerijen waren niet van de minste voor het verlopen jaar en dienden intensief doorgedreven te worden om het hoofd te bieden aan de lasterlijke campagne de «KWIK-HISTORIE».

Wij waren stellig overtuigd dat wij alle middelen dienden te gebruiken om hieraan te verhelpen zodat onze eerste kontaktnamen na deze pijnlijke geruchten hier TIELT

was.

Daar wij met enkele plaatselijke moeilijkheden te kampen hebben, waren deze verplaatsingen zeer lastig en dienden wij beroep te doen op vrijwilligers om aan deze bakkerijen deel te nemen, wat dank zij de doordrivende aktie van de voorzitter tot een goed einde werden gebracht, zodat onze eerste kennisname met Tielt, op een waar succes is uitgelopen, dank zij een zeer goed voorbereide voordracht, gevolgd door een gratis bedelen van gebakken vis, zodat een tweede optreden te Tielt zich opdrong.

Het opgelopen succes was een riem onder het hart en spoorde ons aan zonder vrees de verdere akties door te drijven en gevolg te geven aan de menigvuldige aanvragen.

Vernoemen wij de feestelijkheden te Oostende, Cimeteirestoot, Europadag, Mariakerke, Borgerhout, St. Truiden, Baasrode, Lier, Zandvoort, de, de grootse visdag op 21-7-73, Wenduine, Westende, Bredene, Sas Slijkens, De Nacht van het Paard op de Renbaan te Oostende, Lommel, Mechelen, Namen.

Een klein woordje over Namen, waar de visbakkers, dienden op te treden bij de jumelage van de rivier met de zeevis, ingericht door het Toeristenbureau in de Casino, waarbij wij dan nog vergast werden op 2 liederen voor deze gelegenheid speciaal samengesteld.

Het enorm succes bij de Feestelijkheden van 21-7 en 7-9-73, op de grote markt en de Wellington renbaan, dient hier een bijzondere vermelding, daar op deze dagen een zeer groot publiek werd bereikt.

In 't geheel hebben wij 26 bakkerijen gedaan, waarbij 5000 km werden afgelegd, en werden er 18 ton vis gratis uitgedeeld.

Het past hier dan ook de vis-

bakkers en hun dames met een woord van oprechte dank te overladen, want de ontelbare uren door hen gratis gepresteerd, in alle weersomstandigheden; mogen hier niet ongemerkt voorbijgaan, ook de offergeest van de autogeleader, C. Ho. delet, die, met de camionnette, van 's morgensvroeg tot 's anderdaags in de vroege morgen ter beschikking heeft gestaan van onze visbakkerijen.

Onze Penningmeester, Fr. Vanderwal, mag hier wel in de bloemen gezet worden, die wegens onbaatzuchtige en spreekwoordelijke stiptheid, zijn boekhouding gewetensvol verzorgd, waardoor de goede naam onzer groepering hoog in aanzien staat, dank zij de spoedige en regelmatige uitvoering der betalingen.

Nochtans, ware het ons niet mogelijk geweest om betalingen te doen, hadden wij de steun niet gekend, van het Provinciaal Bestuur te Brugge, waar het dan ook past de Heer Gouverneur te danken, voor de milde bijdrage, in deze zeer zware periode, verder de Nationale Dienst voor Land- en Tuinbouwprodukten, met haar zeer op prijs gestelde tussenkomst voor bepaalde prestaties, Het Nationaal Verbond der Visverters, De Heer Jos Baert, Vishandelaar te Boechoute, en zekker de Lokale Propagandadienst, die door de gestorte bijdragen der Vishandelaars en Reders, een zeer grote hulp vertegenwoordigde in deze aangegane vispropaganda.

Het Stadsbestuur van Oostende heeft financieel en moreel onze propaganda geholpen en onze dank gaat dan ook naar de heer Schepen H. DUMAREY, die door zijn tussenkomsten bij verschillende diensten, onze aktie daadwerkelijk steunde, hierin bijgestaan door de heer Havenkapitein - Directeur R. GHYS, die ons zijn welwillende medewerking verleende.

De verplaatsingen en bakkerijen, mogen wij niet als pleziertochten aanzien, wat soms wel achter de schermen wordt verondersteld, doch de prestaties van het personeel, de verre afstanden, het bakken, laatsttijdig thuiskomen, zijn harde werkelijkheden en niet ontbloeit van oprechte offervaardigheid, voor het algemeen welzijn van het Visverbruik.

Wij kunnen niet benaderend zeggen hoeveel mensen wij hebben bediend, maar volgens de gebruikte schotels en vorkjes, gaat het hier over rond de 75.000 mensen, hoogstwaarschijnlijk veel meer.

