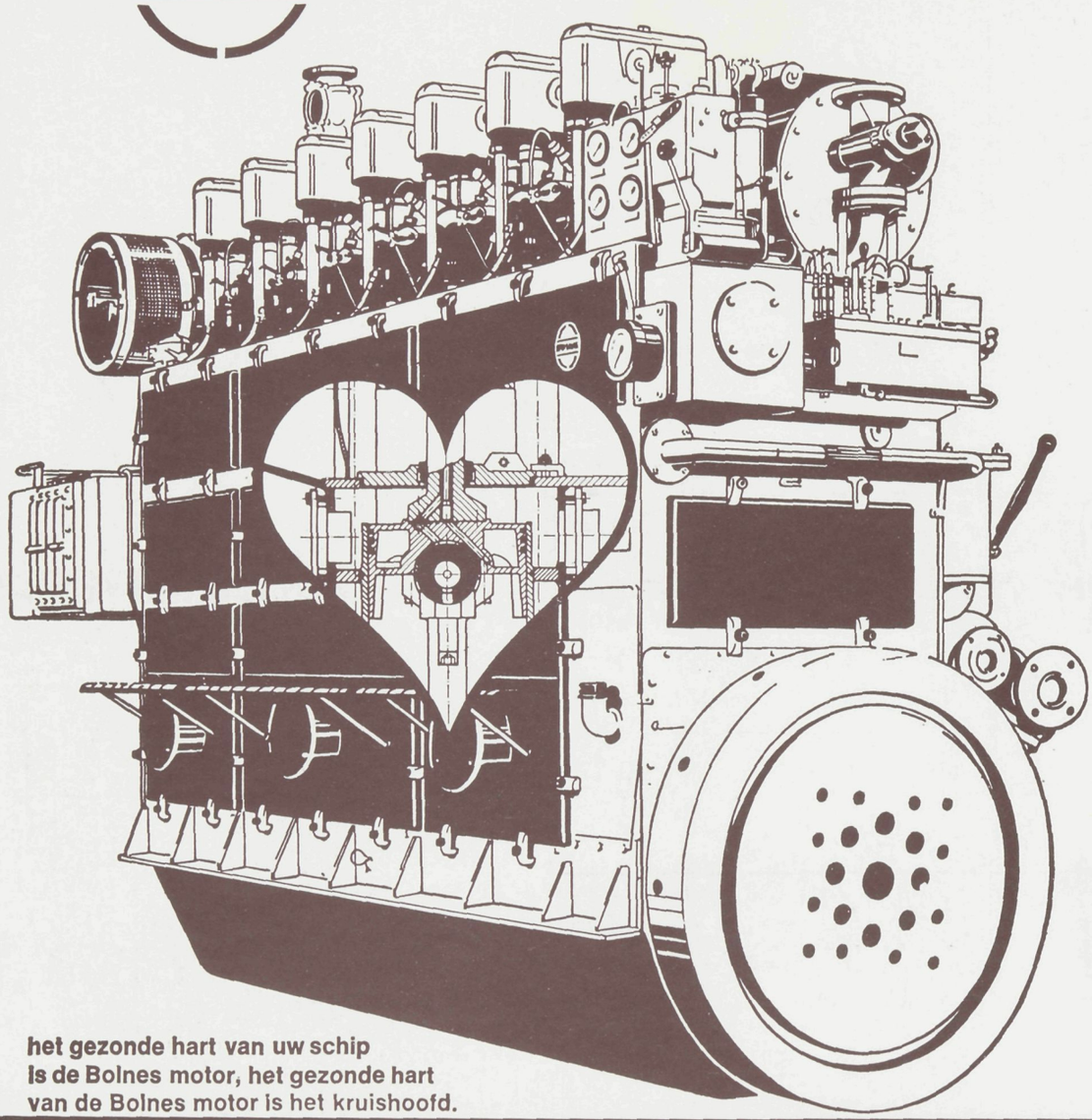


het visserijblad

VRIJDAG 20 DECEMBER 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 50 — 41e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

met BOLNES heeft u het hart op de juiste plaats



het gezonde hart van uw schip
is de Bolnes motor, het gezonde hart
van de Bolnes motor is het kruishoofd.

Het kruishoofd, uitgevoerd als spoelpomp, is dè mogelijkheid om de warmtebelasting van de moderne dieselmotor nù en in de toekomst de baas te blijven.
Door het kruishoofd is er een scheiding tussen verbrandingsruimte en krukkast, waardoor de standtijd van de smeerolie lang is; 10.000 uur is geen uitzondering. Door de kruishoofdtoepassing kunt u goedkopere brandstof gebruiken.

Vermogens 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min, 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.

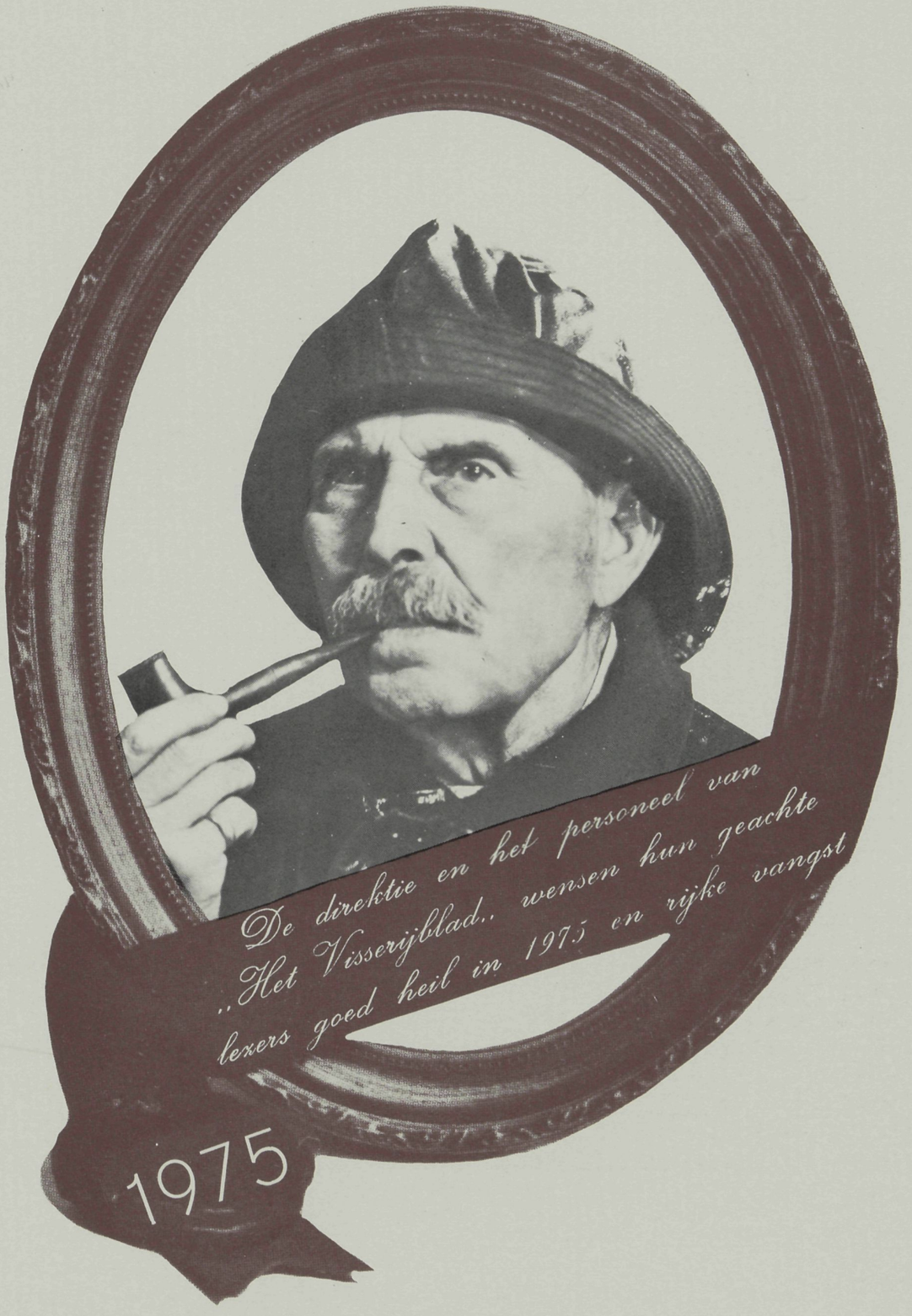
BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3 Krimpen a/d Lek tel. 01807 - 4900
telex 22439

Briefje of telefoontje naar Bolnes en u ontvangt regelmatig het huisorgaan "Stand By" met de laatste ontwikkelingen in en van het bedrijf.

BOLNES stuwkracht in staal

Hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische visserij :
Fa. S.V. SCAP, H. Baelskaai, 27 Oostende
Tel. 059/70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32 — na 18 u.: 70.45.32
(K2)


De direktie en het personeel van
„Het Visserijblad" wensen hun geachte
lezers goed heil in 1975 en rijke vangst
1975

het visserijblad

Vrijdag 20 december 1974 — Nr. 50

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

BOODSCHAP VAN EERSTE-MINISTER TINDEMANS



De zeevisserij heeft het moeilijk. Dus gaat het ook niet goed voor verschillende duizenden personen die rechtstreeks of onrechtstreeks door de zeevisserij hun brood verdienen.

Daarbij komt nog dat uw activiteitssector sterk is geconcentreerd, zodat een ganse streek de weerslag ondervindt van de moeilijke toestand die de zeevisserij doormaakt.

Weliswaar vertoont de hele wereld koortssymptomen. Ons land staat beslist niet alleen. Maar dit belet niet, dat de toestand scherp wordt aangevoeld in de zeevisserij.

Het aantal werkuren vermindert niet, de gevaarlijke werkomstandigheden blijven. De vrucht der arbeid slinkt, het inkomen krimpt in.

Het blijft dan ook een opdracht voor de Regering, bij te dragen tot een klimaatverbetering die een nieuwe impuls moet mogelijk maken.

Sommige maatregelen werden reeds genomen. Er moet nog verder met de sector overleg gepleegd worden.

Het is slechts wanneer iedereen de nodige inspanningen wil opbrengen dat wij er zullen in slagen de slechte tijden te doen keren.

Het is niet de eerste maal dat de zeevisserij moeilijkheden kent. Steeds is men er in geslaagd de moeilijkheden te overwinnen.

Vooral dank zij de kracht, de moed, de durf, de koppigheid en het initiatief van diegenen die de zee als werkterrein verkozen, „Luctor et emergo". „Ik vecht en blijf boven".

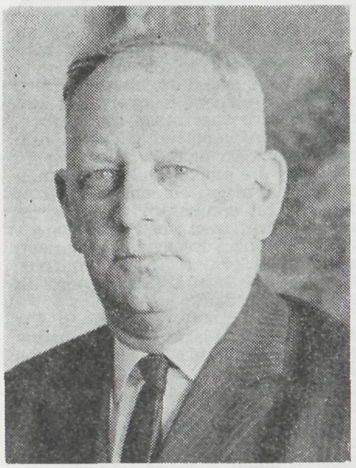
Waar ik kan, zal ik de vissers en de zeevisserij verdedigen. Met hen wil ik vechten opdat ze de plaats zouden veroveren waarop ze recht hebben.

Leo TINDEMANS
Eerste-Minister

HOE HUIDIGE KRISIS OVERBRUGGEN ?

REORGANISATIE EN SAMENWERKING TUSSEN OVERHEID EN VISSERIJ EEN EERSTE VEREISTE

door P. VANDENBERGHE



In deze 41e jaargang, naar aanaanleiding van ons 45 jaar aanwezig zijn in het visserijbedrijf, hebben we het groot genoegen op onze frontpagina Eerste Minister Tindemans, niettegenstaande zijn huidige talrijke kopzorgen ,enkele wenken en woorden te zien richten tot de visserijgemeenschap.

We zijn hem daarvoor uiterst dankbaar en zien daarin niet alleen een bewijs van waardering voor onze betrachtingen en ons werk, maar een getuigenis van zijn wil en zijn groot dynamisme, ook de visserij in de zware krisis welke ze treft, te trachten te helpen en te steunen in de mate dat 's lands middelen het toelaten.

En dat alleen verdient onze dank en grote waardering op een ogenblik dat elkeen, dus ook wij, menen gerechtigd te zijn van dit dynamisme en aanbod gebruik te kunnen maken.

VOOROORLOGSE TOESTAND

Het is sedert 1 februari 1929 dat we in het bedrijf staan.

Toen immers had België een 40-tal grote treilers ,talrijke middenslag- en in de havens van Zeebrugge en Nieuwpoort veel garnaal- en sprotvangers.

En de eerste maatregelen welke snel en krachtdadig tegen alle buitenlandse protesten in, genomen werden, waren de contigentering van de invoer in maandelijkse quota's en mits een invoertaks van 0,50 fr. per kgr. voor gewone en 2 fr. per kgr. voor fijne vis. En voor die periode meer dan 40 jaar geleden, was dat de redding.

Maar toen bezat het bedrijf mensen die hun kapitalen in ijs- en vismeelfabrieken, schepen, sprotfabrieken, inleggerijen en rokerijen hadden geinvesteerd, wat nu niet meer het geval is. Want toen was de visserij veel meer industrieel ingericht en ontwikkeld dan nu het geval is. Toen werd het kapitaal naar de visserij en haar industrie geloodst, waar ze nu er van verwijderd blijft.

Met de motorkracht en visserijmethodes waarover men toen beschikte, was men ver van zo sterk om de vangkapaciteit te verhogen, dan nu.

En toch voerde men met de technische povere middelen waarover men toen beschikte, proportioneel veel meer aan, was er van zondagrust en acht uren arbeid geen sprake en achtte men zich veel gelukkiger, gebruikte het bedrijf veel meer volk en was er nering en tering met middelen welke men thans met een spotlach zou bekijken.

De krisis van toen maakte slachtoffers, maar er was geen sprake van dure gasoil, nylonnetten, beperking van aanvoer, verbod binnen de 50 mijl te vissen op IJsland, enz..... Ondertussen hebben we een evolutie en een revolutie gekend.

DE KRISIS VAN 1948 EN 1957

Ook kort na de oorlog en wel in 1948 kenden we een krisis, gevolgd

(Vervolg blz. 2)

HOE HUIDIGE CRISIS OVERBRUGGEN ?

(Vervolg van blz. 1)

van deze van 1957, toen we de opvangregeling zelf vrijwillig met eigen middelen en de financiële steun van de Staat ,tot stand brachten. Veel werd sedertdien verbeterd, veranderd ,gebouwd en verbouwd. De verlopen jaren zijn jaren geweest van welstand ; van modernisering gepaard gaande nochtans met een tekort aan bemanning.

Toen dacht men dat het niet beter meer kon, dat de gouden eieren in de mond zouden blijven vliegen, dat er onbezonnen moest voort gebouwd, lonen verhoogd in wedijver de ene tegenover de andere enz.....

De weelde stak. De algemene belangen en verder modernisering van het bedrijf werden opgeofferd voor deze van het persoonlijk belang. Men verging in twisten en men vergat ondertussen dat er een personeelsvraagstuk bleef bestaan.

Men vergat dat een loonsopbod, waardoor schippers van 800 duizend tot één miljoen fr .verdienden onvermijdelijk eerstdaags zijn noodlottige gevolgen zou hebben. Want buiten de uitputting van de zee met alle mogelijke technische middelen, kwam daar onverwachts en in snel tempo ,de olie-krisis, de prijs verhogingen van de visserijbenodigdheden, nieuwbouw en al wat het visje niet kon dragen terwijl één zaak vergeten werd en wel deze, dat bij de aanvoer op de markt het niet de visser, maar de koper was die zou oordelen, wat hij meer of min voor diezelfde vis, waarvan de onkosten der gereedschappen en brandstoffen, veel duurder waren, zou geven.

TWEEDRACHT

Nu we er voor staan, beginnen we pas thans te beseffen, maar nog niet allemaal, welke vergissingen er begaan werden, welke schadelijke gevolgen de tweejarige tweedracht heeft gehad en hoe moeilijk het voor de overheid is en zal zijn, ons thans terug te leiden naar een gezonde economie, naar een reddende toestand. Maar we staan er voor en moeten er door. Gelukkig voor ons, zijn ondertussen de achtereenvolgende willoze en lichtzinnige regeringen welke we in de laatste zes vette jaren kenden, plots vervangen door een groep mensen die niet alleen onze krisis maar die van de ganse gemeenschap op te lossen hebben, en die dank zij hun wilskracht er zich sedert een zestal maanden voor inzetten, waardoor ook wij, nochtans zeer zwaar getroffen, een kans krijgen geholpen te worden. Want niet alleen de overheidshulp zal volstaan, maar ook in eigen milieu zal men moeten leren bewust worden dat allen zonder onderscheid ,zowel de groten als de kleinen ,het hunne zullen moeten bijdragen om het hoofd boven water te houden.

DE HUIDIGE KRISIS EN NODIGE HULP ?

Velen menen dat steeds alles van overheidshulp moet komen. Mis ! Velen denken en handelen alleen voor zich zelf en niet voor het algemene, enz..... Daarom is het dat het ons ten zeerste verheugt in ons kerstnummer van heden een Eerste Minister, die kopzorgen te over heeft, te zien schrijven.

> *« Waar ik kan, zal ik de vissers en de zeevisserij verdedigen. Met hen wil ik vechten opdat ze de plaats zouden veroveren waarop ze recht hebben. »*

We zien daarin niet alleen een waardering voor ons vijf en veertig jaar streven voor het welzijn van onze visserij, maar de getuigenis van een dynamisme en van de wil van een Eerste Minister, ook de visserij te helpen en te steunen in de mate dat het voor de Hogere Overheid, dus ons land ,mogelijk is het te doen.

We zijn hem daarvoor uiterst dankbaar want dat alleen verdient onze dank en grote waardering op een ogenblik dat elkeen, dus ook wij, menen gerechtigd te zijn van dit dynamisme en aanbod gebruik te kunnen maken.

Mijnheer de Eerste Minister,

hadden we, toen we U tien jaar geleden als sekretaris van de commissie voor gezondmaking van ons bedrijf in het ministerie van landbouw zagen functioneren, U beter leren kennen, dan hadden we van U misschien meer gebruik of misbruik kunnen maken om ons te helpen. Elkeen doet thans beroep op U en elkeen is overtuigd dat men aan besparingen moet doen, uitgenomen waar het gaat om hun problemen. En daar behoren we nu toevallig toe omdat onze problemen die niet zijn van elkeen, maar juist behoren tot een sektor die moet leven van wat men voor onze vis geven wil. Onze opbrengsten hangen af van de grillen van de natuur, van wat geluk of tegenslag en van vraag en aanbod.

Daarom menen we op U en Uw ministers van landbouw, verkeerswezen en economische zaken beroep te mogen doen voor de voor ons thans bestaande hachelijke problemen ,waarvoor een oplossing mogelijk is zonder te veel op de Staatskas, zoals zoveel anderen, beroep te moeten doen.

Want men vraagt 300 à 400 miljoen om politieke of liever richtinggevende bladen in stand te houden. Onze week- en vakbladen bekomen echter niets en die stellen ook mensen tewerk. Men vraagt 50 miljoen om de syndikaten te steunen, waarvan sommigen rijkelijk in het verleden alles hebben benut en verkwist.

Men gaf honderden miljoenen om grote, vreemde en andere bedrijven uit de grond te stampen en te onderhouden die nu het land in de steek laten. Maar wanneer de visserij, die elk jaar meer dan één miljard deviezen in de Staatskas brengt, om hulp vroeg, moesten we grabbelen, dus discussieren en vechten om al was het maar 3 à 5 miljoen fr op 60 miljoen liter dure brandstof toelage te bekomen. Maar wil dat zeggen dat wij dezelfde eisen moeten stellen, als we het anders kunnen bolwerken? Beseffen we allen wel genoeg voor welke onmenselijke taak onze huidige gezagvoerders en hun ambtenaren staan? Is het aan ons niet samen met hen te zoeken hoe de krisis met de minste financiele eisen en het maximum van wilskracht kan opgelost worden?

Mijnheer de Eerste Minister,

Wij geloven in U en bewonderen Uw moed in de moeilijke ogenblikken, dat het land doormaakt en volgend jaar nog zal blijven doormaken. Maar het zou ons, niettegenstaande de moeilijkheden welke U op het huidig ogenblik hebt, groot genoegen doen moest U als oud-minister van landbouw en huidige Eerste minister willen in overweging nemen dat de visserij in de toestand zoals ze nu met de brandstoffen verkeert het veel zwaarder heeft dan alle andere bedrijven, zo ze niet dringend gesteund wordt door U en de ministers die U omringen.

REORGANISATIE

Het moet niet allemaal financiele staatssteun zijn, maar we moeten de verbeteringen zoeken waar ze zijn, reorganiseren wat niet meer gewenst is en besparen waar nodig en mogelijk is. Daarom is het ook noodzakelijk dat een commissie van ambtenaren en bekwame mensen uit het bedrijf onderzoekt :

Hoe wij de Vozor onmiddellijk kunnen likwideren waar 60 à 80 miljoen reserves van de visserij zonder het minste nut berusten, die bij likwidatie voor visserijdoeleinden kunnen aangewend worden, daar de visserij niet dezelfde risikos heeft als de koopvaardij op wereldvlak en zonder die Vozor en zonder verhoging, dezelfde risikos door zijn gewone verzekering kan zien dekken.
Vraag aan de NMKN voor al onze mensen gedurende één jaar de stopzetting van de terugbetaling van hun wissel en schrap voor 1975 de interesten er op te betalen. Eis van het bedrijf dat ze de zaak der lonen herziet die fantastisch hoog lopen en abnormaal geworden zijn tengevolge van onderlinge wedijver en de dood betekenen van het bedrijf.

Eis van de grote brandstofmaatschappijen dat ze in transit de visserij laten genieten van dezelfde tarieven als deze van de wereld Rotterdamse low plat zoals ter koopvaardij.
Eis langs die commissie van onze bedrijfsgenoten dat ze leren begrijpen, dat ze economisch en cooperatief moeten samenwerken in plaats van elk voor zichzelf. Versmelt de verschillende visserijscholen van de Kust tot twee en bespaar aldus tientalen miljoenen.

Gebruik de toelage van 1.200.000 fr. voor vispropaganda niet zoals nu, maar gooi ze in een fonds voor nuttiger doeleinden dan die papieren slag.

Er is de stopzetting van een nodeloze premie voor sluiting van ons bedrijf te betalen.
Wij zijn niet zoals andere bedrijven.

Eis van Arbeid en Soc. Voorzorg een herziening voor de kleinen van de ongevallenpremie. Daarenboven zijn er nog talrijke kleine problemen waarvan men zegt „vele kleine maken een grote" om onkosten te drukken 't zij in visafslag, dok- en sluisrechten, verhuren van bennen, het lossen van vis, waarin zeker een voor allen te zware last hoort, enz...

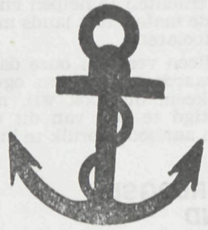
Want de grief en de schrik moet niet zitten in de vastgestelde quotas, in het verbod binnen de 12 mijl te mogen vissen door schepen van meer dan 50 Brt. en 300 pk, enz.....

Dit zal zijn tijd kennen en tenslotte de visserij ten goede komen.

Ondertussen moeten we dank zij zelfdiscipline, dank zij samenwerking, begrip én met de steun van de overheid ertoe komen, de ernstige krisis welke bestaat en ons in 1975 zal vervolgen, te boven komen. Dat kunnen we met uw hulp, dank zij uw voorbeeld, dank zij een commissie van „Wijzen", en dank zij het besef dat men alleen ons kan redden van de zwaarste krisis ooit beleefd, als we samenwerken en de toestand nuchter overschouwen.

Dit weze gezegd van hem die sedert 1929 in en voor het bedrijf heeft geleefd en er nog altijd paraat is.

VOLGENDE WEEK GEEN VISSERIJBLAD



Ingevolge de feestdag van Kerstdag zal „Het Visserijblad" volgende week niet verschijnen. De belangstellenden kunnen voor wat betreft de verwachtingen, de aanvoeren en de opbrengsten terecht komen in het „Nieuwsblad van de Kust" dat wel verschijnt.

De eerstvolgende editie van „Het Visserijblad" verschijnt pas op 2 januari van volgend jaar.

Aan onze vissers

door A. LAVENS,
Minister van Landbouw



1974 was ongetwijfeld een moeilijk jaar, en trouwens niet alleen in de zeevisserij. De ekonomische toestand, de inflatie, de energieproblemen, de monetaire vraagstukken, de landbouw, de zeevisserij, en zoveel andere kwesties stellen ons voor allerlei vraagtekens waarop niet zo maar in een handomdraai kan gereageerd worden. In dit eindeloos regenseizoen lijkt het alsof zelfs de natuur meetreurt met heel deze zorgwekkende toestand.

Wat de zeevisserijsektor betreft, dienen vooral onderstreept de stijging van de exploitatiekosten en het invoeren van quota-regelingen.

Wie het heeft over exploitatiekosten in de visserij, denkt vanzelfsprekend eerst en vooral aan de kwestie van de gasoilprijzen. Dit probleem wordt voor het bedrijf beslist een zware dobber. Gelukkig heb ik ten gunste van onze reders terzake een tegemoetkoming kunnen bekomen, nl. een tijdelijke toelage ter compensatie van bedoelde prijsstijgingen. De hoop lijkt gewettigd dat gaandeweg in EEG-verband een bevredigend brandstofbeleid zal kunnen gevoerd worden.

Dienaangaande wil ik toch doen opmerken dat een dergelijke tijdelijke staatstussenkomst in de kostprijs van de brandstof, niet alleen een onmiddellijke verlichting van de plots zo gestegen kostenlast beoogt, maar ook — en vooral — tot doel heeft het bedrijf te helpen in de moeilijke overgang naar de nieuwe toestand die door de energiecrisis werd geschapen. Na verloop van tijd zal het bedrijf zelf zich immers moeten weten aan te passen aan de hogere exploitatiekosten. Dit is nu eenmaal één van de harde ekonomische wetmatigheden van onze vrije markt-ekonomie. De overheid kan een handje toesteken wanneer het minder goed gaat, maar uiteindelijk is het de onderneming zelf die erin moet slagen zich staande te houden door een nieuwe plooi te vinden en aan te nemen.

Ook het invoeren van quota-regelingen schept een nieuw en indringend probleem voor het bedrijf. Nochtans mogen wij in dit verband toch niet uit het oog verliezen dat de wetenschapsmensen die het overbevissingsvraagstuk lang en uitvoerig hebben bestudeerd en aan de overheden hun conclusies hebben voorgelegd, dit alles slechts gedaan hebben om de continuïteit en de voorspoed van het bedrijf nu en in de toekomst te kunnen verzekeren. De vele alarmkreten wijzen er immers op dat het blijkbaar vijf vóór twaalf wordt. Indien terzake geen concrete maatregelen zouden getroffen worden, dan zou men zich toch ernstig moeten bezorgd maken omtrent het voortbestaan van de zeevisserij in West-Europa. Het lijkt nu alle betrokkenen en belanghebbenden heel duidelijk geworden dat we regelrecht een catastrofale toestand tegemoet gaan indien niet dringend en doeltreffend het nijpend overbevissingsvraagstuk wordt aangepakt. Ik kan heel goed aannemen dat de quota-maatregelen bij heel wat reders niet in goede aarde zullen gevallen zijn. Ik zou hen nochtans willen vragen ook wat verder te willen zien en te willen aanvaarden dat tijdelijk offers moeten gebracht worden indien men werkelijk verlangt dat de belangen van het bedrijf op termijn zouden gevrijwaard en beveiligd worden.

Ook hier weer geldt slechts één parool : het bedrijf zal zich moeten aanpassen. De quota-maatregelen zullen immers vermoedelijk niet van korte duur zijn, en bovendien zullen — zoals het er thans uitziet —allicht gaandeweg alle belangrijke vissoorten erin opgenomen worden. Ofschoon deze maatregelen in de aanvangsperiode door velen ongetwijfeld zullen aangevoeld worden als een extra-belasting, moeten zij uiteindelijk betere exploitatieresultaten teweegbrengen en dus meteen ook een stijgende rentabiliteit.

De uitbreiding van voorbehouden visserijzones stelt het bedrijf voor nog een ander aanpassingsprobleem. Wat deze kwestie betreft, staan we eigenlijk blijkbaar nog maar bij het begin van een ontwikkeling die zich — vooral sedert de Zeerecht-Conferentie van Caracas — nu toch wel duidelijk begint af te tekenen. Er bestaat een reële kans dat — zoals in 1972 *met IJsland — bepaalde visgronden voor ons bedrijf zouden verloren* gaan, en dat op andere visgronden het uitoefenen van de visserij zou onderworpen worden aan zekere reglementeringen.

In het licht hiervan krijgt het opzoeken van nieuwe visgronden (en het desbetreffend projektenbeleid) vanzelfsprekend een grote betekenis. Een eerste realisatie in het raam van het desbetreffend Koninklijk Besluit van 5-5-1973, nl. het projekt „Danisch Pair Trawl" schijnt een sukses te zijn geweest en heeft in elk geval heel wat interessante gegevens opgeleverd waaruit gans het bedrijf zijn voordeel kan halen. Deze gang van zaken bij deze innovatie in ons visserij beleid, verheugt mij ten zeerste, en ik hoop dan ook dat ook nog andere projekten zullen aangepakt worden en met minstens evenveel sukses zouden uitgevoerd worden. In dit verband, en verwijzend naar wat ik eerder heb aangestipt, zou ik erop de nadruk willen leggen dat het, in het raam van het projektenbeleid, voor het bedrijf *van vitaal belang is dat niet alleen ruime aandacht zou besteed worden* aan het uittesten van technische nieuwigheden, maar dat tevens ernstig werk zou gemaakt worden van het opzoeken van nieuwe visgronden.

Vooraleer te besluiten, wens ik nog even de EEG ter sprake te brengen. Het gemeenschappelijk marktbeleid is nu reeds een paar jaartjes oud en heeft, o.m. door het afschaffen van alle handelsbeperkingen aan de grenzen, onze visserijprodukten een veel ruimer afzetgebied toegewezen.

Er wordt nu ook hard gewerkt aan het tot stand komen van een gemeenschappelijk struktuurbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat het bedrijf hieruit heel wat positiefs zal kunnen halen. Denken wij maar even aan de bescherming en instandhouding van de visstapels, de gemeenschappelijke financiering van projekten en de tussenkomst inzake nationale steunverlening. Tot dusver de huidige visserijproblematiek.

Spijtig genoeg gaat er vrijwel geen jaar voorbij zonder dat de zee haar tol aan mensenlevens opeist. Ook in 1974 heeft menig vissersgezin het noodlot wreed toegeslagen. Aan de nabestaanden van de slachtoffers bied ik mijn innige deelneming in de smart die door hen nu vooral in deze kersten nieuwsjaarsdagen weer hard zal gevoeld worden.

1975 kondigt zich niet al te best aan, maar betekent juist daarom voor ons allen terzelfdertijd ook een uitdaging. Laten wij dus allen als één man, zonder veel zeuren en kniezen, de handen in elkaar slaan en, spijts alles, hoopvol en met vertrouwen de toekomst tegemoet zien. Ik wens u allen behouden vaart in 1975, geluk en gezondheid, en tevredenheid en voldoening in dit ongeëvenaard beroep.

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, - 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie :
Tel. : (059) 70 55 81 (5 lijnen)

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31
Tel. (059) 70 15 42
(059) 70 14 41
(059) 70 70 33

Telex : 18128
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Sisal bindgaren
Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
Sisal inpakgarens
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN



DE BELGISCHE VISSERIJ IN 1975

door de heer J. CHABERT, Minister van Verkeerswezen

Men is wel eens geneigd om diverse redenen het belang van de Belgische zeevisserij over het hoofd te zien. Dat gebeurt dan ten onrechte. Want naast het feit dat de zeevisserij wellicht de oudste tak van onze nationale bedrijven is, voert zij dagelijks zeer gezond voedsel aan en stelt zij, indien men alle sektoren bekijkt die er rechtstreeks of onrechtstreeks bij betrokken zijn, ongeveer 20.000 mensen te werk.

De huidige struktuur van de Belgische vissersvloot beantwoordt vrij behoorlijk aan de vereisten van de markt. Met een vloot van midden slagschepen slaagt men er in de behoefte te bevredigen die vrijwel uitsluitend op de produktie van verse kwaliteitsvis is afgestemd.

Technisch bekeken kan deze vloot het best een vergelijking met de buitenlandse concurrenten doorstaan. Wel staat het vast dat zij achterop dreigt te geraken op de snel evoluerende Franse, Nederlandse en Duitse vloten.

De buitenlandse visserijbedrijven lijken misschien in staat zich sneller aan de innovaties aan te passen, dank zij een doorgedreven overheidssteun of wegens een meer comfortabele positie van de bedrijfsgenoten.

Het is nochtans onloochenbaar dat ook de Belgische zeevisserij zich dank zij de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, in stand heeft weten te houden en zich op een toch degelijke wijze heeft kunnen moderniseren. Men kan het zelfs zo stellen, dat de Belgische visserij zonder het scheepskrediet thans alleen nog maar een schim zou zijn, en dit ondanks een harde inzet van haar taaie promotors.

De maatregelen die de regering overweegt met het oog op de bescherming van de koopkracht, zouden een nadelige invloed kunnen hebben op de omvang van de kredieten voor de bouw van visserschepen. Het is echter mijn opdracht er over te waken dat een voldoende en oordeelkundige kredietverlening zou blijven bestaan. Dit is een noodzaak om onze visserijvloot voortdurend stuwkrachtig en regulerend te hernieuwen.

Inzake zeevisserijonderwijs bestudeert de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, afdeling zeevisserij, de hervorming van het zeevisserijonderwijs. Diverse redenen pleiten trouwens voor die hervorming.

Allereerst is er het gegeven dat de moderne visserij steeds zwaardere eisen aan de gezagvoerders van de schepen stelt. In geen enkele onderneming zou men het erop wagen zo'n zware verantwoordelijkheid op de schouders van mensen met een diploma van een lagere secundaire cyclus te leggen. De gezagvoerders van onze visserijschepen zijn verantwoordelijk voor tal van mensenlevens en krijgen de zorg over een miljoenen duur materieel toevertrouwd. De ervaring toont aan dat zij die taak steeds hebben aangekund al dient voor de toekomst, aan verdere aanpassing en uitbouw gedacht.

Die aanpassing moet vooral slaan op de huidige struktuur van het visserijonderwijs die dateert van kort na de oorlog. Het bezit eigen, specifieke kenmerken. Het gaat zelfs zover dat geen rationele aansluiting op de andere vormen van technische of beroepsopleiding heeft. Het resultaat is dat de leerlingen die op de visserijschool slagen een diploma meekrijgen waarmee zij alleen maar in het wereldje van de visserij terecht kunnen. Vele jongeren en ouders worden hierdoor afgeschrikt.

Hieraan zou kunnen verholpen worden door dit mooie, maar harde beroep voor de jongeren aantrekkelijker te maken. Dat kan door dit onderwijs op een moderne leest te schoeien en de afgestudeerden later ook een uitweg naar andere beroepssektoren te bieden.

Die gediversifieerde oriëntatie is echter maar mogelijk, indien de struktuur van het zeevisserijonderwijs wordt ingebouwd in het vernieuwd secundair onderwijs.

Van even groot belang is de organisatie van een beroepsonderwijs voor leerlingen met een eerder praktische dan theoretische aanleg. Dit zou mogelijk kunnen zijn door middel van avondonderwijs of opleiding van beperkte duur.

Uit de hernieuwing van het onderwijs dient uiteraard een herwaardering van de bevoegdheidsgrenzen van de zeevisserijbrevetten te resulteren. In geciteerde studie die, naar men verwacht, weldra zal beëindigd worden, wordt voor die herwaardering al geopteerd.

Die geplande reorganisatie is voor de toekomst van onze visserij werkelijk een zaak van belang.

SAIT Electronics

ZEEKUST

OOSTENDE

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

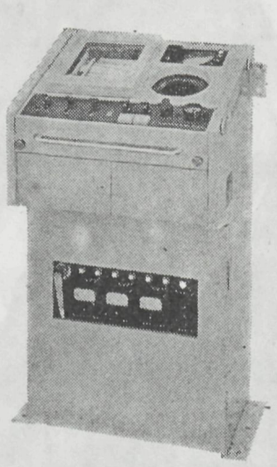
Televerbindingen en navigatie hulpmiddelen

— voor scheepvaart

— voor visserij

— voor yachting

SONAR FH 203



Verkoop — Verhuur — Onderhoud

BEVOEGDE ONDERHOUDSDIENST 24 UUR OP 24

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

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 21
Tel. 70.08.11

8380 ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4
Tel. 54.41.21

8450 NIEUWPOORT
Kaai 46
Tel. 23.31.51

SAIT INDUSTRIE

VERTEGENWOORDIGER VAN

SAIT Electronics ZEEKUST

ENDRESS LINDE WEMPE

VOOR UW PROBLEMEN IN VERBAND MET

KOELING — REGELING — CONDENSORS

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

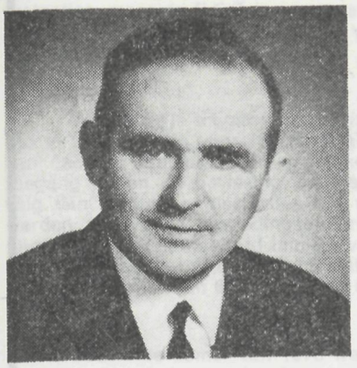
SAIT INDUSTRIE : Biekorfstraat, 20-22, 2000 ANTWERPEN — Tel. (31) 31.50.92

SAIT ZEEKUST : OOSTENDE : Tel. 70.08.11 — ZEEBRUGGE : Tel. 54.41.21 — NIEUWPOORT : Tel. 23.31.51

(K6)

Laat ons bezinnen

door Ridder P. VAN OUTRYVE D'YDEWALLE,
Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen



Het VISSERIJBLAD en zijn directeur ben ik bijzonder dankbaar, omdat mij hier de mogelijkheid wordt gegeven mij tot de vele mensen te richten die in de Visserij hun leven en bestaan vinden of die er rechtstreeks of onrechtstreeks bij betrokken zijn.

Dit betekent voor mij meteen een gelukkige kans om onze vissers en hun families vooreerst een blij Kerstfeest en een voorspoedig Nieuwjaar toe te wensen. De ontroering die ik daarbij voel is des te meer vanzelfsprekend, daar de moeilijkheden en bekommeringen die zij thans doormaken mij maar al te goed bekend zijn. Mochten zij in de hartelijkheid van deze korte boodschap niet alleen de uitdrukking vinden van mijn medeleven en medegevoelen, maar ook en vooral van mijn grote bezorgdheid voor hun rechtmatige belangen.

De heer P. Vandenberghe was zo vriendelijk mij ervan te verwittigen hoe dit Kerstnummer in het teken zou staan van de techniek en van de wetenschap. Daar ik geen technicus ben en evenmin een man van de wetenschap, wil ik mij meteen excuseren zo mijn woord- en taalgebruik enigszins uit de toon vallen..... Als gouverneur van West-Vlaanderen is de taal die ik bezig ten slotte deze van ALLE West Vlamingen, waarbij dan ongetwijfeld nog komt dat ik als kind ben opgegroeid op het platteland, in nauw verband met de natuur en met een uitgesproken eerbied voor haar grootheid en haar ongeschreven wetten.

Wanneer wij bedenken van welke invloed zeeën en oceanen zijn geweest op de geschiedenis van de mensheid, dan komen wij alras tot de vaststelling hoe die enorme hoeveelheid water — die daaromtrent 7/10 van de aardbol bedekt — door de eeuwen heen de mens nuttig is geweest voor hoofdzakelijk twee doeleinden: HET VERVOER en DE VOEDSELWINNING.

Tijdens de laatste decennia heeft dat tweevoudig benutten van de zee niet alleen een fenomenale toeneming gekend, maar ook tal van andere doeleinden kwamen meer en meer aan bod. Zo wordt de zee thans beschouwd als een bron van gezondheid en ontspanning, zo is men tot de vaststelling gekomen dat zij naast haar onmetelijke natuurlijke rijkdommen nog een onuitputtelijke voorraad kan betekenen inzake drinkbaar water en water voor de energie. Het is echter ook aldus dat velen zich thans gedragen alsof de oceanen dé uitgelezen plaats zijn voor het stapelen van de stijgende hoeveelheden afvalstoffen die het vasteland voortdurend kwijt wil.

Dat is een meer dan alarmerend iets. Er lag reeds een eerste waarschuwing in de jammerlijke wijze waarop wij mensen de oppervlaktewateren en het water van onze rivieren hebben verontreinigd, in de onverantwoorde manier waarop wij aanzienlijke vrije ruimten van onze kontinenten hebben verknoeid..... De stijgende en overdrukke acceleratie in het ontginnen van zeeën en oceanen stelt ons nu reeds aan het gevaar bloot dat een veelvuldig « GEBRUIK » weldra in een onherstelbaar « MISBRUIK » zal ontaarden.

Onze vissers moet ik alvast niet herinneren aan het ongewenste van een OVERbevissing. Meer dan om het even wie beseffen zij hoe de maatregelen die thans sommige visgronden moeten beschermen, allicht minder hard zouden geweest zijn wanneer men vroeger oordeelkundig had ingegrepen.

Reeds zijn sommige maritieme gebieden in hun natuurlijk evenwicht verstoord door een laakbare zucht naar snelle winst, gesteund en getolereerd door een gemis aan verantwoordelijkheidsgevoel of zin voor samenwerking bij diegenen die de wetenschappelijke, de ekonomische en de politieke leiding zijn aanvertrouwd.

Allen die de natuur kennen en waarderen, allen die met en door haar vrijgevigheid leven, zij wéten dat een schending ervan niet ongestraft kan blijven voortduren. Zij vrezen de onvermijdelijke terugslag, omdat zij inzien dat het verstoren van elk natuurlijk milieu zich uiteindelijk en ongenadig wreekt.

Dat beseffen onze boeren, dat beseffen onze vissers, dat besef ook ik.

Als gouverneur van West-Vlaanderen, van jongs af vertrouwd met de natuur, mij één voelend met de mensen die er hun bestaan vinden, roep ik dringend iedereen op die begaan is met een oordeelkundig en weloverwogen gebruik van alles wat de zee ons te bieden heeft. Ginds liggen nog steeds onschatbare mogelijkheden binnen handbereik. Laten wij ons daarover bezinnen, laten wij daarover tot een bedachtzame, maar vastberaden en goed overlegde samenwerking komen.

Ook en vooral, opdat onze vissers in de nabije toekomst een blijvend en gelukkig bestaan zouden vinden.

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN DE E.E.G.

door ir. L. VAN DEN MOORTEL,
Secretaris-Generaal van het Ministerie van Landbouw.



De visserij vormt wel een heel apart en bijzonder onderdeel van de sector „Landbouw" van de E.E.G.-Lidstaten. De grote doelstellingen van een gemeenschappelijk visserijbeleid, omschreven in het Verdrag van Rome, bestaan vooreerst in het opdrijven van de rentabiliteit van het bedrijf, door bevordering van de technische vooruitgang, en door zowel de rationele ontwikkeling van de produktie als een optimaal gebruik van de produktiefactoren te verzekeren. Aldus moet de visserijbevolking een redelijke levensstandaard verzekerd worden, met name door de verhoging van het hoofdelijk inkomen. Voorts wordt het doel gesteld, de markten te stabiliseren, de visvoorziening veilig te stellen, en redelijke prijzen te verzekeren bij de levering aan verbruikers.

Spijts het feit dat het visserijbedrijf op belangrijke punten overeenkomt met de landbouw (afhankelijkheid van natuurlijke faktoren, variaties qua volume en aard van de produktie, aan bederf onderhevige produkten, vrij inelastische vraag, moeilijke produktieprognose), vertoont het op heel wat aspekten opmerkelijke verschillen met de landbouw : sterkere produktieschommelingen; zware investeringen die meestal niet te vergelijken zijn met de investeringsprogramma's van kleine of middelgrote landbouwbedrijven; de visreserves zijn noch publiek noch particulier eigendom doch „res communis", hetgeen het internationaal karakter van het visserijbedrijf duidelijk tot uiting brengt; een produktie onderhevig aan migratie van de vis en aan seizoenmatige of cyclische verplaatsingen van de visreserve; en tenslotte is de visserij een bedrijf met een heel specifiek karakter, dat op menselijk vlak gestalte krijgt in het op zich zelf gericht zijn van de visser, hetgeen een gevolg is van zijn bijzondere manier van leven en werken.

Meteen zien we al dadelijk waar knelpunten kunnen optreden, en dat het terzake ook in EEG-verband niet altijd van een leien dakje gelopen is, hebben wij allen reeds meermalen moeten ondervinden. Dit neemt echter niet weg dat het tot stand komen van een gemeenschappelijk marktbeleid voor vis en visprodukten, ons visserijbedrijf de jongste jaren een nooit geziene „boom" heeft doen beleven. De EEG-marktordening heeft ontegensprekelijk de ontwikkeling van ekonomische levensvatbare rederijen bevorderd en meteen ook de voorwaarden geschapen voor een gunstiger rentabiliteitspositie. De markt werd verruimd doordat het handelsverkeer met de andere Lidstaten werd vrijgemaakt wat niet alleen prijsverhogend maar vooral prijsstabiliserend werkte.

Maar prijsstabilisatie en normalisatie en ontwikkeling van het handelsverkeer, volstaan niet om de hoger geschetste doeleinden te bereiken.

In een gezonde ekonomie zijn de verhoging van het hoofdelijk inkomen en de verbetering van de stabiliteit ervan, grotendeels afhankelijk van produktiviteits- en rentabiliteitsverbetering, dit door het aanwenden van de modernste wetenschappelijke en technische methoden, en door te streven naar een optimale combinatie van de diverse produktiefaktoren. De desbetreffende maatregelen behelzen het ten uitvoer leggen van een beleid dat gericht is op struktuurverbetering.

(Vervolg blz. 9)

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

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

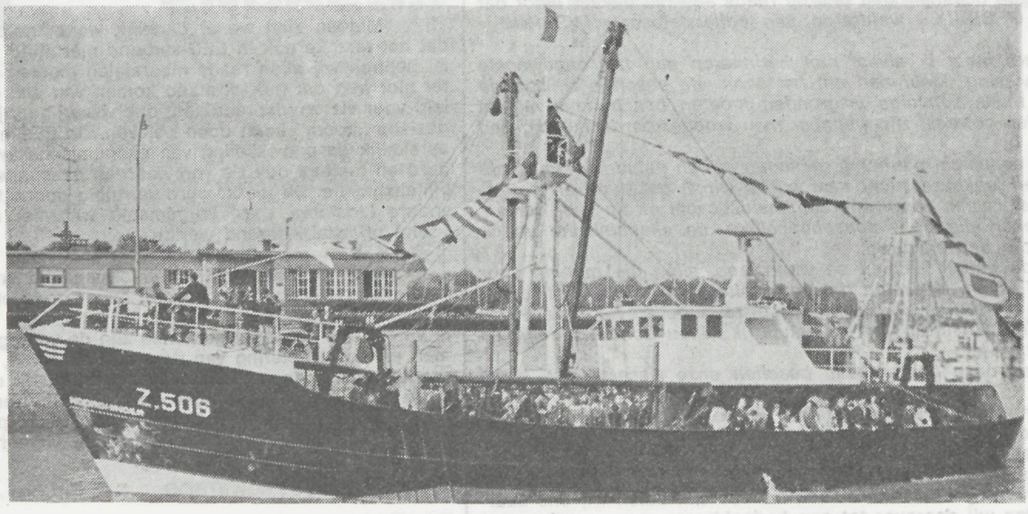
TELEFONEER EVEN OP NUMMER 050/54.40.84
PRIVE 050/54.48.37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

SCHEEPSWERVEN L. DEGRAEVE-ZEEBRUGGE

INBOUW VAN ALLE SCHEEPSMOTOREN

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN — SERVICE



(K15)

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN DE E.E.G.