Voor deze bakkerijen werden er 800 kg. magazine gebruikt, welke ons gratis werden geleverd door een gekende „Margarinefabriek”.

Wij dienen hier te doen opmerken, dat de verplaatsingen met de camionnette, het laden en lossen, op- en afslaan van de bakkerstent, heel veel tijd en werkprestaties vergen zodat het plan opgevat door de Regionale Vispropagandadienst, en deze bakkerstent door een Camionette te vervangen, dringend een uitwerking vraagt.

Deze barak is door de menigvuldige verplaatsingen aan een totale herstelling of vernieuwing aangewezen.

Na het aflezen van dit verslag, werden er besprekingen gehouden met de aanwezige „reders - visbakkers” en de heer Schepen Dumarey over het aankopen van een aangepaste camionnette. Het schijnt werkelijk tot een definitieve oplossing gekomen te zijn, zodat wij met veel hoop de toekomst tegemoet zien.

Het weze ons dan ook toegelaten dit jaar te eindigen met allen, die ons van ver of nabij hebben geholpen onze welgemeende dank uit te drukken, hen ook een gelukkig en voorspoedig jaar wensende in 1974.

STUDIE GERECHTSDEURWAARDERS  
OPSOMER Emiel en FISCHER André

Rogierlaan, 38, Oostende — Tel. 059/500.90

## RECHT VAN OPBOD UIT OORZAAK VAN FALING

Blijkens proces-verbaal van gerechtsdeurwaarder A. Fischer uit Oostende, dd. 22 december 1973, werd toegewezen onder de opschortende voorwaarde van afwezigheid van een hoger bod,

### HET VISSERSVAARTUIG 0.301 „STELLA MARIS”

gelegen aan de Zuidkant van de Haringhalle - Vissershaven,  
OOSTENDE

lengte 23m.90; breedte 6m.03; hoogte 2m.78; motor Kromhout, type 6F 240; vermogen 375 PK; bruto tonnemaat: 263,251; netto-tonnemaat: 110.

MITS DE PRIJS VAN 1.000.000 F.

Overeenkomstig art. 1592 van het Ger. Wetboek, heeft eenieder gedurende 15 dagen na de toewijzing het recht een hoger bod te doen dat niet lager mag zijn dan 1/10e van de hoofdprijs van de toewijzing, en niet hoger zijn dan 250.000 fr.; Dit bedrag moet op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder in consignatie worden gegeven op het tijdstip van het hoger bod, dat bij gerechtsdeurwaarders-exploot moet worden betekend; dit exploit wordt de voorlopige toegewezen aangezegd; De toewijzing tengevolge van een hoger bod, wordt gehouden door zelfde gerechtsdeurwaarder en op zelfde wijze als de eerste toewijzing. Deze toewijzing die voor eenieder openstaat, is dan definitief;

Kosten 15 %.

Alle inlichtingen en lastenkohier ter studie van voornoemde gerechtsdeurwaarders.

(7838N-7510V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

20-12	18	131.400	1.627.492		
21-12	18	33.995	939.324		
24-12	25	135.030	5.042.077		
26-12	13	92.200	2.721.601		
	74	392.625	10.330.494		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-12	11	2.919	150.960	43.—	60.—
20-12	12	1.516	84.052	52.—	62.—
21-12	12	1.664	89.523	46.—	60.—
22-12	11	1.585	90.962	47.—	66.—
24-12	12	1.740	100.866	51.—	68.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-12	24	44.492	2.361.650	53,35	
21-12	14	35.416	1.668.000	47,09	
24-12	34	116.310	4.290.840	36,89	
26-12	17	110.637	4.310.805	38,96	

WAARVAN TONG

20-12	10	4.979	947.320	190,13	
21-12	6	24.916	829.680	168,77	
24-12	16	13.823	1.993.130	144,18	
26-12	17	17.927	2.403.360	134,06	

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

20-12	6	1.631	110.620	51.—	93.—
21-12	16	5.639	333.519	46.—	90.—
24-12	17	5.024	292.608	21.—	85.—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

20-12	6	879	45.615	46.—	56.—
21-12	6	1.052	55.753	49.—	57.—
22-12	5	793	48.336	52.—	67.—
24-12	5	948	61.240	58.—	69.—
26-12	4	647	34.961	52.—	56.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-12	5	4.773	155.680		
21-12	8	12.180	323.070		
24-12	7	18.928	502.231		
26-12	4	15.477	286.362		

HRINGAANVOER TE NIEUWPOORT

21-12	1	2.000	23.900	11,95	11,95
22-12	1	880	9.152	10,40	10,40

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 20 DECEMBER

NOORD  
O.134, O.159

WEST  
N.40, O.142

VRIJDAG 21 DECEMBER

WEST  
N.736

ZATERDAG 22 DECEMBER

WEST  
N.720

MAANDAG 24 DECEMBER

WEST  
Z.452

WOENSDAG 26 DECEMBER

IJSLAND  
O.316, O.317

WEST

N.762, N.345, O.37, N.738, O.114,  
O.26, O.369, O.86, N.723, N.422, N.761,  
O.198, O.72, O.224, O.279

OOSTENDE

DONDERDAG 20-12-1973

KUST

O. 20-404	1	20	—	33.420
O.737-754	1	10	—	17.220
O. 77-225	1	10	—	20.910

NOORD-HINDER

O.135-309	1	—	6000	63.600
O.307-N.705	1	13	29100	336.688
O.127-303	1	50	24550	320.688
N.708-709	1	39	41000	522.460
O.118-306	1	85	7400	157.026
O. 94-206	1	36	10200	151.670

VRIJDAG 21-12-1973

KUST

O.116-628	1	22	—	35.130
O. 35-312	1	64	—	98.410
O.141-369	1	118	—	210.360

WEST

N.736	1	55	—	77.570
N.579	1	70	695	245.630

NOORD-HINDER

O.307-N.705	1	35	2150	68.944
O. 35-312	1	—	3550	44.730
O.127-303	1	4	4650	62.240
O.135-309	1	25	500	36.110
O. 94-206	1	28	1400	47.230

MAANDAG 24-12-1973

IJSLAND

O.334	16	800	—	1.407.340
-------	----	-----	---	-----------

KANAAL

O.224	16	150	1700	590.046
O.229	16	100	1200	278.868
Z.499	16	120	3300	757.510

WEST

N.723	12	100	—	141.180
O.279	8	150	—	238.238
Z.452	8	170	—	189.754
O. 72	5	60	900	215.544
N.761	4	120	130	143.295
N.715	4	100	100	109.305
N.738	4	160	—	180.280

KUST

N.422	4	55	—	63.520
O.198	4	70	1000	255.672
O.307-N.705	1	60	—	52.780
O. 20-404	1	10	—	18.180
O.116-628	1	5	—	10.520
O.135-309	2	105	—	77.940
O. 35-312	2	67	—	108.830

WOENSDAG 26-12-1973

KANAAL

O. 82	16	100	3500	610.232
-------	----	-----	------	---------

WEST

N.591	5	120	—	171.035
O.284	6	180	—	255.580
O.249	5	140	—	163.144
N.762	5	70	—	100.913
O.243	5	130	—	169.004
O.123	8	150	—	210.565

NOORD

O.274	10	320	—	343.060
-------	----	-----	---	---------

KUST

O.118-306	2	250	—	171.250
O.285	6	150	—	200.150
N.185	5	60	200	119.672
N.345	4	100	—	104.896

NIEUWPOORT

DONDERDAG 20 DECEMBER

N.349	8.310		
N.700	20.090	O.104	20.090
N.36	18.425	N.730	18.425
N.788	19.310	N.805	19.310

Gullevisserij ! Samen 80 bennen De kabeljauw 2400 à 2500 fr. De gullen van 2000 tot 1500 voor de vóorkleine. Grote wijting 1300 à 1400 fr de benne ! Kleine van 900 à 1000 fr. Zandschullen kwamen aan 45 fr de kg voor grote en kleine !

De topprijzen zijn voorbij ! Van «goekoop» is er welzeker nog geen spraak en iedereen weet dat prijzen zoals in de beginweek, slechts een paar dagen van «tel» zijn, dit na een stormweer periode !

VRIJDAG 21 DECEMBER

N.349	19.580	N.498	7.640
N.346	67.550	N.147	64.450
N.700	17.460	O.104	17.460
N.805	22.890	N.788	22.890
N.710	23.970	N.470	23.970
N.730	17.605	N.36	17.605

Tweehondervijftig bennen met gullen en wijting, enkele bennen platvis en speerhaaien !

De kabeljauw 2000 en 2200 fr. de benne.

De gullen volgens grote van 1800 tot 1400 voor de vóorkleine.

Grote wijting 1200 tot 1400 fr. kleine van 710 tot 910 fr. Platvis : grote rond de 20 fr de kg, drielingen 1650 de benne en de visjes 950 De speerhaaien 950 à 980 fr de benne

Enkele bennen stekkers (knorhaan) slechts 450 fr. De «Kerstdag prijzen» laten zich reeds gevoelen daar voor toekomende week en dit is en jaarlijks verschijnsel met geen rekening moet maken op «trap prijzen» !

MAANDAG 24 DECEMBER

N.590	131.365	N.765	97.912
N.579	155.553	N.349	20.850
N.710	13.717	N.470	13.717
N.850	17.355	N.788	17.355
N.36	17.203	N.730	17.203
N.349	20.850		

Driehonderd zestig bennen vis, met 750 kg tongen. De tongen werden verkocht aan prijzen van 126 fr voor de lappen, de de 153, de 3de 176, de 4de 177, de 5de 166 en de kleinste 144 rf. Tarbot en grietsoorten werden duur verkocht.