(Vervolg van blz. 7)

Het is over dat struktuurbeleid dat ik hier graag even zou willen uitweiden. Dit beleid is als het ware de sluitsteen waarop gans het gemeenschappelijk visserijbeleid dient te rusten. De verantwoordelijkheid voor het nemen van struktuurmaatregelen berust in de eerste plaats bij de nationale instanties, maar de E.E.G. neemt gaandeweg meer initiatieven terzake, meer bepaald m.b.t. de toegang tot de visgronden en de gemeenschappelijke financiering van projekten.

Wat de vrije toegang tot de visgronden betreft, lijkt het nog een hele tijd te zullen duren vooraleer voor alle vissersvaartuigen die onder de vlag van één der Lidstaten varen, gelijke voorwaarden zullen gelden t.a.v. de toegang tot en de bevissing van de visgronden binnen de E.E.G. Als gevolg van de lange discussies die nopens de visserijproblemen gevoerd werden tijdens de toetredingsonderhandelingen met Groot-Brittannië, Denemarken en Ierland, werd immers voor de duur van tien jaar een tijdelijke afwijking voorzien, waarbij de Lidstaten de mogelijkheid kregen voorbehouden visserijzones van 6 tot 12 mijlen in te stellen.

Sedert de zomer van 1973 werd binnen de E.E.G. gepoogd tot overeenstemming te komen inzake een gemeenschappelijk standpunt met het oog op de Zeerecht-Conferentie van Caracas. Spijts alle inspanningen kwam men echter niet tot een unanieme houding betreffende de zeevisserijaangelegenheden. Intussen wordt in de schoot van de E.E.G. verder onderhandeld ten einde op de eerstvolgende Conferentie te Genève in 1975 een gemeenschappelijke gedragslijn te kunnen aannemen. Blijft natuurlijk de vraag, in welke situatie wij zullen verzeild raken indien in 1975 — als gevolg van die Conferenties — sommige visserijlanden uitgebreide voorbehouden visserijzones (wellicht tot 200 mijl) zullen opeisen.

Wat de bescherming van de visstand betreft, is het duidelijk dat de door de N.E.A.F.C. aanbevolen quota-regeling het gemeenschappelijk struktuurbeleid niet onverschillig kan laten, daar dergelijke maatregelen een direkte weerslag hebben op de omvang en de samenstelling van de vissersvloot.

Bepaalde struktuurmaatregelen zijn veelal geschraagd op financiele steun van de Overheid. Hieruit kan vanzelfsprekend concurrentievervalsing voortspruiten.

Daarom heeft de E.E.G.-Commissie in oktober 1973 aan de Raad een voorstel voorgelegd tot vastlegging van de voorwaarden voor nationale steunverlening in het raam van het gemeenschappelijk struktuurbeleid.

Het ziet er thans naar uit dat de desbetreffende bepalingen in de loop van 1975 zouden kunnen van kracht worden. Ik wens hier toch even de aandacht te vestigen op het bijzonder groot belang van deze evolutie, die voor ons visserijbedrijf een zeer grote betekenis kan krijgen.

Alles wel beschouwd, mag het bilan van vier jaren gemeenschappelijk visserijbeleid beslist positief genoemd worden. De opvangregeling van destijds werd voortgezet, en wel onder voorwaarden die voor ons bedrijf voordelig zijn uitgevallen. Met het voorstel van verordening tot de harmonisatie van de steunmaatregelen wordt een gelijkschakeling van de concurrentievoorwaarden in het vooruitzicht gesteld en krijgt ons nationaal beleid terzake een bredere grondslag. Voor een verdere toekomst wordt gewerkt aan de totstandkoming van een gemeenschappelijk visserijbeleid, waarvan mag verwacht worden dat de opzet nog ruimer zal zijn. En, last but not least, met de dreiging van verdere uitbreiding van visserijzones, staan wij er in de schoot van de E.E.G. toch veel beter voor dan als alleenstaande souvereine staat, daar de wateren waar onze vissers traditioneel vissen, vrijwel volledig liggen binnen de gebieden waarover E.E.G.-partners nu of in de toekomst bepaalde rechten kunnen doen gelden.

Al met al mag gezegd worden dat de E.E.G., speciaal op het vlak van het struktuurbeleid, nog heel wat werk vóór de boeg heeft. Samen met onze vissers hoop ik op konkrete resultaten. Moge 1975 een nieuwe wending en stuwkracht geven aan deze voor ons allen zo belangrijke supranationale instelling.

Als besluit zou ik willen stellen dat de E.E.G. in het verleden welvaart heeft gebracht in de zeevisserijmiddens. 1974 was echter geen gemakkelijk jaar. Moge 1975 meer voorspoed brengen voor onze zeevisserij, onze reders, onze vissers en hun families.



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/cm²
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, Zwolle,
Rotterdam, IJmuiden,
Den Helder, Groningen, Delfzijl,
Urk, Scheveningen, Stellendam,
Terneuzen, Oostende,
Antwerpen, Keulen, Maasbracht.



STORK-WERKSPOOR DIESEL

Postbus 608, Zwolle. Telefoon (05200) 1 09 87, Telex 42116.

ZEERECHTCONFERENTIE EN VISSERIJZONES

door A. THURMER

Hoofd van de Hoofdafdeling Zee- en Kustvisserij
Afgevaardigde voor Nederland te Carracas



De zee is middel tot communicatie, schatkamer van onberoerde grondstoffen, oerbron van vruchtbaar marine-leven en voedsel, levensvoorwaarde in het bestaan van de mens.

Meer dan ooit tevoren kijkt de mens naar de zee. Naar haar levende en niet-levende rijkdommen. Door de vooruitgang van wetenschap en techniek komt die eens onbereikbare diepte van de oceaanbodem binnen zijn bereik.

De zee kent geen grenzen. Behoort ze aan alle volkeren of behoort ze aan niemand? Tot hoever in zee strekt de macht van een staat? Tot hoe ver in zee kan een land exclusieve rechten doen gelden op visstapels buiten zijn kustwateren, of op mineralen en olie in de bodem van de zee? Wat zijn de rechten van koopvaardij- en van oorlogsschepen? Hoe moet worden tegemoetgekomen aan de noden van de van de zee afgesloten staten? Wanneer alleen de ontwikkelde landen de kennis en middelen bezitten om de zeebodem te exploiteren, hoe kan dan de derde wereld aan deze ontginning deel hebben? Is in de gebieden buiten de nationale jurisdictie internationale exploitatie van „ the common heritage of mankind", van het gemeenschappelijk erfdeel ten bate van de internationale gemeenschap op rechtvaardige wijze mogelijk? Hoe kunnen de visstapels van de zeven zeeën op verantwoorde wijze worden bevist? Hoe kunnen de wateren beschermd worden tegen vervuiling?

Om voor al deze problemen een oplossing te bieden is een nieuw zeerecht, een nieuwe internationale rechtsorde nodig, die gestalte moet krijgen in een wereldomspannende conventie.

Met deze verheven doelstelling voor ogen heeft de Derde zeerechtconferentie van de Verenigde Naties afgelopen zomer 2 1/2 maand in Caracas vergaderd. Het is begrijpelijk dat de Conferentie haar werkzaamheden nog niet heeft kunnen beëindigen. Daarvoor is de materie te complex. De posities ten aanzien van de vraagstukken zijn geïnventariseerd, gekanaliseerd en gerubriceerd. Binnenkort verschijnt een zogenaamd „consolidated paper", waarin de voornaamste „trends" zijn vastgelegd. Dat is al heel veel. De zitting wordt voortgezet op 17 maart van het volgend jaar in Genève. Het presidium van de Conferentie verwacht begin mei 1975 ovreenstemming te hebben bereikt over een ontwerp-tekst voor een mondiaal verdrag.
Wordt deze verwachting bewaarheid, dan gaat de Conferentie terug naar Caracas, om aldaar aanstaande zomer de Conventie plechtig te ondertekenen.

De besprekingen ter Conferentie zijn naar inhoud en toon niet altijd in overeenstemming geweest met de verheven doelstelling. De tegenstellingen tussen enerzijds de oude- en de nieuwe wereld èn anderzijds de derde wereld waren evident. Er waren grote spanningen. Honger naar bezit en macht was alom te constateren. Voor het doel van deze uiteenzetting moge worden volstaan met het signaleren van slechts enkele symptomen.

De kuststaten spraken zich vrijwel algemeen uit voor eigen economische zone van 200 zeemijlen breed, haaks op de kust gemeten vanaf de rechte basislijnen. Binnen deze zone wensen zij soevereine rechten met betrekking tot de exploratie en de exploitatie van de visserij, olie, aardgas, mangaanknollen en eventuele andere mineralen.
De kuststaten vinden tegenover zich de vlagstaten, die de vrijheid van navigatie en visserij bedreigd zien. De vlagstaten worden gevolgd door de van de zee afgesloten staten, die hun regelmatig aandeel opeisen in de exploratie en exploitatie van de levende- en niet-levende rijkdommen.

In hun interventies in plenaire zittingen en commissies hebben Belgie en Nederland, ieder op zijn eigen wijze, stelling genomen tegen de hiervoren geschetste mentaliteit van de overgrote meerderheid van kuststaten. Het wordt hoog tijd — zo betoogden zij — dat bij het gebruik van de zee de nadruk wordt gelegd op plichten tegenover de internationale gemeenschap als geheel en op plichten tegenover landen, die om redenen van geografische ligging dan wel om redenen van achterstand in technologische ontwikkeling minder bevoorrecht zijn. Van de levende rijkdommen werd in dit verband gezegd dat de wereld zich noch onder- noch overexploitatie mocht veroorloven. Het is de plicht van ontwikkelde en van niet-ontwikkelde visserijstaten om regionaal maatregelen te treffen om in dit opzicht optimale bevissing te bereiken.

Overigens maakten vele kuststaten er geen geheim van dat zij het recht verlangen om van de visstapels, waarover zij in hun economische zones de beschikking verkrijgen, zoveel vis weg te vangen als met eigen schepen mogelijk is.
Het restant, dat wil zeggen het verschil tussen de totaal toelaatbare vangst en wat de eigen vloot kan scheep zetten, kan dan tegen betaling van visrechten en tegen eventueel nader te stellen voorwaarden aan derde landen toegewezen worden.

De delegaties van Belgie en Nederland hebben intensief deelgenomen aan het overleg van de Negen over de belangrijkste onderwerpen ter Conferentie. De delegaties hebben beiden een belangrijk aandeel gehad in de voorbereiding van een reeks visserij-voorstellen namens de Negen aan de Conferentie. Deze voorstellen beogen de standpunten van de ruim 150 delegaties zodanig te beïnvloeden dat bereikt wordt dat de uiteindelijke visserijmaatregelen in de Conventie goeddeels gebaseerd zijn op internationale samenwerking, waardoor mede zou worden bereikt dat deze maatregelen min of meer in harmonie zijn met de doelstellingen van de gemeenschappelijke visserijpolitiek binnen de E.E.G.

Het is, helaas, net niet gelukt om aan de Conferentie voorstellen namens de Negen te presenteren, omdat het Verenigd Koninkrijk zich tegen het einde van het overleg uitsprak voor de instelling van een eigen economische zone van 200 zeemijlen. De Britten wensten dan ook in de onderhavige voorstellen niet opgenomen te zien een slotbepaling, houdende dat de visserijmaatregelen in de Conventie het bestaan van enig speciaal visserijregime tussen lidstaten van een douane-unie onverlet dienen te laten. Deze situatie leidde ertoe dat de voorstellen ten slotte zijn ingediend door 8 staten, die lid zijn van de E.E.G.

Zou de hiervoren besproken slotbepaling **niet** in de wereldomvattende overeenkomst worden opgenomen — en de kans daarop is groot — dan zou eenzelfde effect kunnen worden bereikt, indien de 8 bij het eventueel ratificeren van de overeenkomst hun standpunt ten aanzien van de visserij-artikelen reserveren.

In het belang van de duidelijkheid moge hierna worden samengevat wat de visserijregelingen van de E.E.G., die een douane-unie is én zelfs meer dan dat, inhouden:
Op grond van art. 2 van E.E.G.-regeling „Verordening nr 2141/70 van de Raad van 20 oktober 1970" is de toegang tot elkaars wateren en de bevissing van elkaars visgronden op voet van gelijkheid geregeld.
In art. 4 is voorzien dat uitzonderingen kunnen worden gemaakt — en wel voor een periode van niet meer dan 5 jaar — voor lokale bevolkingsgroepen, die hun arbeid uitsluitend in de kustvisserij vinden binnen een zone van 3 mijl, gemeten vanaf de laagwaterlijn.
In artikel 5 wordt bepaald dat de **Raad** op voorstel van de **Commissie,** ingevolge de procedure, voorzien in artikel 43, paragraaf 2 van het Verdrag, de nodige conserveringsmaatregelen kan nemen, wanneer bij de uitoefening van de visserij in de wateren van de lidstaten blijkt dat bepaalde visstapels aan risico's zijn blootgesteld door te intensieve bevissing.
In afwijking van de voorzieningen in artikel 2 van Verordening nr. 2141/70 worden in de artikelen 100 en 101 van de Toetredingsakte voor een termijn die eindigt op 31 december 1982, nadere regels gesteld ten aanzien van de bevissing van zones van 6 en 12 mijl, gemeten vanaf de laagwaterlijn.
In artikel 102 wordt bepaald dat de Raad op voorstel van de Commissie op zijn laatst bij het begin van het 6e jaar na de toetreding de voorwaarden zal vaststellen met betrekking tot de uitoefening van de visserij, zulks met het oog op de bescherming van de visgronden en het conserveren van de visstapels.
In artikel 103 wordt bepaald dat de Commissie vóór de 31e december 1982 aan de Raad een rapport voorlegt betreffende de economische- en sociale ontwikkeling van de kustzones van de lidstaten. Op basis van dit rapport en de doelstellingen van het communautair visserijbeleid, onderzoekt de Raad op voorstel van de Commissie de voorzieningen, die zouden kunnen volgen op de afwijkingen, die tot aan 31 december 1982 van kracht zijn.

RESUMEREND :

De even genoemde slotbepaling of eventueel de reserve van de 8 ten aanzien van de visserijbepalingen in de Conventie zullen het onmogelijk maken dat het Verenigd Koninkrijk als ondertekenaar van het Verdrag van Rome unilateraal een zone van 200 mijl instelt, die mede door de lidstaten zou moeten worden gerespecteerd. Omgekeerd geldt uiteraard hetzelfde voor alle andere lidstaten. Wel is denkbaar dat het Verenigd Koninkrijk een dergelijke zone instelt, die door derde landen zou moeten worden erkend.

Los van de perikelen, die de houding van Groot- Brittannië veroorzaakt binnen de E.E.G., is het reëel er rekening mee te houden dat in een wereldwijd verslag het recht van de kuststaat zal worden erkend om een economische zone in te stellen van 200 zeemijlen met exclusieve rechten
In dit verband is denkbaar een beleid — ja, zelfs wenselijk — dat de Ge

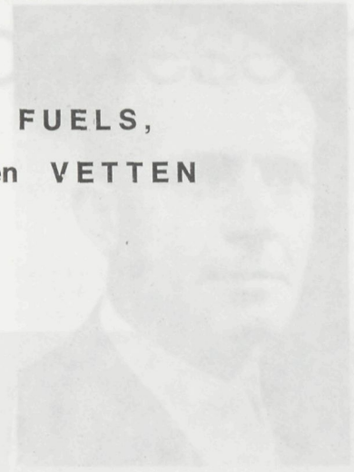
(Vervolg blz. 13)

ALLE BUNKERMATERIAAL :

GASOIL,

MARINE FUELS,

OLIËN en VETTEN



★

AVIA ROSSEEL n.v.

L. Coiseaukaai 21
BRUGGE - HAVEN

☎ **(050) 33.99.14** (5 lijnen)
Telex 19332

★

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

Herman FAICT
Steenhovenstraat 28, BREDENE

☎ **(059) 70.56.76**

ZEERECHTCONFERENTIE EN VISSERIJZONES

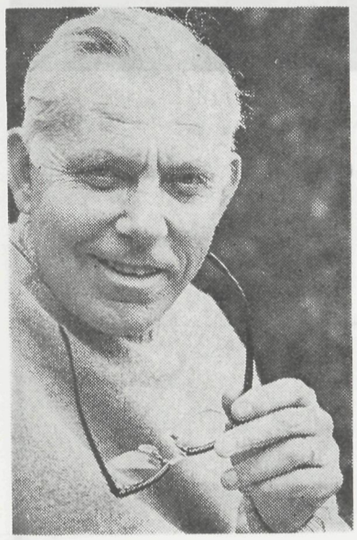
(Vervolg van blz. 11)

meenschap zich opstelt als kuststaat en voor haar communautaire wateren een dergelijke zone tot stand brengt, maar dan met exclusieve rechten die functioneel gelimiteerd zijn. Dat wil ruwweg zeggen een zone van 200 — voor zover dit mogelijk is — rondom de kusten van Italië. Vervolgens eenzelfde zone vanaf de noordkust van Spanje geprojecteerd op de Franse kust tot dwars van Brest en vandaar langs Land's End, de westkust van Ierland en de Hebriden tot een geografisch bepaald punt benoorden de Shetlands, om ten slotte over te gaan in een denkbeeldige lijn, die vanaf deze plaats de Noordzee begrensd tot aan het Skagerrak.

Toepassing van dit recht zou de visserijpositie van de lidstaten binnen de communautaire wateren tot een **uitsluitende** aangelegenheid van Brussels beleid maken. Naar **buiten** toe zou een dergelijke stap ten gunste van alle lidstaten een sterke onderhandelingspositie scheppen — in het bijzonder voor België, het Verenigd Koninkrijk en voor West-Duitsland — mits de onderhandelingen worden gevoerd door de sterkste economische eenheid, waarmee zij contractueel zijn verbonden, t.w. de Gemeenschap. Een dergelijke procedure zou bovendien de totstandkoming van een gecoördineerd visserijbeleid van de E.E.G. zeer bevorderen.

MIJN BESTE WENSEN

door Volksvertegenwoordiger DRIES CLAEYS



Alle nieuwjaarsgroeten van mensen die staatsverantwoordelijkheid dragen, waar ook ter wereld zullen dit jaar gekenmerkt zijn door uitingen van grote zorgen.

Gans onze westerse wereld kijkt enigszins beangstigd naar de toekomst.

Deze wordt versomberd door tekenen die wijzen op een zware ekonomische krisis.

Wij gaan ons hier niet verder in laten met de direkte en de verdere oorzaken. Het volstaat met er nog aan toe te voegen dat de Staatsleiders van Europa nog niet eensgezind genoeg zijn om de strijd gezamenlijk aan te binden.

Voor de zeevisserij en de mensen die erin werkzaam zijn, heeft al het voorgaande zijn betekenis, net als voor elk ander mens.

Maar er komt nog iets bij dat de anderen niet, of in veel mindere mate bekommert.

De huidige toestand van de Zeevisserij is zeer zorgwekkend en de vooruitzichten voor morgen zijn het niet minder.

Met verbazing en met hartzeer hebben we enkele weken geleden in dit blad, meer dan schampere opmerkingen gelezen, over wat men noemde : „de gehate Bedrijfraad voor de Zeevisserij!" Weliswaar gebeurde dit alles naamloos! Wat wel bedenkelijk is voor de geest waarmee sommigen bezield zijn.

Ik dacht dat wij tot nu toe steeds getracht hadden de belangen van de Zeevisserij te dienen, des te meer dat wij daarbij onder geen enkel oogpunt persoonlijke belangen behartigd hebben.

Wij hbben getracht dit dienen van de visserijbelangen langs de bedrijfsraad niet te verwaarlozen.

In een tijd dat we moeilijkheden hebben en dat er nog groter in het vooruitzicht zijn moet men elkaar niet beginnen uitschelden, zeker niet als daarvoor geen reden is.

Wanneer het vliegende storm is en een schip ernstig gevaar loopt om te zinken, dan is er alleen een sterke gebondenheid die telt.

Een eensgezinde verstandhouding die innige samenwerking wordt, kan in dergelijke situatie nog redding betekenen.

En allen samen, ze wezen van Zeebrugge of van Nieuwpoort, van Oostende of van Blankenberge, zullen nog geen man te veel hebben om de moeilijkheden voor de zeevisserij in 1975 het hoofd te bieden.

Wij hebben vorige week in de Kamer aan de Minister van Landbouw enkele positieve voorstellen gedaan om de moeilijkheden te keer te gaan.

Wat wij nu nodig hebben is geen afbraak van mensen of instellingen. Wat wij nodig hebben is mensen met kennis, met ondervinding, met gedachten en met voorstellen die haalbaar zijn.

Willen wij de visserij uit de nood helpen dan is het tijd. Ik roep allen op die iets doen kunnen en die iets aanbrengen.

Al hens an dek!

Moge 1975 voor de visserij het jaar zijn van de samenwerking, de verstandhouding en de gemeenschappelijke inzet naar betere tijden.

MET VEREENDE KRACHTEN

door de heer R. BAUWENS,
Voorzitter Raad van Beheer Rederscentrale

Overal waar de zeevisserij het voorwerp van gesprekken uitmaakt is duidelijk de pessimistische ondertoon waar te nemen : hoge uitbatingskosten ,lage prijzen, quota, verboden visgebieden...
Ergens moet er toch wel hoop zijn.

Waar ik vorig jaar ter gelegenheid van de jaarwisseling de oprechte hoop uitdrukte dat de hereniging in ons bedrijf zou worden hersteld, blijkt dit geen ijdele hoop te zijn geweest en is thans de weg geëffend om die eenheid opnieuw te verwezenlijken.

Daar precies vind ik dan een bron van optimisme middenin het pessimisme, omdat ik ervan overtuigd ben dat met vereende krachten er toch nog iets goeds van ons bedrijf kan worden gemaakt.

De problemen zijn echter zo kompleks, veelvuldig en verscheiden, dat het een ernstige inspanning en begrip van allen die bij ons bedrijf betrokken zijn, zal vragen.

Naar mijn mening is één van de grootste dreigingen die thans boven ons hoofd hangen, de uitbreiding van de visserijzones.

Eénieder is er nu stilaan van overtuigd dat straks de 200 mijl een voldongen feit zal zijn. De territoriale grens zal weliswaar op 12 mijl worden gesteld, maar daarnaast zou dan een zg. ekonomische zone tot 200 mijl worden vastgelegd, waarin de oeverstaat zijn rechten zal uitoefenen. Dan zal het erop aankomen te vechten voor een stukje visgebied voor onze reders en vissers in die voorbehouden visserijzones.
Op de kaart die wij hiernaast hebben laten afdrukken en welke gaat tot 65° N.B. ziet U de 200-mijlengrens rond de kusten van Groot-Brittannië en Noorwegen. (Zie kaart blz. 15).

Waar Engeland tot voor kort, samen met België en Duitsland nog een heftige voorstander was van de 12-mijlengrens ,is deze natie thans één van de grootste voorstanders voor de ekonomische 200-mijlenzone en het is geen geheim dat, zo binnen enkele maanden de Internationale Conferentie over het Zeerecht hiertoe overgaat, onze Britse vrienden alles in het werk zullen stellen om zoveel mogelijk van die 200 mijl voor zich te houden.
Op de kaart vormt België als het ware een te verwaarlozen puntje.
De wateren die op de kaart binnen de 200-mijlengrens rond het Verenigd Koninkrijk en Ierland vallen, vormen immers de belangrijkste werkterreinen voor ons. Nu is het wel zo dat Engeland weliswaar gebonden is aan de E.E.G., maar het is eenieder bekend dat er sprake is om uit de E.E.G. te treden.

Daarnaast hebben wij dan toch ook de indruk dat de Britten er zich rekenschap van geven dat ze er uiteindelijk toch meer voordeel zullen aan hebben in de gemeenschap te blijven. Maar dan stellen wij uit de Britse vakpers vast dat ze weer groter belang zullen hechten aan de toepassing van wat uit de bus komt (200-mijlenzone) in de besprekingen over het Internationaal Zeerecht dan aan het E.E.G.-akkoord. Dit betekent dan dat, wanneer het zover komt, onze visserij in heel grote mate afhankelijk zal worden van de houding en de goodwill van het Verenigd Koninkrijk en Ierland.
Wij zullen dan ook alles in het werk moeten stellen om de belangen der Belgische reders en vissers te verdedigen en de verdere leefbaarheid ervan te waarborgen.
De problemen liggen immers heel anders dan in de vorige crisisperiode en de aanpak ervan is dan ook heel verschillend.
Veel zal dan ook afhangen van talrijke en ongetwijfeld lastige besprekingen.

Bovendien is er dan ook nog de E.E.G., waarvan wij overtuigd zijn dat men daar bewust is dat het hier zal gaan over leven en dood van de zeevisserijsektoren der diverse lidstaten en dat, gezien het belang ervan op velerlei gebied, de nodige kracht zal worden aangewend om deze sektoren verder te laten leven.

Hoe dan ook, er blijft nog een moeilijke weg met veel hindernissen af te leggen, maar ik meen dat, nu de eenheid bij ons opnieuw hersteld is, wij de toekomst niet zo somber moeten inzien dan over het algemeen wordt voorgesteld, precies omdat met vereende krachten de grootste moeilijkheden kunnen worden overwonnen.

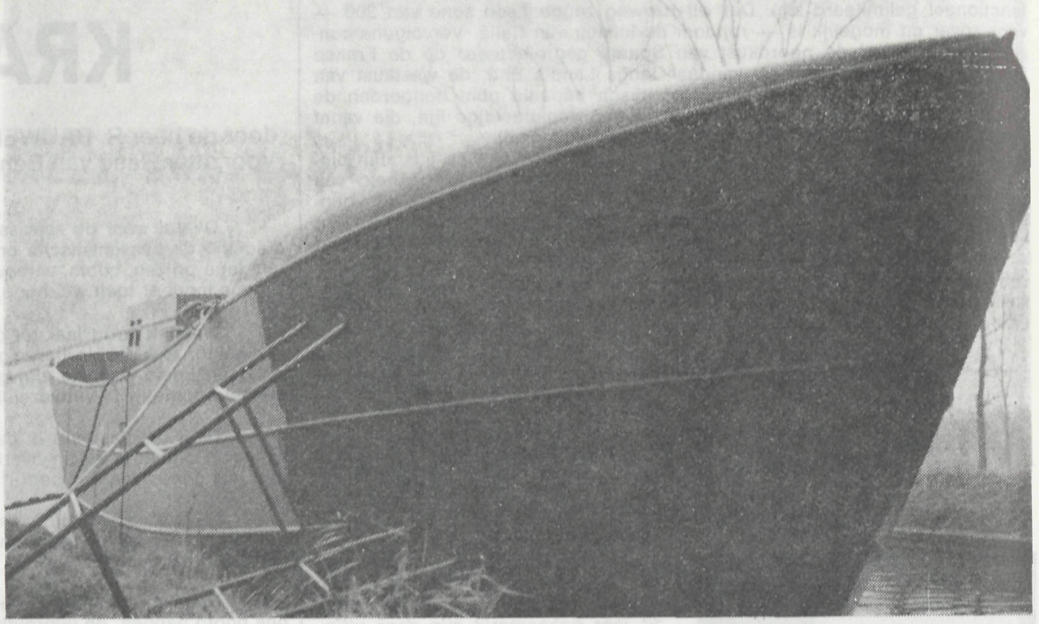
Ik wens onze bedrijfsgenoten dan ook het beste voor het nieuwe jaar.

- Z.14 „De Bounty
- Z.19 „Sonja"
- Z.27 „Mercurius"
- Z.162 „Van Dyck"

en onlangs de

- N.15 „De Kottens"

werden gezandstraald en geschilderd door.....



Firma D. VERBEKE

- SCHEEPS- en BOUWSCHILDERWERKEN
- ZANDSTRAALWERKEN
- BEHANG en BEVLOERING
- KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG

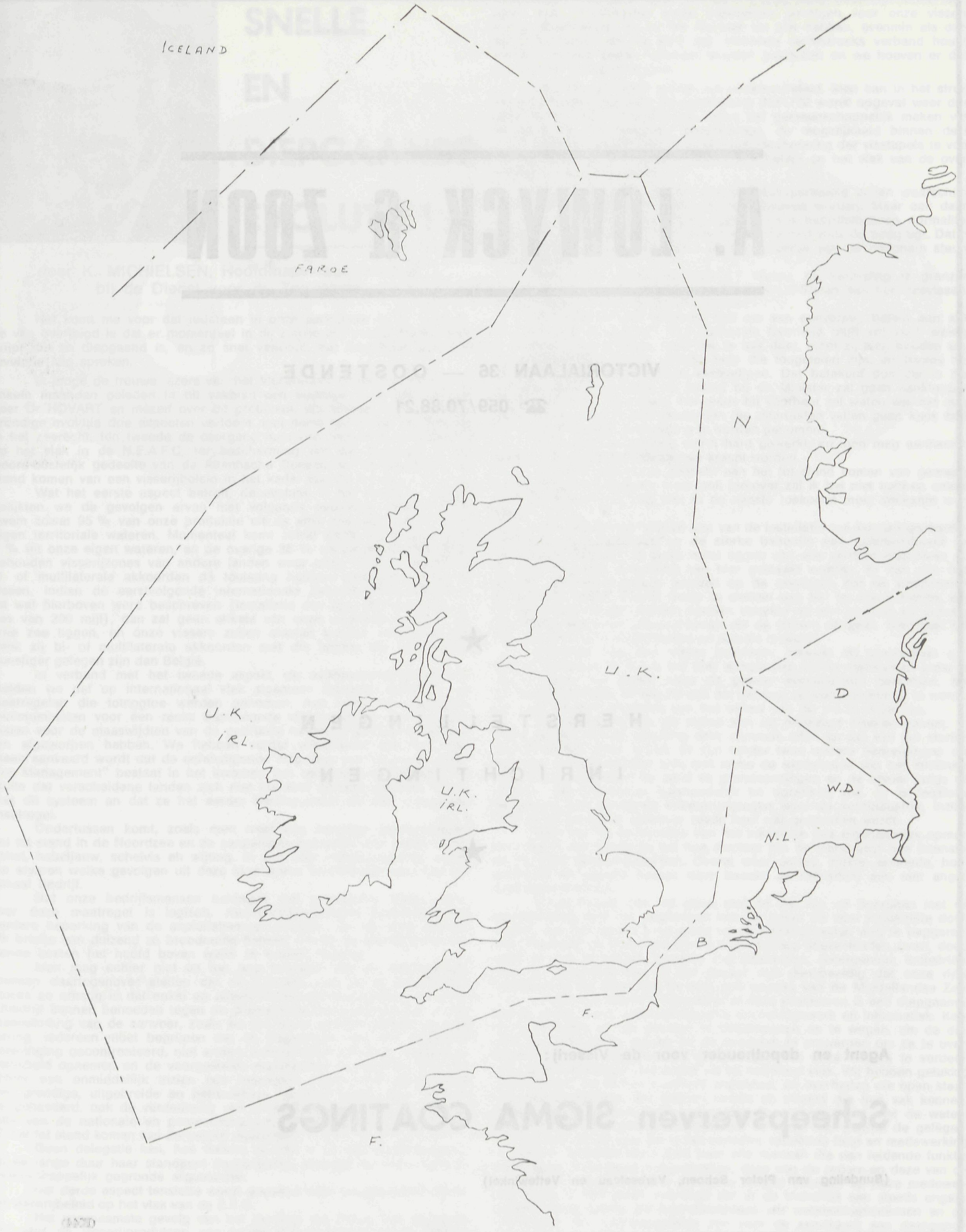
WEIDESTRAAT, 346 **8320 BRUGGE 4**

☎ **050/33.80.61**

REDERS!

Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

(K38)



De 200-mijlengrens rond de kusten van Groot-Brittannië en Noorwegen.

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE

☎ 059/70.88.21

★

HERSTELLINGEN

INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven SIGMA COATINGS

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(K44)



SNELLE EN DIEPGAANDE EVOLUTIE !

door K. MICHIELSEN, Hoofdinspekteur-directeur
bij de Dienst voor de Zeevisserij

Het komt me voor dat iedereen in onze bedrijfstak er nu voldoende van overtuigd is dat er momenteel in de zeevisserij een evolutie plaats grijpt die zo diepgaand is, en zo snel verloopt, dat men bijna van een revolutie kan spreken.

Ik moge de trouwe lezers van het Visserijblad eraan herinneren dat enkele maanden geleden in dit vakblad een bijdrage verscheen van de heer Dr HOVART en mezelf over dit probleem. Wij stelden toen dat deze grondige evolutie drie aspecten vertoont, met name ten eerste de evolutie in het zeerecht, ten tweede de overgang naar een werkelijk management op het vlak in de N.E.A.F.C. ter bescherming van de visstapels in het Noord-oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan, en ten derde het tot stand komen van een visserijbeleid in het kader van de E.E.G.

Wat het eerste aspect betreft, de evolutie in het zeerecht, verduidelijkten we de gevolgen ervan met volgende gegevens „Tot in 1958 kwam zowat 95 % van onze produktie uit de vrije zee, en 5 % uit onze eigen territoriale wateren. Momenteel komt zowat 60 % uit de vrije zee, 5 % uit onze eigen wateren, en de overige 35 % uit de uitgebreide voorbehouden visserijzones van andere landen waar onze schepen ingevolge bi- of multilaterale akkoorden de toelating hebben gekregen verder te vissen. Indien de eerstvolgende internationale Zeerechtconferentie leidt tot wat hierboven werd beschreven (installatie van zgn. ekonomische zones van 200 mijl), dan zal geen enkele van onze visgronden nog in de vrije zee liggen, en onze vissers zullen slechts kunnen verder werken dank zij bi- of multilaterale akkoorden met die landen die geografisch gunstiger gelegen zijn dan België.

In verband met het tweede aspekt, de overbevissingsproblemen, stelden we dat op internationaal vlak algemeen ingezien wordt dat de maatregelen die totnogtoe werden genomen, met name de opgelegde minimummaten voor een reeks beschermde vissoorten, en de minimummaten voor de maaswijdten van de gebruikte netten, onvoldoende resultaten afgeworpen hebben. We hebben verder uiteengezet dat ook algemeen aanvaard wordt dat de eerstvolgende stap naar een rationeel „fisheries Management" bestaat in het invoeren van een kwoteringsstelsel. Ten slotte dat verscheidene landen zich niet honderd procent gelukkig voelen met dit systeem en dat ze het eerder beschouwden als een overgangsmaatregel.

Ondertussen komt, zoals men weet een dergelijk kwoteringsstelsel tot stand in de Noordzee en de aanpalende gebieden voor haring, tong, schol, kabeljauw, schelvis en wijting. In een zeer nabije toekomst zullen we ervaren welke gevolgen uit deze stop zullen voortvloeien voor ons nationaal bedrijf.

Dat onze bedrijfsmensen helemaal niet geestdriftig staan tegenover deze maatregel is logisch. Kwoteringsregelingen betekenen een verdere beperking van de exploitatiemogelijkheden, net nu onze mensen elk briefje van duizend zo broodnodig hebben om bij de steeds maar stijgende kosten het hoofd boven water te kunnen houden.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de wetenschapsmensen daartegenover stellen dat de toestand van de te beschermen stocks zo ernstig is dat enkel en alleen kwoteringsmaatregelen het visserijbedrijf kunnen behoeden tegen de dramatische gevolgen van een plotse ineenstorting van de aanvoer, zoals we die reeds gekend hebben voor de haring. Iedereen moet begrijpen dat de Regeringen met een dergelijke verwittiging geconfronteerd, niet anders kunnen doen dan hun verantwoordelijkheid opnemen en de voorgestelde maatregelen aanvaarden. Men zal echter ook onmiddellijk inzien hoe belangrijk tegen deze achtergrond een grondige, uitgebreide en betrouwbare research wordt. Alles is hierop gebaseerd, ook de verdediging van onze eigen visserij in de confrontatie van de nationale en gemeenschappelijke belangen die plaats heeft bij het tot stand komen van dergelijke regelingen.

Geen delegatie kan, hoe handig ze ook is bij het onderhandelen, op de lange duur haar standpunt doordrukken, wanneer ze niet steunt op wetenschappelijk gegronde argumenten.

Het derde aspect tenslotte wordt gevormd door het gemeenschappelijk visserijbeleid op het vlak van de E.E.G.

Het voornaamste gevolg van het Verdrag van Rome was totnogtoe dat voor de visserijprodukten een brede West-Europese markt, zonder kunstmatige belemmeringen tot stand kwam. Vele bedrijfsgenoten realiseren zich onvoldoende welke belangrijke gevolgen voor onze visserij hieruit voortvloeien. Ik wil het hierover nu niet hebben, evenmin als over het marktbeleid van de EEG dat hiermede rechtstreeks verband houdt. We zijn hieraan reeds helemaal gewoon geworden en we hoeven er dan ook niet verder op in te gaan.

Iets nieuws wordt echter het struktuurbeleid. Men kan in het struktuurbeleid zoals het door de verordening 2141/70 wordt opgevat weer drie onderdelen onderscheiden, met name het gemeenschappelijk maken van de nationale voorbehouden visserijzones, de mogelijkheid binnen deze zones een gemeenschappelijk beleid tot bescherming der visstapels te voeren en ten slotte een gemeenschappelijk beleid op het vlak van de overheidssteun aan het bedrijf.

De eerste twee facetten van dit struktuurbeleid zullen waarschijnlijk in de volgende jaren van enorme betekenis worden. Maar ook daarover wil ik het nu niet hebben, gezien onze bedrijfsmensen normaliter meer geïnteresseerd zijn in wat op kortere termijn voor de boeg ligt. Dat is dan het derde facet, met name de harmonisatie van de nationale steunmaatregelen.

Wat wordt hiermede bedoeld ? Welnu, de bedoeling is grenzen vast te leggen, de financiële steun, die de Lid-Staten aan hun zeevisserij wensen te geven, niet mag overschrijden.

Het gaat er dus helemaal niet om een eenvormig beleid aan alle Lid-Staten op te dringen. Elke Nationale Overheid blijft vrij veel, weinig of helemal niets te doen, maar als ze iets doet, moet zij zich houden aan die onderwerpen en die soorten hulp die toegelaten zijn, en tevens het vastgestelde maximum niveau eerbiedigen. Dat betekent dus dat in het vervolg, telkens wanneer het bedrijf bij de Minister zal gaan aankloppen om hulp of steun te vragen, het reeds bij voorbaat zal weten wat het mag gaan vragen, en dat alle voorstellen die daarbuiten vallen geen kans hebben om ook maar in overweging te worden genomen.

Aan deze verordening wordt hard gewerkt, en men mag aannemen dat ze in de loop van 1975 zal van kracht worden.

Er wordt ook reeds gedacht aan het tot stand komen van gemeenschappelijke maatregelen, maar ook hierover zal ik het niet hebben omdat deze verwezenlijking nog niet in de naaste toekomst moet verwacht worden.

Toen er hierover sprake was van de installatie van kwoteringsregelingen trok ik de aandacht op de sterke behoefte aan geïntensifieerd researchwerk, dat aan de basis moet liggen van alle verdere discussies op dit vlak. Dezelfde opmerking kan hier gemaakt worden. Er kan dus niet genoeg de nadruk gelegd worden op de noodzaak dat de ambtenaren die ermede belast worden mede te werken aan het tot stand komen van het EEG-visserijbeleid zouden kunnen steunen op een zo ruim en grondig mogelijke kennis van alle problemen die de visserij aangaan. Hier gaat het dan natuurlijk over economische en sociale research.

Tenslotte nog een nieuw probleem. Hoewel dit momenteel nog niet zo dreigend is, wordt het hier aangeraakt omdat voorkomen beter is dan genezen, en omdat eens dit gevaar werkelijkheid geworden, het waarschijnlijk reeds te laat zal zijn om het nog op korte termijn af te weren. Het gaat om het probleem van het milieu van de vis in onze zee.

De bedreiging van dit milieu kan uit meerdere hoeken komen. Er is het gevaar van de bevuiling door minerale oliën en dat van het storten van industriële afval in zee. Er zijn verder twee andere bedreigingen die nog heel wat gevaarlijker zijn, met name de exploitaties van het kontinentaal plat, inzonderheid de zand en grondwinningen en de afvoer langs de rivieren, van industrieel huishoudelijk en agrarisch vuil. Er is tenslotte het gevaar van eventuele milieuwijzigingen door de kernindustrie, inzonderheid de centrales waarover reeds heel wat gesproken wordt.

Men kan bij de evolutie van het mensdom iets eigenaardigs opmerken. Het is met name zo dat hoe slechter het de mens gaat hoe intensiever hij gaat vermenigvuldigen. Overal waar oorlog, ziekte, armoede, hongersnood en ellende heerst, daar kweekt de mensdom aan met angstwekkende snelheid.

Dit is helaas niet het geval met de vis. Als we doorgaan met de overbevissing, met het wegvangen van de jonge vis voor industriële doeleinden, met het zand en het grind op de kweekplaatsen weg te baggeren, met langsheen de hele kust steeds maar grotere hoeveelheden zwart, dood water in zee te spuien, geladen met pesticiden, detergenten, industriële afval en dergelijke dan is het gevaar niet denkbeeldig dat onze rijke Noordzee in vrij korte tijd de weg zou opgaan van de Middellandse Zee.

„Kennis is macht". Tegenover al deze problemen is een diepgaande kennis nodig, d.w.z. wetenschappelijk opzoekingswerk en informatiek. Kennis is er nodig om de gevaren te onderkennen en te wegen, om de diepere oorzaken op te sporen en de middelen te ontwerpen om ze te overwinnen, om het standpunt en de belangen van onze visserij te verdedigen, op internationaal vlak zowel als op nationaal vlak. Wij hebben gelukkig onderzoekers die al hun krachten inspannen, en overheden die open staan voor alle problemen. Wij hebben reders en vissers die hun vak kennen, en die steeds gereed staan om samen te werken zowel met de wetenschapsmensen als met de ambtenaren. Ik neem hier gaarne de gelegenheid te baat om ze voor de in het verleden verleende hulp en medewerking te danken. Diezelfde dank gaat naar alle mensen die een leidende funktie bekleden in onze beroepsorganisaties, deze van de reders en deze van de vissers-werknemers. Ik hoop verder te mogen rekenen op deze medewerking, want ik ben ervan overtuigd dat in de toekomst een steeds engere samenwerking tussen de bedrijfsmiddens, de wetenschapsmensen en de ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor de zeevisserij een dwingende noodzaak zal worden.



— OLIEDRUK OMKEERKOPPELINGEN
EN
REDUKTIE KEERKOPPELINGEN

— SINDS MEER DAN 60 JAAR SYNONIEM MET
BETROUWBAARHEID EN BEDRIJFSZEKERHEID
ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN

B.V. MACHINE- EN MOTORENFABRIEK v/h

BRANDENBURGH, VAN RHEENEN & VOORWALT

AMSTERDAM-N. — SPIJKERKADE 2-3

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

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

(K3)

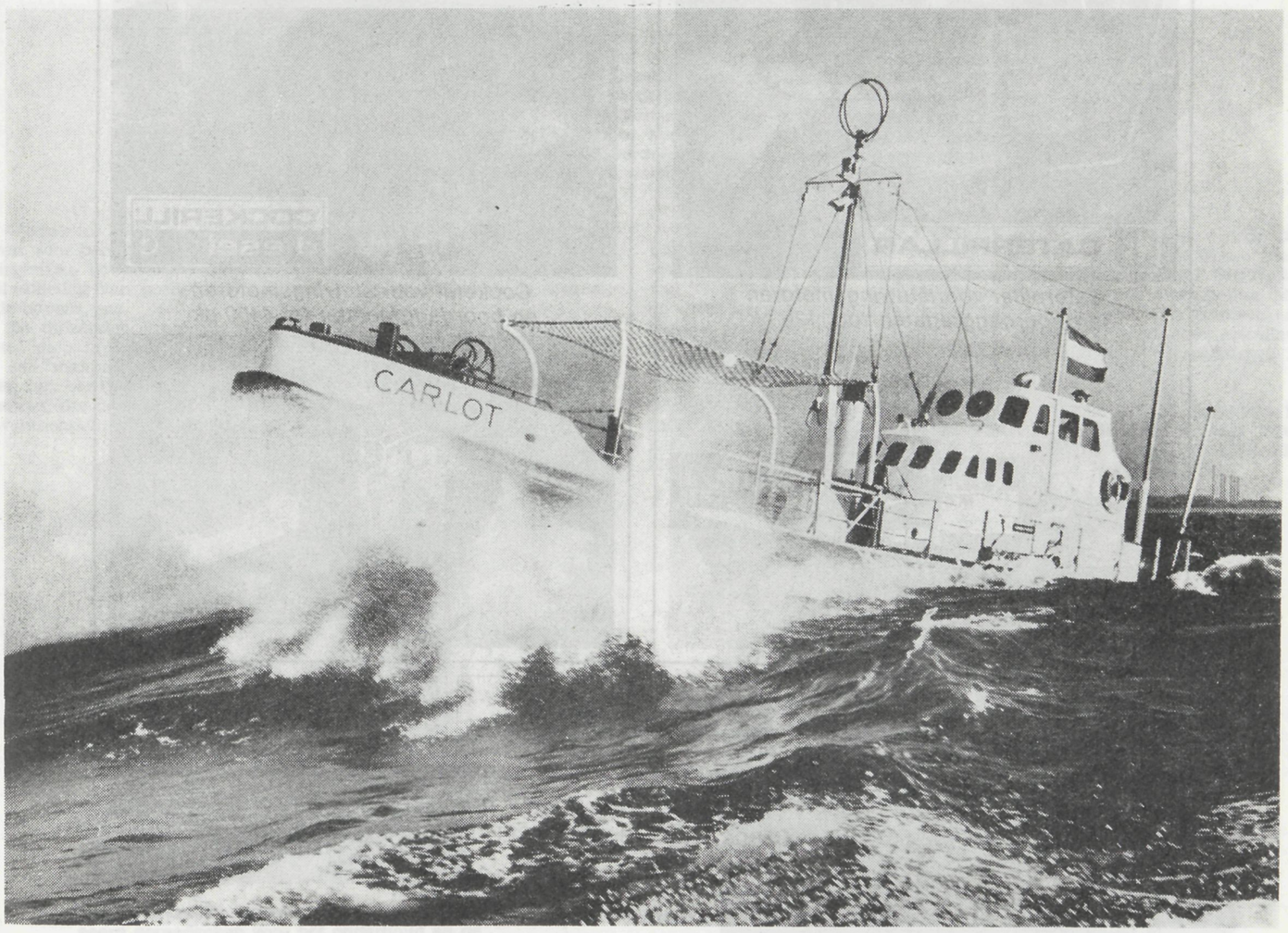
BREVO

Door de B.V. Machine- en Motorenfabriek v/h Brandenburgh, van Rheenen & Voorwalt te Amsterdam worden al meer dan 60 jaren omkeerkoppelingen gefabriceerd en verkocht onder het handelsmerk „Brevo". Aanvankelijk tot in de dertiger jaren waren deze uitsluitend met de hand bedienbaar en vond de fabricage slechts tot beperkte vermogens plaats omdat motoren met grotere vermogens destijds veelal direct omkeerbaar waren en „snellopers" vrijwel onbekend.