De kabeljauw kreeg van 2300 à 2500 fr de benne. De gullen van 2000 à 1500 fr. De vóorkleine van 1040 à 1090 fr. Er waren drie vangsten met platvis. Deze werden verkocht aan 900 fr voor de grote, de drielingen van 950 - 1000 fr. De kleine platvis : 800 en 850 de benne. Grote wijting : 900 fr de benne, kleine rond de 500 fr.

In acht genomen de Kerstdagen en geen uitvoer naar Frankrijk mogen de prijzen nog «goed» genoemd worden.

WOENSDAG 26 DECEMBER

N.708	46.790	N.709	46.790
O.156	101.720	N.147	62.032
O.104	14.645	N.700	14.645

Driehonderd bennen op de markt. Kabeljauw en gullen kenden een prijsinzinking. Zo kregen de kabeljauw van 2000 fr à 1700 fr de benne. De gullen van 1600 tot 1100 fr voor de vóorkleine. Grote wijting rond de 700 fr. de kleine opvangprijzen of even er boven.

Platvis grote 820 drielingen van 1060 à 900 fr visjes van 800 tot 900 fr Knorhaan 560 fr de benne Enkele hopen «rare vis» werden duur verkocht ! De tongen kregen 56 fr voor grote en middenslag De kleine 42 fr Aangenaam is het feest te vieren (Kerstdag en Nieuwjaar) maar de vishandel draait op «stop» toeren!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	24-12-1973
Schelvis	.....
Groot	.....
Middel	.....
Klein	.....
Kabeljauw	40.—57.20
Gul	37.40—
Wijting	20.—25.80
Schaat	36.—48.—
Zeebaars	34.40-37.40
Leng	20.40-46.—
Schartong	21.40-25.80
Heilbot	107.0-108.5
Koolvis	23.60-27.50
Hondstong	23.40-35.—
Zeewolf	.....
Staart	.....

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

Soorten	24-12-1973	26-12-1973
Lappen	123 -129	126 -127
Grote	148 -153	129 -132
3/4	171 -188	151 -176
Blok	162 -178	146 -167
voor-kleine	147 -168	135 -143
kleine	107 —,—	121 —,—
slips	135 —,—	126 —,—

**Zeebrugge**

Soorten		
grote	128 -148	120 -125
blok	142 -157	138 -144
fruit	152 -174	150 -154
schone kleine	148 -176	140 -150
kleine	134 -156	137 -144
tout petit	124 -130	118 -130
slips	108 -118	108 -114

**Nieuwpoort**

Soorten		
Tong I	129 —,—	136 —,—
Tong II	153 —,—	136 —,—
Tong III	176 —,—	.....
Tong IV	177 —,—	.....
Tong V	166 —,—	.....
Kleine	144 —,—	130 —,—

**PLADIJS**

**Oostende**

Soorten	24-12-1973	26-12-1973
Grote	19,80-25,40	11,—17,40
grote iek	19,—22,60	13,—16,60
kleine iek	20,—24,—	15,—19,—
derde slag	20,60-26,40	15,—17,80
platjes	15,80-19,80	13,—16,—

**Zeebrugge**

Soorten		
I	11,—17,—	13,—17,—
II	16,—19,—	15,—17,—
III	14,—20,—	16,—19,—
V	15,—21,—	16,—17,—
IV	14,—17,—	11,—14,—

**Nieuwpoort**

Soorten		
Moeien	20,—17,—	17,—,—
grote pladijs	19,—,—	17,—23,—
drielingen	16,—,—	16,—18,—
platjes	.....	.....

**HARINGAANVOER OOSTENDE**

20-12-1973 :

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs
O.135 - 309	6.000	63.600	10,60
O.307 - N.705	29.100	323.328	10,08 11,20
O.127 - 303	24.550	279.088	11,20 11,34
N.708 - 709	41.000	467.400	11,40
O.118 - 306	7.400	85.786	11,54 11,80
O.94 - 206	10.200	120.360	11,80
	<b>118.250</b>	<b>1.339.562</b>	<b>10,08 11,80</b>
			<b>11,32</b>

21-12-1973 :

O.307 - N.705	2.150	26.494	12,16 12,40
O.35 - 312	3.550	44.730	12,60
O.127 - 303	4.650	58.590	12,60
O.135 - 309	500	6.100	12,20
O.94 - 206	1.400	17.360	12,40
	<b>12.250</b>	<b>153.274</b>	<b>12,16 12,60</b>