Belangrijke aantallen werden van deze handbediende apparatuur in binnenlandse schepen van velerlei aard geplaatst terwijl ook aanzienlijke aantallen naar diverse landen in Europa en overzee werden geëxporteerd dank zij de uitstekende reputatie die de „Brevo" keerkoppelingen op grond van hun betrouwbaarheid overal genoten.

Nadien werd, gebaseerd op de jarenlange opgedane ervaringen, met de fabricatie van door oliedruk bedienbare keerkoppelingen begonnen die thans tot vermogens tot ca. 4000 P.K. leverbaar zijn. Ook hiervan werden in de afgelopen ruim 25 jaren grote aantallen geleverd die zich ook, dank zij hun doelmatige en robuste constructie en lange levensduur, een uitstekende reputatie hebben verworven.

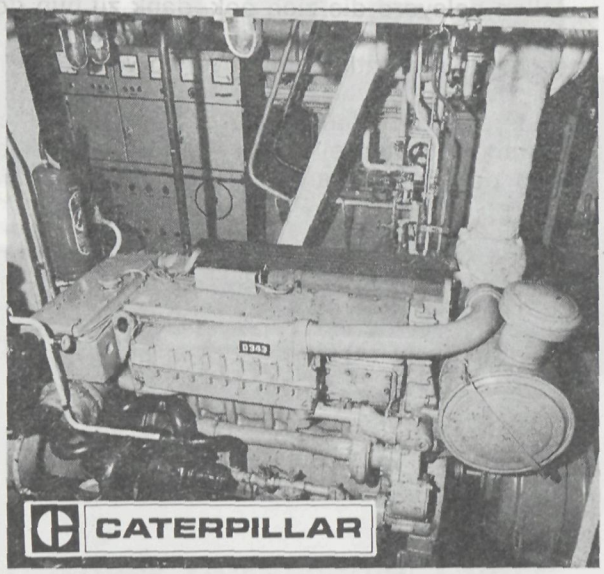
Nadere inlichtingen, ook over andere producten zoals reductors, tandwielkasten voor meervoudige aandrijving op één uitgaande as etc. worden op aanvraag gaarne verstrekt.



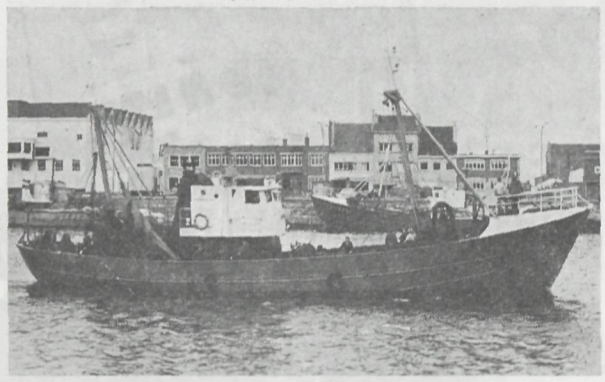
Dubbelschroef reddingboot „Carlot" van de Noord-Zuidhollandsche maatschappij voor het redden van drenkelingen, voorzien van twee „Brevo"-omkeerkoppelingen type 504 met reductie 3 : 1 aangedreven door twee Kromhoutmotoren van elk 140 PK bij 1.500 toeren p.m. Meerdere soortgelijke schepen van voornoemde maatschappij werden met ons materiaal uitgerust.

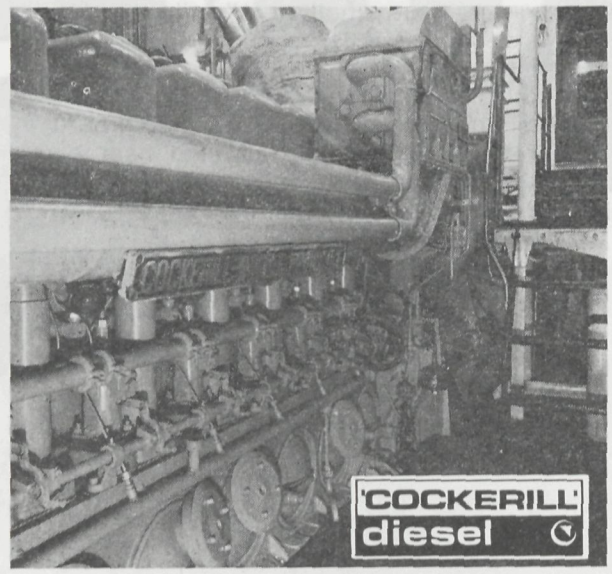
Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



Caterpillar voortstuwingsmotoren en boordaggregaten tot 1125 pk





Cockerill voortstuwingsmotoren en boordaggregaten tot 4400 pk.



TRECO N.V.

VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

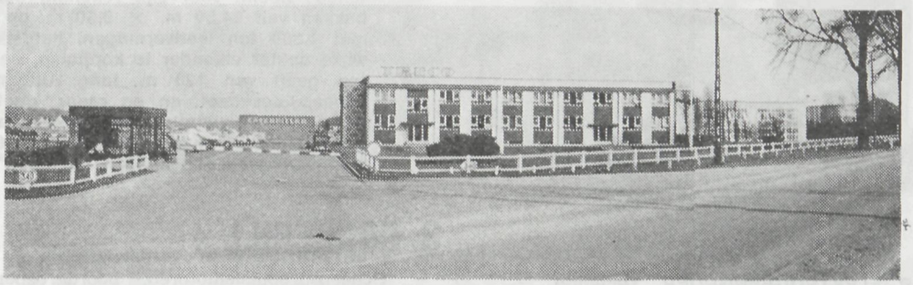
Caterpillar en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

(K21)

ALSTHOM - CATERPILLAR - COCKERILL

TRECO BREIDT WEER UIT !

NU VAN 16 PK TOT 4400 PK



TRECO, te Overijse, bij Brussel beschikken de technische diensten van de NV. Treco over een modern uitgerust werkhuis en een uitgebreide opslagplaats voor wisselstukken die onlangs nog gevoelig werd vergroot. Tienduizenden wisselstukken worden er in voorraad gehouden. Deze omvangrijke stock wordt beheerd door een computer van de jongste generatie die verbonden is aan verschillende terminals met rechtstreekse aflezing op schermen met kathodestraalbuizen. Hierdoor kunnen de verschillende bewerkingen veel sneller en veel nauwkeuriger doorgevoerd worden. De behandelingen in de magazijnen worden op efficiënte wijze gedaan door een semi-automatisch ophaalsysteem met elektromechanische bediening.

Overal in België is TRECO zeer goed en zeer lang gekend door degenen wier beroep betrekking heeft op het grondverzet, de constructie, de burgerlijke bouwkunde, de uitbating van steengroeven of zandputten, de behandeling van goederen en materialen in de industrie, de magazijnen, de havens, enz.

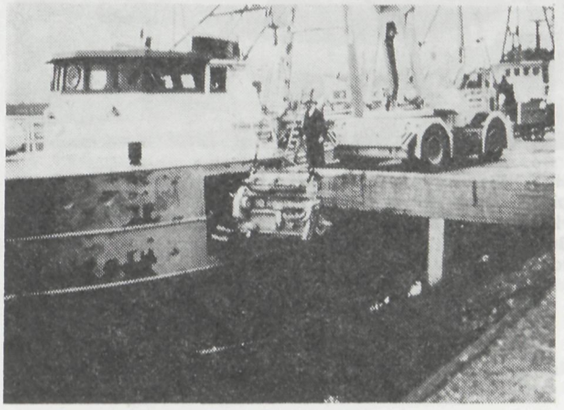
De duizenden krachtige machines, die werkzaam zijn vanaf onze kust tot diep in de Ardennen — en bijna altijd in de omstandigheden waar een maximum aan vermogen en beschikbaarheid worden geëist, vormen het bewijs van het vertrouwen dat de **GEBRUIKERS** hebben in de merken, die door TRECO worden vertegenwoordigd en in de verkoop- en naverkooppolitiek die door deze firma wordt gevolgd.

Op het gebied van de **ENERGIE** en ,in het bijzonder van de DIESELDRIJFKRACHT, zowel voor de vaste als voor verplaatsbare installaties, zowel te land als te WATER, kende de ***ACTIVITEIT MOTOREN*** van TRECO de laatste jaren een bijzonder opvallende ontwikkeling. Meer en meer werven, speciale machines, beton- en asfaltplants, pompen, elektrische centrales, privé- en openbare gebouwen, industriële installaties enz. zijn thans uitgerust met dieselmotoren of elektrogeengroepen geleverd door TRECO.

DEZELFDE TENDENS DOET ZICH OOK VOOR IN DE BINNEN- EN ZEEVAART, ZOWEL VOOR DE PROPULSIEMOTOREN ALS VOOR DE BOORDGROEPEN OF ANDERE HULPMOTOREN MET EEN VERMOGEN GAANDE VAN 16 PK TOT 4400 PK.



TRECO beschikt te Overijse over gespecialiseerd gereedschap voor het onderhoud en de herstellingen. Alle nieuwe en gereviseerde motoren of elektrogeengroepen worden op één van de testbanken volledig belast en beproefd. Op de foto hierboven zien we de meetinstrumenten van de testbank die voorzien is om parallelproeven van elektrogeengroepen uit te voeren.



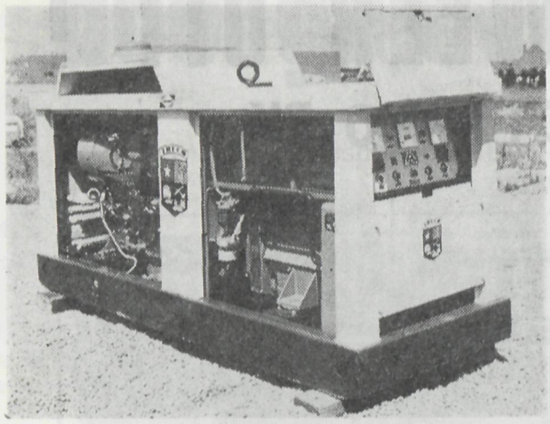
Oostende. Inbouw van een Caterpillar D 353 scheepspropulsie dieselmotor van 425 PK met zijdelingse inbrenging in de machinekamer.

(vervolg blz. 22)

Voor de scheepstoepassingen, nl. vissersschepen, binnenvaartschepen, zeeschepen, duw- en sleepboten, zandzuigers, passagiers- en plezierboten, pompschepen en bevoorradingsschepen voor de petroleumindustrie, biedt TRECO volgend gamma aan :

1 ALSTHOM DIESELAIR :

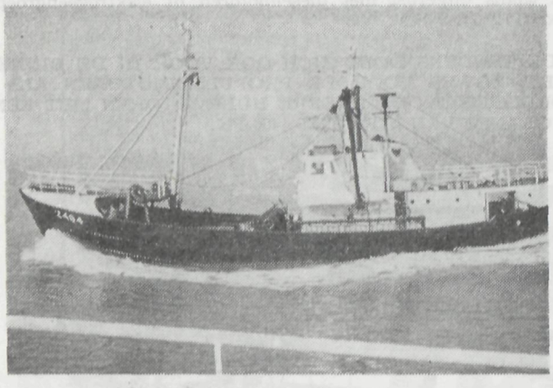
Dieselmotoren en boordgroepen van 16 PK tot 250 PK of van 14 kVA tot 210 kVA.



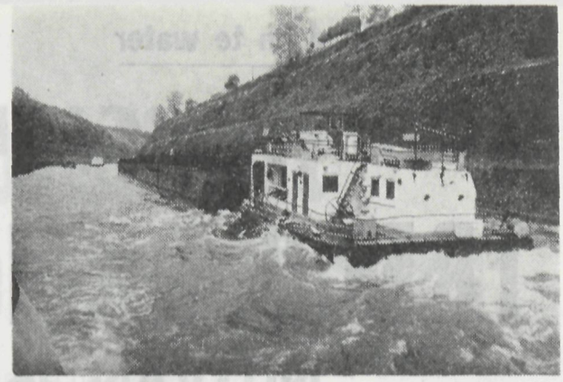
ALSTHOM DIESELAIR ELEKTROGEENGROEP. Teneinde een volledig uitgeruste machinekamer te kunnen aanbieden heeft TRECO onlangs de vertegenwoordiging van de bekende ALSTHOM DIESELAIR dieselmotoren genomen. Als boordgroepen kunnen deze groepen in standaard uitgevoerd worden als één geheel : motor, alternator, brandstoftank, batterijen, knaldemper en elektrische schakelkast worden op een onderstel samen gebouwd en vragen als dusdanig weinig inbouwruimte en tijd. Ze kunnen eventueel met een geluidsopslorpende overkapping verkregen worden.

2 CATERPILLAR :

Scheepspropulsiemotoren, boordgroepen en dieselmotoren voor hulpaandrijving van 80 PK tot 1125 PK of van 65 kVA tot 1000 kVA.



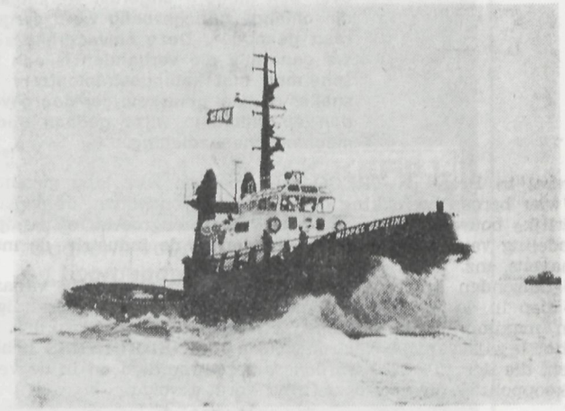
HET VISSERSVAARTUIG Z.484 is uitgerust met een Caterpillar scheepsdieselmotor type D 353 TA van 425 PK. Het Caterpillargamma omvat scheepsdieselmotoren van 80 PK tot 1.125 PK bij toerentallen, varierend van 1.200 tot 2.000 omw./minuut.



BINNENVAART ALBERTKANAAL. De duwboot „Tchantches" neemt voor zijn rekening een vloot van 8 duwbakken van 54,50 m. × 9,50 m. op 3 m. diepgang, elk met 1.300 ton laadvermomen, hetgeen door ze paarsgewijze achter elkander te koppelen, een konvooi van 2.600 ton geeft van 123 m. lang. Uitgerust met Caterpillar scheepsdieselmotoren en radar, doet dit konvooi 9 reizen per week vanuit de kolenhaven van Genk tot Luik hetgeen sinds de indienststelling in 1963 een jaarlijks vervoer van circa één miljoen ton heeft toegelaten.

3 COCKERILL :

Scheepspropulsiemotoren, boordgroepen en dielselmotoren voor hulpaandrijving van 1350 PK tot 4400 PK of van 1250 kVA tot 3900 kVA.



DE SLEEPBOOT „MICHEL GERLING" is uitgerust met een COCKERILL DIESEL propulsiemotor type V12 TR 240 C.O. van 3.000 PK. Andere motoren van het gamma van COCKERILL zijn : L6 TR 240 C.O. van 1.500 P.K., L8 TR 240 C.O. van 2.000 PK en V16 TR 240 C.O. van 4.000 PK. (Continu vermogens).

Alle inlichtingen betreffende deze dieselmotoren kunnen bekomen worden bij :

— **TRECO, NV.** — Steenweg op Brussel, 340, **1900 OVERIJSE.**
Tel. (02) 687.60.20 (vragen naar de Afdeling Motoren)
Telex 23386 BRU

— **J.M. NEUVILLE** — Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart : Rozenlaan, 35, **8400 OOSTENDE.**
Tel. (059) 70.11.84



●Luchtgekoelde Diesel motoren vanaf 16 PK.
Alle industriële toepassingen.
●Elektrogeen groepen vanaf 14 KVA.
In geluidgedempte uitvoering.
Alle stationaire en verplaatsbare toepassingen.
Automatische noodaggregaten.
VERHUUR - VERKOOP - SERVICE - WISSELSTUKKEN
TRECO N.V.
Steenweg op Brussel 340
1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20
Telex 23386 BRU

VELE PARALLELLEN TUSSEN BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJ

door A.S.L. LOCKEFEER, Voorzitter Zevibel

Ik ben een trouw lezer van dit blad en volg dus het wel en wee van de Belgische Zeevisserij. Ik zie vele parallellen tussen de Belgische en Nederlandse visserij en zeker ook tussen de Belgische en Zeeuwse visserij en vraag me wel eens af: waarom maken wij hier geen Benelux verband van? Nu werken wij, naast elkaar, instede van met elkaar. Er zou een Benelux organisatie voor de visserij moeten komen, die kontakten onderhoudt en eensgezind naar buiten optreedt. Moet dit nu een vrome wens blijven?



Er zou ook een Belgisch-Zeeuws verband kunnen zijn, waarin op gezette tijden samen vergaderd wordt en de gezamelijke, parallel lopende belangen worden besproken. Ik wacht nog steeds op een adhesiebetuiging hiervoor van onze Belgische partners! Ik weet wel, dat het soms al moeilijks is, om vrede in eigen huis te hebben, laat staan van met je buurman. Ik meng mij niet in de troubles van Uw organisatie, waarover ik wel lees, ik vind het alleen wel heel jammer, dat de eenheid in de visserij soms zo verstoord wordt ten nadele van de belangenbehartiging.

Wat dit betreft, moge ik U wel toewensen, dat het weer spoedig pais en vree in Uw midden wordt, zeker nu, nu er zo grote belangen aan de orde zijn. Evengoed als wij zit ook U met de benauwende vraag: quo vadis met onze visserij? Waarheen met de eksploitatie en het rendement, waarheen met de beperkingen van de visvangst, waarheen met aanvoeren en prijzen? Er zit een ekonomisch aspekt aan, dat zorgelijk stemt, maar er zit ook een sociaal en werkgelegenheidsaspekt aan, dat onvoldoende, ook door de overheid, onderkend wordt.

Zoals het nu gaat, loopt het onherroepelijk vast.

De *oliekrisis is nog niet* uitgewoed en wat brengt de olie, die verpolitiekt is, ons in de toekomst nog voor ellende? De lasten hiervan zijn nu al niet te dragen en tasten de eksploitatie zodanig aan, dat een rendement, een winst tot het verleden behoort en wij in de rode cijfers komen. Deze ingreep, gevoegd bij de kwoteringsvoorstellen, doet ons in een uitzichtloze positie komen.

Het is voor mij onbegrijpelijk, hoe onze landen, en zeker Nederland, dat het zwaarst aangepakt wordt niet nog sterker hebben geageerd tegen een zo ingrijpende kwotering, waarvan anderen zullen profiteren en waardoor ook onze marktpositie zal ondermijnd worden.

Akkoord: we moeten niet ongebreideld doorgaan met bouwen en kapaciteit verhogen, we moeten rekening houden met uitspraken van biologen, dat te intensieve vangsten de visstand hebben aangetast, maar als wij dan naar middelen zoeken — ook in internationaal verband — om hier wat tegen te doen, moet dat dan persé en alleen een kwotering zijn, waarnaast niet eens een kompenserende tegemoetkoming, b.v. van de EEG-staat? Er moet meer overleg komen over andere middelen, om overbevissing tegen te gaan: het overleg is zeker niet uitgeput! Nu sturen wij rechtstreeks aan op de ondergang en daar kan een verantwoordelijke organisatie bepaald niet aan meewerken. We hebben hier gelukkig toch nog iets, om verheugd over te zijn, n.l. de gang van zaken rond de Oosterschelde.

Het doet mij genoegen, dat in Uw blad ook wel eens wat over dit probleem geschreven wordt, al is het dan te elfder ure! Toch is het ook voor Uw visserij eminent belangrijk, dat de Oosterschelde voor de visserij behouden blijft en dat deze zeearm haar funktie van kinderkamer kan blijven vervullen. Onze strijd hiervoor is meer dan tien jaar fel en hard geweest, maar gelukkig, door eensgezinde frontvorming van vele groepen, belanghebbenden, deskundigen, begint het nu te dagen. Wij zijn nog niet rond, maar vertrouwen wel ten volle in de goede afloop. Als de storm stuwcaissondam zal gelegd zijn, zijn we met de veiligheid klaar, maar tevens ook met het milieu en de visserij. Dan worden alle vliegen in één klap gevangen. We hopen maar, dat er nu eens een einde komt aan alle sentimenteel, emotioneel gedoe rond de Oosterschelde, dat men de hand aan de ploeg slaat, om eerst de dijken te versterken en daarna een afdoende oplossing te realiseren.

Het gaat hier — ik herhaal — ook om Uw belangen. Wij hebben niet altijd de indruk gehad, dat zulks in Belgie voldoende en algemeen wordt ingezien.

Op vele fronten hebben wij in de visserij te strijden en zal 1975 ons ook weer in strijd wikkelen.

Zullen onze lage landen hiervoor niet de handen meer ineen slaan?

Met de wens, dat op deze vraag een bevestigend antwoord komt, wens ik U allen het beste voor het nieuwe jaar.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS	**225 pt**
LAARS gevoerd met wol	**385 pt**
DIJLAARS	**640 pt**
HEUPLAARS	**810 pt**
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	**470 pt**
maat 58	**540 pt**
BROEK blauw goed	**250 pt**
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	260 pt
maat 58	**275 pt**
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	**305 pt**
maat 58	**345 pt**
JUMPERS blauw goed	
small en medium	**250 pt**
large	**255 pt**
extra-large	**265 pt**
ZUIDWESTER (lange kap)	**165 pt**
OLIE-HEMD zonder kap	**510 pt**
met kap	**670 pt**
OLIESCHORT	**290 pt**
OLIEBROEK met bretels	**365 pt**
GUTTERS	**50 pt**
AIRCOAT BROEKEN	**415 pt**
broeken met bretel	
maat 42 - 56	**565 pt**
58 - 60	**620 pt**
JUMPERS aircoat	**425 pt**

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen

aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

KEUKENHANDDOEKEN blauw	**42 fr.**
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN	
Cristal	**31 fr.**
Boilo	**42 fr.**
SPONSHANDDOEKEN blauw	**27 fr.**
VAATDOEKEN	**10 en 18 fr.**
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	**25 fr.**
LEVIS VERF - alle kleuren	**148 fr.**
REGENKLEDIJ (broek en vest)	**450 fr.**
WOLLEN DEKENS	**320 fr.**
MESSEN PIJKENAAS	**130 fr.**
PRISMAKIJKERS	**1.525 fr.**
REDDINGSVESTEN	**875 fr.**
UURWERKEN met stuurwiel	**2.650 fr.**
BAROMETER met stuurwiel	**1.975 fr.**
UURWERKEN elektrisch	**2.250 fr.**
BAROMETER	**1.500 fr.**
DUFFLE COATS grijs en groen	**800 fr.**
echte engelse, blauw	**1.250 fr.**
extra	**1.520 fr.**
DUFFLE COATS gevoerd	**1.690 fr.**
	1.820 fr.
WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
laag model	**635 fr.**
hoog model	**660 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) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32

HAND IN HAND

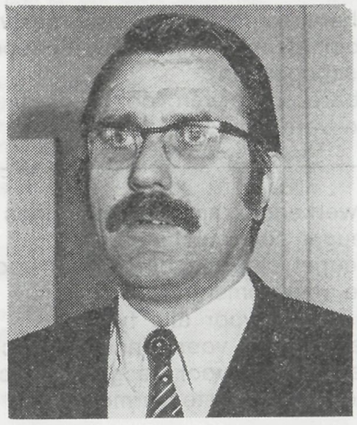
REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 44 41 17

(K 31)

DE ZEE IS ONS BESTAAN, DAAROM IS 'T WAAROM WIJ WEER VAREN GAAN !

DE OMMEKEER !

door P. HOVART,
Direkteur Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende



Het jaar 1974 zal de zeevisserijgeschiedenis van West-Europa ongetwijfeld ingaan als het jaar van de ommekeer : met de invoering van vangstbeperkingen werd op een fundamentele manier van het principe van de vrijheid van de zee afgeweken ; de eksploitatie van de vrije zee, van de « mare liberum », werd aan banden gelegd. Een bladzijde van de geschiedenis werd omgekeerd.

Definitief.

Over deze vangstbeperkingen of kwoteringen werd in « Het Visserijblad » reeds veel geschreven. Er mag worden verondersteld dat iedereen nu zo ongeveer weet tot welke hoeveelheden onze vangsten van bepaalde soorten moeten worden beperkt. Haring uit de Noordzee : 2.000 t; Noordzee kabeljauw, schelvis en wijting resp. 14.200 t., 3.000 t. en 3.700 t. ; Noordzee tong 1.200 t. ; Noordzee schol 5.500 t. ; tong en schol uit het Engels Kanaal, resp. 100 t. en 70 t. ; tong en schol uit het Bristol Kanaal, resp. 400 t. en 130 t. en tong en schol uit de Ierse Zee, resp. 725 t. en 250 t.

Dat deze beperkingen een reeks problemen en zorgen voor het visserijbedrijf zullen oproepen, werd in « Het Visserijblad » eveneens reeds uit de doeken gedaan. Er komen ongetwijfeld moeilijke tijden, er zullen opofferingen moeten worden gebracht, inspanningen gedaan, maar daarover willen wij het niet hebben. Anderen zullen dit ongetwijfeld in hun kerstbijdrage doen.

Het is onze bedoeling in onderhavige bijdrage het uitgangspunt en de basisvereisten van de vooropgestelde maatregelen, die in wezen een vorm van visserijmanagement willen zijn, even te belichten.

Michael Graham, de Britse onderzoeker, heeft eens geschreven, dat « fisheries that are unlimited become unprofitable or inefficient », m.a.w. een visserij die niet wordt beperkt, wordt onrendabel of ondoelmatig.

Deze « visserijwet » werd door de loop van de geschiedenis voldoende bewezen. Er werd in de loop van de tijden vastgesteld, dat een grotere visserij-inspanning (meer schepen, sterkere motoren, efficiënter tuig, enz.) aanvankelijk tot hogere, dan tot gelijke vangsten leidde en achteraf tot afnemende vangsten. Meteen werd het begrip « overbevissing » geboren.

Men kan dit begrip technisch, ekonomisch en ook sociaal benaderen, maar op het biologisch vlak gehouden, resulteerde deze toestand voor bepaalde soorten in een terugloop van de vangsten per eenheid van inspanning, in een terugloop van de totale vangsten, in een afname van de gemiddelde lengte van de aangevoerde vis, en in een kleiner aantal jaarklassen.

Deze vaststellingen liepen, nog niet zo lang geleden, uit op de bekende reglementering van de minimummaaswijdte en minimumlengte van de aangevoerde vis.

Het is moeilijk te bepalen of, en in hoeverre deze maatregelen gunstige gevolgen hebben opgeleverd. Het is echter wel waarschijnlijk, dat zij geheel of gedeeltelijk door de technische vooruitgang werden teniet-gedaan. Andere maatregelen moesten dan ook worden getroffen ; de technische ontwikkeling is zo groot dat vele stocks de huidige visserijdruk niet meer kunnen dragen.

Anderzijds kan worden aangestipt, dat nog andere faktoren hierbij een rol spelen en in de aard van de voorschriften zelf zijn gelegen, o.m. de kontrole van de maaswijdte-lengte voorschriften en het feit dat de maaswijdte-lengte voorschriften slechts één van de elementen vormen die de uiteindelijke vangsten bepalen.

Men kan van mening verschillen over de vraag welke maatregelen de beste zijn : vangstbeperkingen, gesloten seizoenen, gesloten gebieden, beperking van het aantal schepen en noem maar op. Feit is dat aan alle maatregelen voor- en nadelen vastzitten. Feit is eveneens dat gelijk welke maatregel wordt voorgesteld, een wetenschappelijke basis onontbeerlijk is. Hoe men het ook draaie of kere. Het onderzoek en speciaal het biologisch en technisch onderzoek is en zal in de toekomst nog meer, de bouwstenen moeten leveren voor het nationaal en internationaal visserijmanagement.

En het is ook hier dat de werkgroepen « Biologie » en « Techniek in de Zeevisserij » van de Kommissie T.W.O.Z. hun taak opnemen en hun bijdrage leveren en in de toekomst nog zullen moeten leveren.

x x x

Men kan er ook over discussiëren of de doelstellingen van een visserijmanagement biologisch of ekonomisch-sociaal moeten zijn. In de grond zijn beide doelstellingen ergens wel met elkaar verbonden. En wellicht kan het met J.A. Gulland zo gesteld worden, dat « the objective of management could be to identify and implement measures which would result in a « better » fishery than in the absence of regulation », m.a.w. de doelstelling van het visserijmanagement ligt in het aanduiden van maatregelen en het uitvoeren van maatregelen die tot een « betere » visserij leiden dan wanneer aan geen management zou worden gedaan.

Dit is een citaat uit zijn artikel «Fishery science and the problems of management » verschenen in « Sea Fisheries Research ».

x x x

In grote lijnen liggen twee fasen aan de grondslag voor deze doelstelling, althans wanneer naar vangstbeperkingen wordt uitgezien, nl. het verzamelen van gegevens en de analyse aan de hand van modellen.

De kommerciële vangstcijfers per soort en gebied gekoppeld aan de visserij-inspanning (bv. uren vissen) vormen het uitgangspunt bij het verzamelen van de data. Alhoewel hieruit een eerste raming over de toestand van de stock kan worden bekomen, is dit op zichzelf onvolledig en hier springen de biologische bemonsteringsprogramma's bij, waaruit de samenstelling van de vangsten naar grootte, ouderdom en geslacht kan worden opgemaakt.

Daarna worden enkele belangrijke parameters geschat en/of berekend, zoals rekruteringsparameters, groeiparameters en sterfteparameters (totale sterfte, natuurlijke sterfte en visserijsterfte).

De bekomen gegevens worden in wiskundige modellen aangewend en resultaten t.a.v. de optimale of rationele bevissing van de stock kunnen worden bekomen.

Deze resultaten worden dan onder totale toelaatbare hoeveelheden voorgesteld, waarbij de gevolgen met betrekking tot de stock op korte of lange termijn kunnen worden aangeduid. Deze gevolgen kunnen gaan van stabilisering tot herstel of verbetering van de stock.

Het is vanzelfsprekend dat gegevens over één jaar niet volstaan. Jarenlange observaties zijn van doen, mede ook omdat alles in de visserij zo wisselvallig is.

Verder moeten de vangstbeperkingen elk jaar opnieuw worden berekend, gezien zeer veel afhangt van het rekruteringspeil van de stocks.

Anderzijds kan één land alleen het werk niet aan. De visserij is een internationale aktiviteit en moet internationaal worden ontleed. En het is hier dat instellingen zoals de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee een belangrijke taak toebedeeld krijgen. Aan een medewerking in deze Raad moet een uitzonderlijk belang worden gehecht.

Tenslotte moet worden aangestipt, dat de gebruikte modellen gaan van eenvoudige tot meer komplexe, omdat het in de visserij zo is, dat verschillende soorten, verschillende stocks te vinden zijn en dat interakties tot ingewikkelde problemen leiden. In wetenschappelijke kringen komt hier het begrip « multi-species » of « meer soorten »-model opduiken, waarover het laatste woord nog niet is gezegd en waaromtrent belangrijk onderzoek zal moeten worden verricht.

x x x

De meest essentiële vereiste voor het sukses van om het even welke vorm van visserijmanagement is de wetenschappelijke kennis over de toestand van de beviste stocks en over de resultaten van de beschermingsmaatregelen. Vaak is de vereiste kennis zeer hoog. Hoe komplexer de visserij, hoe meer soorten en gebieden in het management worden betrokken, hoe groter en beter de wetenschappelijke background moet zijn.

Misschien geven de ingewikkelde berekeningen aan het bedrijf de indruk van een « mysterieuse zaak » en mag meer openheid worden gevraagd. Besprekingen en overleg kunnen hier klaarte brengen en waar er twijfel en onzekerheid tegenover zekerheid en waar overeenstemming — die nog geen zekerheid is — tegenover onenigheid staat, mag dit worden aangetoond en onderschreven.

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Tel. 00-31-4180 - 2654 - 2800

Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

PROpulsion **MA**noeuvring **C**ooling

SEFFLE	Verstelbare schroeven in o.a. roestvrij staal voor sleepboten, supply schepen, visserijschepen enz.	**PRO**pulsion
ESCHER WYSS	Verstelbare schroeven, ook voor de grootste vermogens	
SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines	**MA**noeuvring
PORSGRUNN	Draaivleugel stuurmachines, ook voor de grootste roermomenten	
BECKER	Stabilo roeren voor alle typen	
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen	
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens	
PROMAC	Visruimkoeling	**C**ooling
PROMAC	Scherfijsmachines	
BABCOCK	Zoetwaterbereiders	

HODI ZALTBOMMEL

Vaste straalbuizen
Straalbuisroeren

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België : 031-742051

FEDERAL VAN VOORDEN B.V.

FEDERAL	Schroeven voor jachten
MICHIGAN	Buitenboord- en hekaandrijfschroeven
HEKAANDRIJVINGEN	Voor kleinere schepen en jachten.

VAN VOORDEN GROEP

Zaltbommel - Nederland

De groep van bedrijven, die zich gedurende enkele jaren als „De Van Voorden Groep" nationaal en internationaal presenteert, zijn zeer sterk aan elkaar gelieerd en bewegen zich alle op het terrein van de voortstuwing, manoeuvreren en koeling.

Het meest bekende lid van de groep is Van Voorden - Zaltbommel B.V., dat reeds gevestigd werd rond 1900 en waarvan het meest bekende produkt de „vaste schroeven" is in de voor scheepsschroeven toegepaste materialen mangaan- en nikkel- aluminium, brons en gietijzer. Naast binnenvaart, kustvaart en sleepvaart heeft de „Vordap-propeller" zich in de visserij een zeer sterke plaats weten te veroveren, voornamelijk als gevolg van het feit, dat men immer een open oog en oor heeft gehad voor de specifieke wensen en eisen, die men in het visserijbedrijf aan de schroef altijd heeft gesteld.

Een ander zeer belangrijk aspect is, dat men bij Van Voorden niet alleen het belang van nieuwe opdrachten heeft ingezien, doch dat men van minstens gelijke importantie het verlenen van snelle service heeft gevonden, in het bijzonder w.b. het repareren van de schroeven. Zo heeft men niet alleen in de plaats van vestiging Zaltbommel een uiterst modern geoutilleerd reparatiebedrijf, doch tevens te Delfzijl, IJmuiden, Rotterdam en voor België te Rupelmonde, hetzelfde.

Naast scheepsschroeven fabriceert men tevens speciaal gietwerk o.a. centrifugaal pompen voor de baggerindustrie.

En zoals een pomphuis en een waaier bij elkaar horen, zo zou men ook het logisch verband kunnen zien tussen een schroef en een straalbuis.

Hodi - Zaltbommel B.V. heeft zich dan ook reeds meer dan 15 jaar toegelegd op het toepassen van straalbuizen, waarbij de visserij een zeer belangrijke plaats heeft ingenomen.

Waar vroeger de trekkrachtvermeerdering van overwegend belang was (die kan oplopen tot 30 à 40% winst t.o.v. een vrije schroef zonder straalbuis) is na de oliecrisis de nadruk voornamelijk komen te liggen op de brandstofbesparing, waardoor de aanschaffingskosten er binnen korte tijd uit kunnen zijn.

Houden Van Voorden en Hodi zich enkel en alleen met eigen fabrikage bezig, Promac Nederland B.V. daarentegen vertegenwoordigt in hoofdzaak als handelsfirma vele bekende merken op het gebied van voortstuwing en manoeuvreren op de Nederlandse en Belgische markt, zoals :
Seffle verstelbare schroeven en hydraulische stuurmachines.
Escher Wyss verstelbare schroeven voor grotere vermogens.
Becker Stabilo roeren.

Pleuger boegschroeven voor zeegaande schepen.

Babcock zoetwaterbereiders.

Naast de handelsaktiviteiten van Promac is er tevens een eigen produktie afdeling voor koel-, vries- en airconditioning installaties, alsmede Promac scherfijsinstallaties, die speciaal ontwikkeld zijn voor toepassing op visserijschepen. Vooral de scherfijsinstallaties hebben een enorme opgang gemaakt t.g.v. het steeds duurder worden van het ijs en de soms lange wachttijden bij de ijsfabrieken.

Van minder belang voor de visserij, maar niettegenstaande vermeldenswaard is het feit, dat Promac kort geleden een nieuwe fabriek heeft geopend voor de produktie van speciale boegschroeven voor de binnenvaart, de zg. Promac-Jetset boegschroeven.

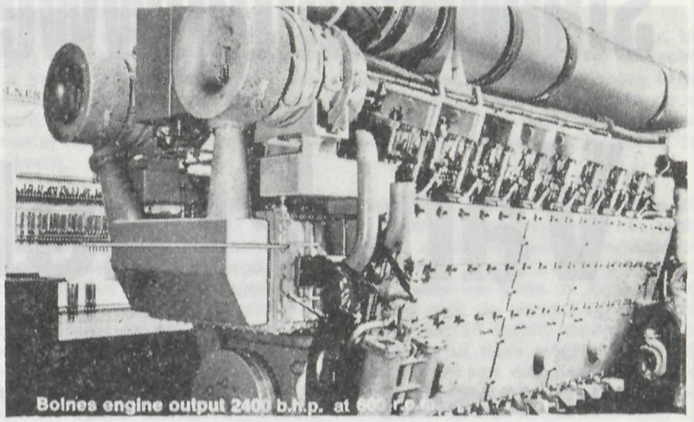
„Last but not least" behoort Federal Van Voorden B.V. tot de Van Voorden Groep, die zich in hoofdzaak toelegt op de fabrikage van standaard serie schroeven tot ca. 800 mm voor jachten en kleine beroepsvaartuigen, alsmede oliegesmeerde schroefaskokers en hydraulische stuurmachines voor dezelfde categorie schepen.

Uit het bovenstaande overzicht moge U duidelijk zijn, dat U voor welke informatie dan ook op het gebied van voortstuwing, manoeuvreren, alsmede koeling voor het kleinste jacht, dan wel het grootste zeegaande schip, zich kunt richten tot de Van Voorden Groep - Zaltbommel.

(Zie advertentie vorige bladzijde)

„BOLNES"

JUIST NU 'N KOSTENBESPARENDE DIESELMOTOR



De Bolnes motor is een tweetakt kruishoofd dieselmotor in de vermogenbranche van 450 - 3.000 pk en in de toerenrange van 500 - 600 omw/min.

Welke voordelen biedt deze motor nu ten opzichte van andere motoren ?

COMPACTE TWEETAKT UITVOERING

Omdat de Bolnes tweetakt motor per cilinder slechts één klep heeft — de uitlaatklep — is het aantal motordelen geringer dan bij viertakt-motoren. Dit geeft een enorme besparing aan reservedelen en onderhoudsuren. De luchtinlaat vindt plaats door inlaatpoorten in de cilinderwand.

KRUISHOOFD CONSTRUCTIE

De kruishoofd constructie heeft tot doel de leibaandruk niet door de hete werkzuiger te laten opvangen, zoals bij de trunkzuiger motor geschiedt, doch door het koude kruishoofd. Bovendien resulteert dit in een beter te beheersen smeerproces, dat langere standtijden en lager smeerolieverbruik ten gevolge heeft.

Door de kruishoofd constructie wordt tevens een volledige scheiding tussen de cilinder en de krukkast mogelijk. De cilinder wordt door een separaat systeem gesmeerd.

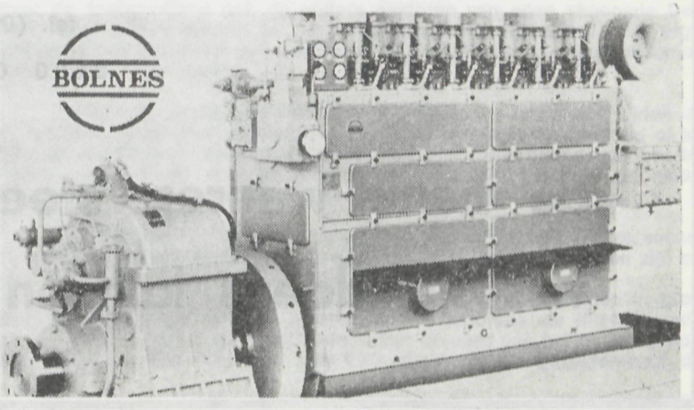
De standtijd van carter-smeerolie kan meer dan 10.000 uur bedragen. De cartersmeerolie wordt niet vervuild omdat ze niet in aanraking komt met de cilindersmeerolie-residuën.

Het verbruik van de cilindersmeerolie die gedoseerd wordt toegediend, nl. evenredig met het toerental en/of afhankelijk van de motorbelasting, is zeer laag.

Daar de verbrandingsprodukten en de gebruikte afdruipende cilindersmeerolie niet in aanraking kunnen komen met de smeerolie van het carter, is de motor bij uitstek geschikt voor gebruik van ruwe en zware olie.

De vorm van het kruishoofd is cilindrisch, om het tevens als spoelpomp te gebruiken. Hierdoor is compressie van de spoellucht in twee trappen mogelijk, eenmaal door de drukvulgroep en eenmaal door de spoelpomp. Door de overvloed aan spoellucht is de motor uitermate geschikt voor sterk wisselende belastingen. Door de karakteristiek van de spoelpomp is de motor in staat de volle belasting tot relatief lage toerentallen vast te houden.

Weinig onderdelen, lage onderhoudskosten, geringe slijtage, geen gebruik van cartersmeerolie, geschikt voor ruwe en zware olie, lage toerentallen bij volle belasting. Ziedaar een greep uit de vele voordelen die de Bolnes tweetakt kruishoofdmotor biedt.



Staaldraadtouwwerken Van Baasrode

Van Praet-Dansaert

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

SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN – Tel. (052) 33 24 66

(K16)

BANK LAMBERT

ZETEL OOSTENDE
Karel Janssenslaan 1
tel. (059) 70.08.45
8400 OOSTENDE

de bank waarop steeds de bedrijven van de visserijmiddens kunnen beroep doen.

Nieuwjaarbrief aan een uitgever



door M. POPPE,
Direkteur-generaal
van het vervoer
bij het Ministerie
van Verkeerswezen

Mijnheer de Uitgever,

Gij vraagt mij een artikel voor het speciaal Kerstnummer van het Visserijblad. Dit gaat op een lange traditie terug, zowel het Kerstnummer als de artikels die gij vraagt. Alleen de foto die gij uit de archieven opdiept, blijft dezelfde. Dit verplicht mij zo langzaam mogelijk te verouderen om op mijn foto te blijven gelijken.

Ik schrijf het aan de traditie toe dat de jaarlijkse vraag mij toekomt, want mijn hoofdactiviteit ligt nu bij de treinen, de bussen, de vrachtwagens, een domein dat de vissers niet bepaald interesseert. Ze hebben zo al zorgen genoeg. Of vraagt gij dit omdat, ook al ben ik jaren van de Kust weg, de reuk van de zee, de vissershaven, een vissersvaartuig mij in de neus is blijven hangen ?

Als ik de oude Kerstnummers van uw valkblad ga opdiepen, dan zie ik dat de artikels van dit speciaal nummer, nu eens plechtig, dan weer gemoedelijk, nu eens zeer technisch en dan eerder een tikje sentimenteel zijn. In feite, mijnheer de uitgever, schreef onze generatie geen nieuwjaarsbrieven, hoogstens een „visitekaartje" aan hooggeplaatsten (maximum 5 woorden, want dit kostte minder). Ik herinner mij de tijd dat familieleden en vrienden er veruit de voorkeur aan gaven op nieuwjaarsdag hun rondje te doen en een stevige borrel kwamen drinken. Ze dronken er al eens een te veel. Maar vergoeilijkend zei dan moeder (niemand zou er toen aan gedacht hebben moeder, ma te noemen) „het zijn de dagen".

Gij ziet het, mijnheer de uitgever, op het einde van het jaar, kijkt men altijd eens terug naar het verleden vooraleer de toekomst te trachten te peilen. Als gij met „Het Visscherijblad" startte, waren we volop in een sombere ekonomische krisis, een algemene krisis en een krisis in de visserij. En toch ,in die periode 1935-38 werd door de bouw van een groot aantal middenslagtreilers de basis gelegd van de moderne Belgische zeevisserij.

In drie opeenvolgende golven, eerst met schepen van 88 voet, dan van 92 voet, dan van 97 tot 100 voet werden een dertigtal grote motortreilers gebouwd die ons land de meest moderne middenslagvloot van gans West-Europa bezorgden. Vooral besteld door Pannenaars (ik heb deze treilers in een vroeger verschenen studie wel eens de Panne-treilers genoemd), werden deze schepen gebouwd voor de visserij op de Spaanse, Portugeese en Marokaanse kust. In 1937-38 kwam meer dan 70% van de totale aanvoer van de Panne-treilers uit deze visgronden en 8% werd uit de Moray Firth gehaald. Geen enkele van die visgronden wordt nu nog door onze visserij aangedaan. Men heeft sedertdien deze treilers gezien op de haringvangst in de Noordzee, op de visgronden rond IJsland. Sommige werden omgebouwd voor de bokkenvisserij in het Kanaal.

Hoewel ze slechts enkele jaren konden ingezet worden op de visgronden waarvoor ze speciaal werden gebouwd, varen vele van deze treilers thans nog, en met sukses, na ombouw, verlenging en aanpassing. En daar ligt een les in voor de toekomst.

Inderdaad, het is niet mogelijk wanneer een schip wordt gebouwd te bepalen welk soort visserij het gedurende zijn lange levensloop zal beoefenen. Ook nu weer bedreigen tal van onzekere faktoren onze visserij : uitbreiding van territoriale wateren, vangstquota, stijgende bedrijfslasten. Maar een waakzame reder die met soepelheid zich aanpast aan de evoluitie, die initiatieven durft nemen, haalt het steeds. Een visserijvloot wordt niet door de computers beheerd, maar door bekwame schippers en reders.

Mijn nieuwjaarswens voor onze zeevisserij is dat, generatie na generatie, de schippers en reders die met dynamisme en volharding hun moeilijke taak volbrengen mogen opstaan. In hun werkzaamheid en bekwaamheid ligt de toekomst van onze zeevisserij.

Aan U, mijnheer de uitgever, en aan allen die van het visje leven, mijn beste wensen voor 1975.

Op de helling

door A. WITTEVRONGEL,
Directeur Rederscentrale S.V. Producentenorganisatie
Secretaris Rederscentrale V.Z.WO. Beroepsvereniging



Ingewijden weten te vertellen dat er zich om de 10 jaar een krisis voordoet zoals wij er thans één meemaken.

Ekonomisten spreken van 7-jarige cycli, vanwaar de uitdrukking „7 magere en 7 vette jaren"...

Hoe dan ook, onze sektor ontsnapt evenmin aan de meest ongunstige fasen van de conjunctuurbeweging : kosteninflatie en recessie.