**ZEEBRUGGE**

MAANDAG 24-12-1973

Z.599	4	40	100	84.460
Z.584	16	120	1600	533.740
Z.519	4	120	1200	370.420
Z.496	5	140	1000	377.030
Z.516	4	80	300	152.710
Z.518	4	110	1200	312.870
Z.176	4	110	700	268.410
Z.459	4	60	800	209.670
Z.580	4	80	700	184.680
Z.442	2	40	200	84.070
Z.578	3	70	300	153.980
Z.583	4	150	500	247.880
Z.575	5	60	500	127.970
Z.427	9	60	200	130.660
Z.460	6	60	300	162.230
Z.604	6	70	150	136.890
Z.560-201	2	40	—	45.070
Z. 55-556	2	40	—	50.680
Z.538-554	2	60	—	72.440
Z.474-455	2	30	—	37.740
Z.257-437	2	80	—	138.560
Z.471-472	2	70	—	100.960
Z.468-601	2	60	—	87.570
Z.481-548	2	70	—	108.560
Z.403-558	2	70	—	111.590

WOENSDAG 26-12-1973

Z.582	6	50	500	178.550
Z. 30	12	300	1100	510.300
Z.574	4	60	300	187.470
Z.484	4	40	300	118.750
Z.196	13	300	1000	515.980
Z.483	12	240	800	392.635
Z.568	7	100	100	145.975
Z.400	4	40	250	105.470
Z.465	5	80	700	238.340
Z.512	4	50	250	156.225
Z.420	6	80	200	163.950
Z.451	4	40	300	106.150
Z.588	4	30	500	94.310
Z.430	4	50	150	89.140
Z.551	4	30	250	146.400
Z.435	9	110	1700	302.070
Z.576	16	180	4000	859.090

**VERWACHTINGEN**

Vrijdag 28 december 1973

KANAAL : O.180 met 3.500 kg. tongen en 180 bennen vis ; Z.34 met 3.200 kg. tongen en 180 bennen vis

Maandag 31 december 1973

IJSLAND : O.202 met 700 bennen ; O.288 met 1.200 bennen, t.t.z. 600 b. rode bonen, 600 b. vis ; O.318.

KANAAL : O.83, Z.597 ; O.181 met 2.800 kg. tongen en 170 bennen vis, t.t.z. 50 b. platvis, 50 b. gullen, 10 b. zeehond en 60 b. varia.

NOOP HEAD : O.231.  
NOORD : O.151, O.239.  
WEST : N.719, O.282, O.232, O.192, N.752, N.706, O.26, O.329, O.172, C.37, O.217.

Woensdag 2 januari 1974

IJSLAND : O.129.  
KANAAL : O.182 met 2.700 kg. tongen en 170 b. vis, t.t.z. 60 b. varia, 50 b. gullen, 50 b. platvis en 10 b. zeehond.

NOORD : O.134, O.159.  
WEST : O.142, O.114, N.736, N.720, Z.452, N.738.



**VIS ETEN**

**IS VERANTWOORD**

**ETEN**

Inlichtingen:  
Postbus 139 Oostende  
Strikte geheimhouding verzekerd

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort			
	24-12-1973	24-12-1973	24-12-1973	24-12-1973	26-12-1973	26-12-1973	24-12-1973	26-12-1973	24-12-1973	26-12-1973	24-12-1973	26-12-1973	24-12-1973	26-12-1973		
Tarbot : groot (123)	220	-227	180	-237					220	-246	180	-205	240	—,—	200	—,—
middel (123)	169	-189	85	-105					185	—,—	90	-160	150	—,—	140	—,—
klein (123)	110	-136	60	-84					112	—,—	40	-88	100	—,—	100	—,—
Griet : groot (123)	110	—,—	80	-86					94	-98	70	-85	110	—,—	90	-110
middel (123)	87,40	—,—	60	-79					85	—,—	60	-69				
klein (123)	45	—,—	50	-59					65	—,—	40	-59				
Schelvis : groot	38	-47,40														
middel	22	—,—							34,40	—,—						
klein									11,20-21	—,—						
Heek : groot																
middel	55	-65														
klein	42	—,—														
Lom																
Leng																
Rog (1)	37,60-43,60		40	-44					38	-45	40	-45				
Keilrog (123)	53	—,—	36	-39												
Rog (23)											37	-39	48	—,—	40	—,—
Tilten (23)													42	—,—	40	—,—
Scherpstaart (23)			36	-42							25	-28	43	—,—	40	—,—
Halve mans (23)													37	—,—		
Teelt (2)			24	-26							24	-27				
Katrog (2)			12	-16							16	-30				
Kabeljauw	40,40-63,80		30	-54					45	-51	30	-37	53	—,—	34	-40
Gul (groot)	24	-51	34	-38					23	-45	30	-35	30	-45	22	-32
Gul (middel)	24	-51	28	-34					23	-45	27	-32				
Gul (klein)	24	-51	20	-25					23	-45	22	-26				
Hozemondhamme	78	-125,4							64	-121						
Wijting : groot	14,40-21,80		16	-20					8	-17,60	13	-18	18	—,—	14	-16
klein	14,40-21,80		8,25-14	—,—					8	-17,60	8,25-10	—,—	10	—,—	8	-9
Schar	14,20-23,60		15	-26					15	-21			22	-30	22	—,—
Steenschol	44,40-59	—,—	34	-66					30	-65	28	-52				
Zeehaai	26	-27,80							26	-31						
Hondshaai	11	-13,60														
Doornhaai																
Pieterman																
Makreef																
Horsmakreef																
Zeekeeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	21	-30,50														
Schartong	15,80-30	—,—														
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	10,60	—,—														
Heilbot																
Koolvis																
Steur																
Zeewolf																
Poilak	40,20	—,—														
Zonnevis	78	—,—														
Koningsvis	100	—,—														
Vlaswijting																
Zeeduivel			68	-108												
Schotse schol			11	-29												
Zeehond													20	—,—		
Bot													5	—,—	4	—,—
Rode Poon (roobaard)	15	—,—														
Grauwe Poon (knorh.)	8,20	—,—											14	—,—	12	—,—
Rode Knorhaan	9,60-30,50	—,—														
Posten																
Langoesten (midden)																
(klein)																