Dezelfde bronnen beweren verder dat doorgaans de zeevisserijsektor zich het vlugst herstelt... Een troost — zij het dan een magere — ware niet *die samenloop van omstandigheden* die onze sektor in een nog grotere mate aantast. Vele aspekten van onze problematiek liggen nu immers gans anders in vergelijking met vorige krisisperioden.
Waar de kosteninflatie ook de andere sektoren van onze ekonomie treft, voelt het zeevisserijbedrijf bv. de drastische mazoutprijsverhoging erger aan, gezien de brandstof — na de lonen — het belangrijkste kostenelement in de exploitatie uitmaakt.

Anderzijds worden de produktiemogelijkheden langs alle zijden danig beperkt, hetzij door rechtstreeks ingrijpen vanwege de overheid of andere gezaghebbende instanties (quotaregelingen, uitbreiding van voorbehouden visserijzones door andere landen, e.d.m.), hetzij door de natuur zelf (meteorologische en biologische faktoren).

Waar wij persoonlijk voorstander zijn van vrij privé initiatief, menen wij in het geval van de zeevisserijsektor dat er voldoende redenen zijn om de gemeenschap daar waar het nodig is te laten tussenkomen.
De redersexploitatie, de produktiviteit en het rendement worden in grote mate beïnvloed door tal van faktoren, zowel nationale als internationale, waarop de reder geen vat heeft. Samen met de aard van het bedrijf schuilt in deze vaststelling voldoend verantwoording om de gevolgen van die

(Vervolg blz. 31)

VOOR 1975



GOEDE REIZEN
BEHOUDEN THUISKOMST
RIJKE VANGSTEN

DIT WENSEN DE

A.B.C:

DIESELMOTOREN

43, WIEDAUWKAAI, GENT TEL. 091/23.45.41

AAN
ALLE REDERS en VISSERS
van de BELGISCHE KUST

(K9)

OP DE HELLING

(Vervolg van blz. 29)

nationale of internationale reglementeringen of afspraken, te lenigen door overheidstussenkomsten. En hier bedoelen wij niet enkel en alleen financiele hulp, toelagen en noem maar op, maar evenzeer en vooral een daadwerkelijk visserijbeleid.

De moeilijkheden waarmede onze vloot thans te kampen heeft zijn niet uitsluitend te wijten aan de huidige hoge kosten of aan de gedaalde vraag naar visprodukten.

De aktuele conjuncturele toestand legt inderdaad enkele faktoren bloot die, in perioden dat het zogezegd goed gaat, niet tot uiting komen, maar waarvan de gevolgen hadden kunnen voorkomen worden, indien precies in dergelijke gunstige perioden een beleid zou zijn gevoerd dat daarmede rekening houdt. Iemand of iets met de schuld daarvan belasten zou zinledig zijn.

Trouwens, ook het bedrijf, dat zo gemakkelijk te verdelen valt, moet de moed hebben te bekennen vooral om die reden, ook niet van alle schuld vrij te pleiten te zijn.

In het verleden zijn ongetwijfeld reeds goede overheidsmaatregelen genomen ten voordele van onze sektor — waarvoor het bedrijf dankbaar is — maar die waren door de band telkens alleenstaand, los van een alles omvattend beleid.

Wanneer dan één of meer faktoren die de ingreep noodzakelijk maken vervallen, dan vervalt ten dele het nut van de ingreep en dreigen hiermede andere verhoudingen te worden scheefgetrokken. Dit is geen verwijt maar een loutere vaststelling. Een dergelijke toestand is immers hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat verscheidene departementen de visserij onder hun bevoegheid hebben — ieder voor zijpn respektievelijk domein — en mede door het gebrek aan coördinatie tussen de departementen.

Dit is ook de reden waarom tal van wetten verschijnen of regelingen worden getroffen zonder dat aan die specifieke sektor, die het zeevisserijbedrijf toch is, wordt gedacht, met de gevolgen vandien. Zie bv. naar onze mazoutprijs, die alleen voor vissersvaartuigen werd verhoogd per 1 november ll., om het maar bij een recent voorbeeld te houden.

Het hoort daarom des te meer aan het bedrijf om een degelijk maar soepel beleidsplan uit te werken dat borg moet staan voor een rendabele uitbating. In dergelijk plan moet rekening worden gehouden met alle faktoren en aspekten, zowel van algemeen ekonomische, bedrijfsekonomische als sociale aard, te beginnen, uiteraard, vanaf het nieuwbouwbeleid, alover de moderniseringspolitiek naar een sloopremieregeling, evenzeer als de afzet, prijsvorming en sociaal beleid. Hierbij dient rekening gehouden met de internationale aspekten en de gevolgen ervan : denken wij maar aan de quotaregelingen, aan datgene wat ons nog te wachten staat wanneer straks de ekonomische 200 mijl van kracht zullen zijn, e.d.m., maar ook aan de prijzenevolutie : de prijzen op onze markt worden immers in hoofdzaak gedikteerd door buitenlandse markten.

Wanneer in de laatste maanden de prijzen gedaald zijn of in het gunstigste geval gelijk zijn gebleven, maakt dit de toestand des te erger, gezien de sterk gestegen kostprijzen.

De oorzaken van de gedaalde prijzen zijn van verschillende aard, waarvan de voornaamste wel is dat de meeste landen met een overschot aan bevroren vis zitten.

De Verenigde Staten, die tot voor kort grote afnemers waren van vis afkomstig van IJsland en Noorwegen, hebben volledig hun bevoorradingscyclus gewijzigd en kopen thans vooral op de Japanse markt, met de gevolgen vandien voor de markten der E.E.G.-lidstaten — wij zijn niet alleen — en dit op een moment dat tengevolge van de sterk gestegen exploitatiekosten de gezonde uitbating van vissersvaartuigen nagenoeg onmogelijk wordt.

Hier dringt zich dan een houding op vanwege de E.E.G. inzake haar beleid ten aanzien van visinvoer uit derde landen, want wat baat een gemeenschappelijk marktbeleid wanneer deze aangetast wordt door een mankgaande invoerpolitiek ten overstaan van derde landen.

Ons land zelf is in het verleden ook nooit erg invoerbelemmerend geweest, deels om principiële overwegingen, deels uit vrees voor repercuties op de uitvoer van andere sektoren. Dit zou evenwel geen reden mogen zijn om bv. invoerbelemmeringen voor een bepaalde sektor af te schaffen ten behoeve van grotere exportmogelijkheden voor een andere sektor en dit is nogal eens het geval ten nadele van de zeevisserijsektor zowel bij ons als in andere landen en in de E.E.G..

Dezelfde opmerking kan trouwens worden gemaakt over de zeebodem-*exploitatie. Ook hier blijkt de visserij de dupe te zijn. Het ene Departement* weet van het andere niet af en waar bv. reeds sedert september van vorig jaar „bij wijze van proef" aan zandwinning wordt gedaan ingevolge een beslissing van de Minister van Openbare Werken, moet op een parlementaire vraag de Minister van Leefmilieu bekennen dat ten eerste zulks niet mag, gezien de uitvoeringsbesluiten nog niet zijn verschenen, en ten tweede, zijn Departement zelfs niet op de hoogte is van dergelijke proeven op ons continentaal plat, meer bepaald op de Kwintebank en de *Buiten Ratel.*

Wij gewagen dan nog niet van andere vormen van zeebodemexploitatie waarmede de visserij evenmin zal gediend zijn.

Dergelijke aktiviteiten op de Noordzee — het belangrijkste visreservaat voor een groot aantal Europese landen — geven aanleiding tot toenemende ongerustheid. Volgens schatting zullen binnen afzienbare tijd opnieuw honderden boringen worden verricht en zullen boortorens op deze druk bevaren Noordzee hinderlijke obstakels vormen voor de visserij. De nadelen die *ze voor de visserij zullen opleveren zullen* bovendien in het niet vallen bij het net van buizen en pijpleidingen waarmee de zeebodem zal worden bezaaid. En dan maar spreken van vangstbeperkingen voor reders en vissers op dezelfde Noordzee ! Bij dit alles wordt het bedrijf overigens weinig betrokken en veelal voor een voldongen feit gesteld.

Dit is dan een ander aspekt van de problematiek van ons bedrijf, de behoefte aan daadwerkelijke inspraak van het bedrijfsleven in alle aangelegenheden die ons bedrijf aanbelangen welk departement ze ook moge beheren.

MAATREGELEN

Hoe kan het bedrijf nu op korte termijn gezien, het best worden geholpen.

Wij zijn geen principieel voorstander van zg. „injecties".

Doch, in de gegeven omstandigheden zijn wij ervan overtuigd dat een dergelijke inspuiting, wij bedoelen natuurlijk een tijdelijke rechtstreekse financiele hulp, een belangrijk gedeelte van onze vloot weer vlot zou maken, mits dit gepaard gaat met een degelijk beleidsplan, dat de nodige waarborgen moet bieden dat onze vloot ook vlot blijft. Benevens de reeds voorgestelde maatregelen i.v.m. de mazoutprijs, de aflossing der annuïteiten bij de N.M.K.N. e.d.m. dringt o.i. een dergelijke overheidshulp zich op.

Ons land wordt in de laatste decennia geregeerd door drukkingsgroepen. Het valt niet te ontkennen dat, zelfs bij een soberheidsbeleid, subsidies of kredieten worden toegekend, ook aan zg. verlieslijdende bedrijven onder sociale dekmantel (voorkomen van het verdwijnen van werkplaatsen) of om andere redenen. Veelal verdwijnen dergelijke gesteunde bedrijven toch. Er wordt thans steun verleend aan de pers. Zelfs de vakbonden krijgen subsidies. Vorige week nog werd een krediet goedgekeurd van 18 miljoen om de aankoop van een schilderij van Roger Vanderweiden te financieren, net zoveel als voor onze gemeenschappelijke visserijprojekten; het Te Deum ter gelegenheid van de Dynastie kost jaarlijks ruim een half miljoen en thans zal 45 miljoen fr. toelage aan de wapenfabriek FN voor een herstruktureringsstudie worden toegekend...

Wij zijn bv. voldoende kunstminnend om iedere verantwoorde verrijking van het cultuurpatrimonium toe te juichen, maar wanneer daarvoor overheidsbijdragen mogelijk zijn en nog voor zoveel andere redenen, waarom dan niet voor een middengroot bedrijf dat onze sektor met zijn ca 1.500 rechtstreekse werknemers toch is om niet te spreken van de duizenden andere gezinnen die onrechtstreeks van het zeevisserijbedrijf afhangen.

Daarnaast moeten wij, zoals gezegd, meer aan de toekomst denken en dit in ons beleid inschakelen.

Wij zijn ervan overtuigd dat wij met een modern uitgeruste vloot de buitenlandse concurrentie op het gebied van de verse visaanvoer kunnen weerstaan. Daaraan moeten wij ons houden en wij zien dan ook een oplossing en goede toekomstmogelijkheden in het doorvoeren van gemeenschappelijke projekten, waarvoor heel zeker meer geld ter beschikking zou moeten worden gesteld.

Dit moet niet alleen het voordeel bieden nieuwe vismethoden op *niet traditionele* visgronden te gaan uittesten, maar dergelijke aktiviteiten bieden bovendien het voordeel dat ze de traditionele visgronden, meer gezien in het raam van de vangstbeperking, ontlasten, ook al is dit maar tijdelijk. Andere uitvoeringsmodaliteiten dringen zich evenwel op.

Eén en ander houdt verder in dat wij de mogelijkheid moeten hebben onze vloot te moderniseren.

Er is een Koninklijk Besluit van 1958, waarbij toelagen zijn voorzien voor de modernisering en uitrusting van vissersvaartuigen. De huidige begroting voorziet, en dit sedert enige jaren, 300.000 fr, en nooit wordt dit bedrag uitgeput. En dit is logisch, omdat deze overheidstoelage een tussenkomst is in de rentelast, hetgeen derhalve een lening veronderstelt.

Een reder moderniseert echter nooit alles ineens, wanneer hij dit doet dan gebeurt het in gunstige perioden met beschikbaar geld, zodat een lening niet noodzakelijk is.

In minder gunstige perioden wordt helemaal niet aan modernisering gedaan en blijven de beschikbare tussenkomsten eveneens onaangeroerd.

Het ware daarom ten zeerste wenselijk enerzijds het betreffend K.B. in die zin te wijzigen dat een onmiddellijke *rechtstreekse* tussenkomst in de aanschaffingswaarde of moderniseringswerken wordt toegekend en anderzijds dat de hiervoor beschikbare gelden op een redelijk niveau zou worden gebracht, ten einde onze reders toe te laten straks in een gunstige concurrentiepositie te komen.

Ook op ander domeinen dient onze vloot op de helling te worden gebracht zoals eerder gezegd. Dit is de taak van het bedrijf, dat thans op*nieuw naar de hereniging gaat, en dat in een zo kort mogelijke tijd* een vooral op ekonomisch inzicht verantwoord struktuurbeleid aan de bevoegde overheid zal dienen voor te leggen, dat zal moeten toelaten dat de inkomsten voor de reders tenminste mee kunnen groeien met deze in de alternatieve beroeps- en andere bedrijfstakken.

Onze mensen zullen echter in de eerste plaats hiertoe de vereiste geestelijke en verstandelijke inspanning moeten kunnen opbrengen en dan zijn wij ervan overtuigd dat op langere termijn de Belgische zeevisserij goede toekomstperspektieven bieden zal.

Naast vele pessimistische geruchten en uitlatingen die wij in de laatste tijd hebben gehoord, hebben wij gemeend dit meer optimistisch geluid te kunnen uiten en zijn wij ervan overtuigd dat ook de overheid, bij wie in het verleden niet nutteloos werd aangeklopt, ook nu haar aandeel zal willen bijdragen in de heropstanding van een waardevolle sektor die *de onze is.*

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...

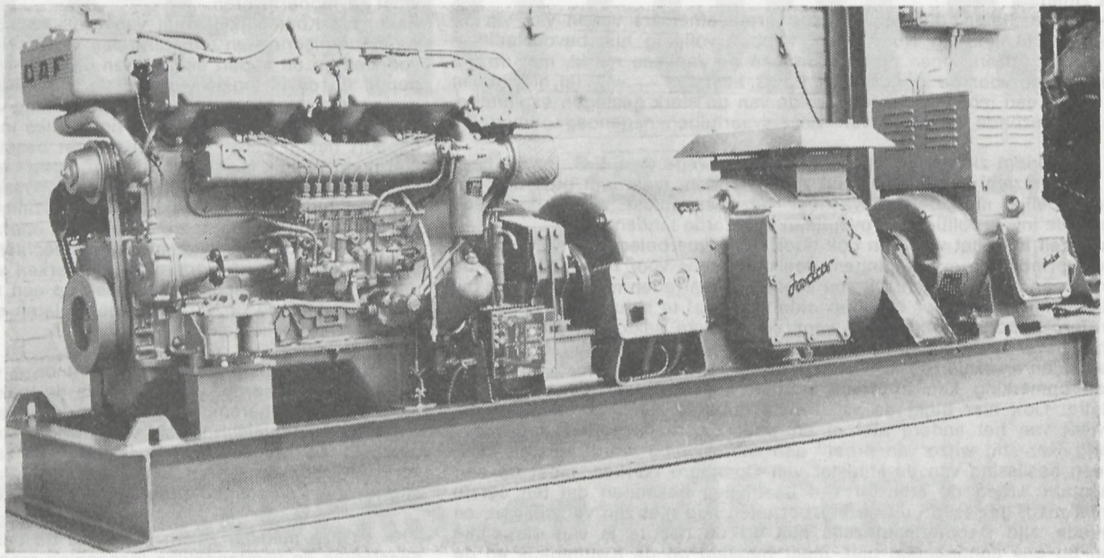
BEHEER : P. VANDENBERGHE

ZAAKVOERDER : BILLIAU LEO

Tel. : 70 16 89

(K17)

Reeds meer dan 225 viskotters werden uitgerust met één of twee „D A F" diesel hulpgroepen. vermogen 52 - 200 pk.



Fabrikatie en levering naar vele landen.

MACHINEFABRIEK EN TECHNISCHE HANDEL

H. ZWART B.V.

☎ 02550-13740-15110-12270-13668

ZWART TECHNIEK B.V.

MIDDENHAVENSTRAAT 76, IJMUIDEN

TELEX 41808 ZWART NL.



EEN MOEILIJK JAAR LIGT VOOR ONS !

door Dr. H. A.H. BOELMANS KRANENBURG

Evenals in vorige jaren ontvingen wij een uitnodiging ter gelegenheid van het Kerstnummer van « Het Visserijblad » een bijdrage te leveren. Dit nummer zal tegelijkertijd in het teken staan van 45 jaar aanwezigheid van de heer P. Vandenberghe in de visserij.

Natuurlijk hebben wij deze uitnodiging gaarne aanvaard, want wij achten het van het grootste belang dat Vlaamse en Nederlandse vissers geregeld van elkaars meningen op de hoogte zijn. Beide groepen spreken immers elkaars taal en beide bedrijfsmiddens nemen voor een overwegend gedeelte deel aan een zelfde soort visserij ; zij hebben derhalve gelijke belangen en laten wij niet vergeten in het huidig tijdsbestek ook gelijke zorgen. Wil men echter van elkaars reilen en zeilen op de hoogte zijn en blijven, dan is een communicatiemiddel nodig. Welnu, het is één van de grote verdiensten van de heer Vandenberghe dat hij de Vlaamse visserij een eigen vakblad heeft bezorgd, dat ook in Nederland in ruime mate wordt gelezen en waardoor het voor de Nederlandse visserij mogelijk is kennis te nemen van wat er bij onze zuiderburen leeft. Het is onze mening dat geen bedrijfstak zich kan op de duur staande houden, wanneer het niet beschikt over een eigen publiciteitsorgaan. Dit geldt temeer omdat de overheid bij haar beslissingen steeds meer rekening gaat houden met de publieke opinie en wie daarin niet gehoord wordt behoort al gauw tot de vergeten groepen. Het wil ons voorkomen dat de heer Vandenberghe, van huis uit een strijder voor de visserij, dat al vroeg heeft begrepen en dat de visserij langs de Vlaamse kust daarvan in hoge mate heeft geprofiteerd.

Overigens zou het aardig zijn wanneer iemand eens de moeite zou willen nemen een geschiedenis van de Vlaamse visserij over de laatste 45 jaar te schrijven ; wij twijfelen er niet aan of de direkteur van het Visserijblad zou daarin een eigen plaats innemen, ook afgezien van het vakorgaan.

HET JAAR 1974

Aangezien het niet de bedoeling van dit Kerstnummer is ons in de historie te begeven wilden wij nog een ogenblik terug zien op het afgelopen jaar.

Daarbij valt het op, dat in heel West-Europa de visserij praktisch niet beïnvloed werd door nationale gebeurtenissen, doch geheel afhankelijk was van hetgeen zich op het internationaal vlak voordeed.

Het jaar 1974 begon immers met het dieptepunt in de oliecrisis, met onzekerheden over de gasolie-aanvoer en daarnaast met een buitensporige prijsverhoging door olieprodukten, die ook doorwerkte in andere artikelen. Dat betekende een kostenverhoging, waarbij van te voren vaststond dat de visprijzen zich in zo'n snel tempo aan de kostenstijgingen konden aanpassen. Bovendien bleek dat door wijzigingen in het consumptiepatroon de vraag naar vis ging achterlopen bij de aanvoer, waardoor grote voorraden in de vrieshuizen ontstonden, een zelfde verschijnsel als zich in de veeteelt voordeed, waar alras van een « vleesberg » werd gesproken.

Bovenop deze narigheid kwamen nog de betalingsmoeilijkheden van de Italiaanse staat, die door exportbelemmeringen en een cautieregeling de invoer, voornamelijk van platvis, trachtte af te remmen en daardoor een extra slag toegebracht aan de kottervisserij.

Gelukkig zijn sinds oktober de Italiaanse belemmeringen weer opgeheven, doch dit heeft nog niet de daarvóór bestaande toestand hersteld.

ZEERECHT EN OVERBEVISSING

Van groot belang in het afgelopen jaar waren ook de Zeerechtsconferenties in Caracas en de bijeenkomsten binnen het kader van de Noord-Oost Atlantische Visserij-Conventie in Londen, Bonn en Hamburg.

Op de Zeerechtsconferentie werden tal van problemen besproken, doch voor de visserij waren de discussies over de visserijgrenzen en de visserijzones de belangrijkste. Uit de praktijk kende de Vlaamse visserij deze materie reeds door de eerdere eenzijdige uitbreiding door IJsland van de visserijgrenzen rond dit eiland. Plannen in Noorwegen, hoewel minder verregaand dan van IJsland, droegen er niet toe bij de ongerustheid hierover te doen afnemen.

Het ziet er naar uit dat nieuwe staten en ontwikkelingslanden die geen kans hebben op gebiedsuitbreiding te land, alles in het werk stellen om een zo groot mogelijk zeegebied onder controle te krijgen.

Hoewel in Caracas nog geen besluiten werden genomen lijkt het er op dat met een 200 mijlszone op één of andere wijze rekening zal moeten worden gehouden. Nu wil een regeling in wereldverband geenszins zeggen dat regionale regelingen zijn uitgesloten ; integendeel, in een gebied rond de Noordzee met zoveel belanghebbende staten ligt een regionale oplossing het meest voor de hand. Daarom zou handhaving van de regels van de Londense conventie, bij de grondgedachten van de E.E.G. inzake visserijgronden en bij de voorstellen van de Noord-Oost Atlantische Visserij-Conventie de voorkeur verdienen. Ook op dit punt is een duidelijke samenwerking tussen België en Nederland gewenst. Tenslotte nog de overbevissing. Op het ogenblik dat wij dit schrijven staat nog niet vast of per 1 januari een quoteringsregeling voor andere vissoorten dan haring ingaat. Wanneer dat wel het geval mocht zijn staat de visserij in beide landen voor het vraagstuk hoe de quoteringen in de nationale staten moet worden toegepast. Dat is een vraagstuk dat ernstig moet worden bekeken, want een quotering brengt meestal minder aanvoer met zich en wanneer de visserij staande wil houden moet zij zorgen dat voor datgene dat aan de wal wordt gebracht de hoogst mogelijke prijs wordt verkregen. Het gaat daarbij niet alleen over de prijs, doch evenzeer om de bevordering van de regelmaat van de aanvoer en dat is van essentieel belang voor de handel, de verwerkende industrie en de consument.

Dit probleem is er niet alleen één voor de regeringen, doch evenzeer voor het bedrijfsleven. Het komt ons daarom gewenst voor dat de beroepsorganisaties in beide landen over dit punt overleg plegen.

Komt er daarentegen geen quotering, dan wordt de overbevissing groter dan voorheen en dreigt de rentabiliteit van het visserijbedrijf nog verder te dalen. Ook dan zal het visserijbedrijf moeilijkheden kennen, wellicht nog grotere dan bij quotering.

Hoe men het ook wendt of keert, het ziet er naar uit dat 1975 minstens zo'n veelbewogen jaar zal worden als het afgelopen jaar en wij spreken de hoop uit dat de reders, de vissers en hun organisaties in eensgezindheid de wegen zullen mogen vinden om de moeilijkheden het hoofd te bieden.

FABRIKANT VAN :

VISMEEL
VISOLIE
VLEESMEEL
BEENDERMEEL
BLOEDMEEL
BEENDERLIJM
VELLENLIJM
DIERLIJKE VETTEN
SAMENGESTELDE ORGANISCHE MESTSTOFFEN

n.v.

Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW (België)
Tel. 053/66.69.91 (4 lijnen)
66.69.95
Telex : 21.343

Ophaalcentrum voor Vismijn Oostende :
Pakhuis 37, Tel. 059/70.24.31

Regelmatige ophaaldienst voor VISAFVAL
met aangepast materiaal

(K20)

OTT - GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

— Tel. (052) 47 82 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

(K5)

75 jaar later

door G. BRABANT,
Hoofdingenieur-direkteur
van administratie RTT-
Radio Maritieme Diensten

In 1975 zal het vijf en zeventig jaar geleden zijn dat het eerste Belgische radiokuststation in dienst werd genomen. Ons land, alhoewel geen grote traditionele zeevaartmogendheid, onderlijnde onmiddellijk het grote nut die de radioverbindingen voor de zeevaart zouden betekenen. Onverwijld beslisten de verantwoordelijken toen om tot een praktische realisatie over te gaan. Men besefte maar al te goed welke de gevaren waren waaraan de zeevarenden zich bloot stelden.

Gedurende eeuwen voeren schepen uitsluitend bij de gratie van wind en weer. De zee betekende een isolement met het uitspansel als enig richtsnoer. Ze was een onmetelijke ruimte. Met eigentijdse schepen de zee bevaren was toen blijk geven van doodsverachting. Het zou tot in de helft van voorgaande eeuw duren vooraleer land- en telegrafiesystemen werden ingevoerd. In 1832 ontwierp Samuel Morse de electromechanische telegraaf en het punt-strepen alfabet. Een code, die verder naar hem zou worden genoemd. Alles beperkte zich echter nog in de scheepvaart tot de visuele rapportering, zelfs ten tijde van het verschijnen van de stoomschepen.

Pas toen een geniale Italiaan, ingenieur Marconi, in 1896 in Tonybee Hall de eerste demonstratie gaf van draadloze telegrafie, werden plotseling nieuwe perspectieven geopend. Een radikale omwenteling voor de scheepvaart lag in het verschiet. Zelfs de huidige snel evoluerende electronica is niet los te zien van die gebeurtenis in 1896, waar directe communicatie tussen schip en wal voor het eerst binnen het bereik kwam.

Een belangrijke stap in de radio-ontwikkeling had plaats in december 1898, toen met toestemming van Trinity House proeven werden genomen tussen de vuurtoren van South Foreland en het lichtschip East Goodwin. Een afstand van ongeveer 12 mijl was overbrugd.

Maar Marconi zocht verder. Grote inspanningen werden geleverd om de reikwijdte van zijn zenders te vermeerderen. Hierbij speelde de antennehoogte een primordiale rol, maar ook het vermogen van de zender was niet onbelangrijk.

De transatlantieker „St Paul", van de American Line, slaagde er in in 1899 kontakt te krijgen met het radiostation Needles over een afstand van 66 mijlen. De Belgische mailboot „Princesse Clementine" werd in november 1900 van radio voorzien. Het betrof een vonkenzender en een kristalontvanger. Bovendien werd een walstation gebouwd te „La Panne". Oostende radio was voor het eerst in de aether. Gedurende de daaropvolgende jaren werden steeds meer schepen met radio uitgerust. Maar pas na de ramp met de „Titanic", die aan meer dan 1.500 mensen het leven kostte — terwijl op korte afstand schepen aanwezig waren die hulp hadden kunnen bieden — gaf de doorstoot tot internationaal verplichte invoering van radio-electronica aan boord van schepen.

Dit werd beslist op een internationale conferentie die plaats had te Londen in 1912. Dan kwam de eerste wereldoorlog. De Engelsen slaagden er in door middel van radio-richtingszoekers de gedragingen van de Duitse vloot te volgen. In onderlinge wedijver probeerden de mogendheden hun kracht en vernuft op het braakliggende terrein van de electronika.

Na het Verdrag van Versailles in 1919 gaat de uitbouw van de scheepscommunicatie gestadig verder. De radiobuis van Lee Forest doet haar intrede en de gelijkrichters die gevuld waren met neon of arongas hulden de radiohutten in een romantische gloed van oranje of diepgroen, dansend op de kadans van de sleuteldruk en waarbij de telegrafist zich wel een soort tovernaar moest voelen.

Maar ook andere vormen van electronika, zoals echolood, richtingszoeker, autoalarmapparaat e.d. doen hun intrede aan boord. Hierdoor worden veel meer opvarenden direct met het nieuwe medium geconfronteerd dan de oorspronkelijke liefhebber-pionier-marconist.

Intussen maakt de veralgemeende toepassing van de radiobuis het mogelijk het frequentiespectum uit te breiden : van lange golven over middengolven tot korte golven.

Het zal toch tot ongeveer 1921 duren alvorens door de Oostendse Rederij het eerste vissersvaartuig van radio wordt voorzien. Aanvankelijk betreft het een 0,25 kW telegrafie-vonkenzender en een kristalontvanger. Radiotelefonie verschijnt aan boord van de kleinere schepen vermoedelijk rond de jaren 1923. De eerste dieptemeters en goniotoestellen doen hun intrede bij de vissersvloot vanaf 1938.

En dan gaat de scheepvaart, gehandikapt door krisis, de tweede wereldoorlog in met een merendeels door de techniek achterhaalde apparatuur. Maar nogmaals is het die sombere periode uit de geschiedenis van de mens die de stoot geeft tot de toepassing van steeds modernere electronica.

Er ligt een parallel tussen beide wereldoorlogen : in de eerste beschikken de Engelsen over betere richtingszoekers, in de tweede over radar. Asdic-, het echolood-, en radar, spelen een overwegende rol in de duikbotenoorlog. Het gyrokompas verschijnt en door koppeling met een stuurautomaat ontstaat een nauwe samenwerking tussen electronica en mechanica. De transistor die praktisch onverwoestbaar is, wordt ontwikkeld, waardoor radars, zenders, ontvangers, echoloden, fac-similé, weerkaatsmachines e.a. steeds betrouwbaarder en minder gevoelig aan de scheepstrillingen inherent aan de moderne voortstuwingsmiddelen aan boord.

Een nieuwe fase is ingetreden : de transistorisatie. Intussen heeft zich echter nog een andere mogelijkheid aangeboden : de V.H.F. De „very high frequency" die uitermate geschikt lijkt voor lokaal radioverkeer en dus snelle toepassing vindt voor radioverbindingen in en rond de havens. Nieuwe plaatsbepalingssystemen worden aangeboden : Decca, Loran, Consol en Omega. Nieuwe frequenties worden aangewezen voor TOR (telex over radio) t.t.z. een draadloze telex. Een wonder te meer omdat het systeem foutcorrigerend werkt en zichzelf herhaalt tot de tekens er goed overkomen. Uiteindelijk is er ook nog de Selcal : de selektieve oproep, waardoor snelle verbindingen in de toekomst gewaarborgd worden.

Ondertussen zitten we volop in de periode van de overschakeling van dubbelzijband naar enkelzijband communicatie. Het voornaamste doel dat men op het oog heeft bij het in gebruik nemen van de enkelzijband techniek is het aantal frekwentiekanalen te verdubbelen en daardoor het aantal gelijktijdige radioverbindingen op te voeren. Maar niettegenstaande het sukses dat de enkelzijbandcommunicatie nu kent, en waardoor tevens de kwaliteit van de verbindingen is verbeterd, blijft de saturatie van de maritieme frekwentiekanalen zich nog steeds verder manifesteren.

Indien de burgerluchtvaart het aantal passagierschepen sterk heeft doen afnemen stelt men daartegenover vast dat het aantal cargos, met een steeds groter wordende tonnage ongebreideld toeneemt. De officiële lijst van de scheepsstations uitgegeven door de U.I.T. (Union internationale des telecommunications) vermeldde in 1969 39.500 eenheden. In 1973 zijn het er reeds 15.500 meer hetgeen een toename betekent van 40% in een tijdspanne van 4 jaren.

Om de overbelasting van frekwentiekanalen te beperken kijkt men thans de hoogte in, alwaar men de satellieten ziet verschijnen.
Satellieten voor maritieme radioverbindingen zijn thans aan de orde van de dag. Proefnemingen zijn bezig en internationale konferenties buigen zich over de exploitatieproblemen.

Waar ik daarjuist vermeld heb dat ons land reeds in de jaren 1900 pionierswerk verrichtte door een van de eerste kuststations ter wereld, zo niet het allereerste, op te richten, druk ik hierbij de hoop uit dat ook ditmaal de verantwoordelijke instanties gunstig geïnspireerd zullen zijn en tijdig de nodige maatregelen zullen weten te treffen opdat België van de eersten gebruik zou maken van de veelbelovende satelliettechniek.

Als men ziet welke inspanningen door de overheid worden geleverd om onze havens — onderdeel van het nationaal patrimonium — in bloei en voorspoed verder te ontwikkelen dan zouden al deze inspanningen te vergeefs zijn indien de communicatiemiddelen in het algemeen, en de radiomaritieme verbindingen in het bijzonder, niet in parallel met de andere structuren zouden worden ontwikkeld.

n.v. BELIARD MURDOCH

THE LEADING SHIPYARD FOR

Fishing
Dredging
Towing
Shiprepairing
Industrial engineering

YARD AT ANTWERP
Kattendijkdok Westkaai 21
Telephone : (031) 31 36 00
Telex : Antwerp 31.216

YARD AT OSTEND
Sloepenstraat 1
Telephone : (059) 70 48 01
Telex : Belmu 19212

(K4)

Wend u tot

Vissersverbroedering n.v.

Hendrik Baelskaai 2, OOSTENDE
Telefoon : (059) 70.29.50

■

VOOR ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN

SPECIALISTEN VOOR SPANVISSERIJNETTEN EN ALLE ANDERE VISNETTEN VOLGENS ONZE OF VOLGENS UW PLANNEN

■

Alle soorten staaldraad - mixte touw - herslagen touw - nylon touw enz...

■

Alle soorten garen in manila - sisal - nylon - perlon - polyethyleen

■

Vertegenwoordiger van alle ESSO-PRODUKTEN - Gasoil - smeeroliën en vetten

■

Opblaasbare reddingsvlotten D.S.L.
4 - 6 - 8 - 10 - 12 - 20 man

■

Vertegenwoordigers en dienststation voor blustoestellen

(K28)

RESTAURANT

«BALKAN»

VAN ISEGHEMLAAN, 80 OOSTENDE

KERSTAVOND

LES BELLES DE ZELANDE
—
BOUCHEE AUX CREVETTES
—
DINDONNEAU
COMPOTE DE PECHES
POMMES CROQUETTES
—
LA COURONNE DES VICES DE MARIANNE
—
LA BUCHE

400 Fr.

OUDEJAARSAVOND

LES BELLES DE ZELANDE
—
LE VERITABLE OXTAIL
—
FAISAN AU POIVRE VERT
JOHNNY WALKER
COMPOTTE D'AIRELLES
POMMES CROQUETTES
—
LA COURONNE DES VICES DE MARIANNE
—
LE GATEAU «BONS VOEUX» TRADITIONNEL
—
MOKKA

550 Fr.

B.T.W. inbegrepen

— Reservatie : vóór 19 u. 059/70.45.25, na 19 u. 059/70.56.45. —

(K47V)



ETEN WIJ MORGEN... DRAAKVIS?

door W. VYNCKE,
Hoofd van de Afdeling Biologie en Viskwaliteit
Rijksstation voor Zeevisserij Oostende.

Daar zoals gewsten de vangst van diverse grote traditionele vissoorten aan jaarlijkse kwoteringen zal worden onderworpen, zal de aanvoer in bepaalde gevallen wellicht niet meer voldoende zijn om de behoeften te dekken. Dit heeft verschillende grote visserijlanden zoals Groot-Brittannië, W.-Duitsland, Noorwegen enz. ertoe aangezet om andere vissoorten op te zoeken en hun ekonomisch belang te evalueren.

Twee belangrijke aspekten hiervan zijn de technologische verwerkingsmogelijkheden en de consumenten-acceptabiliteit. De meeste van de tot in recente jaren praktisch ongebruikte vissoorten zijn reeds lang bekend. Zij werden echter niet voor menselijke konsumptie gebruikt hetzij omdat zij verwant waren met traditionele vissoorten die nog overvloedig ter beschikking waren (bv. blauwe wijting t.o.v. wijting), hetzij dat het technisch visapparaat niet geschikt was (de meeste komen op grote diepten voor) hetzij dat hun uitzicht niet kommercieel was (bv. draakvis) of nog dat zij moeilijk zonder grote verliezen te verwerken (bv. fileren) waren, vooral door het feit dat hun afmetingen meestal klein (minder dan 50 cm) zijn.

Hierin kan evenwel mede door de technische vooruitgang verandering komen. Een intensief wetenschappelijk onderzoek in dit domein, is dan ook volledig gelrechtvaardigd.

POTENTIËLE NIEUWE VISSOORTEN VOOR MENSELIJKE KONSUMPTIE

De gegevens die hier volgen zijn vooral afkomstig van Duitse en Engelse onderzoekers en werden op de jongste vergadering van de „West European Fish Technologists Association" te Nantes (Frankrijk) in september 1974 besproken.

Vooral volgende vissoorten blijken potentiële mogelijkheden te bieden : bauwe wijting, grenadiervis, draakvis, grote zilversmelt en „smoothhead".

Alleen het rechtstreeks gebruik voor menselijke voeding wordt hier belicht. De mogelijkheden voor vismeelproduktie (industriële visserij) komen hier niet ter sprake. Er is trouwens in de wereld een duidelijke tendens om het gebruik van vis voor rechtstreekse menselijke konsumptie aan te moedigen.

— **Blauwe wijting** (Micromesistius poutassou) : de potentiële vangsten worden op 1 miljoen ton per jaar geschat. Belangrijke visgronden werden NW van Schotland gevonden en waarschijnlijk zijn nog elders in de Atlantische oceaan belangrijke koncentraties. De blauwe wijting wordt hoogstens 50 cm lang. Hij paait in het vroege voorjaar en leeft diepten van 80 à 300 m.

Het visvlees is zacht en wit en is ondermeer met dit van kabeljauw of schelvis te vergelijken. De relatief kleine grootte bemoeiijkt evenwel bewerkingen zoals het fileren en het panklaar maken. Blauwe wijting wordt momnteel op grote schaal voor vismeelproduktie gevist. Het ware echter ten zeerste aan te raden deze waardevolle vis rechtstreeks voor menselijk verbruik te bestemmen. Geschikte verwerkingstechnieken dienen dan ook te worden gezocht.

— **Grenadiervis** (Coryhaenoides rupestris).

Deze vis behoort tot de orde van de kabeljauwachtigen en lijkt op de draakvissen. Hij heeft een plompe kop en een lange staart (vandaar ook de soms gebruikte benaming „zeerat") en de grote stekelige schubben. Hij wordt 1 m lang doch slechts één derde is bruikbaar. Merkwaardig is zijn grote lever met zeer hoog vetgehalte.

Volgens russische onderzoekingen paait de vis in IJslandse wateren en trekt vervolgens naar Groenland en Labrador om dan voor het paaien naar IJsland terug te keren. Ook in de wateren ten westen van Ierland en Schotland zijn grote koncentraties aangetroffen. De grenadiervis leeft op diepten van 800 tot meer dan 1000 m.

Het visvlees is wit en vast en heeft een goede smaak. Het machinaal fileren kan met een roodbaarsfileermachine worden uitgevoerd na evenwel de staart te hebben afgesneden. Het rendement is echter hierdoor tamelijk klein.

— **Draakvis** (Chimaera manstrosa).

Behoort zoals rog en haai tot de kraakbeenvissen. Heeft een weinig aantrekkelijke kop en een lange staart („tattail" in het Engels). Leeft dicht bij de bodem op 200-500 m dieptel.

— **Grote zilversmelt** (Argentina silus).

Behoort tot de zalmachtigen („Goldlachs" in het Duits). Komt in de Atlantische Oceaan tot diepten van 1000 m voor. Maximum 50 cm. Het „onkruid van de zee„ zoals de grote zilversmelt ook wordt genoemd heeft een vetgehalte van 5 %, Zijn vlees is week, wit en ruikt naar augurken. Gerookt, gebraden of ingeblikt blijkt deze vis zeer acceptabel te zijn. In principe kan de grote zilversmelt machinaal gefileerd worden. Het onthuiden echter is zeer moeilijk wegens de zeer dunne huid. Een ander nadeel zijn de grote schubben die vóór het fileren moeten worden verwijderd.

— **Smoothead** (Alepocephalus bairdii)

Wordt o.m. in grote aantallen ten Westen van Groot-Brittannië gevonden. Het visvlees is zeer week door het hoog watergehalte (tot 88 %). De smaak is echter fijn zodat zeker uitwegen (bv. roken) voor deze vis kunnen worden gevonden.

HET GEBRUIK VAN GRATENSEPARATOREN

Uit hetgeen voorafgaat blijkt duidelijk dat er zich met de meeste vermelde vissoorten technologische moeilijkheden voordoen in verband met de verwerking. De kleine afmetingen zijn hiervoor de grootste oorzaak. In de jongste jaren zijn evenwel gratenseparatoren op de markt gekomen die bv .toelaten visresten van fileerafval (graten) te verwijderen. De zo bekomen „gemalen" vis kan voor de produktie van fish-sticks, viskroketten, vispasteien, enz. worden gebruikt.

Ook op de vermelde niet-kommerciële soorten is het onderzoek op de toepassingsmogelijkheden van de gratenseparatoren in verschillende landen begonnen. Hier volgen recente uitslagen bekomen door 't „Bundesforschungsanstalt für Seefischerei" te Hamburg op blauwe wijting, grote zilversmelt, grenadiervis en draakvis.

De vissen werden ontkopt, gegut en in de Baader gratenseparator 694 verder bewerkt en ingevrozen. De trommel met perforaties van 8 mm gaf over het algemeen de beste resultaten. De zwarte buikmembraan van diverse vissen stelde problemen, het beste was daarom de buiklappen vooraf weg te snijden.

Het rendement bedroeg 43 % voor blauwe wijting, 46 % voor grote zilversmelt, 28% voor grenadiervis en 27% voor draakvis.

Het diepgevroren visvlees werd dan in laboratorium verder onderzocht.

De verliezen door ontdooien en stomen waren zeer hoog, hetgeen ongetwijfeld te wijten is aan het malen van de vis. Het dooiverlies bedroeg voor blauwe wijting 10-14 %, voor grote zilversmelt 20-24 %, voor grenadiervis 20-30 % en voor draakvis 32 %. Ook de kookverliezen waren hoog, nl. 17-21 % voor blauwe wijting, 16-25 % voor grote zilversmelt, 27-34 % voor grenadiervis en 27 % voor draakvis. Door het grote waterverlies was de vis zeer droog en taai en in die vorm ongeschikt voor menselijke konsumptie. Wanneer evenwel de vis in diepgevroren staat werd gebakken waren de produkten sappig en smakelijk. Voor de verwerking tot viskroketten enz. is het dan ook aan te raden het invriezen vóór bereiding te vermijden. Dit geschiedt dan ook het best aan land. Voor de bereiding van fisch-sticks kunnen blokken op zee ingevroren gemalen vis daarentegen gemakkelijk worden gebruikt.

TELEFLEX

AFSTANDSBEDIENING
VOOR
MOTOR
EN
KEERKOPPELING

VERTEGENWOORDIGD DOOR :

ELECTRO MARINE p.v.b.a.

HARDENVOORT 3, ANTWERPEN
Tel. (031) 31.89.90 — Telex 31.855 Elemar

(K26)

SCHEEPSWERVEN

ALFONS BOCHER P.V.B.A.

— ■ —

NIEUWBOUW EN HERSTELLEN VAN SCHEPEN — SLIPWAY

Afdeling :

★ THERMISCH VERZINKEN
★ WARM GALAVANISEREN

— ■ —

REDERSKAAI, 47 - 49 8380 ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 44 72

(K49V)

INDUSTRIELE
ARTIKELEN
WERKTUIGMACHINEN

Traen Coucke

ACADEMIESTRAAT 9
8000 BRUGGE
Tel. (050) 332484 - 332485

(K8)



LA COURONNE

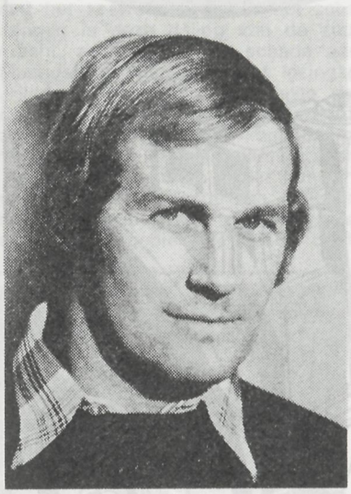
OOSTENDE
Tel. : 059 - 70.13.24 / 70.13.25

Roken — Inzouten — Drogen — Opleggen van Vis
Specialiteit van zoet gerookte zalm In- en Uitvoer

(K37)

De zee lijdt aan een sluimerende kwaal

door Dr. Ir. Rudolphe De Clerck,
Werkgroep „Biologie", Com. T.W.O.Z., Rijksstation voor Zeevisserij



De jaarwisseling is een steeds weerkomende mijlpaal die de mens doet nadenken over wat gebeurd is en wat komen kan.
Een van de meest ingrijpende zaken die zich in 1974 heeft voorgedaan in de zeevisserij vormt ongetwijfeld de invoering van de vangstbeperkingen. Hierover zullen anderen in het Kerstnummer het ongetwijfeld hebben. De noodzaak van de vangstbeperkingen werd gedeeltelijk opgedrongen door de aktiviteiten van de mens (overbevissing bv.) en gedeeltelijk door de natuur zelf (slechte broedjaren door klimatologische omstandigheden bv.). Maar onafgezien van deze twee invloeden op de voedselreserve in zee, heerst er een sluimerende kwaal in de zee en daarvoor is opnieuw de mens verantwoordelijk, nl. de verontreiniging.

Vier vijfden van onze aardbol wordt ingenomen door zeeën en oceanen. De inhoud van dit zeewatervolume werd op 1,37 miljard km3 geschat ,een immens groot reservoir, dat tot voor kort als de ideale vuilnisbelt voor de mens werd beschouwd. Deze funktie was aanvaardbaar zolang de industrie niet tot ontwikkeling was gekomen. De menselijke afvalprodukten, die tot in de 19e eeuw langs de stromen en rivieren naar zee werden gevoerd, waren van organische samenstelling en werden vrij vlug door de oplossende eigenschappen van het zeewater tot voedingszouten omgezet. Van deze afvalstroom is op heden niet veel van overgebleven. De massale expansie van de industrie op wereldvlak heeft geleid tot het vormen van scheikundige afvalprodukten, meestal van giftige aard. Teneinde geen hinder van deze produkten in de onmiddellijke omgeving te ondervinden ,werden ze aanvankelijk meestal in de waterwegen gestort die voor een kosteloos transport naar zee instonden. Zo waren de problemen zorgeloos opgedoekt voor de industrie. Massale vissterfte in de rivieren, verloren rekreatiemogelijkheden, een verpestende geur leidden al vlug naar een publieke reaktie. Als meest voor de hand liggende oplossing werd toen voor afvalstoffen die ofwel te giftig, ofwel te omvangrijk waren een speciaal vervoer ingericht met als uiteindelijke bestemming opnieuw de zee. Deze handeling, namelijk het vervoer per schip van afvalstoffen en het storten van de lading in zee, wordt algemeen als dumping betiteld en kon tot kort vrij en ongestoord buiten de territoriale wateren geschieden. De berokkende schade aan de zeeorganismen door deze scheikundige afvalstoffen ,hetzij langs de rivieren ,hetzij door de rechtstreekse dumpingen was afhankelijk van de plaats, doch grote katastrofen, behalve deze in Minamata bv., zijn zelden voorgekomen. De reden hiervoor is duidelijk. De zee heeft van nature een bijzonder groot „inkassatievermogen", én door zijn volume én door zijn zoutsamenstelling. Dit komt vooral tot uiting als we de vissterfte in zee vergelijken met deze in het zoetwater. Een vis is in feite een zeer teer wezen in vergelijking met de andere dieren. Dagelijkse temperatuurschommelingen, arctische winters, hittegolven, wisselende luchtvochtigheid zijn fenomenen waaraan een zeevis niet aan bloot staat en evenmin kan aan weerstaan. De inbreng van vreemde stoffen door dumping is voor elk geval afzonderlijk dan ook als een druppel in een vijver, dus met verwaarloosbare gevolgen. De massale vissterfte die zich bijzonder spectaculair uit in de rivieren is in feite het bewijs van de extreme gevoeligheid van een vis tegenover zijn omgeving. De vis is dus in wezen een soort van gevoelige waardemeter voor de verontreiniging. Dergelijke vissterfte heeft zich echter nog nimmer in zee voorgedaan. Een dankbare argumentatie voor de eeuwige optimisten, die blijven beweren dat de zee een oneindige bezoedelingsgraad kan overwinnen. Dit geldt misschien wel voor de onmetelijke oceaangebieden, maar zeker nooit voor de min of meer ingesloten zeeën en de kustgebieden, bv. voor de Noordzee : met een totale inhoud van 54.000 km3 zeewater en met aan weerszijden een landbegrenzing moet wel degelijk worden opgepast, oo kal wordt het water om de 2-3 jaar ververst. De Noordzee is immers de meest produktieve zee ter wereld met een jaarlijkse output van om en bij de 3 miljoen ton visprodukten. Ze is ook gelegen in het dichtstbevolkte gedeelte van de wereld met een kontinu groeiende industrie, wat impliceert dat de verontreinigingsgraad door schadelijke afvalstoffen zeer hoge waarden bereikt. Volgens schattingen wordt de Noordzee dagelijks belast door meer dan 10 miljoen m3 huishoudelijk afvalwater langs rivieren en stromen. Daarbij mag nog eens 5 miljoen m3 afvalwater van de industrie worden gevoegd. Tenslotte wordt ongeveer 10 miljoen ton afval per jaar in de Noordzee rechtstreeks gedumpt. Visserijbiologen, bewust van deze toestand, kunnen eerlijkheidshalve **tot op heden** geen ernstige vermindering van de visstocks in de Noordzee op de rug van de verontriniging schuiven. Alle tijdelijke verminderingen in een of andere populatie was uitsluitend te wijten aan de overbevssing of aan het voorkomen van enkele slechte broedjaren tengevolge van klimatologische omstandigheden. Men moet evenwel geen profeet zijn om te beseffen dat deze kontinue inbreng van chemische bestanddelen op de lange duur nefaste gevolgen met zich zal medebrengen. Deze gedachtengang sublimeerde zich in het opstellen en het ondertekenen van internationale konventies. De eerste konventie — deze van Oslo — bestreek het terrein van de dumping. Opgesteld in 1972 legt het de dumping aan banden in die zin dat iedere dumping vergezeld moet zijn van een vergunning van de nationale autoriteiten. Bovendien zijn een reeks van toxische stoffen totaal verboden te dumpen. Met andere woorden er is een management tot stand gekomen, een aan reglementering verbonden internationale ingesteldheid die een kompromis tracht te sluiten tussen aanvaardbare en niet aanvaardbare verontreiniging.

Een andere konventie — die van Parijs — bestrijdt de verontreiniging van de zee door rivieren, estuaria en pijpleidingen. Ook hier wordt vooruitgang geboekt inzake het verbieden van ongeoorloofde zeeverontreiniging. Beide konventies kunnen zich niet uitsluitend op gezond verstand steunen. De resultaten van het wetenschappelijk onderzoek zijn de richtinggevende maatstaven bij de beperkingsmodaliteiten. Die resultaten zijn niet altijd spectaculair en dat is ook normaal. Bij de dumping van enkele tonnen toxische stof in zee zal immers door de heersende natuurlijke verdunning een soms onmeetbare verhoging aan deze stof in de totaliteit van het zeewater met zich meebrengen, zodat het als bewijsmateriaal waardeloos is. Pas op de lange duur kan men zich van een bepaalde verontreiniging een vast idee vormen. Hiervoor zijn én langdurige laboratoriumproeven — zgn. toxiciteitstesten — én onderzoek in zee zelf noodzakelijk. Vandaar de titel van het artikel : sluimerende kwaal.

Schoon huis houden op het gebied van de verontreiniging gebeurt best met eerst in eigen keuken de zaken op te lossen. Vandaar dat wij hier trachten een overzicht te geven van het wat en het hoe op het gebied van dumpingen voor onze kust. In totaal zijn vier dumpingen langsheen onze kust toegestaan die als volgt kunnen worden beschreven.

1) Afvalstoffen van de „Société chimique des dérivés du titane" (Langerbrugge).
— gebied van dumping : 51°50' N.B. / 3°10' O.L.
— aanvangsjaar : 1960
— hoeveelheid : 625.250 ton per jaar
— samenstelling : 10 % waarvan max. 15 % vrij zwavelzuur ; 2-3 % waarvan max. 9 % ijzersulfaat ; 6 % andere vaste bestanddelen.
— dumpingswijze : 1 meter onder het oppervlaktewater, dagelijks, gedurende 1 uur.

2) Afvalstoffen van „Bayer" (Antwerpen).
— gebied van dumpen : 51°30' N.B. / 3° O.L.
— aanvangsjaar : 1970 ;
— hoeveelheid : 260.000 ton per jaar ;
— samenstelling : 26,9 % vrij zwavelzuur ; 6,0 % ijzersulfaat ; 6,4 % andere vaste bestandelen ;
— dumpingswijze : in het schroefwater.

3) Afvalstoffen van „Hooker Chemicals" (Genk).
— gebied van dumpen : 51°22' N.B. / 2°50' O.L.
— aanvangsjaar : 1967 ;
— hoeveelheid : 14.000 m3 per jaar ;
— samenstelling : waterige oplossing met 1,5 % fenol, 0,5 % methanol, 0,3 % glycogeen en 0,1 % vaste stoffen ;
— dumpingswijze : in het schroefwater.

4) Afvalstoffen van de „Koninklijke Nederlandse gist- en spiritusfabriek" (Brugge).
— gebied van dumping : gebied tussen 51°27' N.B. / 2°54' O.L. ; 51°26' N.B. / 2°52' O.L. ; 51°27' N.B. / 2°56' O.L. ; 51°26'N.B. / 2°54' O.L. ;
— aanvangsjaar : 1970 ;
— hoeveelheid : 340 ton per week ;
— samenstelling : 33-40 %droge stof bestaande uit 34% diatomaeen aarde en 66 % organische stof ;
— dumpingswijze : directe lozing door openen van schotten.

Buiten dit viertal hebben zich in het verleden ongetwijfeld zgn. sluikdumpers gevoegd, doch gezien de strenge straffen voortvloeiend uit de konventie van Oslo zal hun aantal evenals hun praktijken tot nul kunnen worden gereduceerd. Wat zijn nu de gevolgen voortvloeiend uit de dumpingen die door de autoriteiten zijn toegestaan. De werkgroep „Biologie" van de Commissie T.W.O.Z. heeft reeds verschillende studies hier-

(Vervolg blz. 41)

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Samenwerkende vennootschap

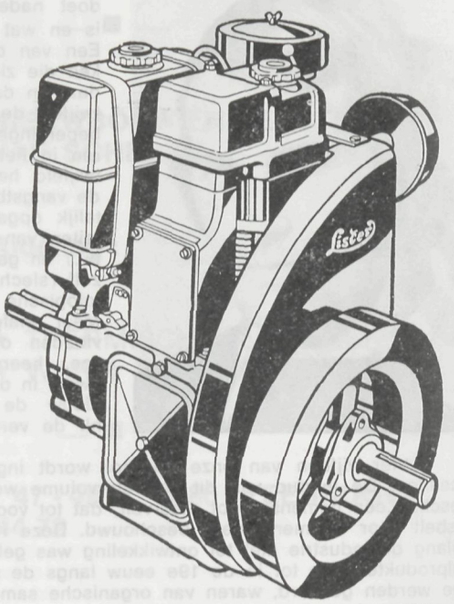
H. BAELSKAAI 14, OOSTENDE

— De meest uitgebreide dekking aan de beste voorwaarden
— Sedert 45 jaar ten dienste van de zeevisserij
— Vraag vrijblijvend Inlichtingen 059/70.13.92

(K14)

Diesel marine hulpmotoren en voortstuwings-motoren — Elektrische aggregaten van 5 tot 155 PK

Lister



R.A. LISTER & Cie N.V.

Pepijnstraat 51
3400 LANDEN
Tel.: 011/88.10.35
88.19.96
Telex: 39.156
LISTER B

(K35)



Behouden vaart met

calpam

KWALITEIT voor uw Scheepsmotor met CHEVRON GASOLIE & CHEVRON OLIËN & VETTEN

o.a. — Delo 100 Motor Oils
— Delo 300 Motor Oils
— Delo Marine Oils

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

Te verkrijgen bij

SCAP S.V.
Hendrik Baelskaai 27
8400 OOSTENDE
Tel. 059/70.29.51

Chevron

S.A. CALPAM BELGIUM N.V
Kunstlaan 46
1040 BRUSSEL
Tel. 02/513.74.40

Chevron Olieprodukten

(K27)



EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 70.67.07 —

het koudste het best bewerkbaar

(K23)

DE ZEE LIJDT AAN EEN SLUIMERENDE KWAAL

(Vervolg van blz. 39)

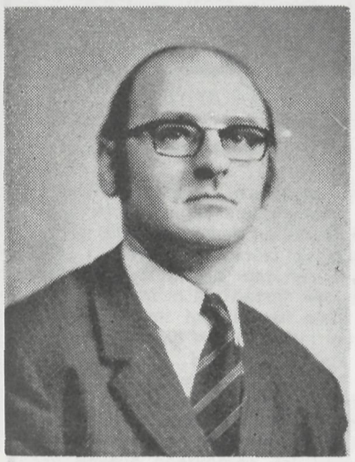
aan gewijd en wellicht is het nuttig de voornaamste konklusies hier te resumeren.

De afvalstoffen vallend onder punt 1 en 2 zijn van gelijkaardige samenstelling. De toxiciteit is te verwaarlozen, doch de enige limiterende faktor is de zuurtegraad. Zeeorganismen leven onder een konstante zuurtegraad van om en bij de 8, onder de 6 kunnen ze niet weerstaan. De inbreng van dit afvalzuur in zee veroorzaakt zonder twijfel een lokale, plotse daling tot zelfs onder de waarde 5, maar gezien de vlugge vermenging met het zeewater én door het schroefwater én door de heersende stromingen is deze daling van de zuurtegraad slechts enkele minuten van kracht, zodat eventuele schade aan de zeeorganismen zeer miniem is. Maandelijkse visserij in het lozingsgebied met het onderzoekingsvaartuig „Hinders" hebben geen nefaste gevolgen kunnen vaststellen, noch aan de vis- en garnaalstapel, noch aan de fauna. Buitenlandse onderzoekingen zijn immers tot dezelfde konklusie gekomen, o.m. in Amerika waar sedert 1948 identieke lozingen plaats grijpen.

De afvalstoffen onder punt 4 hebben eveneens het voorwerp uitgemaakt van research op zee. Vermits het hier gaat om organische stof resulteerde de dumping in een hogere koncentratie aan garnalen en wijting in het lozingsgebied, de eersten omdat het een supplementaire voedselbron betekende en de tweede omdat zij nu eenmaal jacht maken op de garnalen. Dit werd trouwens bevestigd door akwariumproeven. Er was evenmin een toxiciteit vast te stellen.

Van de afvalstoffen onder het punt 3 werden vooralsnog geen proefnemingen in zee uitgevoerd en wordt door de bibliografie en door de gegevens verstrekt door de betrokkenen de zaak van nabij gevolgd.

Uit het voorgaande blijkt dat wat de Belgische kust betreft, er geen redenen zijn tot ongerustheid. De lozingen worden wetenschappelijk gevolgd en de aard van de stoffen is ongevaarlijk voor de levende organismen in onze kustwateren. Dat de zaak nu van de baan is zou werkelijk te optimistische taal betekenen. De vuilnisbak-functie van de Noordzee wordt tot op heden nog te veel misbruikt. Feit is evenwel dat het management van de verontreiniging een begrip is geworden, dat wetenschapsmensen en industrie onder het oog van de wet naar een degelijke oplossing streven. Dat wat betreft de nationale vooruitgang. Maar ook op internationaal vlak kan een pluspunt worden genoteerd. Door de konventie van Oslo bestaat thans een inzicht en ook het recht op kontrole in de „vuile was" van de andere lander. De Noordzee en meer bepaald de vispopulaties die er leven kunnen wellicht nog tijdig worden gered van het verontreinigingsspook, de kwaal die als een kanker sluimerend heeft voortgeschreden in de laatste decennia. Mocht er in de toekomst in dezelfde richting verder worden gewerkt met als voornaamste doelstelling de instandhouding van de jaarlijkse drie miljoen voedseloogst uit de Noordzee.



EVEN TERUGBLIKKEN... KIJKEN NAAR TOEKOMST

door de heer A. OPSTAELE
Voorzitter van het Visserstehuis voor jongeren : « De Bolle »

Op 22-11-1963 werd in het Stadhuis van Oostende overgegaan tot de oprichting van de VZW „Visserstehuis „ De Bolle".

Het doel van deze vereniging was aan jonge vissers, die omwille van socio-familiale redenen niet in hun eigen gezin konden verblijven, in de mate van het mogelijke een gezellig huis en vooral een thuis te bezorgen.

Dank zij de samenwerking van allen, die onze zeevisserij genegen zijn en de hulp en de steun van gans de bevolking, kon weldra het huis dat ons door de stad Oostende werd aangeboden, worden aangekocht.

Een innige samenwerking tussen het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen van het gerechtelijk arrondissement Brugge, van het Stadsbestuur van Oostende, der Provinciale overheid van West-Vlaanderen en niet in het minst van de Rederscentrale, had tot resultaat dat reeds op 5 juli 1965, de eerste jonge visser zijn intrek in ons tehuis kon nemen, waar het echtpaar Georgine en Henri Belligh hem opwachtte.

Sedert deze datum vonden niet minder dan 95 jongens in ons tehuis en bij dhr. en mevrouw Belligh in alle eenvoud, een warme en gezellige thuishaven, na op zee hun harde taak te hebben volbracht.

Tientallen konden dank zij „De Bolle" hun plaats in de maatschappij innemen, stichtten een gelukkig huwelijk en met een stevige spaarboek, een eigen gezin.

Met rechtmatige fierheid werd in november 1973 in aanwezigheid van de Provinciale en gemeentelijke overheid, en van talrijke prominenten uit de zeevisserijwereld, het tienjarig bestaan van „De Bolle" gevierd, en werden de Heer en Mevrouw Belligh op 21-11-1974 door de Raad van Beheer, en niet in het minst door de jongens, die juist bij hen dat gevonden hadden, wat zij, niet altijd door eigen fout, moesten ontberen, op passende wijze gehuldigd.

Bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, wensen wij hen een welverdiende rust.

De voorbije 10 jaren hebben aangetoond en bewezen dat „De Bolle" niet alleen een nuttige maar een noodzakelijke en niet meer weg te denken werkelijkheid in onze visserij is.

Samen met het nieuwe gezin Hoeghenae, wordt de zware opdracht verder gezet.

Onze taak is niet gemakkelijk, maar het loont steeds de moeite „mensen te helpen".

Het is hier niet de plaats de onvermijdelijke tegenslagen en mislukkingen te ontleden. Alleen in de bereikte resultaten vinden wij de moed verder te doen.

De toekomst ziet er helaas op het economisch vlak voor onze zeevisserij niet bepaald gunstig uit. Stijgende olieprijzen, strenge maatregelen tegen de overbevissing, stijging van de uitbatingskosten en de beperking van de visserijzones, zijn zoveel problemen, die niet alleen de materiële belangen, maar ook het menselijk aspect van het leven van onze reders en vissers in het gedrang kunnen brengen.

In geen enkel bedrijf is een innige band en verstandhouding tussen de werkgever-reder en de werknemer-visser, zo belangrijk als in de visserij.

Nergens ook echter wordt zo weinig aandacht besteed aan de menselijke relaties, aan de mens, als in de zeevisserij. Nochtans meer dan waar ook, stellen zich bijzondere problemen van familiale aard als bij ons vissers, waar de opvoeding van de kinderen, noodgedwongen alleen en uitsluitend rust op de echtgenote-moeder, waar de vrouw haar man en waar de kinderen hun vader moeten missen, zonder te spreken van de spanningen en de onrust, verbonden aan het harde, gevaarlijke werk op zee.
Voor al deze problemen staat de visser alleen.

In het licht van de eerder minder gunstige toekomst, durven wij nogmaals de nadruk leggen op de noodzaak van de oprichting van een sociale dienst, die alleen en uitsluitend ter beschikking zou staan van onze vissers, hun families en van de zeevisserij.

Waar iedereen het er over eens is, dat op het technisch vlak overal gekwalificeerd personeel onmisbaar is, stellen wij vast dat voor de delicate problemen van het persoonlijk en familiaal leven van onze vissers, zij nergens terecht kunnen en slechts aangewezen zijn op benevolente goodwill-mensen.

Wij weten dat een dergelijke sociale dienst niet onmiddellijk en rechtstreeks economisch renderend zal zijn, maar wij zijn er vast van overtuigd dat zij op het menselijk vlak, onschatbare diensten aan onze vissers en hun familie zal bewijzen en ja ook zeker, zij het onrechtstreeks aan de visserij in het algemeen zal renderen. De prijs die daarvoor moet betaald worden, is het zeker waard. Onze vissers zullen er ons dankbaar om zijn.

Tot slot een woord van dank aan dhr. P. Vandenberghe en het Visserijblad voor hetgeen hij voor „De Bolle" gedaan heeft en voor de gelegenheid, die ons geboden wordt, langs deze weg onze stem te laten horen en onze wensen naar voren te brengen.

„De Bolle" dankt ook allen die in het verleden ons hebben geholpen om te verwezenlijken wat wij vandaag bereikt hebben, en hoopt in de toekomst verder met eenieder te mogen samenwerken, die begaan is met de materiele en ook met de morele en menselijke belangen van onze vissers, zowel onze jongeren, onze volwassenen, als onze bejaarde vissers.

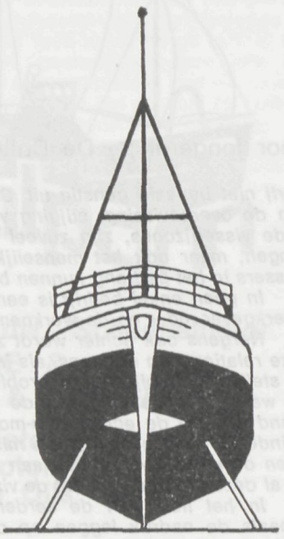
Uiteindelijk is het toch op de mens-zelf waar het op aankomt. Vergeten wij dit niet.

„De Bolle" wenst de zeevisserij en allen — reders en vissers — en hun families, het allerbeste voor 1975.

West - Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSE



NIEUWBOUW

VISKOTTERS

LEGEWEG 8020 OOSTKAMP

TEL. 050/33.33.60 PRIV. 050/31.34.42

(7606V)



De vernieuwing van het visserijonderwijs dient doorgedreven

door F. BOELS,
ere-direkteur van de Stedelijke Visserijschool te Oostende

Als je het mij vraagt dan moesten ze zo'n jaar-einde maar afschaffen en verjaardagen meteen, want of je dit nu gaat vieren of niet, je wordt er toch altijd maar aan herinnerd dat er weer een jaartje is bijgekomen en dit is dan wel een minder prettige vaststelling. Aan de andere kant, kan niet worden ontkend, dat het welkome gelegenheden zijn om te overschouwen wat in het bestek van een jaar verwezenlijkt werd en zich af te vragen hoe ver het nu wel staat met gewenste vernieuwingen. Elk doet dit dan uiteraard voor dit deel van het geheel waar hij dichtst bij staat of bijgestaan heeft. Het zal dan ook niemand verwonderen dat, in wat volgt, over visserijonderwijs gehandeld wordt.

Jaren terug reeds werd in diverse toonaarden gewezen op de noodzaak van vernieuwing in dit onderwijs. Daar is in 1974 heel wat aan gedokterd, althans voor wat een nieuwe struktuur betreft. Deze zou, in hoofdzaak, hierop neerkomen dat naast een technische afdeling ook een beroepsafdeling te voorzien is; tevens wordt in dagonderwijs een zelfstandige afdeling « sociale promotie » gekreëerd. Ruw geschetst, ziet het er als volgt uit : de technische afdeling staat in voor de basis-vorming van toekomstig kaderpersoneel, de beroepsafdeling vangt de minder-begaafden op en de derde afdeling verzorgt de voorbereiding tot de eksamens van hen die menen dat ze de verantwoordelijkheid voor schip, bemanning en dergelijk rendement op zich kunnen nemen. In deze laatste afdeling komen ook degenen terecht die zich op latere leeftijd tot de visserij aangetrokken voelen i.a.w. er is ook plaats ingeruimd voor matrozenopleiding. Ik geloof niet dat tegen zo'n systeem veel bezwaren in te brengen zijn tenzij deze van financiële aard, waarover verder. De hedendaagse techniek stelt immers meer en meer eisen zodat ze niet meer voor Jan en alleman toegankelijk wordt. Doch afgezien daarvan gaat het niet op te doen alsof alle leerlingen het hoogste aan kunnen zoals nu verwacht wordt. Dit resulteert alleen maar in een zinloos warm stomen voor één of ander eksamen met als enige uitslag voor deze kategorie leerlingen, wat flarden waarmede ze niets kunnen aanvangen. Voor deze « kan-niet-mee »-ers kan de tijd beter worden gebruikt in basis-vorming van toekomstige matrozen of ander lager personeel. Deze zijn zeker nodig want iedereen weet hoe weinig bevorderlijk, een tekort daaraan is, voor een goede gang van zaken aan boord. Vermits van kinderen nooit met zekerheid kan worden gezegd hoe ze zullen evolueren, wordt in het projekt een eventuele overgang van de ene afdeling naar de andere voorzien. Zo kan een leerling van de beroepsafdeling of de man met late roeping voor de visserij toch tot het hoogste aan dek of in de machinekamer opklimmen wanneer hij dit wenst : de mogelijkheid daartoe is er althans.

Twee losse bedenkingen nu : de eerste in verband met het programma, de tweede betreffende de wijze waarop de geschetste struktuur te verwezenlijken is. Voor wat het eerste punt aangaat, zij al direkt opgemerkt dat het leerstofprogramma nog dient aangepakt zodat daarop vooruit lopen me niet gewenst lijkt althans voor wat de leerdisciplines met hun leerinhouden aangaat. Eén uitzondering wil ik nochtans maken en wel omdat het gaat om een tekort dat voorkomt in de bestaande programma's en nu maar eens moet opgevangen worden. Om het duidelijk te maken, vertrek ik van een vaststelling die iedereen kan doen of al eens gedaan heeft, namelijk, de onbeholpenheid of toch grote moeite waarmede onze mensen worstelen in hun betrekkingen met degenen die niet behoren tot hun eigen, kleine kring. Ook het feit dat de spreekbuizen in de visserij zelden vissers zijn, wijst op een tekort. Nu meen ik dat deze handikap voor een belangrijk deel gelegen is in een verwaarlozing van de algemene vorming in ons onderwijs. Het is inderdaad zo dat het visserijonderwijs, het enige onderwijs is dat daarvoor geen plaats inruimt. Hoe dit zo gekomen is en of daar indertijd redenen voor werden aangevoerd, is van minder belang. Waar het op aankomt, is te weten of er nu (1975 straks) nog mensen zijn die het op zich durven nemen de bestendiging van deze toestand voor te staan. Ik hoop van niet en dan niet alleen omdat het om kinderen van 12 à 15 jaar te doen is doch ook omdat het om die valorisatie van het vissersberoep gaat waarover we met zovelen de mond hebben volgehad en nog wel hebben. Er kan geen twijfel over bestaan dat echte valorisatie slechts mogelijk is langs de beoefenaars van het beroep om. Verbeterde materiële toestand en onderwijs hebben op dit vlak ontegenzeglijk resultaten gehad. Dit is blijkbaar niet genoeg en al zijn er nog wel andere oorzaken aan te voeren voor het ontstaan van bedoelde onbeholpenheid toch is het duidelijk dat dient gedokterd waar het mogelijk is. Het inschakelen van algemeen vormende vakken of, minstens, het verwerken van algemene vorming in de vakken die daarvoor vatbaar zijn, moet nu aangepakt worden. Het is een « must » en zeker mogelijk omdat er veel overbodigs en verouderds in de bestaande programma's voorkomt : De mensen uit het onderwijs moesten zich daar ook maar eens over buigen, en daar voel ik me ook nog wel bij al ben ik dan uit de cirkulatie van het dagelijks doen verdwenen.

Het tweede punt draait om de vraag hoe hoger geschetste struktuur op de meest rationele wijze in de praktijk om te zetten is. Dit is een probleem op zichzelf want hier spelen spijtig genoeg nevenelementen mede en wel op zodanige wijze dat ze geen (of heel moeilijk) ruimte laten voor redelijke oplossingen. Toch zal dit nu wel moeten tenzij deze noodzakelijke vernieuwing van het visserijonderwijs geweigerd wordt omdat ze tot rationalisering, van dit onderwijs, onder één of andere vorm, dwingt. In feite komt het er op neer of partikularisme zal primeren ofwel het algemeen belang. Het zal immers voor iedereen wel duidelijk zijn dat de bestaande situatie niet kan aangehouden worden in het bestel dat vooropgezet wordt. Het zou betekenen dat bij elke visserijschool twee afdelingen dienen gevoegd te worden wat, gezien het geringe leerlingenaantal, ondenkbaar is. Uitgaven voor lokalen, mobilair, didaktische uitrusting en personeel zijn grosso-modo met zes te vermenigvuldigen want het is zeker dat deze problemen zich, al naar gelang de inrichting, in meer of mindere mate zullen stellen. Hier kan nu wel worden opgemerkt dat vernieuwing altijd met meer-uitgaven gepaard gaat. Inderdaad het kan moeilijk anders doch mij dunkt dat dan toch binnen redelijke grenzen moet gebleven worden. Dit geldt des te meer wanneer de mogelijkheid daartoe voor de hand ligt zoals hier het geval is. Het is wel typisch dat de tegenstanders van rationalisatie niet zo zeer bij de vissers zelf te vinden zijn. De basis raakt meer en meer overtuigd van de onzin van de huidige situatie op het vlak van het visserijonderwijs in dit land. De weerstanden liggen hoger en dan om redenen die met een degelijke vakopleiding bitter weinig, zo helemaal niets te maken hebben. Het is blijkbaar niet waar dat wie hoger staat ook ruimer ziet; er blijken heel wat bijzienden bij te lopen of zijn het, alleen maar oogkleppen die aangemeten werden. Hoe ook binnenkort moet een keus worden gedaan : een nieuwe struktuur met een minimum van kosten door rationalisering of met een maksimum van kosten zonder rationalisering. Ik vrees dat opteren voor dit laatste uiteindelijk zal resulteren in een halfslachtig iets waarbij de visserij dan voor de zoveelste maal van een kale reis zal thuiskomen. Doch laat ons de zaken niet te zwart inzien en hopen dat 1975 de nodige bezinning brengt. Bovenop de klassieke wensen van voorspoed en dergelijke meer, plaats ik deze bijzondere nieuwjaarswens : Laat de visserij nu eens achter haar onderwijs gaan staan en daar een pluralisme verwezenlijken dat, niet alleen tot voorbeeld dienen kan van wat met goede wil te bereiken is, doch tevens getuigenis aflegt van een volwassenheid waar velen klaarblijkelijk nog op zoek naar zijn.

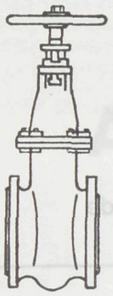
ECONOSTO N. V.

APPENDAGES

(ROBINETTERIE)

VOOR

INDUSTRIE en SCHEEPSBOUW



ANTWERPEN - Potgieterstraat 23

Tel. (031) 35 80 80 - Telex 31425

LIEGE - 10 quai du Barbou

Tel. (041) 42 31 37 - Telex 41733

(K41)

METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(K11)

JEAN TOLLENAERE

HOLSTRAAT 127

9000 GENT

Telefoon (091) 25.54.52

Handelsregister 12.124

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK

★

ALLERLEI RUBBERDARMEN

★

UITGESNEDEN JOINTS

IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

(K7)

THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR :

VERSE VIS EN VISWAREN
VERS VLEES EN VLEESWAREN
GROENTEN EN FRUIT
ZUIVELPRODUKTEN
DIEPVRIESPRODUKTEN
BREEKBARE MECHANISCHE, ELEKTRISCHE OF PRECISIE-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 9-9A — 8030 BEERNEM
Tel. (050) 78.84.67 — Telex 19359 - Lemahi B

(K19)

Voor wanneer een nieuwe Ibis school ?

door M. CAESTECKER,
Direkteur Kon. Werk Ibis



Nu buiten de noordenwind met felle stoten de deinende golftoppen tot schuimende koppen opjaagt, — nu de boodschap van Kerstmis zovele eeuwen lang reeds alle wind en weer trotseert — nu in het open haardvuur een rosse, warme gloed gezellig knetterend de vlammende houtblokken likt, — nu is weer een jaar aan ons voorbijgegaan. Een jaar waaraan we weer eens heel wat herinneringen overhouden — herinneringen aan belangrijke gebeurtenissen en aan onbelangrijke wissewasjes — aan prettige en minder aangename ervaringen — aan realizaties waar we ons gelukkig mee wanen — aan gemiste kansen die eens te meer werden opgetekend.

Tot die gemiste kansen in 1974 rekenen we ondermeer het feit dat van een sinds vele jaren op stapel staande nieuwbouw van « IBIS » weerom heel weinig in huis kwam.

Een vraag die men ons heel dikwijls stelt, sinds via de pers een en ander bekend geraakte : wanneer verhuist IBIS nu eigenlijk ?

En nog : heeft het nog zin dat IBIS bestaat, laat staan gaat nieuwbouwen ?

Of : is uitbreiding wel verantwoord ? zal het te investeren kapitaal wel renderend — de visserij wel ten goede komen ?

Laat me toe even een pijp te stoppen, — voor U een borreltje uit te schenken, — maak het U gemakkelijk in het schijnsel van de knapperende open haard — en laten we samen eens het zaakje nuchter bekijken.

Sinds de oprichting van het Koninklijk Werk « IBIS » in 1906, zijn tot op heden 1174 pupillen geregistreerd in het stamboek. Sommigen onder hen brachten een heel stuk van hun jeugdig bestaan door in IBIS — tot tien jaar toe — voor anderen betekende het een veel korter intermezzo. Wat er ook van zij — ongeveer de helft van de gewezen IBIS-matroosjes gingen en gaan het zeemansleven in, meestal in de visserij, enkelen in de koopvaardij en de jongste jaren kwamen zelfs enkelen in de Zeemacht terecht. Wie uit het echte « zeemans-hout » gesneden is bracht het met taaie volharding, een gezonde kop en handen aan het lijf tot een vakman waar men waardering voor heeft, in de visserij en er buiten.

Zodoende heeft IBIS doorheen de jaren, naast de aanbreng van de andere belgische visserijscholen, bijgedragen tot de opleiding en vorming van zovele geschoolde basiselementen voor het bedrijf. Waar aanvankelijk alleen weesjongens en naderhand zogenaamde sociaal-gehandikapte jongens werden opgenomen is in de loop der jaren een en ander geëvolueerd.

Niet alleen inzake rekrutering werden nieuwe maatstaven gebruikt, ook op gebied van organisatie en onderwijs moest gelijke tred worden gehouden met de hedendaagse evolutie. En zo komt het wellicht dat, sinds verscheidene jaren reeds, niet meer aan alle aanvragen kan voldaan worden.

Redelijk kan worden aangenomen dat telkenjare gemiddeld zowat vijfentwintig kinderen bij plaatsgebrek niet kunnen opgenomen worden. De door het Ministerie van Verkeerswezen maximaal toegelaten schoolbevolking van 90 leerlingen wordt dus elk jaar bereikt, terwijl verscheidene kandidaat-leerlingn maandenlang moeten wachten op een vrijkomend bed ! Niet alleen is daarmee ipso facto de bestaanreden van IBIS bewezen maar bovendien dringt uitbreiding van de school zich dan ook al jaren op.

Dat daarenboven de huidige gebouwen verouderd zijn inzake akkomodatie en tegenwoordig geldende normen is alleen een reden te meer om aan vernieuwing en ekspansie te denken. De Beheerraad van het K.W. IBIS is zich hiervan sinds lang terdege bewust en de eerste stappen werden dan ook reeds in..... 1962 gedaan. Waar het vooreerst op aan kwam (en nog altijd op aan komt !) is de verwerving van bouwgrond, voorwaar geen sinekure aan onze kust !

Allerhande kontakten in dat verband leverden geen konkreet resultaat op — tot uiteindelijk de Stad Oostende bereid gevonden werd dit netelig vraagstuk een oplossing te helpen geven. Zodoende is nu al verscheidene jaren sprake van verwerving van bouwgrond tegenover de « Godtschalck-Stichting » maar het administratief raderwerk, bijzonderlijk in ons aller hoofdstad Brussel maalt toch ; zo tergend traag.

Luidens de jongste mededeling van de bevoegde Stadsdiensten te Oostende kan een transaktie van de bouwgrond verwacht worden voor het voorjaar 1975..... zodat optimistische aspiraties een « eerste steenlegging» durven vooropstellen voor 1976.

« Let's wait and see ! » is het parool op IBIS, waar niet zonder spijt regelmatig hetzelfde moet gezegd worden tot aspirant-leerlingen voor wie geen bed meer vrij is. Wat in bepaalde gevallen des te spijtiger is als daarmee de belangen van een sociaal-gehandikapte jongen in de verdrukking komen. Maar ja — wat doe je er aan ? wat kun je anders doen dan de stille hoop uitdrukken dat alles best voor mekaar komt ?.....

In deze stille Kersttijd, met de jaarwende andermaal in 't verschiet, hopen we maar op IBIS dat in 1975 schot in de zaak moge komen !..... Wie weet ?.....

Op Uw gezondheid, vriend-lezer,..... met de allerbeste wensen voor een heel voorspoedig en een gelukkig komend jaar ! En mogen ook voor U Uw dromen en Uw wensen in vervulling gaan !

Henk Zwart en de Belgische visserij



Belgisch Konsul te IJmuiden

Geachte Redaktie,

Gaarne voldoe ik aan Uw verzoek om een artikel te schrijven voor het visserijblad welke als kerstnummer verspreid zal worden.

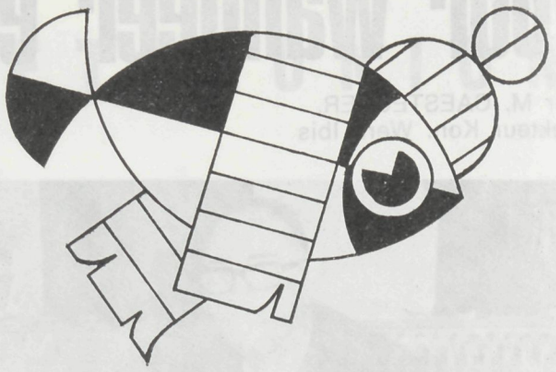
Nu mij deze gelegenheid wordt geschonken en vrij wordt gelaten om een onderwerp naar eigen keuze te bepalen, neem ik de vrijheid om o. a. het jubileum van de heer Pr. Vandenberghe te belichten.

Vanzelfsprekend gaan dan je gedachten uit naar de eerste ontmoeting, die plaats vond in het jaar 1946.
Vandenberghe in die dagen nog steeds direkteur van de Coöperatieve Verzekerings Maatschappij „Hulp in Nood" te Oostende zocht kontakt met mij om overleg te plegen inzake schadegevallen aan Belgische vissersvaartuigen, welke veelvuldig de haven van IJmuiden bezochten om hun noodzakelijke reparaties te laten verrichten.
Vandenberghe verzocht mij in het vervolg op free-lance basis als expert voor „Hulp in Nood" op te treden. Het verzoek werd aanvaard en is tot heden nog van kracht gebleven.

In de gepasseerde 28 jaar heb ik veel schadegevallen mogen behandelen ,eenvoudige en zeer gekompliceerde gevallen, met het gevolg, dat ik veelvuldig in overleg ben geweest met Vandenberghe om mijn zienswijze en technische beoordeling toe te lichten en te verdedigen.

Persoonlijk vind ik het een zeer moeilijke opgave om direkteur van een Coöperatieve Verzekerings Maatschappij te mogen zijn.
Veel kritiek heb je te inkasseren van leden die vaak niet volledig ter zake kundig zijn of te veel in details een geval belichten en de grote lijnen uit

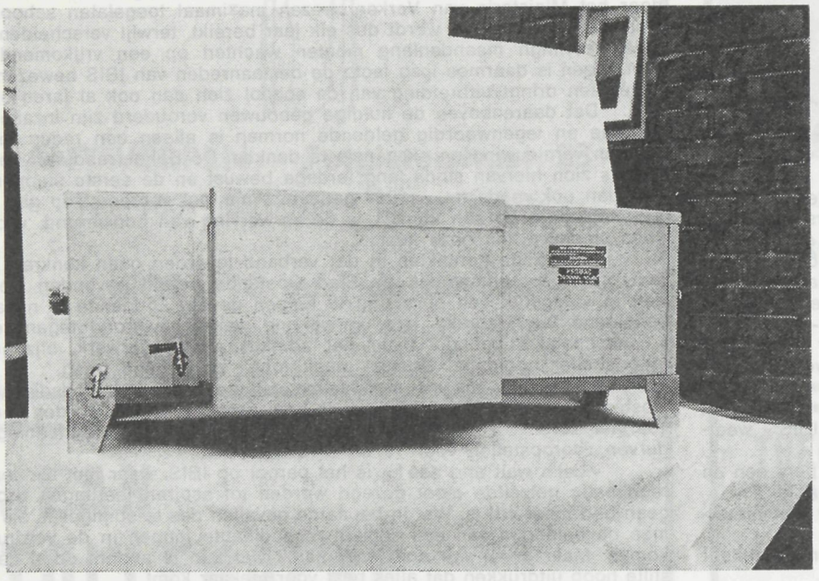
(Vervolg blz. 47)



- **Houd Uw vangst koel met een**

  PROMAC scherfijsinstallatie

  op Uw trawler.



Er zijn meer dan 250

PROMAC scherfijsinstallaties

geïnstalleerd op trawlers

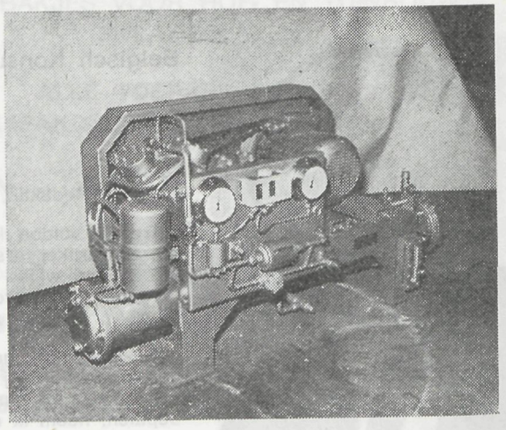
in drie jaar tijd.

— De installaties zijn absoluut bedrijfszeker en veilig.

— Bij Uw eigen scherfijsproduktie heeft U altijd droog en onderkoeld ijs beschikbaar.

— De PROMAC ijsmachine produceert ijs uit zowel zeewater als zoetwater.

— Produktiekapaciteit 600 - 4500 kg/24 uur.



PROMAC

NEDERLAND B.V.

OUDE STATIONSWEG 15 ZALTBOMMEL

P.O. BOX 22 TEL. 04180 - 2400
TELEX 50110

De PROMAC scherfijsinstallatie

De Promac — horizontaal roterende — scherfijsinstallatie bestaat uit drie hoofddelen, nl. : de eigenlijke scherfijsmachine, het koelaggregaat en het bedieningspaneel.

De ijsmachine is zodanig uitgevoerd dat de scherfijsmachine in het visruim kan worden geplaatst. Het koelaggregaat zelf wordt in de machinekamer geïnstalleerd. De compressor wordt elektrisch of hydraulisch aangedreven. De koelwaterpomp wordt gedreven door dezelfde aandrijfmotor, zodat een compacte unit is verkregen. De basis van het apparaat wordt gevormd door de zeewaterbestendige condensor. Alle regelapparatuur is voorgemonteerd, zodat de montage van de gehele installatie kan worden gerealiseerd in 48 uur. De koelkapaciteit van een 1200 kg. per 24 uur installatie bedraagt ca. 6050 kcal/h bij een temperatuur van — 10° tot + 30° C. Hiervoor is een motorvermogen benodigd van 5,5 pk.

De verdamperwals draait voor ca 65 % in het water van de watertank. Afhankelijk van de gewenste capaciteit bedraagt het toerental van de verdamperwals 1 tot 3 omw. per minuut.

Het verkregen ijs valt uiteen in kleine stukken met een oppervlakte van 1 tot 2 cm2, de dikte van het scherfijs is instelbaar van 1 tot 3 mm. Het scherfijs heeft een temperatuur van — 8° C en daar het geen scherpe kanten heeft, kan ook de vis niet beschadigd worden.

Uiteraard vraagt een scherfijsinstallatie een belangrijke investering. van een geïnvesteerde kostprijs voor een bedrijfsklare installatie van Rekening houdend met in Nederland geldende omstandigheden, uitgaande fl 35.000 =; een afschrijving van 5 jaar en een rentevoet van 9 à 10 %; zijn de jaarlijkse kosten als volgt te ramen :

Rente gemiddeld	fl. 1.700.—
Afschrijving	fl. 7.000.—
Gasolie, water, onderhoud, hertsellingen	fl. 2.275.—
	fl. 10.975.—

Hiertegenover staan jaarlijks de volgende besparingen en meerinkomsten :

350 ton ijs à fl. 40.—	fl. 13.200.—
Bij aanvoer van 10.000 kisten met een prijs die gemiddeld fl. 1.— per kist hoger is	fl. 10.000.—
Per jaar gemiddeld 40 reizen : tijdwinst per reis gemiddeld 3 uur, vangst per uur gemiddeld fl. 250.—	fl. 30.000.—
Netto te realiseren winst :	fl. 53.200.—

Uit deze becijfering blijkt dat het gebruik van een scherfijsmachine interessante financiële voordelen oplevert, waarbij een belangrijke arbeidsbesparing aan boord wordt verkregen.

PROMAC SCHERFIJSMACHINE, IJSKOUD BETER !

De PVBA VISLOSSERSBOND
GUSTAAF VAN WAES

wenst haar kliënteel een

voorspoedig 1975

■ Zij deelt ditzelfde kliënteel 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 : 050/51.27.56 - 050/51.27.61 of te Oostende 70.81.50 (Ploegoverste Arthur Zwertvaegher)

(K24)

HENK ZWART EN DE BELGISCHE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 45)

het oog verliezen, die het dan in het persoonlijke vlak gaan benaderen waardoor botsingen niet zijn te voorkomen.

In mijn funktie als Consul van België heb ik vele malen een beroep moeten doen op de medewerking van Vandenberghe, veelal voor informaties of adviezen, welke nodig waren voor de bijzonderste gevallen, waar een Consulaat op scheepvaartgebied mee gekonfronteerd wordt.
Mijn beroep op hem was nooit tevergeefs, zijn medewerking was wel eens te overdreven, maar uiteindelijk goed bedoeld.

Mede in verband met ons bedrijf in IJmuiden, heb ik op het zakelijke vlak veel te doen gehad met Vandenberghe. Door het Coöperatieve stelsel in de Belgische visserij trad genoemde veelvuldig voor de reders op als raadgever wanneer ze een bestaand schip wilden her-motoriseren en voor nieuwbouw of ombouw van visersvaartuigen.

Het was altijd niet zo gemakkelijk om tot een akkoord met hem te komen, echter leer je elkaar kennen, je voelt de juiste wijze van benadering aan, maar was de zaak eenmaal beslist dan zorgde hij in vele gevallen voor een korrekte afwikkeling.

In 1964-1965 kwam aan de zakelijke samenwerking zo goed als geheel een einde, enkele scheepswerven aan de Belgische kust gingen zich intensiever toe leggen op de bouw van nieuwe vissersvaartuigen, mede door de maatregelen van het Krediet aan de Nijverheid te Brussel om geen faciliteiten meer te verlenen voor schepen welke in het buitenland werden gebouwd, met uitzondering van de scheepsmotoren welke naar keuze aangekocht konden worden.

Vandenberghe, tevens direkteur van de werkhuizen „SCAP" steunde vanzelfsprekend het besluit van het Krediet van de Nijverheid, uiteindelijk om het werk in eigen land te houden en de Belgische toeleveringsbedrijven zoveel mogelijk te bevoordelen.
Als hoofdvertegenwoordiger van de Bolnes-motoren fabriek werden wij nog regelmatig in de gelegenheid gesteld om onze dieselmotoren aan te bieden welke in diverse gevallen tot een goed resultaat heeft geleid.

Thans is het 45 jaar dat Vandenberghe werkzaam is in de visserijsektor, vele verantwoordelijke funkties heeft hij waargenomen, ook op politiek gebied schijnt hij het nodige gedaan te hebben, echter ligt dit buiten mijn beoordeling. Een grote aktiviteit is steeds van hem uitgegaan, keihard in zaken, een moeilijk te bevechten persoon voor zijn tegenstanders, beschikt over een intelligentie op brede basis en een bereidwilligheid en doorzettingsvermogen om een eenvoudig mens welke in oprechte moeilijkheden verkeert met raad en daad bij te staan. En het mag gezegd dat hij vooral veel kleine reders heeft geholpen en nog helpt!

Op grond van de langdurige samenwerking en het genoten vertrouwen feliciteer ik Vandenberghe met dit jubileum en wens hem nog vele gezonde jaren.

EEN MOEILIJKE TIJD

Enkele weken geleden was ik in Heist aan Zee. Het was zeer slecht weer, de berichten waren windkracht 9-10. Gewoontegetrouw ging ik even naar de dijk om de zee te zien. Ik stond daar verscholen achter een hoek van één der zijstraten.Een oude zeeman stond daar eveneens, het bleek nog een bekende te zijn. Vanzelfsprekend werd er een praatje gemaakt, natuurlijk over de visserij.

De man was vlot van tong en zeer goed geïnformeerd. Het gesprek is niet geheel weer te geven. Het kwam er op neer, dat het beroep van een visserman moeilijk en zwaar was, dan nog gekonfronteerd moet worden met hoge uitbatingskosten, sanering en contigentering etc., etc. Het slot van zijn betoog was: Wij hebben wel meer moeilijke periodes in de visserij meegemaakt maar zoals het er nu voorstaat, geeft het mij te denken en ben ik er van overtuigd dat wij een zeer moeilijke tijd tegemoet gaan.
Hij nam afscheid met de mededeling : „'k ga naar de vrouw om een goeie poester te drinken".
Ik bleef nog even na staan te mijmeren over dit gesprek. Ja, inderdaad een moeilijke tijd. Tijd van onzekerheid. Men weet niet meer waar men aan toe is. Een voortwoekerende inflatie die schijnbaar niet te stoppen is. Gevolg, grote economische teruggang zowel nationaal als internationaal. Bedrijven worden gesloten of vragen werktijdverkorting aan, een angstaanjagende werkloosheid die vele groepen van de bevolking treft, militaire spanningen en hongersnood in vele delen van de wereld. Kortom het hele wereldgebeuren geeft een troosteloos beeld.