**Lees "HET VISSERIJBLAD,"**

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt 18 december werd in IJmuiden aangevoerd: 615 kg ton, 9 kisten tarbot, 10 kisten kabeljauw, 16 kisten wijting, 40 kisten schol, 3 kisten koolvis, 7 kisten varia.

Prijzen in guldens per kg: tarbot 17,53, gr. tong 13,05-12,02, grm tong 15,99-13,37, klm tong 16,27-15,52, tong één 14,43-14,41, tong 2 12,25-12,13. Per 40 kg: tarbot 540-352, griet 297-180, kabeljauw 3 128, kabeljauw 4 136, kabeljauw 5 88, schol één 82-72, schol twee 94-90, schol drie 110-112, witte koolvis drie 92, wijting twee 90, wijting drie 110, baars 98, tongchar 133.

### Besommingen:

KW 11 f 13.000, KW 132 f 3.300, KW 44 en KW 85 f 2.900.

Aan de woensdagmarkt van 19 december werd in IJmuiden aangevoerd 820 kisten kabeljauw, 2 kisten wijting, 41 kisten schol, 86 kisten varia.

### Prijzen in guldens:

Per 40 kg: bot 72-53, kuit 172-112, lever 64-53, sprot 59, schol 133-112, wijting 3 126, kabeljauw 1 222-174, kabeljauw 2 190-166, kabeljauw 3 168-126, kabeljauw 4 126-98, kabeljauw 5 116-102.

### Besommingen:

KB 28 en UK 148 f 4.500, EH 7 en VD 6 f 6.300, VD 89 en WR 1 f 14.000, YE 25 en ZL 6 f 9.600, KW 33 en KW 180 9.800, UK 17 en UK 96 f 12.500, UK 23 en UK 48 f 14.700, UK 56 en UK 245 f 8.000, UK 78 en UK 107 f 6.400, UK 115

en UK 200 f 2.700, UK 135 en UK 145 f 4.500, UK 196 en UK 234 f 6.700, VD 46 en VD 115 f 7.500.

Aan de vrijdagmarkt van 21 december werd aangevoerd: 56 kisten tarbot, 615 kisten kabeljauw, 335 kisten schol, 3 kisten koolvis, 90 kisten schol, 293 kisten haring, 937 kisten makreel, 36 kisten wijting, 142 kisten diversen en 5.700 kg tong.

### Prijzen in guldens:

Per 1 kg: gr. tong 12,28-11,49, grm tong 15,63-14,76, klm tong 13,39-12,07, tong 1 12,11-10,21, tong 2 9,68-9,18, tarbot 15,29-13,90.

Per 40 kg: tarbot 512-250, griet 284-96, kabeljauw 1 132-128, kabeljauw 2 134-98, kabeljauw 3 112-82, kabeljauw 4 92-76, kabeljauw 5 96-72, schol 1 88-72, schol 2 94-79, schol 3 102-80, schol 4 124-90, schol 110-77, wijting 3 170-114, makreel 1 45, makreel 2 45-20, haring 1 45-38, koolvis 3 104-82, baars 130-120, steenbol 104-84, lever 41-32, bot 47-37, kleine kreeft 144, kuit 94-81, krab 58.