Men mag hier niet lang bij stil blijven staan, het leven gaat door, het komt zo het wezen moet. Wel is het gewenst om in deze tijd alle rivaliteit en persoonlijke vetes op zij te zetten, om gezamenlijk in goed overleg de problemen het hoofd te bieden, want eendracht maakt macht.

Ik hoop met U, dat wij de komende kerstdagen, de geboorte van Christus op de juiste wijze mogen vieren. Dan zal weer gezongen worden het mooie lied van „Vrede op Aarde in de Mensen een Welbehagen". Dat U daar de kracht uit mag putten om de dagelijkse problemen in het komende jaar met zelfvertrouwen tegemoet kan gaan.

Ik eindig met een vriendelijke groet aan alle vrienden, bekenden en relaties. Wens hen mede namens mijn gezin prettige kerstdagen en een voorspoedig 1975.

H. ZWART
Belg. Konsul te
IJmuiden.

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

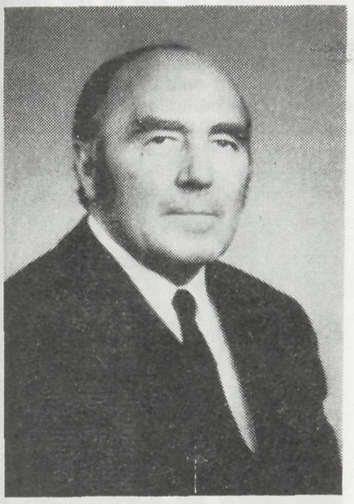
BURELEN : VISMIJN (O.V.A.) OOSTENDE

TEL. 80.11.01

(K30)

ZEEBRUGGE 1974

door MAX DESUTTER,
Voorzitter Groothandel van de Kust



Wanneer wij even terugblikken op 1974 dan stellen we vast dat het optimisme van einde 1973 niet ten volle bewaarheid werd. Inderdaad, de verstandhouding in de visserij en vishandel is er niet op verbeterd en het aanvoercijfer van 535 miljoen zal te Zeebrugge niet bereikt worden.

Het ontstaan van het vismijnbeleid onder de vorm van gemeentebedrijf werd met gemengde gevoelens onthaald en heeft tot op heden nog niets positiefs bewezen.

De handel en meteen de visserij hebben klappen gekregen : enerzijds was er de zogenaamde vergiftiging van de vis, wat daarna als onjuist bewezen werd, anderzijds was er de fameuze kwikhistorie en tenslotte de abnormale stijging van de algemene onkosten door de inflatie.

De bevoorrading in grondstoffen voor de visserij en de handel verliepen, ondanks de eerste alarmerende berichten, toch vrij normaal, maar ten koste van welke prijzen ?
Het gaat de handel niet voor de wind!
De vraag stagneert, de uitvoer is moeilijk. Bij een iets of wat normale aanvoer gaan de prijzen onrustwekkend dalen, zonder dat de vraag naar vis gunstig op deze inzinking reageert.
Doch niettegenstaande al deze aangehaalde moeilijkheden schijnt Zeebrugge zich, voorlopig althans, nog te handhaven.
Het verlies van enkele middenslag-vaartuigen werd gekompenseerd door het in vaart brengen van groter vaartuigen.
Het blijft evenwel nog te bezien in hoeverre deze verschuiving als een winstpunt moet worden aangezien. De kleinere vaartuigen zorgden inderdaad voor meer afwisseling en... voor extra-kwaliteit.

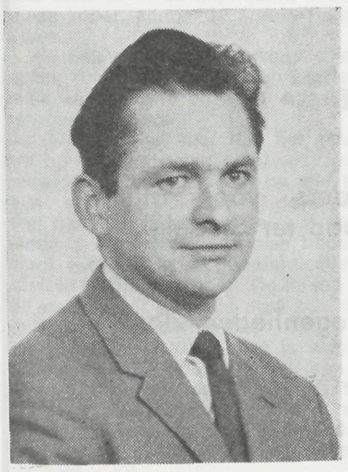
De visbakkers verzorgen verder een degelijke propaganda, doch daarentegen lijkt het plaatselijk komité in slaap gevallen en dit terwijl op nationaal vlak nog weinig degelijks kan gepresteerd worden met de beschikbaar gestelde kredieten (voor 1975 wordt 1.200.000 fr voorzien).
Het blijft bij lapmiddelen die tenslotte niemand bevredigen.
De media, nieuwsdiensten schenken té veel aandacht aan interviews gegeven door personen die enkel hun eigen persoontje vertegenwoordigen of in het beste geval een zeer beperkte groep.
De handel reageert te weinig... wij vragen ons af waarom.
Gebrek aan interesse voor hun vak ? Gebrek aan beroepsfierheid of eergevoel zoals ik op het einde van 1973 schreef ?
De handel heeft af te rekenen met een te kleine aanvoer of ten minste aangepast aan de noodwendigheden.
Het is een groot probleem en een gokken voor de reder.
Maar beseft de reder ook dat het regelmatig verkopen op buitenlandse markten het kliënteel hier wordt afgenomen omdat deze niet meer kan rekenen op een regelmatige bediening en de handelaars daardoor enigszins verplicht worden meer in te voeren... met alle konsekwenties van dien, eens de weg gevonden!
Hoeveel vis van de kusthavens gaat er nog naar de grote centra Brussel en Antwerpen ?

WAT MET DE TEKORTEN AAN INVOER AAN TE VULLEN ?

De niet zo gelukkige perskonferentie over de visserij heeft naast de antipropaganda ook een paar onwaarheden verteld over de handel, vooral daar waar aangestipt wordt dat de handel niet genoeg investeert.
Ziehier de situatie te Zeebrugge, actueel in bedrijf :

1° 9 machines om pladijs te fileteren.
12 machines om gul of kabeljauw of wijting te fileteren.
Daarbij komen nog allerhande apparaten ondermeer om tong te ontvellen, pladijs te kuisen e.d., dit alles met een waarde van circa 50 miljoen geinvesteerd in de laatste 7 jaar.
2° 4 ijsfabrieken met een produktie van 90 ton per dag.
3° 4 diepvriesinstallaties met dito frigos.
4° de vijf grootste firma's beslaan 10.000 m2 overdekte werkplaats in volle eigendom.

De eerste drie realisaties zijn er gekomen in de laatste tien jaar. In welke kleine of middelgrote haven vindt men dat in EUROPA???
De samenwerking te Zeebrugge is stabiel gebleven.
Het is natuurlijk moeilijk om nog veel te verbeteren aan iets dat reeds algemeen als goed wordt beschouwd.
Maar wij hebben meer verwacht en de visserij zeker ook... want er werd véél beloofd.
Hopelijk was 1974 een dieptepunt in onze visserijwereld en normaal moet het wel beter gaan.
Houden wij thans goed voor ogen dat nog een zeer moeilijke overgangsperiode moet worden doorgesparteld.



Veten vergeten!

door JEF DEROOSE
Ondervoorzitter Provincieraad
Direkteur Hand in Hand
Zeebrugge

Op een vergadering van de Europese top verklaarde onze eerste minister enkele weken geleden, dat de algemene recessie een veel groter weerslag op de ekonomie zal hebben, dan eerst algemeen werd verwacht. Dergelijke uitspraak kan niemand optimistisch stemmen voor de toekomst en we zouden dagdromers zijn, moesten we ons zelf wijsmaken dat de zeevisserij niet mede deze weerslag zal ondergaan.

Dit betekent nog niet, dat we moeten de wanhoop nabij zijn ; integendeel. Wie wanhopig is, gaat zijn hoofd tegen de muur slaan al weet hij bij voorbaat dat de muur intakt zal blijven, zijn hoofd zal bloeden en zijn hersenen dooreen geschud zullen worden.

We kunnen ons al evenmin illusies maken over de eendracht en de solidariteit van onze reders en vissers. We zijn individualisten en we zullen dit zeker nog enkele generaties zijn. We zijn daarenboven niet bij machte onze eigen schuld te erkennen en te bekennen, nimmer geneigd de eigen portemonnaie te vergeten om ons aller portefeuille te kunnen behouden. We zijn behept met een mentaliteit, die na 50 jaar heropvoeding nauwelijks zal veranderd zijn.

Hoe brutaal ook mijn woorden kunnen worden aangevoeld, blijf ik beweren dat een verandering slechts mogelijk is als die wordt opgedrongen, dat de uitweg moet worden gedikteerd, dat elk van ons in meer of mindere mate moet verplicht worden. We zijn niets met een vrijheid, die ons slechts toelaat vrijelijk onze ondergang te zoeken. Mijn overtuiging is dusdanig, dat ik meen dat we met 1975 géén rampjaar tegemoet gaan als we een « nieuw » jaar willen en durven zoeken, willen en durven aanvaarden.

Ge zijt er natuurlijk gemakkelijkst van af en ge bedriegt nogmaals u zelf, als ge mij klasseert omdat ik voor eigen kapel zou spreken. En toch, toch ligt uw voornaamste kans om uw uitbatingskosten te drukken in een algemene aankoop bij de koöperatieven. Als ik persoonlijk u niet aansta, als uw beheerders uw vertrouwen niet genieten, vervang ons dan, maar leer koöperatief te kopen. Om duizend en één uitvlucht doe je het echter niet en juist daarom moet ik normaal vinden als je ertoe zoudt *verplicht* worden.

Er is miserie en afscheuring ontstaan omwille van het Fonds voor Scheepsjongens. Daarom en daarom alleen is de wet van 1931 gewijzigd geworden en zal ieder reder eerstdaags *verplicht* worden, bij wet, een bijdrage te betalen aan het Fonds. Alle diskussies, alle ruzies en ontslagnamen zijn met één ministeriele handtekening van de tafel gevaagd : iedereen mag voortaan zwijgen en..... betalen. Maar de goeden zullen het met de kwaden bekopen, want in plaats van 0,40 fr % zal het Fonds misschien 0,60 fr % bijdrage eisen. En zeg me niet dat je dit plezierig zult vinden, hoewel ik meermaals voor deze verplichte, wettelijke bijdrage heb gewaarschuwd, omdat wat we zelf niet willen of kunnen doen, door de overheid zal worden gedaan tegen veel hogere kosten.

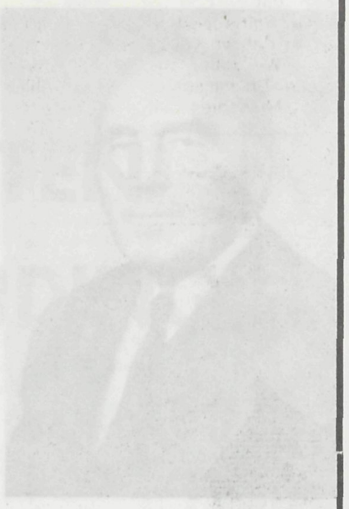
Er zijn er die géén lidgeld betalen, noch aan de Unie noch aan de Rederscentrale. Ze zijn echter de eersten geweest om steen en been te klagen over de verhoogde gasoilprijs en, hoewel de beroepsvereniging een staatstussnkomst heeft bedongen en verkregen, hebben zij deze teruggave wél geweigerd, waar zij hun bijdrage aan deze beroepsvereniging wél weigerden. Iedereen noemt zulks een schande maar niemand doet er wat aan.

Als nochtans enkele mensen bereid zijn een totaal nieuwe weg te zoeken, dan zullen we een denderend nieuw jaar krijgen, waarin we de huidige krisis niet zullen ondergaan, maar zullen te boven komen. We zullen 60 miljoen liter gasoil aankopen tegen de laagste Rotterdamse prijs.

(Vervolg blz. 51)

Onderlinge Visafslag

O. V. A.



SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

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

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841
BANK VAN BRUSSEL
BANK LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Postrekening nr. 000-0001333-72
Telefoon 70.21.73
B.T.W. 405.303.909

(K10)

(Vervolg van blz. 49)

We zullen de VOZOR-premie niet langer betalen en eisen dat de daar rustende gelden, geen nutteloze reserves blijven maar ons ter beschikking worden gesteld. We zullen — liefst samen met de vishandel — desnoods tegen iedereen in, een minimumprijs invoeren voor tong en tarbot. We zullen de profiteurs beletten te profiteren, hen boycotteren en op hun knieën duwen. We zullen de ambtenaars gedurig in alles betrekken maar tevens eisen, dat ze ons ten dienste staan. We zullen de visserijscholen fusioneren en ombouwen tot internaten voor jongens uit het binnenland en aldus zorgen dat we voldoende bemanning houden.....

We zullen dagdromen, denk je, en in 1975 de klop van de hamer krijgen. En misschien heb je gelijk.

Misschien zullen we de eerste week van januari reeds te moedeloos geworden zijn om te herlezen wat we vandaag schrijven, en aan anderen overlaten overmoedig de strijd aan te binden tegen onwil, onbegrip en verdachtmaking.

Maar toch.....

Als enkele mensen hun veten willen vergeten en hun eigen waan, moeten zij er in slagen radio en pers te gebruiken om de mistoestanden aan te klagen, de onderkruipers met name te vernoemen en van alle voordelen te laten uitsluiten om een totale herstrukturering van het bedrijf te verwezenlijken, zodat we de minister niet langer om wat onvoldoende financiële steun moeten bedelen, maar van hem zijn morele medewerking zullen kunnen eisen.

Ons bedrijf is gezonder dan een vis, als we van 1975 een « nieuw » jaar willen maken, met een totaal nieuw begin.



De cooperatieve visafslag te Oostende: 'n MODELINRICHTING

door R. CATTOOR, Direkteur Onderlinge Visafslag

Nu deze cooperatieve visafslag in 1975, vijfentwintig jaar bestaat en op aanstichten van de heer Vandenberghe door de Verenigde Middenslag Reders in 1950 gesticht werd en van wal stak onder voorzitterschap van wijlen reder Leopold Verbanck, is het wel eens nuttig de huidige directeur Roger Cattoor gevraagd te hebben een kleine uiteenzetting te geven van het oneindig werk door deze visafslag afgelegd, welke grote sociale en financiele diensten zij de reders bewijst en tegen welke voorwaarden dit alles geschiedt.

Het is immers een feit dat vóór 1940 en ook onmiddellijk daarna, de visafslag 2,25 fr per honderd op de bruto opbrengst kostte en dat hiervoor veel minder voor de reders werd gedaan dan nu.

Thans wordt niet alleen de vis door die afslag gesorteerd en gewogen, eens ze in de mijn staat, maar ze wordt ook afgeslagen en het geld bij de koper, zonder te spreken van talrijke andere diensten de reder bewezen.

Een dag na de verkoop, zijn de lonen van de visser, hun sociale lasten, drinkgeld, kosten van bevoorrading en alle andere op hen toepasselijk, uitgerekend en wordt hun loon met een afrekening van kosten aan hen overhandigd.

De O.V.A. schiet hier dus het geld voor aan de bemanning. Daarna en wel op het einde van elke week, wordt de afrekening aan de reder overgemaakt en het overschot op zijn bankrekening gestort, na aftrek van de mijn-, sluis- en dokrechten, de afslagrechten, het ijs, de bennen, de rekening der lossersbazen en al wat als onkostennota, zelfs de ongevallenkas, sedert 1 april 1957. Als men bedenkt dat voor de afslag, vóór 1940 het wordt voor de reder geregeld, zodat ze alleen hun afrekening einde der week te bekijken hebben. De inning der dok-, sluis-, slipway- en mijnrechten die eerder zelf door de stad zou moeten gedaan worden, doet de O.V.A. en kost de stad geen frank.

Deze modelinrichting is enig in haar soort en hebben de reders te danken aan het doorzicht van een beheerraad bestaande uit een achttal reders en een verantwoordelijke beheerder, de heer Vandenberghe en voorzitter Bauwens, die hiervoor niet vergoed worden, maar samen met een zeer knap personeel, geleid door directeur Roger Cattoor, van deze instelling de beste en goedkoopste in de Europese visserijafslag hebben gemaakt.

In andere landen kost de visafslag immers van 3 tot 5 t.h. op de bruto opbrengst en zijn de diensten aan de verkopende reder in het geheel zo omvangrijk niet, integendeel.

Hierna laten we directeur R. Cattoor aan het woord, die een korte uiteenzetting geeft omtrent het ontstaan, de groei en de bloei van deze zeer nuttige sociaal, economische prachtinstelling. De Redaktie,

DE O.V.A. SEDERT ZIJN ONTSTAAN

De S.V. ONDERLINGE VISAFSLAG, voortvloeiende uit de samensmelting van de V.V.A. (Verenigde Visafslagers, op haar beurt een samengaan van de destijds voornaamste afslagkantoren Bauwens, Baels en Martin Jans) en de V.V.R. (Verenigde Vissers-Reders) staat aan de vooravond van haar zilveren jubileum. Inderdaad deze aktieve kooperatieve liep in september 1950 van stapel.

Om de steeds stijgende kosten het hoofd te bieden en om van de reder geen hoger uitgaven te verlangen, was er slechts één oplossing : de twee overgebleven afslagen moesten één worden. De heren R. Bauwens en L. Decrop waren erge voorstanders van het idee uitgaande van de man die meerdere kooperatieven in de visserij ter wereld riep, namelijk de heer P. Vandenberghe. Naar het einde van het jaar 1964 kwam een akkoord tussen beide afslagen tot stand en na talrijke besprekingen tussen de heer P. Vandenberghe enerzijds voor de O.V.A. en de heer R. De Herde voor de Movis en Mr. Decrop anderzijds, kon op 1 januari 1965 gestart worden met één enkele afslag, met gans de reorganisatie, de onwil van sommigen en de strevende kracht van een niet te stuiten Pros Vandenberghe.

De heren R. Bauwens en L. Decrop konden trots zijn op hun beslissing, de heer Vandenberghe in zijn pogen te volgen, die de meest gunstige gevolgen voor de reder had. Heden nog is het commissieloon van 1,30% voor de afslag nog niet gewijzigd. Men betaalt nog steeds hetzelfde ten honderd ter R. Bauwens en P. Vandenberghe in de eerste plaats krachtdadige maattarief 2,25%, enkel de afslag en wegen inhield, dan mag gezegd dat dit een voorbeeld van kostenbesparing, dank zij de kooperatieve, mag genoemd worden.

Voor enkele centiemen erbij, geniet de reder van het bijhouden van de sociale wetgeving en het berekenen en uitbetalen van de lonen en al het verder administratief werk daaraan verbonden.

Een korte opsomming van wat van onze diensten vereist wordt, zou misschien niet misstaan.

Het behelst het wegen van alle vis; sorteren van tongen; openbare afslag; kontrole bij stad na verkoop; opstellen rekeningen handelaars; innen der gelden bij de handelaars; opmaken en uitbetalen van de afrekeningen aan reders; rekeningen aan leveranciers van reders; het opmaken van de loonstaten; uitbetalen lonen aan bemanning (de dag na de verkoop), lossers en visrapers; opstellen R.M.Z. aangiften; betalingen R.M.Z.; provisies en saldi; opstellen bijdragebons; opstellen aanvragen gezinsvergoeding, prestatielijsten per maand kindervergoeding; opstellen mod. 325.10; afleveren loonfiches; sociaal dienstbetoon; opmaken ongevallenaangiften van vissers, lossers en rapers; enz...

Wie iets van sociaal dienstbetoon afweet, weet welk enorm werk zulks betekent.

In 1967 voorzag het beheer dat, door de hoogoplopende debet bankintresten, de O.V.A. in een kritische situatie zou kunnen geraken, daar zij ook met faillissementen van kopers zonder borg af te rekenen had. Om deze dreiging het hoofd te bieden, werden onder het impuls van de voorzitdient afgetrokken. Gans de sociale verzekering, ziekenkas inbegrepen regelen getroffen wat het innen van de gelden bij de handelaars betrof. Langzaam maar zeker werd de financiele toestand gezond gemaakt, en was het mogelijk het commissieloon op 1,30% te behouden. Nogmaals een prestatie waarop de heren R. Bauwens en P. Vandenberghe in het bijzonder en de beheerraad in het algemeen, fier kunnen zijn.

De steeds hogere onkosten en de meer en meer aanhoudende en uitbreidende sociale verplichtingen, genoodzaken het beheer van het stuurrad niet te wijken en de toestand stevig in handen te houden. Wij verhopen vooral voor de reders die uiteindelijk alle verhogingen te dragen hebben, dat wij ons commissieloon nog een tijd ongewijzigd zullen kunnen laten,, niettegenstaande veel Oostendse vissersvaartuigen verkocht of verdwenen zijn.

De kooperatieve afslag, gesticht door de reders en voor de reders, heeft enkel tot doel haar leden zo goed en zo goedkoop mogelijk te dienen. Wij hopen hierin tot op heden geslaagd te zijn tot heil van al wie op ons beroep mocht doen.

GALERIJ STAMPAERT P.V.B.A.

zal overgaan tot een

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

op DONDERDAG 26 DECEMBER 1974 om 19.30 uur

in de zaal

MEDIA CENTER, Troonstraat 66 te OOSTENDE

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

PORSELEIN : Chinees porselein, vazen uit de 18e en 19e eeuw — famille verte, canton enz... Vitrinevoorwerpen : schotels, coupen, pique-fleurs, theepot. Saksisch porselein, groepen beeldjes, lampen, borden, schotels Meissenporselein, Schierholz, en Rudolstadt. Jades, Quartz, Malachiten. Saksisch biscuit.
MEUBELEN : Boekenkasten, commoden, hoekkasten, tafels, *secretaires, vitrines, burelen uit de Regency, Victorian en Georgian*-stijl. Tafels, vitrines en kasten Biedermeyer. Franse meubelen met inlegwerk. Koffers en banken uit de 18e en 19e eeuw. Normandische kasten. Eetkamertafel. Franse sacristiekasten. Verschillende Chinese tafels in hardhout van begin 19e eeuw. Chinese standen. Chinese bak-kabinetten in Coromandel en edelsteenincrustatie. Engelse stoelen en zetels en Biedermeyer.
TAPIJTEN : Verzameling van tapijten : Meshed, Kazak en Derbent uit Kaukasie. Tapijten en carpetten van Bessarbië, Mures, Sivas en anderen.
DIVERSEN : Lampen, hangklokken, verschillende bronzen voorwerpen, kandelaars, kruiken, samovars, jardinières, getekende brons.
DESKUNDIGE : De Heer R. STAMPAERT, St.-Pietersnieuwstraat, 130 - 9000 GENT.
TENTOONSTELLING : Dinsdag 24 december '74 van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 20 uur. Donderdag 26 december '74 van 10 tot 14 uur.

(474N—7658V)

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 70.54.88

ALLE

HERSTELLINGEN

en

ONDERHOUD

(K12)

DE VOORZITTER,
DE RAAD VAN BEHEER,
EN HET PERSONEEL van

DE REDERSCENTRALE

BIEDEN HUN LEDEN HUN
BESTE WENSEN AAN VOOR 1975

(K48V)

HAND IN HAND

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1975

(K46)

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een voorspoedig 1975

(K32)

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
een voorspoedig 1975

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

S.C.A.P. s.v.

wensen hun leden een
voorspoedig 1975

(K34)

De opleiding van jonge vissers

door A. VAN CRAEYNEST,
schipper op het opleidingsvaartuig O.29 „Broodwinner"

Met Kerstmis 74 is het drie jaar dat wij met de praktische opleiding van de leerlingen der Visserijscholen van onze kust belast zijn.

Wat ervan geworden is, werd reeds verschillende malen in reportages beschreven en verfilmd. Over de lof waarmee er over geschreven werd zijn we zeker wel voldaan. De kritiek was even welkom. Als vissers is het nooit onze opzet geweest alleen maar lof te oogsten. Altijd, en dit vanaf het begin werd het praktisch werk voor ogen gehouden en dit vooral als eerste noodzaak.

Zoals U wel weet, kregen wij vanaf het van start gaan voorgehouden te handelen als vissers en te doen zoals we gewoon waren in ons leven aan boord. Als het met het opleidingsvaartuig goed gaat, is het wel door de hierboven aangehaalde manier van varen.

Altijd hebben we het aangezien als een erezaak ; dat niemand op ons zou moeten wachten om de vaartdag te beginnen ; voorbeeld voor onze jonge gasten dit ook zo te doen eens ze varen.

Ook varen onder moeilijke of slechte weersomstandigheden, dit alles om hen de ware kant van dit leven aan te tonen. Op 6 januari 1972 werd er voor de eerste maal uitgevaren.

fer dat haast niet aan te nemen is, maar dat met de gegevens uit ons logboek overeenstemt.

Het was er niet om te doen deze afstand te bereiken als getal, maar wel als nuttige vaart om het sturen, uitkijken, werken met radar en deccanavigator enz. aan te leren.

Het vissen zelf is vanzelfsprekend ook een voornaam deel van de dag. Alles wordt er aangetoond zoals in de werkelijkheid.

Men leert er op zijn werk letten met als voornaamste doel : het aanwijzen van de vele kleine en grote gevaren bij het uitvoeren van het werk aan dek. Vele malen wordt dit herhaald totdat wij gewaar zijn dat de waarschuwingen erin zitten.

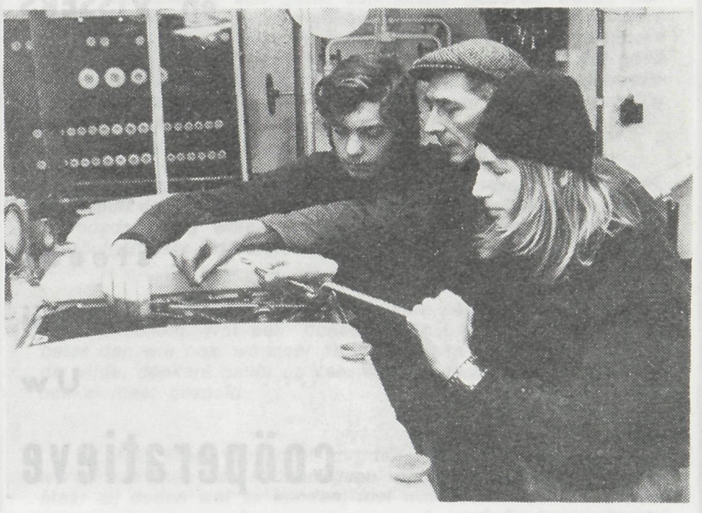
Vele vaartbeurten zien we jongens, die werkelijk flink hun handen weten te gebruiken, die niet meer zeeziek zijn en met aandacht en geestdrift op zee zitten. Ook zijn er anderen, waar het niet zo goed mee gaat. We spreken niet over de zeeziekte, dat gaat van zelf na een tijdje voorbij, maar wel over het gedacht van als visser te gaan varen.

Sedert die datum werden er pakweg wel 20.000 zeemijlen afgelegd, zegge wel twintig duizend. Een cij-

Het oefenschip is ook wel een middel gebleken om de jongens precies om het zo te zeggen, te sorteren. Is het gedacht er, dan zijn het goede van in 't begin. De anderen vallen wel vanzelf uit.

Als vissers, is dat altijd ons grootste verlangen geweest, de gasten met een vast gedacht goede vissersjongens te zien worden, waarop er kan betrouwd worden.

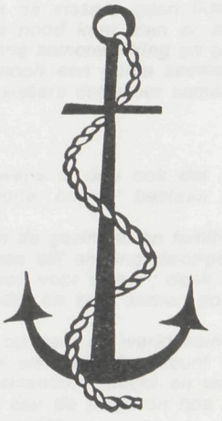
Ook de oude liefde voor ons beroep, wordt de leerlingen voor het oog gehouden. Want reeds lang is het geweten, dat zij die door goed en slecht weder volhouden, toch hun doel bereiken. Dit vooral in tijden dat er nog wel zeer veel van de handjes gevraagd wordt, maar waar de kop meer en veel meer gebruikt moet worden dan vroeger jaren.



Het kloppend hart van een vissersvaartuig, de scheepsmotor. Kennis en overzicht wordt vooral vandaag van de motoristen gevergd.



De bemanning van het opleidingsvaartuig voor de visserij, zij staan dagelijks in voor een degelijk onderricht van onze kandidaat-vissers !



De O.29 wordt de gasten aangetoond als hun vaartuig waarmee ze varen. Ieder dag wordt aangevat als het begin van een volle reis, iedere avond als het einde. Dezelfde voorbereidingen, hetzelfde werk na de reis, zodat de indruk verwekt wordt « nog een reis achter de rug».

(Vervolg blz. 55)

REDERS
en VISSERS



koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

hand in hand

Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge

Tel. 54 41 17 / 54 41 92
54 46 56

Na de uren :
Joz. Deroose
Tel. 51 17 40

(K18)

(Vervolg van blz 53)

De gevangen vis wordt uitgedeeld in gelijke parten deelvis, eens meer, dan wat minder, dit om hen ook voor de voorbije vaartbeurt aan te moedigen. Zeker nog altijd een gebaar, dat vissershanden vrijgevig zijn. De reakties op die deelvis, vinden we het grootst van jongens en ouders die niet direkt met de visserij verwant zijn. Want ook uit die middens komen goede krachten naar voor.

Ook het onderhoud van tuig en schip wordt door de leerlingen zelf gedaan en dit volgens de weersomstandigheden en aanwijzingen van de bemanning. Niet alleen de gasten van dek komen aan boord, ook de kandidaat motoristen hebben hun deel in de vaartbeurten.

Zij krijgen praktisch les op zee, lopen ingedeelde wachtjes en leren ook aan dek waarvoor hun handen dienen. Op die manier maken ook zij kennis met het vissersleven.

Als het weer te slecht is, komen ze aan boord in de voormiddag waar we ons dan voornamelijk op toe leggen alle reddingsmiddelen aan te leren. Zoals door U gevraagd ook onze wensen te laten kennen, ware het schone er van dat we een klein oefenvlot aan boord zouden hebben waarmee er dan veelvuldig praktische lessen zouden kunnen geoefend worden in de haven.

Want zeker is het een feit, dat er over het redden van en hoe, **nog veel te weinig geweten is.**

Als jongens dat aanleren zonder haast en veelvuldig blijft het meeste toch bij, later in hun beroep. Regelmatig houden we kontakt met de direkteurs van alle scholen om zonder onderscheid van kleur alle gedachten te horen, te verbeteren of volgens hun wensen aan te passen.

Wat in het verleden zeker de samenwerking gebaat heeft.

De begeleidende leraars van de scholen hebben zich snel aangepast aan onze werkwijze : dat de schipper baas aan boord is. Want twee meesters op één vaartuig, zijn geen één.

Totdaar gezien, kan er toch niet zoveel veranderd worden. Nog altijd zijn nieuwe voorstellen welkom tot welzijn van onze toekomstige vissers, die hier aan boord niet alleen het werk aangeleerd worden maar waar we ook betrachten hen als mens op zee de ware wijze van ons leven aan te tonen in bezorgdheid en kameraadschap met respekt voor vaartuig en reder, om wat in hun handen komt op de beste manier te gebruiken, vooral op dagen dat er kandidaat schippers mee naar zee gaan, die het vaartuig heel alleen in hun handen krijgen onder de waakzame ogen van schipper en bemanning.



Leerlingen van de visserijscholen leren herstellen.

KERSTWENSEN VAN UW AALMOEZENIER

Wanneer in een gezin een kindje geboren wordt, dan spreekt men van een blijde gebeurtenis. Het is ook een wondere gebeurtenis, dat wonder van het nieuwe leven. Onze vissers die dit jaar een zoon of een dochtertje kregen, zullen dit wel goed kunnen begrijpen. Als over de radio het blijde nieuws hen bereikte op zee, dan werd de korre niet rap genoeg gewonden en ging de thuisreis nooit te snel.

Op Kerstmis vieren we allen de geboorte van een kind. We willen ons, in deze dagen, allen eens voelen als jonge vaders of moeders. We willen ons samen vol liefde en bewondering neerbuigen over dat kerstekindje.

Het werd geboren in een donkere nacht, in de koude stal van Bethlehem. Wat een donkere nacht is, begrijpen vissers beter dan wie ook, wanneer ze wacht doen op de brug, midden de wijde, donkere nacht op zee. Wat koude betekent, hebben zij ook al meer gevoeld.

Maar Maria en Jozef zorgden vol liefde voor Jezus. Zij waren van huis ; zij hadden geen deftig logement gevonden. Maar zij deden wat ze konden, met wat doeken en een bundel stro en de warme adem van de os en de ezel. En boven de stal en de weilanden kwamen er engelen zingen van glorie en van vrede. Wij hebben wellicht geen stem om te zingen, maar misschien zullen onze kinderen kerstliederen zingen, en we zullen er horen in de radio.

We zullen toch wel een beetje ontroerd zijn. We zullen denken aan het komende nieuwe jaar. En we wensen elkaar « al het beste ». Ja, dat mogen we, want Jezus staat niet alleen aan het begin van een nieuw jaar, maar aan het begin van een nieuwe tijdrekening. Hij is geboren om ons te helpen bij het streven naar « het beste », naar het geluk. Hij is gekomen om een Rijk van vrede en liefde te stichten.

Een kind kan, van in zijn wiegje reeds, vrede en liefde doen groeien tussen zijn ouders. Man en vrouw hebben de tijd niet meer om te veel met zichzelf alleen bezig te zijn. Zij keren zich naar hun kind ; bij de wieg van hun kind vinden zij elkaar meer dan anders. Ook grote kinderen kunnen hun ouders bij elkaar houden. Zo wil ook het kind Jezus ons allen meer bijeen brengen.

Kameraadschap en vriendschap zijn in de visserij geen ijdele woorden. Niet alleen in 't gevaar of in nood kent men er zijn vrienden. Elke zeereis is een voortdurende samenwerking en een samen leven. Wie dat niet kan, wordt nooit een goeie zeeman. En tijdens de dagen aan wal, zie je de vissers ook weer samen ; je weet wel waar !

Mijn beste kerst- en nieuwjaarswens is dan ook dat de vriendschap in de visserij steeds moge blijven bestaan en groeien en bloeien.

Eerst en vooral de vriendschap in de gezinnen en families die openbloeit tot echte liefde, waar men stil en ongedwongen, alles voor elkander doet. Je werkt en leeft voor elkaar ; denk en spreek ook met elkaar in liefde en vrede, en zorg samen goed voor uw kinderen.

Vriendschap en kameraadschap op zee. Je werkt samen voor een goeie opbrengst en voor je welvaart. Je steunt op elkaars bekwaamheid en ervaring, op elkanders macht en wilskracht. Leer ook met begrip en geduld aan de jongeren hoe ze het moeten doen om flinke vissers te worden.

Vriendschap en kameraadschap aan de wal. Drink een pint uit vriendschap, maar ga niet waar er ruzie gestookt wordt. Help elkaar om de problemen in de visserij de baas te kunnen.

Moge het nieuwe jaar beter zijn dan het oude !

Dat wenst u allen van harte uw aalmoezenier.

E.H. CORNELLIE
Aalmoezenier van de Vissers

VISSERIJ EN ELEKTRONIKA

Voor de buitenstaander 2 begrippen die elk een bepaald beeld voor ogen roepen zonder enig verband.
Maar voor de meer ingewijden, staat het vast dat de elektronika onder al zijn vormen, heden niet meer weg te denken is uit de moderne visserijtechnieken.
Wij vinden immers toepassingen van de elektronika aan dek :

— onder vorm van kommunikatie-apparatuur die moet toelaten kontakt te houden met de andere schepen en/of de wal, hetzij in noodgevallen, hetzij om exploitatie- en sociale redenen;
— onder vorm van navigatie-apparatuur. Denken wij maar aan radar, automatisch stuurinrichting, richtingzoekers;
— onder vorm van plaatsbepalingssystemen zoals Decca, Loran C., Omega en satellite navigatie-systemen.

Verder vinden wij toepassingen van de elektronika in de machinekamer, ter beveiliging van de dure, daarin opgestelde dieselmotoren en andere machines.

Maar bovendien vindt men ze ook als rechtstreekse hulp tot het opsporen van de visscholen, waarbij wij dan voornamelijk denken aan de echo-sounders.
Deze toestellen, initieel ontwikkeld met het doel duikboten op te sporen, werden achteraf overgenomen op de grote zeeschepen, ter vervanging of beter gezegd, in aanvulling van het handlood, en alsdan kwam men tot de vaststelling dat deze oorspronkelijke dieptemeters ook indikaties gaven van visscholen.
Dit gaf dan aanleiding tot de konstruktie van enigszins gewijzigde dieptemeters, meer aangepast aan dit specifieke doel.

Besluiten wij misschien deze inleiding met de vermelding dat de investering in elektronisch materiaal aan boord van een modern visserijvaartuig, wel 7% kan uitmaken van de totale waarde van het vaartuig (in het buitenland worden zelfs waarden van 10 en zelfs 12% bereikt).

Bij het naderen van het onvermijdelijke jaareinde, maakt eenieder de balans op van zijn aktiviteiten tijdens het voorbije jaar. Men maakt de vergelijking tussen de bekomen resultaten en de vooropgestelde resultaten en blikt dan onvermijdelijk in de toekomst teneinde de nieuwe doelstellingen te bepalen en de nodige voorbereidingen te treffen om deze te verwezenlijken.

Ik kan mij gemakkelijk inbeelden dat een reder dit niet zo doelbewust doet, maar toch nagaat wat het voorbije jaar hem gebracht heeft en bekommerd is om wat de toekomst hem brengen zal.
Inzake toekomst is het duidelijk dat ingevolge allerlei omstandigheden, deze zich op zijn minst niet rooskleurig voordoet.

De toeleveringsindustrieën tot de zeevisserij zijn zich daarvan alle wel bewust en vragen zich terecht af wat er kan en wat er zou moeten geschieden teneinde deze beroepstak toe te laten de tijdelijke moeilijkheden te overwinnen.

Het past ons zeker niet, wij, die niet rechtstreeks op de hoogte zijn van al de omstandigheden en oorzaken die geleid hebben tot deze situatie, voorstellen te maken die zouden kunnen leiden tot een oplossing.
Nochtans meen ik mij te kunnen veroorloven het volgende ter overweging naar voor te brengen.

Men verlieze vooraf niet uit het oog dat de oorsprong van de elektronika, die te vinden is in haar eerste toepassing van de draadloze telegrafie tussen schip en wal, van zeer recente datum is.
Zij ontstond op het einde van de 19e eeuw — in feite sprak men zelfs nog niet van elektronika maar wel van zwakstroom elektriciteit — en heeft sindsdien een ongekende ontwikkeling doorgemaakt.

Welnu, al de andere bedrijfstakken doen voortdurend beroep op de elektronika om de produktiviteit op te voeren; zij is het hulpmiddel bij uitstek om de invloed van de steeds stijgende exploitatiekosten binnen aanvaardbare grenzen te houden.

Vergelijkt men deze situatie met het belang van de elektronika in de visserij-exploitatie, dan moet men onvermijdelijk besluiten dat de toepassing van de elektronika in deze nijverheidstak op verre na, niet haar optimaal gebruik en rendement heeft bereikt. Men moet zelfs vaststellen dat aan boord van buitenlandse schepen deze moderne techniek verder is doorgevoerd dan aan boord van onze Belgische schepen.
Misschien is dit eigen aan de specifieke aard van de Belgische visserij, maar gelet op de omstandigheden waarin de visserij zich heden bevindt, zou ik toch voorstander zijn een dergelijk probleem aan een grondig wetenschappelijk onderzoek te onderwerpen vooraleer hier een definitief antwoord op te geven.

Met andere woorden, de toepassingsmogelijkheden van de elektronika in de visserij-exploitatie zouden het voorwerp moeten kunnen uitmaken van een wetenschappelijke studie. Deze zou geenszins mogen beperkt blijven tot het technisch aspekt, maar zelfs meer moeten gericht zijn op de ekonomische invloed van de elektronische toepassingen in het visserijbedrijf. Bovendien en vooral zou ook de nodige aandacht moeten geschonken worden aan de praktijk, t.t.z. men moet de konklusie waartoe deze studie eventueel zou leiden aan de praktijk toetsen en zulks rechtstreeks in exploitatieverband aan boord van eenheden van onze Belgische visserijvloot.

Aangezien dergelijke proeven ten dienste zouden komen van het geheel van de visserijmiddens, is het duidelijk dat zulks slechts kan geschieden in overheidsverband.

Het past hier zeker de pogingen te onderlijnen van de Rijksdiensten van het visserijonderzoek, die reeds merkbare resultaten hebben bekomen in het kader van de hun toegewezen steun vanwege de regeringskringen toelaat de vooropgestelde taak binnen de kortst mogelijke tijd te verwezenlijken.

Hier ligt dan ook mijn inziens een dankbare maar ook voorzeker vruchtbare taak weggelegd voor de diensten van het wetenschappelijk visserijonderzoek. Ik ben ervan overtuigd dat de beroepsgroeperingen van de Belgische reders alsook van de Belgische elektronika industrieën bij voorbaat hun steun aan een dergelijk initiatief toezeggen.

Nu meer dan ooit is het samenbundelen van alle krachten een noodzaak.

ir. VAN BOECKEL M.A.
b.e.i.sch.i.
Direkteur SAIT Electronics

VREDE...

in de havens aan alle mensen van goede wil

Kerstmis : de steden krijgen een feestelijk uitzicht met kerstbomen, versierde uitstalramen en muziek. De huiskamers stralen van gezellige feestelijkheid. Duizenden tinkelende lichtjes brengen een beetje warmte in onze staalharde dagelijkse omgeving van barnumreklame, flitsende autos en decibels...

Kerstmis : een kaartje van een oude kameraad of van een vaag vergeten vriendin onttrekt ons, vijf minuten glimlachend mijmerend, aan de drukke bezigheden...

Kerstmis : overal ter wereld, in gelijk welk milieu : op zee, in de lucht, in de woestijn, onder de oorlog of guerilla, in de gevangenis, in het drukke zakenleven, in de hospitalen.
Onweerstaanbaar komt bij iedere mens een ondefinieerbare drang op van weemoedig verlangen naar dat andere dat toch zo anders had kunnen zijn.

Kerstmis : veel meer dan de jolige eindejaarsfeesten, een dag met charme en echte gemütligkeit die onze vissers, hoewel nog niet allen, de laatste jaren toch meer en meer aan wal kunnen vieren.

Kerstmis : een break van 24 uren waarop de wereld schijnt stil te staan, badend in een euforie van liefde, begrip en vrede...

VREDE... AAN ALLE MENSEN VAN GOEDEN WIL

Ook in de visserij zijn wij dringend aan vrede toe.
O ja, zij komt er die vrede : als u daarmee bedoelt de hereniging van organisaties, de harmonisering in de betrekkingen tussen de mensen die in de laatste jaren op het podium van onze amateurspolitiek getreden zijn. Zij komt er die vrede als u daarmee bedoelt het herstellen van de papieren façade van de eenheid.
Maar voor wanneer de echte vrede ? De vrede van de mensen van goede wil ?
De goede wil : tussen de reders onderling.
tussen de kopers onderling.
tussen kopers en reders.
tussen handelaars onderling.
tussen handelaars en reders.
tussen de vissers onderling.
tussen vissers en reders.
tussen het bedrijf en zijn leiders.
tussen die leiders onderling.
tussen de politiek en het bedrijf.
tussen de politiekers onderling.
enzovoort...

Daar ligt nu juist de kern waar ik in deze kerstwens zou willen naartoe komen. Wij weten allen dat het modern leven hard en onpersoonlijk wordt, businesslike en harteloos, gericht op overleven ten koste van wat of wie dan ook.
Maar toch hebben wij regelmatig het bewijs dat er nog een beetje menselijkheid, een beetje hartelijkheid bestaat, vooral in ons met de natuur verbonden beroep. Dezelfde onrust bij storm of onweer, eensgezinde rouw bij het betreuren van een ramp- of sterfgeval...
Daarom zou ik mijn kerstwens als volgt willen formuleren : laten wij niet wachten tot wij allen dood of vergaan zijn, vooraleer eensgezind te zijn.
Merry Christmas...

Luc Decreton



TECHNISCHE DOORKIJK

door L.A. INGHELBRECHT,
biezonder medewerker aan „Het Visserijblad"

De zeevisserij is aan 't stuiptrekken. Ze is nog niet levensmoe. Ze snakt gewoon naar adem. Uiteraard komt uit de wal de redding niet. Uit de oceaan (voorlopig) ook niet. De visserij tussen duivel en diepzee.
Ze wentelt om zichzelve, ze zoekt haar eigen gebreken, haar eigen fouten, haar tekortkomingen. Ze schaaft haar eigen onvolkomenheden. Ze likt haar wonden.
Tussen duivel en diepzee zoekt de visserij de redding in zichzelf.
Wat er 't afgelopen jaar allemaal geprobeerd werd om het rendement te verbeteren, om goedkoper te kunnen vissen, om de uitbating nog lonend te houden, is één reusachtig internationaal vraagstuk dat vooralsnog binnenin de visserij zelve bestudeerd wordt... maar dat uiteindelijk tóch niet door haarzelf zal kunnen worden opgelost.

OVER KORREN

Moet men met een schip van gering machinevermogen — waarmee we dan 200 tot 600 pk bedoelen — de visvangst bedrijven met een grote kor aan langzame vaart t.t.z. 2 tot 2,5 km per uur, of zullen we meer vangen door een net van kleinere afmetingen te slepen met een grotere vaart, t.t.z. 2,5 tot 4 km per uur ? «That's the question».

Studies en ondervinding bewijzen dat de eerste techniek de beste is. Wanneer men de vis gadeslaat die voor en rond de korre zwemt bij het slepen, dan weet men meteen dat er best langzaam gesleept wordt met een groter net. Anderzijds vertelt de theorie van de kor ons, dat het aantal vereiste paardekracht in verhouding staat tot het vierkant van de lineaire afmeting van het net.

Wanneer we dus aannemen, dat de vangst-doelmatigheid gemakkelijk kan worden verbeterd door met een groter net te gaan vissen, dan ligt het voor de hand, dat het aantal paardekrachten die onder onze voeten daveren, wel zullen vertellen hoe groot ons net wel mag zijn. Op een gegeven ogenblik zou het schip wel niet meer vooruit gaan. Het komt er hier dus gewoon op neer, dat we een kor zodanig proberen samen te stellen, dat ze zo weinig mogelijk weerstand biedt en zo licht mogelijk is. Om te beginnen zouden we al grotere mazen kunnen breien (of liever laten breien). Anderzijds zouden de planken op dergelijke manier kunnen worden gebouwd, dat ze geen weerstand bieden, of toch minder wegen dan tot nog toe het geval was. Wanneer we over weerstand praten, van planken, dan denken we eveneens aan het spreidingsvermogen dat een zeer belangrijk punt is.

Nochtans moeten we zodanig veel niet verwachten van de weerstandvermindering van de planken. Deze kan nooit maar 10 tot 20 procent bedragen. Dit is amper genoeg om zichtbare verschillen te bekomen in de afmetingen van de korren.

Technisch zeer goed mogelijk, is meteen een schip te kopen die over genoeg paarden beschikt om steeds maar groter netten te slepen. Maar wie is tegenwoordig in de visserij nog zo goed bij kas om dergelijke stunt uit te halen. Dat zien we alleen maar bij de zeevisserijgrootmachten, die steeds meer en meer aan de visserijtouwtjes gaan trekken en allicht gaan uitgroeien tot multinationals. Nu, 't ligt voor de hand : sterker motor, groter net.

De vissersvloot van Seattle is langzamerhand haar machinevermogen gaan vergroten en nu zien we dat de korren gemiddeld met 30 procent groter geworden zijn ten overstaan van de gewoonlijk gebruikte netten. Maar daar blijft de visserij niet bij stille staan. Ze moet verder. Er moet steeds meer vis worden gevangen. Eigenlijk was de toestand daar in Seattle een beetje uitzichtloos geworden. Als de korren al met dertig ten honderd gegroeid zijn, waar moet je dan naartoe ? Geen verdriet. We zullen dan maar de korren verdubbelen en met hetzelfde stel planken dan nog. Door ervaring weten we wel dat een enkele plank eigenlijk genoeg is om de kor open te houden en dat de andere plank gewoon dienstig kan zijn om een weerstand te bewerken waarmee dan een bepaalde koers kan gevolgd worden. Waarom dan geen dubbele kor gesleept met hetzelfde stel ?

Verder zien we dat een kor met loodzeil van 100 voet, viermaal zoveel breiwerk zal hebben als een kor met een buiktouw van 50 voet. Een klein rekensommetje zal ons bewijzen dat twee korren met een buiktouw van 50 voet dan maar de helft van het breiwerk zullen hebben van die ene kor van 100 voet buiktouw.

Vermits de trekkracht in verhouding staat tot de hoeveelheid netwerk die werd aangewend, moeten de twee korren samen aanzienlijk minder dreggen dan de 100 voetkor. Daaruit kan men dan rechtstreeks afleiden dat twee kleine korren die worden gesleept met een enkel stel planken, doelmatiger zouden moeten vissen dan een enkele grote kor of een bokkevisser met zijn twee volledige boelen.

Het systeem van het tweelingnet zal 1,5 keer zoveel grond afvissen dan een enkele korre. Het bokkenstelsel, twee korren en twee stellen planken, bevissen 1,3 van de grond van een enkele kor.

Uiteindelijk is het zo, dat de dubbele kor twee keer zoveel grond zal afvissen dan het hele net, zo de visserij wel te verstaan aan dezelfde vaart gebeurt.

Bij visserijtechnieken waar de vaart maar weinig belang heeft zoals bij de garnaalvangst bvb., schijnt de tweelingkor wel de beste waarborg voor het vissen met trage schepen. Er zit inderdaad veel verborgen in de wijze van aanslaan en monteren van netten. Men zou er een spel kunnen van maken en dit is het wat de vissers uit Seattle schijnen te doen. Hoe langer, hoe geraffineerder die visserijtechniek.

OVER KORREN (2)

Het Engels vorsingsschip voor de zeevisserij blijft niet bij de pakken zitten. Er werd een expeditie gedaan naar de onderzeese taluds van Rockall, die oude gekende visgrond van de vooroorlogse Vlaamse visserij. Tot op diepten van 300 en 600 vaam werd er gekord en de gronden van Porcupinebank en Foula werden meteen

(Vervolg blz. 58)



Het herstellen van een «gescheurde» korre moet vaardig en vooral vlug gebeuren. Time is immers money. Vooral in de huidige toestanden.

TECHNISCHE DOORKIJK

(vervolg van blz. 57)

eens onder handen genomen.

Er werd gebruik gemaakt van de Grantonkorre met planken van 750 kg en een lengte van 3,3 m en een hoogte van 2 meter. Het voldeed niet helemaal met die zware planken die steeds maar goesting hadden om te gaan «spitten» in de modderige diepe grond van de banken. Er werd voornamelijk gepraktiseerd over het weggaan en het winden van de boel in steeds kortere tijden. De tijdsbesparing begint ook al ferm door te wegen in het bedrijf.Duizend vaam korretouw gaf ongeveer 1,5 uur slepen op de bodem 2,5 uur voor het vieren en winden. Zullen we daar de grens van de mogelijkheden gaan bereiken ? Als ge moet beginnen met uren te vieren en te winden om een uurtje te slepen, dan wordt het allicht de moeite niet meer waard.

En moest het dan bij de proefnemingen van de Engelsman nog een aanmoedigende vangst geweest zijn, S.W. Rockall en E. Rockall bank waren weinig uitnodigend. 't Is waar, 't was een slecht jaargetijde. Maar kon dat de reden zijn van het voortdurend scheuren ? Toch werd er fijne vis gevangen op Sulisker Flannan en Kilda. 8,6 ton grenadiers in zeven trekken. In drie uur tijd werden daarvan op Kilda 6,7 ton gevangen. De grenadiers maakten de helft van de uiteindelijke vangst uit. De andere helft was gewoon haai; de afval was «smoothhead» en «rattevis».

OVER KORREN (3)

Als we ons verder verdiepen in de ontwikkeling van de materialen die worden gebruikt om een boel samen te stellen, dan zien we dat de nijverheid eigenlijk helemaal niet ten achter blijft en ons de mogelijkheid biedt te gaan putten in allerlei mogelijkheden. Toen we daarstraks spraken over de steeds maar lichtere materialen die nodig zijn om met een bepaald aantal paardekrachten een bepaald soort net voort te slepen, dachten we aan de zware rollen waarmee de loodzeilen vroeger werden uitgerust. Nu bestaan deze bollen in gevormd plastiek en kunnen ze gemakkelijk de rubberen rollen vervangen. Deze waren achteraf beschouwd, toch maar heel onhandige voorwerpen. De schijven hebben hetzelfde gewicht als de gewone rol en ze zijn in de handel verkrijgbaar in drie maten : 51,71 en 84 cm. De grote rol heeft een keuze van maten voor de opening. Ze zijn gemakkelijker aan te slaan dan de oude op het buiktouw en ze hebben, wat uiterst belangrijk is, niet de neiging om samen te gaan koeken op het buiktouw. Het kwam vroeger maar al te dikwijls voor, dat hele stukken buiktouw onbeschermd bleven.

OVER KORREN (4)

En wat kan er allemaal niet gedaan worden met de visplank. Wat een waaier van mogelijkheden om de vangstcapaciteit van een net te verhogen ! Hoeveel soorten planken zouden er bestaan en hoeveel vissers zouden al hun eigen plank niet hebben ontworpen ? Het blijft nog steeds maar een zoeken en tasten naar het beste. Toch blijven we steeds maar gekonfronteerd met andere toestanden die andere tuigen vragen. Het Franse zeevisserij-instituut heeft een plank ontworpen die nu moet kunnen voldoen aan de groeiende vraag van de schippers van Boulogne om zowel grondvis als haring en makreel te kunnen vissen. Een moeilijke opgave, voorwaar. De Duitse Süberkrübplank is helemaal niet ontworpen om in aanraking te komen met de zeebodem. De nieuwe Franse plank (morgere) is evenwel een bodemplank die kan gebruikt worden terzelfdertijd om de semi-pelagische visserij te bedrijven. Het is een nagenoeg vierkante plank met gebogen doorsnede en een afgeronde leidende snede aan de basis. De hoogte is 1,74 m, de lengte 1,60 m en ze weegt 300 kilo. Er zijn voor de breidels verschillende bevestigingspunten.

OVER KORREN (5)

Hij die a zegt moet ook b zeggen en als men over de kor praat en over de planken, dan moet er ook al een woordje gezegd worden over de winch. Tegenwoordig staat iedereen zowat gebogen over de vislier om toch maar te pogen er de laatste druppel uit te halen. In Frankrijk, niet zover van bij ons, in Boulogne natuurlijk, werd een motorwinch op het achterschip van een treiler geplaatst. met als voornaamste streven de kor helemaal op te winden, zo maar op z'n geheel. Als het lukt, dan gaat men de bemanning van het schip met twee koppen verminderen ! Ook al een middel om het bemanningstekort te keer te gaan. Maar het systeem gaat vooralsnog niet danig goed. En om nog even bij de winch te blijven. Al treuzelend wordt ook daar maar steeds vooruitgang gemaakt. Zo gebeurt het opwinden van de touwen op trommels.Het touw wordt geleid door een mekanische trollev die deel uitmaakt van de lier. Steeds wordt het touw netjes opgewonden. Maar ook dit systeem, hoe goed het ook is, is verre van volmaakt.

Op grote winchen komt wel pech voor. Het oprollen geschiedt niet steeds juist. De sleet op de korretouwen verergert door de krommingen van de staaldraad zelf op de geleiderollen van kleine diameter maar ook door het slechte oprollen. Oprollen met de hand, nog steeds het beste systeem, is bijnlijk en niet te doen en daarbij een arbeid van lange duur. Bovendien neemt de wagen wel wat plaats op dek al kan men dit verwaarlozen op oudere schepen waar niet zo erg met de ruimte werd gesoocheld als dit tegenwoordig het geval is. Maar tegenwoordig is daar ook al een mouw aangepast met de trommels te voorzien van verzonken gleuven en aangevuld door een ander middel die er dan voor zorgen moet dat de eerste laag staaldraad een bepaalde opnieuw te voorschijn komt op de tekening volgt, die dan natuurlijk volgende laag en waarop dan de volgende laag wordt gewonden. Het ligt voor de hand dat de kaken van de trommel daarom rechthoekig op de as moeten staan. Het systeem bestaat reeds aan boord van 60 Franse schepen. De korretouwen gaan natuurlijk langer mee en het onderhoud is eenvoudiger.

(vervolg volgende week)

DAT IS VISPROPAGANDA

De Cardiologische Liga wil in het land verschillende opsporings- en preventiecentra voor hart- en vaataandoeningen oprichten. Het is ook bekend dat de voedingsgewoonte bij de preventie van hartaandoeningen een belangrijke rol speelt en dat bepaalde vetzuren (de verzadigde vetzuren) nadelig zijn, terwijl andere vetzuren (de polyonverzadigde vetzuren) voordelig zijn. En op dit gebied heeft de vis een belangrijke invloed, vermits de vetzuren van **alle** vissoorten voordelig zijn : wetenschappelijk onderzoek heeft namelijk aangetoond dat de poly-onverzadigde vetzuren van de vis het cholesterolgehalte doen dalen. Dat is dan ook de reden waarom de Cardiologische Liga aan al wie teveel cholesterol heeft, **aanraadt dikwijls vis te eten (5 van de 14 maaltijden per week zouden uit vis moeten bestaan).**

Deze propaganda wordt thans gevoerd in het tijdschrift van onze Liga alsmede d.m.v. conferenties, en in de nabije toekomst in de opsporings- en preventiecentra. Indien men dergelijke centra zou kunnen oprichten, zal men ook deze aanbevelingen aan een steeds groeiende massa kunnen voorstellen.

In het december-nummer van hun tijdschrift zullen ze in elk geval reeds een slogan publiceren, als „Blijf fris, eet vis" (Le poisson, c'est bon).

Het zou tevens in de bedoeling liggen over het ganse land en in het bijzonder in de centra affiches te verspreiden : wanneer men dikwijls vis eet, daalt het cholesterolgehalte, maar wanneer men weinig of geen vis eet dan kan het cholesterolgehalte stijgen.

Dergelijke slogans uitgaande van een eminente organisatie zoals de Belgische Cardiologische Liga, is heel wat meer betekenend dan een marktonderzoek waaraan meer dan één miljoen wordt besteed om vast te stellen wat wij reeds lang wisten. Een op deze leest geschoeide propaganda verdiende dan ook niet alleen de interesse van allen die betrokken of begaan zijn met onze sector, maar ook en vooral de daadwerkelijke steun.

Hieronder volgt een tekst uitgaande van betreffende liga over „Vis en hartaandoeningen".

VIS EN HARTAANDOENINGEN

Het is algemeen bekend dat de hart- en vaataandoeningen de doodsoorzaak nr 1 in alle landen met Westerse beschaving voorstellen. Onder deze ziekte zijn de meest frekwente en de gevaarlijkste die welke de kransslagaders (die het hart voeden) aantasten en die verantwoordelijk zijn voor hartinfarct, angina pectoris en voor de meeste gevallen van plotse dood.

Anderzijds hebben omvangrijke Amerikaanse en Scandinavische studies aangetoond dat het in een gezonde bevolking mogelijk was d.m.v. enkele eenvoudige onderzoekingen bij heel wat personen die risico-faktoren op te sporen die tot complicaties van de kransslagaders kunnen leiden. Eens dat deze risico-faktoren opgespoord zijn, kunnen ze dan ook uitgeschakeld worden of, in het slechtste geval, sterk verminderd worden.

Onder deze risico-faktoren is één der belangrijkste, zoniet de belangrijkste, de verhoging van het cholestrolgehalte in het bloed, de andere risico-faktoren zijn : hoge bloeddruk, uitgesproken of latente suikerziekte, sigaretten roken, gebrek aan fysische aktiviteit, en in mindere mate, stress. Bij praktisch alle personen die al te veel cholestrol in hun bloed hebben (d.i. ongeveer 20 % van de mannelijke bevolking) kan men, door de voedingsgewoonten te wijzigen, het cholestrolgehalte doen dalen tot lagere, meer betrouwbare waarden zodat het risico van infarct of plotse dood kleiner wordt.

HOE MOET MEN Z'N VOEDINGSGEWOONTEN WIJZIGEN ?

In onze voeding bestaan er twee soorten vetstoffen : de verzadigde en de onverzadigde.

De verzadigde vetten zijn doorgaans in vaste vorm bij kamertemperatuur en bestaan hoofdzakelijk uit verzadigde vetzuren en vormen het grootste gedeelte van de reserve-vetstoffen der zoogdieren, d.w.z. de vleessoorten die we gewoonlijk verbruiken (rundvlees, varkensvlees, schapevlees). Daarentegen zijn de niet-verzadigde vetten vloeibaar bij kamertemperatuur en zijn hoofdzakelijk samengesteld uit vetzuren van twee types, die men respectievelijk mono-onverzadigde en poly-onverzadigde vetzuren noemt. Op scheikundig gebied is het verschil tussen verzadigde vetzuren en onverzadigde vetzuren het volgende : vetzuren kunnen geen bijkomende waterstofatomen meer fixeren of absorberen, terwijl de onverzadigde vetzuren dit nog wel kunnen. Onder de onverzadigde vetzuren kunnen de mono-onverzadigde nog twee bijkomende waterstof-atomen per molecule fixeren, terwijl de poly-onverzadigde vetzuren vier of meer waterstof-atomen per molecule kunnen fixeren.

In tegenstelling tot de zoogdieren, waarvan de reserve-vetten vooral gevormd worden door verzadigde vetzuren, zijn die van de planten en

(vervolg blz. 59)

DAT IS VISPROPAGANDA

(vervolg van blz. 58)

van de dieren met koud bloed (vissen, kikvorsachtigen) grotendeels samengesteld uit onverzadigde vetzuren (mono-onverzadigde en poly-onverzadigde in veranderlijke verhouding). Dit is trouwens logisch, want indien de reserve-vetten van de vissen verzadigd zouden zijn, dan zouden ze niet-vloeibaar zijn bij de temperatuur van het water en zouden ze de vissen doen verstijven, die daardoor heel wat van hun beweeglijkheid en vlugheid zouden verliezen. Aangezien de lichaamstemperatuur van de zoogdieren voortdurend boven de 37° ligt, welke ook de kamertemperatuur weze, kunnen deze dieren zich veroorloven verzadigde reserve-vetten te hebben, aangezien deze vetten bij 37° vloeibaar of half-vloeibaar zijn en in die omstandigheden blijven deze dieren beweeglijk.

Alle wetenschappelijke onderzoekingen, die de laatste twintig jaar vooral in de Angelsaksische landen en in Skandinavië werden verricht, hebben op ontegensprekelijke wijze aangetoond (momenteel is iedereen het daarmee eens) dat het cholesterolgehalte van het bloed kan verlaagd worden wanneer men in zijn voeding de verzadigde vetzuren vervangt door poly-onverzadigde vetzuren, en enkele jaren geleden reeds schreef het „Central Committee for Medical Program" van de American Heart Association : „De vermindering of de controle van de hoeveelheid verbruikte vetstoffen met redelijke vervanging van de verzadigde vetten door poly-onverzadigde vetten wordt aanbevolen als preventief middel tegen atherosclerose en als middel om het risico van hart- en hersenaanvallen te verminderen. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op de beste wetenschappelijke informatie waarover we thans beschikken".

Het besluit is eenvoudig : om zich te beschermen tegen kransslagader-aandoeningen moet al wie teveel cholestrol in zijn bloed heeft meer vis en minder vlees eten. Men moet natuurlijk erop letten dat de vis bereid wordt zonder dat men er verzadigde vetten aan toevoegt, zoals boter bijvoorbeeld : men moet de vis koken of roosteren en hem verbruiken met sauzen die geen boter bevatten.

In haar campagne voor de preventie tegen hart- en vaataandoeningen zal de Belgische Cardiologische Liga niet nalaten het publiek op dit gebied te informeren.

KAREL MICHIELSEN : dertig jaar in dienst van de zeevisserij

In Oostende heten ze hem „Menheire" Michielsen; in Zeebrugge wordt dat „Menèere Michiels. Deze maand staat hij 30 jaar in dienst van onze zeevisserij. Hij zal het ons dan ook niet kwalijk nemen als we hem vooreerst feliciteren, hem nog vele jaren toewensen, en hem in dit blad speciaal in het zonnetje zetten.

Karel Michielsen — „Charley" voor vrouw en vrienden — werd geboren te Deurne op 29 januari 1921 en behaalde in 1942 aan het Instituut voor de Overzeese gebieden — de vroegere Koloniale Hogeschool — het einddiploma van de Faculteit der Politieke en Administratieve Wetenschappen. Dit zou hem niet beletten in 1943 nog even bij de Centrale Jury examen af te leggen (voor zijn getuigschrift eerste Kandidatuur Wijsbegeerte en Letteren) en in 1944 een vijfde, supplementair studiejaar aan het Instituut voor Tropische Geneeskunde te volgen.

Zijn administratieve loopbaan begon eigenlijk op 16 augustus 1943 als tijdelijke sectieoverste bij het Ministerie van Ekonomische Zaken en Middenstand, dienst ravitaillering. Op 1 juli 1944 was hij bij het Commissariaat voor Prijzen en Lonen, doch op 18 december 1944 — dertig jaar geleden dus — kwam hij als tijdelijk bestuurssecretaris bij de Dienst voor Zeevisserij — toen nog afhangend van het Bestuur van het Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen). In deze dienst werd hij daarna eerst stagedoend en dan vastbenoemd bestuurssecretaris om in 1957 adjunkt-adviseur en in 1963 e.a. inspecteur-dienstchef te worden. Intussen klopte hij nog 2 maanden militaire dienst, nl van 9 juli tot 11 september 1945.

Op 1 september 1968 werd hij hoofdinspecteur-directeur en moest, administratief gesproken, Oostende verlaten voor Brussel. Zijn hart bleef echter aan de kust, waar hij trouwens is blijven wonen (Oudenburg)

Dat hij in deze 30-jarige loopbaan een en ander in de zeevisserij heeft meegemaakt, staat buiten twijfel. Het is onbegonnen werk een opsomming te willen geven van al de konferenties, meetings, symposia, enz. waaraan hij in die vele jaren op internationaal vlak heeft deelgenomen en waarbij hij een vooraanstaande rol heeft gespeeld. Vermelden we toch : de oprichting en de uitbouw van Benelux, de O.E.C.D., de F.A.O. en de E.E.G.; de konferenties over het zeerecht; N.E.A.F.C., de vangstbeperkingen, enz.

Op nationaal vlak was hij o.m. betrokken bij de repatriëring van onze schepen na de oorlog, de lockout van 1948, de invoerkontingentering, de kredietregeling voor nieuwbouw, het paritair komitee (waarvan hij tot 1955 adjunck-secretaris was), het Zeewetenschappelijk Instituut (waarvan hij tot 1952 secretaris was), de opvangregeling, de Commissie T.W.O.Z., het bemanningsprobleem en de oprichting van het Fonds voor Scheepsjongens, de onderwijsvraagstukken, de diverse sanerings- en steunmaatregelen, enz.

Hij deed in ons land de eerste stappen op het terrein van de ekonomische rentabiliteitsstudie van het bedrijf, vond tijd om te publiceren, werd als afgevaardigde voor België aangesteld bij N.E.A.F.C. en I.R.O.Z. en kreeg verschillende internationale opdrachten (waarvan de laatste Malesië).

Met betrekking tot onze visserij, bezit hij ongetwijfeld een grote kennis : menselijk, ekonomisch, sociaal, administratief. En wat hij niet kent, vraagt hij aan anderen. Teken van een groot mens.

Kalm en rustig kan hij de meest ingewikkelde problemen van ons bedrijf — en er zijn er veel — overwegen en er een stevig oordeel over vellen; hij laat zich noch meeslepen door overdreven enthoesiasme, noch door nodeloos defaitisme. Hij is de man van het gezond verstand. Dit put hij ongetwijfeld uit zijn belangstelling voor Oosterse wijsheid en uit zijn hobbies : vroeger judo, nu karate, waar hij door jonge mensen is omringd.

Hij staat steeds ten dienste van groot en klein en is daardoor een graag geziene figuur. Fouten, och, het is menselijk, heeft hij ook wel, maar ze komen zo weinig in het openbaar aan de oppervlakte, tenzij zijn te laat komen op vergaderingen. Als hij overigens niet vergeet te komen...

Hij is een galant en fijngevoelig mens, is een groot dierenliefhebber (waar is de tijd van „Sloeber" en „il y a même un chien!") en, volgens insiders, een prima zeiler, ja, een groot liefhebber van deze sport.

Kenschetsend zijn ook zijn eigen principes en normen over het leven, de administratie en de maatschappij. Zij zijn niet zo ongezond, maar hij is wijs genoeg om te beseffen, dat er vele in onze maatschappij niet kunnen worden gerealiseerd.

Karel Michielsen, het bedrijf hoopt nog vele jaren te mogen rekenen op uw kennis en wijsheid; zij zijn — vooral in deze huidige moeilijke periode — van grote waarde. Het bedrijf weet dat gij vooral een beschermer zijt van de kleinen, onbeholpenen, die nooit tevergeefs beroep doen op U.

En dat kenschetst uw goede inborst, uw besef wie er meest moet geholpen worden en gij vergeet niet dat ons bedrijf in de eerste plaats een artisanaal bedrijf is, waar zovelen zeer bekwame reders en vakmensen zijn, maar nu meer dan ooit, moeten bijgestaan worden, want het gaat in de toekomst niet meer alleen omtrent de Belgische visserij op nationaal, maar op internationaal vlak.

En daar hebben we uw administratie meer dan ooit nodig ter verdediging van de belangen van die „artisanalen", die we onze Belgische reders kunnen noemen.

P.V.

LEES "HET VISSERIJBLAD"

Frans vissersprotest tegen de pollutie van de zee

Blokkade van de Seinebaai door 73 vissersvaartuigen

De franse visserij heeft geprotesteerd tegen het steeds akuter wordend probleem van de vervuiling van de zee, een protest dat ook zou moeten gelden voor de belgische betrokken overheid, en waaruit ook deze haar konsekwenties zou moetten trekken voor wat onze wateren betreffen. Het is inderdaad niet normaal dat de zee terzelfdertijd een voorraadkamer en een vuilnisbelt is. Het sprookje van de onbeperkte zelfreinigingsmacht van de zee, heeft vooral wat de oppervlaktewateren betreft, zichzelf reeds lang tegengesproken.

KLACHT TEGEN ONBEKENDEN

Door de heer Panier, voorzitter van de betrokken sektor te Honfleur werd klacht tegen onbekenden ingediend. Het gaat hier natuurlijk over de in feite bekende-onbekenden, namelijk de grote en kleine vervuilers die, hetzij openlijk, hetzij wettelijk-officieel, hetzij stiekem, vuiligheid in de rivieren en stromen lozen. Deze klacht is ten slotte het gevolg van het afkeuren van ganse partijen garnaal gevangen in de monding en baai van de Seine. Deze garnaal was praktisch niet eetbaar door zijn slechte smaak die de vissers wijten aan de vuiligheid die de vele industrieën in de Seine lozen, alsmede aan de afval- en rioolwateren die de grote steden als Parijs en Rouaan aan de desbetreffende stroom toevoegen.

ENKELE CIJFERS

Bekende cijfers zijn deze van enkele industriereuzen zoals de «Thann en Mulhouse» fabrieken die zwavelzuur (vitriool) en ijzersulfaat in de Seine spuien. Het zijn deze derivaten, die onder de invloed van de nog aanwezge zuurstof, de typische rode kleur aan het water geven. Hieruit moeten we dan nog besluiten dat de desbetreffende afvalstoffen, tevens zuurstofvreters zijn van deze reeds arm-aan-zuurstof zijnde wateren. En deze lozingen gebeuren in alle wettelijkheid, gezien deze toegestaan werden door de Prefekt van de Maritieme Seineprefektuur. Aan het rode slijk dat zich als gevolg van deze lozingen op de bodem neerzet, voegen zich nog de gele nederzettingen toe veroorzaakt door de lozingen van schepen met open bodem die de afvalstoffen van de fabrieken in zee en in de Seinbaai storten. Voegt hieraan toe dat de OFAZfabriek vanaf januari langs een 14 km lange «pipe-line» dagelijks 3000 ton derivaten in zee zal afvoeren en we kunnen gemakkelijk de ergernis van de visserijmiddens begrijpen en aanvaarden. Met de talrijke lozingen van de 800 minder belangrijke nijverheden langs de Seinestroom komt er dagelijks ongeveer 10.000 ton afval zich in de Seinemonding en Seinebaai verspreiden. En al deze lozingen zijn wettelijk toegestaan.

DE PROTESTAKTIE

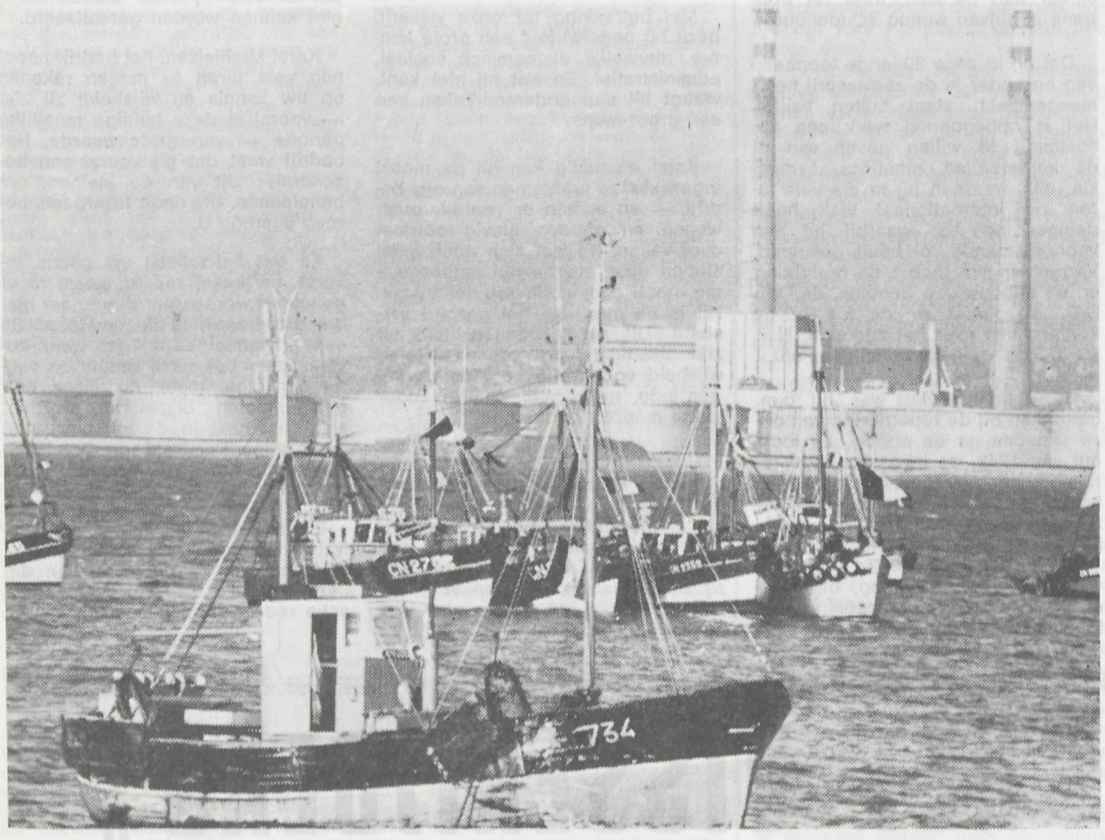
De visserijmiddens hebben een advokaat aangesteld om hun zaak bij de overheid te verdedigen. De vervuilers voor het gerecht te dagen en om de geleden schade te trachten te verhalen op de schuldigen. Volgens deze middens is de tijd van het «doof-stomme» spelen voorbij. Er werd beslist tot de blokkade over te gaan van de Seine en het Kanaal van Rouaan. Deze blokkade greep plaats woensdag 11 december en 78 vissersvaartuigen zouden er aan deelgenomen hebben. Dertien zeeschepen werden door deze aktie verplicht voor anker te gaan. Door het inrichtend komitee werd een mededeling uitgegeven dat deze aktie niet gericht was tegen de mensen die hun brood met de scheepvaart moeten verdienen, maar om de belangen te verdedigen van diegenen die van de zee moeten leven.

De blokkade was in die zin een sukses, dat de maritieme overheden de betrokken middens reeds uitgenodigd hebben tot een bespreking. Inderdaad was intussen uitgelekt dat de vissers met de hulp van hun kollega's uit negen vissershavens vanaf Granville tot Honfleur tot nog andere spektakulaire akties zouden overgaan indien niet zou opgetreden worden om aan deze onhoudbare toestand een einde te stellen. Het is inderdaad zo, dat reeds bij herhaling door de betrokken visserijmiddens op het gevaar van de langzame dood van zeefauna en flora gewezen werd. De vissers kregen ondertussen sterke steun van de ekologen, in het bijzonder vanwege de heer Gilles Klein, voorzitter van het gewest «Le Havre». Deze steun werd ten zeerste gewaardeerd en wel in die mate, dat ze zullen weigeren aan tafel te gaan zitten met de algemene bestuurder van Maritieme Zaken zonder assistentie van de heer Klein.

BESLUIT

We hebben gemeend deze protestaktie van de franse vissers aan onze lezers in het algemeen en aan onze eigen visserijmiddens in het bijzonder, niet te mogen onthouden. Inderdaad is hetgeen in de Seinebaai gebeurt en voorvalt niet een feit op zichzelf en beperkt tot deze plaats. Dergelijke gebeurtenis kan en mag niet meer eng-lokaal, noch zelfs eng nationaal gezien worden. Ieder oeverland ziet zich met dezelfde problemen gekonfronteerd en het is zeker niet omdat het te erg werd dat in bepaalde kuststroken, dat wij hier moeten afwachten tot het eveneens zo erg wordt vooraleer in het verweer te komen. De protestaktie van de lokale vissers van de Seinebaai zou zich niet alleen over gans de franse kust dienen uit te breiden, maar zelfs over de grenzen heen. Er moet inderdaad een oplossing komen met de immer verder strekkende vervuiling van de zee. Er moet een oplossing komen of anderzijds moet de Overheid duidelijk stelling nemen en de betrokken visserijmiddens laten weten, dat ze niet van zin zijn, daadwerkelijk tussen te komen. In dit laatste geval heeft men dan tenminste het voordeel te weten waaraan zich te houden en de houding hiernaar te bepalen. In dit verband wijzen we niet alleen op de vervuiling en de lozing

(Vervolg blz. 61)



Een beeld van de blokkade door franse treilers in de monding van de Seine. Blijkbaar met resultaat want ze werden door de bevoegde diensten tot een bespreking uitgenodigd.

FRANSE BLOKKADE

(Vervolg van blz. 60)

van de industriële afval, maar op de voorgenomen inplanting van verscheidene kerncentrales langs de kust. Alhoewel deze centrales voorhouden, dat ze geen vervuilers zijn en geen derivaten aan de wateren afgeven, hebben ze een evengrote nefaste invloed door het opwarmen van de waters die ze nodig hebben voor de afkoeling van hun kernreactoren. Het zijn kolossale hoeveelheden water die ze na opwarming terug aan het milieu vrijgeven. Deze opwarming verwekt niet alleen kataliserende scheikundige reakties in het reeds niet te zuiver water, maar beletten de normale ontwikkeling van de natuurlijke fauna en flora over de uitgestrekte gebieden.

Anderzijds leert ons de spektakulaire protestaktie van de franse vissers dat slechts bepaalde daden van protest, zoals het blokkeren van havens, kans geven om gehoor te vinden bij de overheden. Verbale protesten worden maar al te gemakkelijk met een dooddoenertje van het betrokken ministerie opzij gelegd. Als men absoluut wenst dat er eerst daden gesteld worden, waarop wachten onze eigen vissers dan om een oplossing af te dwingen en dit niet alleen met betrekking tot de pollutie van de zee, maar evenzeer voor een rechtmatige oplossing van de andere problemen, waarmede ze voor het ogenblik gekonfronteerd staan en waarmede hun bestaan gemoeid is. Of is het nu terug zo dat de visserij voor de heren uit Brussel van te weinig betekenis is en daarbij nog een vlaams bedrijf. Kontrasterend hiermede staat de bereidwilligheid in der tijd om de ontelbare miljarden in de verlieslatende kolenmijnen te pompen en de nog altijd durende bereidheid van sommige niet-rechte-houden waalse nijverheden zoals o.a. Val-St-Lambert onder de staatsarm te nemen. Om tussenkomsten af te dwingen moet men de tanden tonen en niet als een geslage hond met de staart tussen de poten afdruipen. We zeggen dan ook aan onze vissers : leg uw traditioneel - konservatief - individualisme ter zijde, groepeert U en blijft gegroepeerd en zo geen oplossing in het verschiet komt voor de talrijke moeilijkheden en problemen waarvan U het slachtoffer moet worden, gaat dan over tot de gezamelijke daad.

« Sprokkel »



Nog een beeld van de protestaktie.

WAAR BLIJFT DE BETALING VAN DE VERGOEDING OP DANISH PAIR VISSERIJ ?

Sedert meer dan een jaar werd met veel tromgeroffel het verlenen van een toelage van 18 miljoen voor de Danish pair visserij aangekondigd. Koppels werden uitgestoken, ruzie gemaakt omdat de ene wet gestemd en de andere niet, omdat de ene geen kosten gemaakt zou hebben en de andere wel, enz...

Sommigen dienden fakturen die niet gerechtvaardigd waren, in. Anderen ondergingen er de gevolgen van omdat een ernstig onderzoek niet uitbleef met als gevolg nodeloze vertragingen. De gestelde voorwaarden waren nochtans duidelijk.

Sedertdien zijn meer dan acht maanden verlopen en nog is er niets, niettegenstaande de diensten van het ministerie van landbouw zeer vlug en stipt het mogelijke hebben gedaan om er voor te zorgen dat de steun zo vlug mogelijk zou uitbetaald worden.

Maar men heeft zonder de waard gerekend.

Vooraleer iets uitbetaald wordt, moeten al deze zaken verschillende ministeries, ambtenaars, enz., er hun zegen over geven, want die toelage komt niet uit het landbouwfonds, zoals voor de mazout.

Bijgevolg veel meer administratieve rompslomp.

Er wordt aangedrongen op sneller uitvoering, want de schulden stapelen zich op.

Maar het dient gezegd dat de uitbetaling van de vastgestelde vergoedingen niet voor einde januari mag verwacht worden.

Hopen we voor de toekomst in dergelijke aangelegenheden dat de ter beschikking gestelde fondsen alleen van het ministerie van landbouw afhangen.

Aan onze reders ondertussen geduld te hebben.

IN DE OOSTENDSE VISSERSHAVENCOMMISSIE

GEEN RECHTEN OP INGEVOERDE VIS, MAAR HOGER DOKRECHTEN VOOR REDERS WEL!

Vrijdagavond kwam, onder het voorzitterschap van de heer H. Dumarey, de Oostendse Vissershavencommissie bijeen.

Het was de bedoeling de punten die in de vorige zitting d.d. 22 november jl. niet konden worden afgehandeld, verder af te handelen samen met een aantal bijkomende punten, aan de orde gebracht door de Nationale Federatie van Visgroothandelaars van België.

Een aangelegenheid waarover heel wat is gediscuteerd geweest betreffende het feit dat, daar waar op 11 november jl. geen eigen vangsten werden verkocht, het op die feestdag gonsde van bedrijvigheid in en rond de pakhuizen van de vismijnen met aangevoerde vis.

Er werd op die dag door de Gerechtsdeurwaarder vastgesteld dat in alle belangrijke pakhuizen — 36 in totaal — gewerkt werd met ingevoerde vis en met praktisch normale personeelsbezetting.

Dit stoot natuurlijk tegen de borst als men weet dat onze eigen aanvoer op die dag niet mocht verkocht worden en de prijs van de eigen vis door de invoer 's anderendaags nadelig werd beinvloed.

Het gaat immers niet zozeer tegen de invoer als dusdanig, welke uiteindelijk een noodzakelijk kwaad is, alhoewel wij natuurlijk liever hadden gezien dat onze eigen produktie voldoende groot is om aan de vraag te voldoen.

Het probleem zit hem echter in het feit dat, waar de reders hun vangsten niet kunnen of mogen verkopen, de invoerders dit ongehinderd mogen doen. Het enige op te lossen probleem is dan ook op dergelijke dagen ook de verkoop van de vangsten der Belgische vissersvaartuigen te laten doorgaan, temeer daar gebleken is dat de stad het recht niet zou hebben om :

1. de aktiviteiten in de pakhuizen te verminderen (de huurder van een pakhuis laat nu eenmaal werken wanneer zulks door hem nodig wordt geacht en de stad kan hem dat niet verbieden);

2. mijnrechten te heffen op ingevoerde vis, zoals dit het geval is voor de aanvoer van onze vaartuigen.

Voor wat dit laatste geval betreft, ligt de oplossing weliswaar voor de hand, nl. de MIJNRECHTEN AFSCHAFFEN, ook voor de reders, maar daar wil de stad natuurlijk niet van weten.

Na veel over en weer gepraat werd dan uiteindelijk beslist in een beperkte werkgroep, waarin de vertegenwoordigers der verschillende betrokken partijen zetelen, na te gaan op welke feestdagen in de loop van een jaar de verkoop zich economisch opdringt.

Maandag 11 november ll. is hiervan inderdaad een typisch voorbeeld omdat dit wel een feestdag was voor ons maar bv. niet in Duitsland en in verschillende andere landen die voor ons voor wat de uitvoer betreft belangrijk zijn.

Op dergelijke dagen dringt zich dan inderdaad verkoop op.

Men hoeft dit ook geen jaar voordien te bepalen want tenslotte, wanneer alle partijen het daarmee eens zijn, kan een dergelijke verkoop doorgaan, en moet er maar een vervangingsdatum worden voorzien. Het is een feit dat elkeen wil genieten van een feestdag maar het is nu eenmaal zo, dat bepaalde economische sektoren verlangen dat de arbeid doorgaat, in het belang van eenieder die er zijn brood mee verdient. Dergelijke dagen kunnen op één hand worden geteld, zodat daar geen problemen mogen liggen.

Na nog enkele punten van minder belang te hebben behandeld, waarover toch geen beslissing genomen werd, belandde men in een «rondvraag», (het punt «allerlei») die zich beperkte tot een mededeling van de vismijndirektie dat deze zomer sterke kontrole zal uitgeoefend worden op het afijzen van de vis door de vishandelaarsverkopers. Het is inderdaad zo, dat het afijzen tot nogtoe strikt werd toegepast door de reders-aanvoerders, maar het is onverantwoord zulke verplichting op te leggen wanneer in een volgend stadium dit niet meer wordt toegepast.

NAAR NIEUWE VERHOGING VAN DE DOKRECHTEN ?

De zitting van de Vissershavencommissie, welke anderhalf uur in beslag nam, beperkte zich, zoals reeds gezegd, bijna volledig tot het probleem van de visinvoer, de mijnrechten en de gebeurlijke verkoop op feestdagen. Het komt ons voor dat daar toch nog andere belangrijke punten kunnen behandeld worden, welke de reder rechtstreeks aanbelangen, maar waarover met geen woord wordt gerept.

Naar verluidt immers, en bij wijze van proef, zou het de bedoeling zijn om de dokrechten te verhogen en dit zou eerstdaags in de gemeenteraad voorkomen.

Men is blijkbaar wel zo wijs om dit niet aan het advies van de Vissershavencommissie te onderwerpen.

En dan maar inspanningen doen om de redersuitbating enigszins lonend te maken, terwijl in de vismijn allerlei ingevoerde vreemde vis geen mijnrechten moet betalen.

Het Oostends stadsbestuur zorgt immers om de visserij te helpen... zoals Brugge dat doet.

BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

DE BEGROTING VAN LANDBOUW en de ZEEVISSERIJ

Zoals vorige week gemeld, zijn er dit jaar uitzonderlijk veel parlementsleden tussengekomen ten voordele van onze sector naar aanleiding van de bespreking van de begroting van landbouw 1975, in de kamer. Het is te hopen dat deze belangstelling aanhoudt, ook in betere perioden. Volgende volksvertegenwoordigers lieten zich hierbij opmerken : de hh. R. Bonnel (PVV), Dries Claeys (CVP), W. Content (BSP), A. Laridon (BSP) en E. Vansteenkiste (VU). Alle politieke partijen droegen derhalve hun steentje bij. En nu maar duimen dat er iets van terecht komt.

Vorige week hebben wij reeds een samenvatting gepubliceerd van de interpellatie van de h. Content, tevens burgemeester van Blankenberge. Thans geven wij een overzicht van de andere tussenkomsten.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys trad als eerste spreker op. Hij schetste vooreerst de toestand van onze sector (aanvoer prijzen en kosten) en vatte deze als volgt samen voor de periode 1971-1974 :

— aanvoerwaarde + 25 pct
— vaste kosten : + 68 pct
— procentuele kosten : + 20 pct
— totale kosten : + 42 pct

Waar in 1971 het gemiddeld exploitatieoverschot nog redelijk was, heeft het thans een minimum aangenomen of is er zelfs een tekort. Spreker is van oordeel dat de stijgende kosten niet door de prijzen kunnen worden gecompenseerd zodat overheidshulp zich opdringt hetgeen weeral niet betekent dat ook de opvangprijzen niet moeten worden aangepast maar dan in redelijke mate en niet tussen 5 à 20 pct zoals thans door de EEG zou gepland worden.

Zoals alle andere tussenkomsten werd de mazoutprijs ook aangeraakt waarbij, benevens de evolutie voor die prijs eveneens een vergelijking met wat daaromtrent in het buitenland bestaat, werd gemaakt en waarbij tot uiting komt dat wij op dit stuk ook al niet te benijden zijn. Benevens een speciale en dringende hulp die D. Claeys vraagt om de zeevisserij uit de crisistoestand te helpen, drong spreker verder aan opdat de mazoutprijs gevoelig zou worden verlaagd.

De verwachting werd dan ook uitgedrukt dat de Minister van Landbouw van zijn collega van Economische Zaken een MERKELIJKE verlaging bekomt van de gasoilprijs, terwijl in afwachting daarvan, een gevoelige tussenkomst moet worden gewaarborgd.

Vervolgens wees spreker op de achteruitgang van de visstocks en de daarmee verbandhoudende internationale maatregelen (de quota). Dries Claeys gaf het als zijn mening te kennen dat het ONJUIST is te beweren als zouden deze quota de genadeslag voor de zeevisserij betekenen. Hij wees op de noodzakelijkheid van deze maatregelen alsmede op de ernstige gevolgen ervan voor ons bedrijf maa rmeende dat deze gevolgen mede kunnen worden opgevangen door verder te gaan met gemeenschappelijke projekten met daarvoor ook meer gelden ter beschikking te stellen maar deze gelden ook VLUGGER aan de betrokkenen uit te betalen. Deze projecten en opzoekingen moeten vlug kunnen doorgaan vooral nu andere dreigingen boven het hoofd hangen zoals de uitbreiding der voorbehouden visserijzones en de economische 200 mijlgrens waardoor er wel niets anders zal opzitten dan naar nieuwe visgronden uit te zien. Hiervoor is overheidshulp nodig !

Dries Claeys pleitte tenslotte ook voor overheidssteun ten behoeve van de modernisering van de vloot en voor meer tussenkomsten voor het inmiddels wettelijk geworden fonds voor scheepsjongens.

In de verdere bespreking kwam de HR BONNEL aan de beurt. Ook hij wees op de crisistoestand en op de factoren die hierbij aan de basis liggen. Spreker raakte vervolgens enkele SOCIAAL)-ECONOMISCHE ASPECTEN aan, zoals het probleem van de arbeidsongevallenverzekering die bij ons veel meer geld kost aan de reder in vergelijking met zijn collega's in het buitenland ; het visserspensioen (vervroegd) dat zowel aan reder en visser bijkomende kosten betekent maar aan niemand bevrediging schenkt ; het fonds voor sluiting van bedrijven waaraan de reder ook moet betalen. Dit zijn onverantwoorde kosten die, des te meer doorwegen in een crisisperiode als deze en waarvoor onverwijld oplossingen moeten worden gevonden. De Hr Bonnel wees tenslotte op nog enkele andere problemen die onze sector kunnen beïnvloeden zoals o.m de zandwinning, en de gebeur-

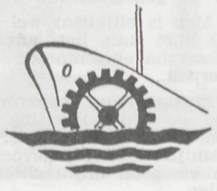
(Zie vervolg blz. 63)

Hoofdvertegenwoordiger
„INDUSTRIE"
dieselmotoren

SPECIALITEIT
verbouwing van
viskotters voor
de pelagische- en
semi-pelagische visserij
Reeds verbouwd O.236,
diverse opdrachten in
uitvoering

alle reparaties aan
visserijschepen
motoren
viswinches

REDERS,
Bedrijfszekerheid ; kracht en zuinigheid zijn kenmerkend,
vraag het de reders met „INDUSTRIE"-motoren : O.128, O.129, O.134, O.217, O.236, O.275, Z.16, Z.27, Z.183, Z.196, Z.331, Z.431.
We maken U gaarne vrijblijvend offerte.
Wij staan met een snelle service dag en nacht voor U klaar.
Wij leveren U goed en snel werk en kunnen desgewenst ter plaatse repareren.
Binnen afzienbare tijd DWARSHELLING geschikt voor visserijschepen tot ± 40 m.



MACHINEFABRIEK
VAN DE SANDE
BRESKENS
NEDERLAND
TELEFOON (1172) - 1765
NA 16.30 uur 1569 - 1590

(7628V)

(Vervolg van blz. 62)

lijke inplanting van kerncentrales. Hij brak tevens een lans voor een VERTEGENWOORDIGING VAN HET BEDRIJFSLEVEN op de internationale besprekingen waar aangelegenheden i.v.m. de zeevisserij worden besproken.

De Hr Bonnel werd als spreker opgevolgd door de HH VANSTEENKISTE EN LARIDON.

Eerstgenoemde betreurde vooreerst dat in het Senaatsverslag nergens sprake is van de zeevisserij. Vervolgens wees hij, net zoals alle andere sprekers op de sterk gestegen uitbatingskosten, de niet-compenserende marktprijzen, de quotaregelingen en de te verwachten internationale uitbreiding der voorbehouden visserijzones; alle problemen waarvoor dringende oplossingen nodig zijn.