### Besommingen:

UK 141 en UK 271 f 2.090, 242 en 163 f 1.380, EB 28 en UK 148 f 5.280, EH 7 en VD 6 f 3.600, UK 15 en 215 f 5.600, 17 en 96 f 5.300, 23 en 48 f 6.400, 54 en 208 f 2.400, 78 en 107 f 5.090, 115 en 200 f 5.100, 135 en 145 f 2.000, 196 en 234 f 5.200, 56 en 245 f 2.900, VD 46 en VD 115 f 4.600, VD 89 en WR 1 f 9.200, YE 25 en ZL 6 f 3.100, KW 141 f 12.900, SCH 171 29.800, SCH 173 f 6.300, VL 121 f 35.200, IJM 44 f 8.000, KW 178 f 2.890, KW 185 f 13.400, KW 213 f 5.600, VD 73 f 700.

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 17 tot en met 21 december 1973

### OMZET VAN 50 MILJOEN GULDEN OVERSCHREDEN

Hoewel de eerste kotters eerst op dinsdagmiddag en dinsdagavond naar zee konden, en er daardoor de eerste dagen van de week geen aanvoer was, vielen de kabeljauwvisserij vooral op woensdag en donderdag aardig in de visserij, met een aanvoer van rond de 50.000 kg. per dag, voor een betrekkelijk klein aantal kotters, kwam er na het stormweer weer wat leven in de vishal, ook op vrijdag moest de kabeljauw het in hoofdzaak doen, omdat de boomkorvisserij van de goede weersomstandigheden kennelijk profiteerden om met de kerstdagen in het vooruitzicht zoveel mogelijk visuren te maken.

Het was op zaterdag dan ook prompt zeer druk in de vishal, waar maar liefst 45 kotters hun vangst losten.

Vangsten die over het algemeen erg meevielen, gezien de verkorte vistijd, dezelfde kotters als verleden week, presteerde het zelfs voor de 2e keer om veruit de hoogste te zijn, met een aanvoer van 9.738 kg., waarvan 2.774 kg. tong voor een gemiddelde prijs vanaf 10,93 per kg., en een eindbesomming van maar liefst ruim f 43.000,—.

Zo kon het gebeuren dat tijdens de eerste afslag de aanvoer van de T.X. 17 van de Rederij J.v.d. Vis en Zonen door een aankoop van Kalkman Vis BV de omzet van de visafslag over 1973 de 50 miljoen gulden overschreed, met het aanbieden van felicitaties en het overhandigen van een herinneringsgeschenk aan aanvoerder en koper door de directeur van de visafslag, in aanwezigheid van burgemeester, enkele wethouders en leden van de Commissie van Bijstand uit de gemeenteraad, werd tijdens de eerste pauze in de verkoop met handelaren en vissers nog even een drankje genomen op deze mijlpaal in de geschiedenis van de Helderse visafslag.

### GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HEDER

Aanvoerbericht van 17-12 tot en met 22-12-1973

Door 117 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	43.101	477.064,36	van f 16,49 - f 8,97
TARBOT	11.942	92.111,48	van f 16,33 - f 3,42
GRIET	2.746	6.760,20	van f 4,99 - f 1,60
SCHOL	115.405	176.326,88	van f 2,61 - f 1,12
SCHAR	3.530	5.873,88	van f 2,62 - f 1,16
WIJTING	6.455	11.860,53	van f 2,66 - f 1,25
KABELJAUW	132.800	279.307,36	van f 4,00 - f 1,16
BOT	16.400	14.360,77	van f 1,27 - f 0,26
LEVER en KUIT	6.780	6.144,15	van f 1,52 - f 0,05
STEENBOLK	1.410	1.981,39	van f 1,90 - f 1,23
TONGSCHAR	874	2.513,79	van f 3,88 - f 2,11
PALING	471	3.723,75	van f 8,50 - f 3,90
KRAB	180	104,50	van f 0,69 - f 0,50
ROG	60	67,50	van f 1,16 - f 0,75
DIVERSEN	43	75,12	van f - f
	342.197	1.078.275,66	

## INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

### OOK IN DE BONDSREPUBLIC MINDER VIS AANGEVOERD...

Voor het fiscaal jaar 1972-1973 is de aanvoer van de diepzee- en de kustvisserij in de Bondsrepubliek met 14% gedaald tegenover het jaar daarvoor. In totaal werden in de Bondsrepubliek in 1972-73 zowat 395.000 ton aangevoerd. Uit de gegevens van de Westduitse dienst voor de Statistiek bleek dat de haringvangst in die periode zelfs met 30% daalde om 53.400 ton te bereiken. Voor de overige vissoorten bedroeg de terugloop 11% om 341.800 ton te bereiken. Van de totale aanvoer kwam 261.200 ton van de grote diepzeevisserij (in 1971-72 was dat nog 308.900 ton), 127.000 ton van de kleine diepzeevisserij en de kustvisserij (het jaar daarvoor nog 142.100 ton) en 7.100 ton van de grote haringvisserij (tegen 7.400 ton het jaar daarvoor).

### TREILER REDDER IN NOOD...

Vorige week waren drie mannen in een helikopter voor de filmdienst van het leger te Quimper in Frankrijk voor de kust een reddingsoperatie op zee aan het filmen.

De cameraman was zo door zijn onderwerp geboeid en de piloot volgde het werk van nabij dat niemand, ook de derde man niet, zag dat men met de grijphaak terecht kwam in het want van een kleine sleper die op zee rondobberde om in geval van nood als laatste reddingsmogelijkheid benut te worden. De helikopter werd in zee gerukt, het slepertje kantelde en daarmee kwamen zes personen in het water terecht zonder dat de scene door iemand kon gefilmd worden.

Uiteindelijk werd het hele gezelschap gered door een treilertje, de «pacem in terris» dat toevallig ter plaatse kwam.

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

# zeemansalmanak 74

## verkrigbaar

In België

Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”  
H. Baelskaai, 30, Oostende — Tel. : 777.13 - 14

Hand in Hand

Tijdokstraat, 34, Zeebrugge — Tel. : 811.01

Door storting van het bedrag van 530 Fr.  
plus 43 Fr. verzendingskosten op postcheckrekening nr. 41.89.87  
van de drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” Oostende



Voor Holland

Door storting van het bedrag van 37 gulden  
plus 5 gulden verzendingskosten op postcheckrekening nr. 41.89.87  
van de drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” Oostende

# zeemansalmanak 74

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS	200 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
LAARS gevoerd met wol	350 pt	OLIE-HEMD zonder kap	510 pt
DIJLAARS	490 pt	met kap	600 pt
HEUPLAARS	520 pt	OLIESCHORT	260 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	395 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	455 pt	GUTTERS	45 pt
BROEK blauw goed	200 pt	AIRCOAT BROEKEN	370 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	210 pt	broeken met bretel	510 pt
maat 58	230 pt	maat 42 - 56	560 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	250 pt	58 - 60	
maat 58	215 pt	JUMPERS aircoat	385 pt
<b>JUMPERS blauw goed</b>			
small en medium	195 pt		
large	200 pt		
extra-large	205 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 REDERSCENTRALE ter vismijn  
van Nieuwpoort.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen  
aan zeer goedkope prijzen

## ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	42 fr.	WOLLEN DEKENS	290 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN		MESSEN PIJKENAAS	119 fr.
Cristal	31 fr.	PRISMAKIJKERS	1.450 fr.
Boilo	28 fr.	REDDINGSVESTEN	380 en 715 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.	UURWERKEN met stuurwiel	2.200 fr.
VAATDOEKEN	10 fr.	BAROMETER met stuurwiel	1.800 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.	UURWERKEN elektrisch	1.600 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	105 fr.	BAROMETER	1.500 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	575 fr.
		hoog model	575 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**

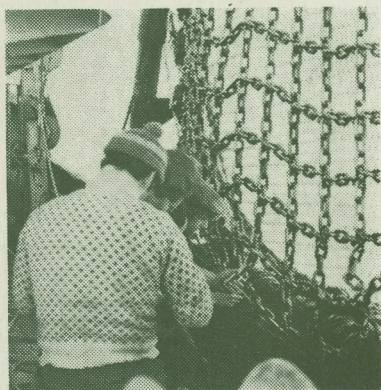
**onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen**

**h. baelskaai, 27**

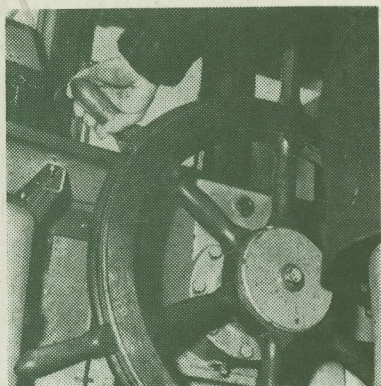
**oostende**

**Tel. (059) 716.89**

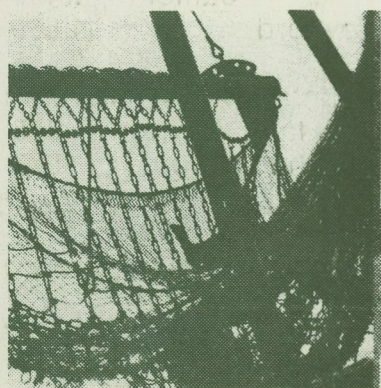
**Telex : hunood 192.29**



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



**Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.**



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