Hij hoopte tevens dat een verlenging van het IJslandakkoord — dat per 13 november van volgend jaar verstrijkt — zal worden bereikt maar dan met gunstiger voorwaarden.

Hij drong tenslotte aan opdat het Departement van Landbouw zou samenwerken met het Staatssecretariaat voor Leefmilieu voor het oplossen van de problemen van zandwinning en van het inplanten van kerncentrales op onze kust.

DE HR LARIDON spitste zijn tussenkomst voornamelijk toe op de BESCHERMING van BROED- EN KWEEKPLAATSEN aldus de voorkeurgevend aan deze oplossing om de visstand te beschermen boven de huidige quotaregeling. Steeds i.v.m. de bescherming van de visstand veroordeelde spreker de industriële visserij (voor vismeel) en betoogde dat het niet opgaat in een tijdperk van overbevissing en schaarste aan proteïnen voor menselijke voeding, nog langer niet-volwassen vis te vangen met bestemming vismeelindustrie. Strenge internationale controle dringt zich dus op. In dezelfde gedachtengang vroeg hij de Minister van Landbouw op te treden tegen de zandwinning uit zee gezien allerlei nadelige gevolgen ervan voor de zeevisserij en wees erop dat de wetenschapsmensen het er over eens zijn, dat zandwinning gevaarlijker kan zijn dan bezoedeling o.m. ten gevolge van het feit dat hierdoor de paaigronden, de voedselreserves in de bodem, de zuurstof, de migratierputes, de topografie in het algemeen bedreigd worden.

x x x

Tot zover een bondig relaas van de parlementaire tussenkomsten ten voordele van de zeevisserij, waarover we ten zeerste verheugd zouden moeten zijn ware er niet de preciare toestand waarin onze sector zich bevindt en die aanleiding heeft gegeven tot een dergelijke belangstelling die we werkelijk niet gewoon zijn.

Door het aantal sprekers kon worden bekomen, zoals men merken kan, dat de meest problemen werden behandeld.

Hoper we dan ook dat deze tussenkomsten iets opbrengen enerzijds, en anderzijds, dat die politieke belangstelling ook in de toekomst blijft.

EN HET ANTWOORD VAN MINISTER LAVENS

De Heer Minister van Landbouw gaf toe dat de zeevisserij worstelt met een probleem van rendabiliteit, ingevolge de stijging van de kosten, voor stookolie vooral, en het probleem van de verkoopprijzen.

De regering, aldus de Minister, heeft de stijging van die kosten opgevangen door een financiële tussenkomst maar er is een dossier in studie om na te gaan of er geen VERHOOGDE TUSSENKOMST voor de mazoutprijs kan ingevoerd worden.

In verband met de OPVANGPRIJZEN antwoordde de Minister dat belanghebbenden indien nodig ZELF deze opvangprijzen kunnen verhogen. De Minister vergeet hier echter aan toe te voegen dat, wanneer wij afzien van de EEG-minimumprijzen door deze hoger te stellen (of ook lager), het bedrijf zelf dan de opvangregeling VOLLEDIG (en dus zonder EEG tussenkomst) moet financieren precies dus zoals wij doen met de niet-beschermde vissoorten

Daar zit ongetwijfeld muziek in — maar is ook gevaarlijk — maar het zal geld kosten waarbij zich dan de vraag stelt of het moment gunstig hiervoor is.

De Minister beloofde verder de moeilijkheden die zich voordoen i.v.m. de UITBETALING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE PROJECTEN zo spoedig mogelijk op te lossen.

Voor wat de ECONOMISCHE-SOCIALE ASPECTEN betreft, beloofde Hr Lavens deze problemen te bespreken met zijn collega van Sociale Voorzorg.

De uitvoering van de WET OP DE SCHEEPSJONGENS (Fonds) zou per 1 mei 1975 tot stand komen.

Wat de PRIJZENSTRUCTUUR betreft, aangehaald door de Hr. Content, beloofde de Minister van Landbouw zijn collega van Middenstand en van Economische Zaken hierover aan te spreken.

Omtrent de aangelegenheid van de MODERNISERING VAN DE VLOOT, door Dries Claeys naar voren gebracht, maakte Minister Lavens de mededeling bekend van zijn collega van Verkeerswezen, volgens dewelke een analoog systeem zou worden ingevoerd voor het scheepskrediet als datgene, dat in de Landbouw van kracht is. (Wij komen daarop terug).

ZIJ HADDEN PECH

— De Z.189 Shamrock van Walter Couwyzer was wegens het slecht weer naar Grimsby gelopen om te schuilen. Tijdens het winden van de visboel, geraakte echter het kuiltouw in de schroef. Alle pogingen om deze weer vrij te maken, bleven vruchteloos. In Grimsby kon men de schroef weer vrijmaken.

— In het kanaal, sloeg plots een vlam uit de collector van de dynamo, aan boord van de Z.423 «Wieingen». Men zag zich verplicht rechtsomkeer te maken naar de vissershaven.

— De Z.400 Branding evenals de Z.12 waren samen in span vanuit Zeebrugge naar de visserij gevaren. De Z.12 kreeg de korre in de schroef. Na tal van vruchteloze pogingen werd het schip door de Z.400 naar Zeebrugge op sleeptouw genomen.

— Bij het verhalen van de Z.42 van schipper Wilfried Warnez in de haven van Zeebrugge, is het schip tengevolge de wind afgedreven. Het kwam met de voorsteven terecht tegen de Z.586 waardoor diens stuurboordzijde schade opliep.

— Bij het verlaten van de kaai ter hoogte van de jachthaven te Zeebrugge, sloeg de Z.55 met de schroef op een drijvend stuk hout.

Met behulp van de Z.548 werd de Z.55 naar de noordkant van de vissershaven gesleept. Hier haalde een duiker het stuk hout uit de schroef, dat een steun is voor vaartuigen die op de kuisbank worden geplaatst. Drie schroefbladen werden lichtjes beschadigd.

OP KERSTDAG EN NIEUWJAAR

HELP ONS WAT GELUK BRENGEN BIJ ONZE OUDE VISSERS, IBIS- EN WEESKINDEREN

Zoals elk jaar zorgt ons blad met Kerstdag en Nieuwjaar, opdat zij die van dit genot verstoken blijven, toch ook vertroeteld zouden worden.

Het gaat hier vooral om onze oude vissers, de kinderen van de Ibis en wezen.

Vorig jaar mochten we op de milde steun rekenen van hen die best beseffen wat dit voor deze minstbedeelden betekent.

Wie ons daarin wil steunen, hoe miniem ook kan dat doen langs deze weg mits storting van het bedrag op de bankrekening van het „Nieuwsblad van de Kust" ter Bank Lambert nr. 517-0605797-39 of op onze P.C.R. nr. 000-0418987-44.

P. Vandenberghe

GIFTEN

Nieuwsblad van de kust	1.000 fr.
Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood	3.000 fr.
S.C.A.P.	3.000
Hand in Hand Oostende	2.000
Verbond Kustvisserij	1.000
De Zeekust	1.000
Onbekend	500
Aug. Van Gheluwe, aannemer	900
Hector Muylaert (3 koekebroden)	300
Restaurant Windsor	500
L.S.V.	200
Leon Billiau	500
Daniel Dewulf	2.000
Verstelle Edmond	500
Onderlinge Visafslag Oostende	2.000
Hand in Hand Zeebrugge	1.000
Rederij Willo	500
O.127 R. Haelewyck	1.000
O.369 Eug. en Lucien Verleene	1.000
Scheepswerven Leon Degrave	1.000
Fr. Vander Veen - Martinsen	2.000
Animalia Denderleeuw	1.000
Bank Lambert	500
Volksvertegenwoordiger Dries Claeys	500
O.198 Hennaert Gebrs.	1.000
Dr. Miroir	1.000
Henri Boudolf	2.000

WEGENS VERBOUWINGSWERKEN :
TOTALE UITVERKOOP VAN ONZE STOCK NIEUWE en met WAARBORG

BATTERIJEN „FULMEN"

vb. 2 batt. 12 volt — 200 ampère
normale prijs 11.246 F. (exc. BTW)

NU 5.990 F. (exc. BTW)

ELECTRO DIESEL

Terneuzenlaan 49, Gent — (091) 51 16 32

(7957)

Hoe de stad Brugge de Zeebrugse visserij helpt of liever... uitbuit !

Mijnheer
Prosper Vandenberghe,

De stad zal wel wachten op uw artikel te antwoorden. Daar wij, de VVA, ook geviseerd zijn — en hoe ? doen wij het wel.

Voor Oostende is Zeebrugge als de rode lap voor de stier t.t.z. de eeuwige zondebok. 't Spijt mij maar U zijt niet altijd konsekwent met U zelf, want meer dan eens hebt U Zeebrugge als voorbeeld gesteld. Natuurlijk voor zover het in uw kraam paste. Voor degenen die in grote mate het algemeen belang inzien, gaat het niet zo slecht te Zeebrugge. De huidige toestand in acht genomen. Moet er rekening gehouden worden met degene die enkel of in grote mate enkel hun eigen belang inzien en nastreven en daarom niemand of niets ontzien, hun onmacht tonen door ongegronde of lichtzinnige kritiek, door hun bemoeien met zaken waarvan zij de ware toedracht niet of maar gedeeltelijk kennen. Wat heeft Oostende, wat hebben de Oostendse visventers zich te mengen in uitsluitend lokale Zeebrugse aangelegenheden ? Denken zij de visserij te steunen met een wijde mond open te zetten. Hoeveel procent van de totale aanvoer in de vismijn kopen zij rechtstreeks bij de afslag ? Hoeveel ingevoerde vis —het zwart schaap te Oostende — kopen en verkopen zij ? Zij zouden beter zwijgen en een grote «mea culpa» slaan.

En nu de visafslag ! Ie graag werden wij uitgelegd waar de diskriminatie bestaat. Is het misschien de winst van de VVA die hen kittelt ? Zijn wij jaloers op de winst die onze kollegas maken ?

2. wij zijn vijf genoten en geen drie;

3. waarom geeft de OVA het voorbeeld niet en de visafslag à 0,85 fr ('t antwoord ken ik al);

4. geen risicos ! Wie heeft het miljoen betaald te Oostende en de 200.000 fr te Zeebrugge van het faillissement Willems ?

5. de maatregelen door de VVA genomen om zulks in de toekomst te vermijden werden toch door U geprezen ?

Mogen wij het als een recht op antwoord aanzien ? In ieder geval zijn voor ons de debatten gesloten.

VVA - Zeebrugge.
get. Max Desutter

ONS ANTWOORD

Mijne Heren van de Visafslag
te Zeebrugge,

Uw antwoord op ons artikel «Hoe de stad Brugge de Zeebrugse visserij helpt of liever..... uitbuit», verwondert ons ten zeerste en is geen antwoord op onze uiteenzetting. Gij schijnt biezonder gekitteld omdat wij NIET UW visafslag aanvallen, maar de stad Brugge en om de gewoonte niet te verliezen, denkt ge de gevoelige snaar van de reders te Zeebrugge te raken met te schrijven dat wij voor Oostende dit en wij voor Oostende dat.....

Voor ons gaat het steeds voor de belangen van allen, maar niet voor die van uitbuiters zoals de stad.

Het gaat hier niet omtrent de visafslag te Oostende. Lees in Het Visserijblad van heden wat zij er voor doen en wat uw visafslag presteert en vergelijk. Meer woorden zijn daaraan niet te verspillen. En wij verwijten u niet, dat gij het slecht doet. Integendeel. En als ge het over de visafslag te Oostende wilt hebben, dan kunnen we U alleen zeggen dat dit een COOPERATIEVE is van reders met eigen risicos, gaven en misschien ook wel gebreken. En dat in een faillissement zij het miljoen van Willems ook betaald hebben. Lees dus eens goed wat zij voor hun reders-leden doen. Wij verwijten u dus alleen aan koehandel te doen en u te laten misbruiken door de stad Brugge om een kontrakt voor negen jaar te krijgen, mits aan haar plus minus een miljoen frank per jaar te betalen. En waarom ? Zo het u mogelijk was aan de Rederscentrale Oostkust vorig jaar 900.000 fr af te staan en er nu nog ongeveer één miljoen bij te voegen voor de stad, dan vertegenwoordigt dit op een verkoopcijfer van ongeveer 500 miljoen frank toch minstens 40 centiemen en zou u die visafslag in plaats van tegen 1,25 fr toch kunnen doen aan 0,85 fr zonder verlies voor u. Is dat juist of niet ?

En is het juist dat de stad Brugge 6 fr aanrekent per gebruikte ben aan de reder en ook aan de vishandel, dus 12 fr, waar vroeger 6 fr hoefde betaald te worden. Zou u ons kunnen zeggen wat de stad Brugge presteert om dat miljoen nu van u te ontvangen op de rug van de reder ? En betaalt gij in de vismijn de burelen welke gij aan de stad huurt ook niet ?

Welk eigenbelang streven we dus na ? En hebben we u dt financiële maatregelen genomen tegen slechte betalers verweten ? Integendeel. We hebben het als voorbeeld gesteld.

Wat de leurhandel u als discriminatie verwijt en tevens dat u bij de visafslag steeds voor getrokken wordt, is een zaak waarover we zelfs niet gesproken noch geschreven hebben. Daarvoor is er een vismijndirektie die er maar moet voor waken, dat aan Cesar gegeven wordt, wat hem toekomt.

We noemen het dus spijtig dat een vorvechter als u, het ons ten kwade duidt dat wij stad Brugge verwijten, dat ze de reder uitbuit.

En denk nu niet dat we dit het Oostends stadsbestuur ook niet zouden verwijten, moesten zij het proberen te doen.

U kent ons genoeg om te beseffen dat niet Oostende, maar de belangen an de ganse visserij ons interesseert omdat wij allen en ook gij van en voor het visje leven en er ons voor inspannen.

Als de stad Brugge ons wijselijk niet antwoordt, is het een bewijs dat wat we hen verwijten door hen niet kan weerlegd worden en dat is erger.

Bij het ter perse gaan geeft men ons een relaas van wat schepen Raes over dat alles aan onze **goedzakkige** vertegenwoordigers van reders wijs maakt.

Wij zullen volgende week deze woorden publiek maken en hem nu zijn triestige repliek van antwoord dienen, al zijn we van Oostende !

P. Vandenberghe.

IJSLANDSE DELEGATIE TE OOSTENDE



Dinsdag bood de stad Oostende, vertegenwoordigd door burgemeester Piers een receptie aan, aan een vertegenwoordiger van de IJslandse Ambassade, alsmede aan de drie schippers van de IJslandse treilers die deze week te Oostende verkochten.

De Ambassadeur zelf, de Heer Andersson, diende in laatste instantie belet te geven en was vertegenwoordigd door de Raadgever van de Minister, de hoogste in rang op de Ambassade na de Ambassadeur zelf.

Tijdens een korte plechtigheid op het stadhuis waaraan afgevaardigden van de Zeevisserijdienst, de Bedrijfsraad en reders vertegenwoordigers deelnamen, drukte havenkapitein Ghys de wens uit dat nog meer IJslandse schepen hun vangsten te Oostende zouden verkopen gezien dit zeer bevorderlijk is voor het ganse bedrijf en uiteindelijk eenieder hierbij baat zal vinden. Voorzitter Bauwens van de Rederscentrale sloot zich hierbij aan waarna IJslands vertegenwoordiger voor de ontvangst dankte, op de gastvrijheid van de Oostendse haven wees en te kennen gaf dat het inderdaad de bedoeling zou zijn in de toekomst de Oostendse markt te helpen bevoorraden door meer IJslandse vaartuigen naar hier te zenden.

In de laatste weken zijn, zoals bekend meerdere vaartuigen uit IJsland met vangsten voornamelijk bestaande uit vissoorten bestemd voor de UITVOER, verhandeld geworden hetgeen onze markt biezonder te goede komt.

Het spreekt voor zichzelf dat na de korte plechtigheid van gedachten werd gewisseld over de toestand van de Belgische IJslandreders in de IJslandse wateren. De overeenkomst tussen ons land en IJsland geldt in elk geval nog tot 13 november van volgend jaar hetgeen niet uitsluit dat nu reeds de besprekingen kunnen worden voorbereid voor de verdere toekomst.

UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE VISSERIJ OVER DE MAAND SEPTEMBER 1974

Een over het algemeen stormachtige septembermaand was de hoofdoorzaak van het teruglopen van de aanvoer met 10 % in vergelijking met september 1973.

Deze teruggang kon grotendeels worden gekompenseerd door een stijging van de prijzen, waardor uiteindelijk toch nog een hogere globale besomming werd verwezenlijkt.

A. AANVOER

a) algemeen

De totale aanvoer in eigen havens door onze vissersvaartuigen bedroeg 2.969 ton. Dit is een vermindering met 362 ton tegenover de vorige maand (3.331 ton) en met 342 ton of — 10 % vergeleken met de overeenstemmende maand van 1973.

Tijdens de eerste negen maanden van het lopend jaar verminderde de totale aanvoer met 1.281 ton of 4 % tegenover de overeenstemmende periode van 1973 (29.787 ton t.o.v. 31.068 ton).

b) per haven

De aanvoer daalde aanzienlijk in Oostende en Nieuwpoort.

Te Oostende liep de aanvoer terug met 16 % t.o.v. de overeenstemmende maand van 1973 en met 30 % in vergelijking met september 1972.

Te Nieuwpoort werd 32 % minder aangevoerd dan in september 1973 en zelfs 68 % minder dan in september 1972.

Alleen te Zeebrugge was er een lichte aangroei voornamelijk dank zij het feit dat in deze haven grotere vaartuigen in bedrijf werden genomen, terwijl het aantal kleinere schepen verminderde.

Te Oostende daarentegen werden meerdere grotere schepen aan de visserij onttrokken, wat overmijdelijk heeft bijgedragen tot het teruglopen van het aangevoerd gewicht in deze haven.

Dit verlies wordt weliswaar gedeeltelijk gekompenseerd doordat een aantal grotere vaartuigen met Nieuwpoort als thuishaven regelmatig te Oostende verkopen, feit dat eveneens de forse teruggang te Nieuwpoort verklaart.

OOSTENDE :	1873 ton	— 437 reizen	— 4.285 kg/reis
1973	— 2222 ton	5— 62 reizen	— 3.953 kg/reis
1972	— 2677 ton	— 634 reizen	— 4.221 kg/reis
ZEEBRUGGE	1020 ton	— 488 reizen	— 2.090 kg/reis
1973	— 976 ton	— 518 reizen	— 1.883 kg/reis
1972	— 915 ton	— 608 reizen	— 1.505 kg/reis
NIEUWPOORT	76 ton	— 96 reizen	— 795 kg/reis
1973	— 112 ton	— 148 reizen	— 758 kg/reis
1972	— 235 ton	— 214 reizen	— 1.096 kg/reis

c) per vissoort

Uit een vergelijking van de aanlandingen volgens de vissoorten tijdens de verslagmaand met deze in de overeenstemmende maand van 1973 blijkt dat de aanvoer van IJslandse soorten bevredigend mag worden genoemd : weliswaar daalden de aanlandingen van schelvis en kabeljauw met respektievelijk 32 en 24 ton, doch koolvis (+ 55 ton) en Noorse schelvis (+ 75 ton) werden in grotere hoeveelheden aan wal gebracht.

Twee vissoorten, waarvan de mindere aanvoer doorslaggevend was in de globaal teruggelopen aanvoer, waren ongetwijfeld de „andere kabeljauw" en de „andere schelvis". Van eerstgenoemde soort werd 635 ton aangeland, d.i. — 132 ton (vorige maand 1.042 ton); terwijl de aanvoer van laatstgenoemde soort met 161 ton daalde.

Verder dient genoteerd :

— dat een ietsje meer wijting verhandeld werd (+ 17 ton), doch de aanvoer van roggen (— 13 ton) en andere demersale soorten — 48 ton) daalde.

— een normale aanvoer van de platvissoorten : 380 ton schol d.i. + 41 ton en 114 ton tong (— 2 ton).

— dat, wat de schaaldieren betreft, er 140 ton Noorse kreeftjes op de markt kwamen (+ 29 ton), doch dat de aanvoer van garnaal op minder dan de helft teruggevallen is (— 126 ton). Niet alleen het slechte weer maar ook de mindere vangsten waren de oorzaken van deze teruggang.

B. AANVOERWAARDE

Niettegenstaande de mindere aanvoer bedroeg de globale waarde van de door onze vaartuigen aangevoerde visserijprodukten 95.549.476 fr. d.i. 3.996.700 fr. méér dan tijdens de overeenstemmende maand van 1973.

Per haven beschouwd, bedroeg de opbrengst te Oostende 51 miljoen frank, te Zeebrugge 38 miljoen frank, en te Nieuwpoort nog geen 3 miljoen frank. Tijdens de maand september 1973 bedroegen deze cijfers respektievelijk 49, 35 en 4 miljoen frank.

C. VISGRONDEN

1. aanvoer :

Vergeleken met de resultaten van augustus 1974 valt geen noemenswaardige verschuiving in de herkomst van de aangevoerde visserijprodukten vast te stellen.

Tegenover de overeenstemmende maand van 1973 zijn er wel enkele opvallende wijzigingen : de reeds genoemde daling van de garnalenaanvoer het beduidend verlies van de Noord (valt terug op ± 1/3) ten voordele van de Witte Bank en de Noordzee.

2. aanvoerwaarde :

Andermaal komt IJsland op de eerste plaats wanneer de visgronden volgens de aanvoerwaarde worden gerangschikt (15,3 miljoen fr.), gevolgd door de Noordzee (13,6 milj. fr.). Volgen dan de Noord (9,8 milj. frank), de Witte Bank (9,1 milj. fr.), de Kreeftenput (8,8 milj. fr.), de Oost (8,3 milj. fr.) en het Kanaal (8,2 milj. fr.). Al deze visgebieden zijn praktisch gelijkwaardig wat de aanvoerwaarde betreft.

Verder volgen dan nog de garnalenvisserij (6,3 milj. fr.) en de West (6,2 milj. fr.), terwijl de rij wordt gesloten door de Kustvisserij (3,4 milj. fr.) en de Ierse Zee (3,2).

3. aantal reizen - zeedagen

Het totaal aantal reizen daalde gevoelig tijdens de verslagmaand. Er werden totaal 605 reizen minder gemaakt dan tijdens de vorige maand en 207 reizen minder dan tijdens de overeenstemmende maand van 1973.

Oorzaak hiervan was ongetwijfeld het zeer slechte weder met veel stormdagen. Dit komt uiteraard zeer goed tot uiting in de cijfers betreffende garnalen- en de kustvisserij. Het aantal reizen gemaakt door de garnalenvisserij viel bijna tot op de helft terug (van 1.026 in augustus tot 565 in september 1974) terwijl ook de Kustvisserij 130 reizen minder telde (176 t.o.v. 306).

(Vervolg blz. 66)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

(Vervolg van blz. 65)

Gevolg hiervan was dat de gemiddelde reisduur beduidend steeg : 3,51 zeedagen per reis tegenover 2,68 zeedagen tijdens de vorige maand.

Het algemeen gemiddelde werd tijdens de verslagmaand in veel mindere mate gedrukt door het geringe aantal reizen door kleinere vaartuigen waarvan de reisduur nauwelijks 1 zeedag overtreft (garnalenvisserij — Kustvisserij).

4. gemiddelde resultaten per zeedag

De gemiddelde besomming per zeedag voor de totaliteit van de vloot bedroeg 25.794 fr., dit is ruim 6.000 fr. meer dan tijdens de vorige maand en bijna 3.000 fr. meer dan tijdens de overeenkomende maand van 1973.

Als redenen hiervoor kunnen gelden :

1. het beperkte aanbod waardoor de prijzen de hoogte ingingen.
2. het geringere aantal reizen gemaakt door de kleinere vaartuigen, die uiteraard kleinere dagbesommingen realiseren, waardoor het algemeen gemiddelde niet in die mate ongunstig werd beïnvloed zoals dit tijdens de vorige maanden het geval was.

Onderstaande tabel geeft de evolutie van de gemiddelde opbrengst per zeedag voor de ganse vloot, tijdens de jaren 1973 en 1974 (in 1.000 fr.).

jaar	jan.	feb.	mrt.	apr.	mei	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.
1973	22,6	22,9	21,8	23,-	22,1	18,9	18,3	20,2	23,-	23,9	29.1	33.9
1974	34,4	30,5	27,4	28,3	22,5	22,2	21,-	19,2	25,8			

De gemiddelde besomming per zeedag voor elk visgebied afzonderlijk toont over het algemeen een stijging, die voor bepaalde gronden zelfs zeer aanzienlijk is bv. de Kustvisserij (12,8 t.o.v. 4,5 de vorige maand) en de Noordzee (37,3 t.o.v. 21,9).

Uitzondering is de Witte Bank (24,4 t.o.v. 27,7) en West Schotland (29,2 t.o.v. 30,7).

D. PRIJZEN

Tengevolge van het beperkte aanbod vertonen de prijzen een stijgende trend. Het algemeen gemiddelde tijdens de verslagmaand bedroeg 31,17 fr. per kg. d.i. + 17 % tegenover september 1973 en + 44 % t.o.v. september 1972.

Per soort beschouwd noteerden we de gevoeligste stijgingen voor de „andere schelvis" (+ 83 %, IJslandse kabeljauw (+ 32 %), wijting (+ 33 %), garnaal (+ 67 %).

Uitzondering op deze algemene stijging zijn de prijzen van tong (— 3 %) en Noorse kreeft (— 17 %).

E. OPGEHOUDEN — AFGEKEURD

Er werd weinig vis opgehouden (16 ton) en relatief veel vis afgekeurd (12 ton).

Onder de opgehouden vis was er 5 ton „andere schelvis" en 7 ton wijting.

Onder de afgekeurde vis was er 3 ton „IJslandse schelvis", 5 ton koolvis en 2 ton Noorse schelvis.

F.1. AANLANDINGEN IN VREEMDE HAVENS

Volgens voorlopige gegevens werden 18 reizen gemaakt waarvan de vangsten in vreemde havens werden gelost :

Nederland	2 reizen	—	36.934 kg.	—	1.261.078 fr.
Groot-Brittannië	16 reizen	—	214.856 kg.	—	6.344.910 fr.
	totaal :		251.790 kg.	—	7.605.988 fr.

Tijdens de overeenstemmende maand van 1973 werden 411.753 kg. voor een totale waarde van 11.721.848 fr. in vreemde havens verkocht.

F.2. BUITENLANDSE HANDEL

Tijdens het eerste semester van 1974 steeg, t.o.v. het eerste semester 1973, de invoer van zeevisserijprodukten naar hoeveelheid met 14 % en naar waarde met 45 %.

De uitvoer daarentegen daalde met 5 % voor wat betreft de hoeveelheid maar steeg met 14 % naar waarde.

A. INVOER

jaar	gewicht (kg.)	waarde (fr.)	gemidd. prijs (fr.)
1973	45.773.461	2.048.777.567	44,75
1974	52.011.853	2.973.530.853	57,17

B. UITVOER

1973	13.291.888	625.634.852	47,07
1974	12.565.529	715.912.156	56,97

G. VISSERIJ MET „DANISH PAIR TRAWL"

Steeds minder vaartuigen die de visserij met de „Danish pair trawl" beoefenen. Daar waar er vorige maand nog 34 aanlandingen waren van koppels die deze visserijmetode toepassen, zijn er tijdens de verslagmaand nog maar 23.

De aanvoer bedroeg amper 477 ton (vorige maand 953 ton) voor een totale waarde van 13.993.932 fr. De gemiddelde aanvoer per vaartuig en per reis bedroeg 10.364 kg. voor een gemiddelde besomming van 304.215 fr., wat een gemiddelde prijs van 29,35 fr. per kg. met zich bracht.

Het kengetal-opbrengst steeg, dank zij de hoge prijzen die voor het produkt betaald werden, tot 1.364 (vorige maand slechts 1.069, maar in juni 2.003 en in mei 1.920).

Minder gunstig is het feit dat de gemiddelde aanvoer per reis sedert de topmaand juni (15.658 kg.) afneemt (juli 12.552 kg., aug. 14.013 kg., sept. 10.365 kg.) zodat een rendabele reis hoe langer hoe minder verzekerd is.

H. GEMIDDELDE RESULTATEN PER ZEEDAG VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De gemiddelde opbrengsten per BT-groep en per zeedag waren voor de globale vloot weinig bevredigend : ze lagen nauwelijks hoger, en voor vele groepen zelfs lager dan tijdens de overeenstemmende maand van 1973.

De beste BT-groep was nog deze van 60 - 70 waarvan de gemiddelde opbrengst per zeedag steeg met 16 %, de onfortuinlijkste de groep + 250 BT die een daling met 15 % vertoont.

I. KENGETAL - OPBRENGST PER VISGROND

Tijdens de verslagmaand stegen, globaal beschouwd, de waardecijfers van de kengetallen-opbrengst tegenover de lage cijfers van vorige maand (uitgezonderd de Witte Bank en West-Schotland).

De Noordzee en de Kreeftenput, respektievelijk met waardecijfers 1569 en 1427, waren de meest rendabele gronden, gevolgd door IJsland met waardecijfer 1315.

De sterkste stijgingen waren deze van de Noordzee (+ 597) en de Ierse Zee (+ 349).

NIEUWE ZEEKAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe zeekaarten der Vlaamse Banken zijn verschenen.

Ze zijn vanaf heden verkrijgbaar tegen comptante betaling ter **drukkerij** van

HET VISSERIJBLAD
H. Baelskaai 30, Oostende

NOORDZEE BOEKHANDEL
Vindictivelaan 22, Oostende

BURELEN HAND IN HAND
Zeebrugge

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

BOKKENVISSERIJ !

Door het feit dat de enige IJslander die kon verkopen verkoos langer in zee te blijven was er geen enkele Belgische vangst IJslandvis op de markt. Wel een vijftal andere vangsten van echte IJslanders. Een paar van die vangsten zagen er niet te best meer uit en vormden zeker geen reklame voor de Oostendse markt. Wie zo een stuk vis op zijn bord krijgt volgende vrijdag zal voorlopig wel geen vis meer lusten. **Een groot gedeelte van de** aangebrachte koolvis ging wel naar het buitenland en ook een paar honderd bennen kabeljauw werden met dat doel opgekocht. Wegens de grote schaarste aan vis, hier en elders, kreeg die B kwaliteit ook nog flinke prijzen zodat het nog goede uitslagen werden. Werden er vooral IJslandse soorten aangevoerd, er was ook andere vis op de markt. Van de West was het wegens het stormweer weliswaar geen overrompelende aanvoer, integendeel. In dit verband ware het beter geweest indien een paar schepen die al een 60-tal bennen aan boord hadden toch maar deze week verkocht hadden in plaats van over te blijven tot de Kerstweek. Het is natuurlijk verstaanbaar dat ook die mensen graag thuis zijn met die dagen, het zal echter zo zijn dat de prijzen volgende weken veel lager zullen liggen. Het is alleszins wat door iedereen wordt verwacht aangezien niet alleen de scholen dichtgaan, maar ook de leurhandel praktisch niet weggaat. De uitvoermogelijkheden zullen eveneens zeer beperkt zijn. Het ware waarschijnlijk lonender om te verkopen wat men aan boord heeft en desnoods enkele dagen te blijven liggen. Vooral bij dit slechte weer wanneer van vissen toch al niet veel kan in huis komen.

De prijzen voor alle vissoorten zijn natuurlijk erg hoog geweest. De tong en de tarbot waren vooral peperduur. Heilbot en staart kregen eveneens topprijzen. Kabeljauw steeg even boven de 60 fr en voor mooie grote schelvis werd tot 56 fr betaald. Grote steenschol noteerde weer meer dan 70 fr terwijl voor schol tussen 30 en 40 fr bekomen werd. De wijting van de Westschepen ging zeer vlot weg, dinsdag liep de prijs zelfs op tot 1700 fr de ben. Dit maakte dan weer de week goed van de haring(?)vissers die het in hoofdzaak van wijting moesten hebben. Haring was er ook, een 40-tal bennen. De prijs lag tussen 22 en 26 fr. Voor mooie sprot werd ook rond de 20 fr het kg betaald.

De garnaalvissers konden toch 'n viertal keer verkopen, zij het dan een paar keer na onvolledige dagreisjes. De aanvoer bleef dan beperkt tot 4350 kg. De opbrengst hiervan bedroeg 291.836 fr zodat een gemiddelde prijs betaald werd van 67 fr. Uitschieters tot 94 fr het kg. Voor de spanvissers was er omzeggens niets te vergaren. Alles samen dus een eerder slechte week voor de kustvissers.

De totale aanvoer bedroeg deze week 12.000 bennen vis en 3500 kg tong. De opbrengst hiervan bedroeg 15.666.634 fr Voor de IJslanders (vreemde) was hiervan het grootste gedeelte weggelegd, nl. 7.920.185 fr.

HODI STRAALBUIZEN
ZALTBOMMEL
tel. 00-31-4180-2654

Te koop aangeboden :

EEN HEKKOTTER, lang 25,05 mtr., voorzien van een „INDUSTRIE" hoofdmotor van 600 Pk.
Het schip is uitgevoerd met een straalbuis en afstandbedienbare lier.
Bouwjaar 1966.
Eventuele inruil kleiner schip mogelijk.

EEN VISKOTTER, lang 22,50 mtr., voorzien van een 600 Pk. „STORK" hoofdmotor.
Het schip is uitgevoerd met een straalbuis en afstandbedienbare lier.
Bouwjaar 1968.

EEN VISKOTTER, lang 23,75 mtr., voorzien van een 405 Pk. „KROMHOUT" motor.
Bouwjaar 1966.

Voor inlichtingen :

Machinefabriek Padmos b.v.
Bruinisse - HOLLAND
tel. 01113 - 1551.

(7656V)

STAATSTOELAGE VOOR MAZOUT

Pas op 12 december is het ministerieel besluit verschenen waarbij vanaf 1 juli 1974 tot 31 december 1974 een toelage van 0,50 fr per liter betaald wordt aan alle reders welke het bewijs leveren die aan boord gedaan te hebben en ze betaald heeft. Deze aanvragen moeten vóór 1 juli 1975 worden ingediend.

Vanaf 1 januari 1975 tot 31 maart 1975 wordt deze toelage op 0,30 fr per liter teruggebracht. De **faktuur van de leveringen in die** periode moeten vóór 30 september betaald en ingediend zijn.

Sommige bladen schrijven dit alsof het een sukses is, maar vergeten dat dit besluit al lang in de praktijk van toepassing is.

Nog altijd zijn er reders die hun staten niet hebben ingediend. Een onderzoek ingesteld naar de reden **er van, wijst er op dat dit mensen** zijn die de middelen niet hebben om hun facturen te betalen.

Een voorstel werd thans door de bevoegde overheid overwogen om zij, die in zo'n geval verkeren, toe te laten de bevoegde diensten op voorleg van de facturen en douanedokumenten, deze tussenkomsten rechtstreeks aan de leveranciers als voorschot te betalen om te vermijden dat deze tus**senkomsten zouden verloren gaan** voor dezen die vóór 31 december hun niet voldane facturen niet hebben kunnen indienen.

We raden allen aan vóór 31 december hun ladingen aan boord zo volledig mogelijk te nemen omdat althans volgens het huidig **bestaande ministrieel besluit ze** voor die leveringen 0,50 fr per liter krijgen en voor deze vanaf 1 januari slechts 0,30 fr per liter, tenzij hierin ondertussen verandering komt.

Ook raden we alle reders aan zoveel mogelijk eerst hun fakturen van mazout bij hun leverancier te betalen, in afwachting dat de bevoegde instanties van landbouw het mogelijk is hen beter nieuws te doen kennen. Op het huidig ogenblik hebben drukke besprekingen plaats op landbouw en economische zaken om aan de huidige onaanvaardbare verhoging van 3,56 fr op 3,86 fr een einde te stellen.

We hopen hierin volgende week beter nieuws te kunnen melden.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Door de minder gunstige weersomstandigheden waren er deze week opnieuw vrij veel vaartuigen aan de markt. De prijzen verhoogden naarmate de marktdagen vorderden. Zeer hoge prijzen werden er geboekt voor de tongsoorten. De grotere soorten bekwamen prijzen die schommelden tussen de 146 en de 199 fr, de fruits behaalden van 194 tot 217 fr. De middensoorten, met de schone kleine en de kleine, behaalden van 168 tot 218 fr. De kleinste slag bekwam van 140 tot 179 fr. De tarbot soorten verhoogden, evenals de grietsoorten. Volgens sortering bekwamen de grotere soorten van 165 tot 222 fr. De grieten van 60 tot 100 fr. Van deze soorten waren er vrij weinig op de markt. De pladijsaanvoer vormde de grootste aanvoer, de verschillende soorten lagen tussen de 18 en de 24 fr voor de grotere en de kleinere van 18 tot 27 fr het kg. De ronde vissoorten waren eveneens in trek. De kabeljauwsoorten lagen tussen de 39 en de 65 fr en de gulsoorten van 17 tot 48 fr. De wijtingsoorten haalden van 17 tot 35 fr, de aanvoer van deze vissoort was vooral afkomstig van de spanvissers en de kreeftenputters. Roggevissoorten werden er praktisch niet gelost, daardoor waren ook deze prijzen bijzonder hoog in afname. De verschillende soorten haalden prijzen van 22 tot 56 fr. De zeehonden, vooral van het Kanaal, behaalden van 8 tot 12 fr en de zeehaaien van 23 tot 25 fr.

De steenschol haalden volgens sortering van 28 tot 73 fr. De schotse schol eveneens van het Kanaal bekwam van 10 tot 30 fr het kg. De zeeduivels waren eveneens in trek, volgens grote bekwamen deze van 67 tot 120 fr.

VOORLICHTINGS-VERGADERING VOOR REDERS EN VISSERS

Begin 1975 belegt de Regie van T.T. contactvergaderingen voor de reders en de zeelui betreffende het gebruik van boordradio's in de vissersvaartuigen, de problemen van de radiomaritieme communicatie en de bescherming van de onderzeese kabels.

Iedereen die hiervoor interesse heeft wordt vriendelijk uitgenodigd.

De bijeenkomsten hebben plaats :

1. **op vrijdag 3 januari 1975 te 10 uur in de conferentiezaal van de vismijn te Zeebrugge;**
2. **op maandag 6 januari 1975 te 15.30 uur in de Eurohall («Sprotkot») van de vismijn te Oostende.**

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

12-12	1	73.200	1.585.480
13-12	5	142.250	3.258.565
16-12	17	204.470	5.535.929
17-12	7	134.900	3.165.105
18-12	6	81.000	2.121.555
	36	635.820	15.666.634

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

13-12	8	726	61.445	59.—	94.—	85.—
14-12	9	1.218	83.111	62.—	73.—	
16-12	12	1.708	97.257	39.—	71.—	
17-12	8	698	50.023	54.—	83.—	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

14-12	5	707	49.088	63,—	75,—
16-12	5	535	33.297	57,—	76,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

13-12	1	571	16.870
16-12	7	14.830	428.711
18-12	8	11.694	391.683

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 12-12-1974

O.202, IJsland
O.282, IJsland
O.129, IJsland
N.3, Noord
O.232, Kanaal
O.83, Kanaal
O.135, Kanaal
O.229, Kanaal
Z.597, Kanaal
O.285, West
Z.452, West
O.26, West
N.422, West

VRIJDAG 13-12-1974

O.231, Noop Head

ZATERDAG 14-12-1974

O.182, IJsland
O.81, IJsland
O.217, Noordzee
O.141, Kanaal
O.181, Kanaal
O.275, Kanaal
O.35, West
N.715, West
O.279, West
O.69, West

MAANDAG 16-12-1974

N.705, West

BRIEVENBUS

DE HERRIE ROND DE VISAFSLAG TE ZEEBRUGGE

Vanwege de heer De Zuttere Max, ontvingen we in verband met de artikels van vorige week in ons blad verschenen, hiernavolgende bemerkingen.

Horatius,

Regelmatig lees ik uw proza, eens vol humor, dan weer vol sarcasme en ook wel eens venijnig, zoals uw laatste van 13 december 1974. Ik vermoed nu wel te weten wie deze schuilnaam dekt, geen belang trouwens.

Moet de groothandel zich alles laten welgevallen en de zondebok zijn van de te lage prijzen in de vismijn en misschien ook van de te hoge prijs bij een verdere schakel in de handel ?

Soms predikt U — in de woestijn — de eenheid en de verstandhouding. Maar meent U oprecht dit te bekomen door uw eenvormige en tendentieuze kritiek ? Op wat wacht U om er door persoonlijke inzet en kapitaal iets aan te veranderen ?

Als de visserij geworden is wat het nu bevat, aan wie te danken ?

In de eerste plaats aan de durf, werkkracht en ondernemingsgeest van alle reders en vissers en daarna aan..... aan wie..... aan de visv. misschien ! ! Er werd niet gevochten noch minder concessies toegestaan voor die zo gewraakte visafslag, maar een oplossing gezocht die alle geinteresseerde bedrijven kon bevredigen.

Om welke reden zouden wij de barmhartige samaritaan moeten navolgen of zijt U misschien zo barmhartig en met zoveel naastenliefde behept, dat U regelmatig wat afstaat aan derden, van hetgeen U maandelijks verdient — hetgeen zeker geen peulschilletje is !

U sluit terecht met de woorden : iedereen wordt de kop zot gedraaid, met veel prietpraat zoals de uwe, dat meer en meer met schouderophalen genomen wordt.

get. Max Desutter.

Tot daar dit antwoord.

GEVRAAGD voor Zaïre

SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ

Interessante voorwaarden

Z.w. bureel blad onder nr 173N—7646V.

OOSTENDE

DONDERDAG 12-12-1974

IJSLAND				
VE.502	14	1460	—	1.585.480
VRIJDAG 13-12-1974				
IJSLAND				
BA.77	14	2338	—	2.480.915
NOORDZEE				
O.239	14	238	—	353.220
N.705	14	225	—	345.100
KUST				
N.709-708	1	20	—	37.360
O.116-142	1	4	—	9.280
Z.209-509	1	20	—	25.910
MAANDAG 16-12-1974				
KANAAL				
O.206	14	250	460	380.480
O.123	16	200	850	575.146
O.120	16	200	260	389.113
O. 66	16	270	—	390.184
Z. 34	14	60	1300	349.024
NOOP HEAD				
O.334	14	720	—	639.760
O.236	14	400	—	354.200
WEST				
O.192	6	70	—	85.430
N.752	10	280	—	451.220
NOORDZEE				
O.114	13	380	—	643.810
O.274	13	300	—	514.430
KUST				
O.127-303	2	130	650	248.130
N.708-709	2	148	—	251.470
Z.509-209	2	135	1800	215.030
DINSDAG 17-12-1974				
WEST				
N.159	6	130	—	215.340
IJSLAND				
AR.12	15	1175	—	985.425
SU.139	15	1310	—	1.833.430
KUST				
O.116-142	1	3	—	6.960
N.708-709	1	80	—	111.740
WOENSDAG 18-12-1974				
WEST				
N.719	6	120	—	190.000
N.720	5	45	—	75.080
N. 40	7	135	—	225.970
Z. 38	6	95	—	149.810
O.243	6	75	—	132.190
IJSLAND				
VE.73	12	1150	—	1.334.934
O.285	6	125	—	146.270
KANAAL				
N.41	14	120	—	227.385

REDERS LEEST UW VAKBLAD

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12-12-1974

Z.537	3	30	200	111.370
Z.262	3	40	100	108.270
Z.497	3	40	200	117.520
Z.510	3	30	200	102.840
Z.516	4	20	150	108.010
Z.581	4	20	100	71.840
Z.604	8	100	100	145.190
Z.465	4	40	300	191.830
Z.444	8	60	500	239.220
Z.189	3	20	200	109.620
Z.526	8	140	1200	487.490
MAANDAG 16-12-1974				
Z.563	10	80	350	203.620
B. 5	14	200	1400	697.280
Z.492	7	90	700	292.070
Z.196	12	230	1500	696.290
Z.576	15	150	1800	570.339
Z. 12-400	2	80	—	108.490
DINSDAG 17-12-1974				
Z.496	7	80	600	288.960
Z.462	4	150	800	402.360
Z.405	5	130	1200	460.130
Z.578	2	10	50	43.750
Z.564	2	20	50	45.400
Z.408	3	20	50	59.630
Z.516	2	20	100	49.580
Z.418	17	200	2000	674.649
Z.537	2	20	50	45.180
Z. 27	8	120	700	406.870
Z.569	12	130	650	313.520
Z.573	12	180	500	430.870
Z.262	2	20	50	37.930
Z.468-601	1	50	—	77.410
Z.554-538	1	30	—	55.290
Z.403-558	1	30	—	59.880
Z.474-455	1	60	—	96.370
Z.548- 55	1	20	—	45.890
Z.602-550	1	50	—	76.870
Z.257-437	1	60	—	101.720
Z.430-477	1	20	—	49.550

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 20 DECEMBER

KANAAL
O.180 (60 vis - 2300 tong).
NOORDZEE
O.309 (220 vis)
WEST
N.45 (120 vis)

MAANDAG 23 DECEMBER

IJSLAND
O.288 (1300 m. - 350 koolvis - 250 bonen - 50 gutvis - 100 schelvis - totten - 150 bl. leng - 100 w. leng - 50 varia).
O.317 (950 m 100 koolvis - 250 bonen - 450 leng - 12 st. heilbot - 50 gul).
O.216 (500 m).
KANAAL
O.118, O.369, Z.499, O.82, O.198.
NOORDZEE
O.94, O.134, O.128, O.306, N.706.
WEST
N.736, Z.422, N.715, Z.452, O.26, O.312.
NOOP HEAD
O.318.

DINSDAG 24 DECEMBER

KANAAL
O.72.
WEST
O.35, O.279, O.69, N.705.
NOORDZEE
N.3.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis	13-12-1974	17-12-1974	18-12-1974
Groot		37.80-——	
Middel		31.20-——	
Klein			
Kabeljauw	24.——	30.60-38.60	
Gul		31.80-33.20	
Wijting			
Schaat			
Zeebaars	28.80-34.—	28.40-32.—	33.—35.20
Leng	32.—42.50	33.80-34.—	33.—50.—
Schartong			
Heilbot		110.0-125.6	
Koolvis	20.40-21.40	22.—23.60	22.80-24.20
Hondstong			
Zeewolf			
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	16-12-1974	17-12-1974	18-12-1974
Lappen	133,4-151		
Grote	171 -178		
¾	192 -204		
Blok	193 -206		
voor-kleine	180 -184		
kleine	153,8-—,—		
slips	146,4-—,—		

Zeebrugge

Soorten			
grote	146 -150	158 -165	
blok	172 -186	190 -199	
fruit	194 -202	203 -217	
schone kleine	186 -204	198 -218	
kleine	170 -185	168 -188	
tout petit	160 -168	155 -179	
slips	140 -150	148 -152	

Nieuwpoort

Soorten				
Tong I	163 —,—		175 —,—	
Tong II	163 —,—		210 —,—	
Tong III	189 —,—		252 —,—	
Tong IV	201 —,—		245 —,—	
Tong V	201 —,—		214 —,—	
Kleine	163 —,—		185 -189	

PLADIJS

Oostende

Soorten			
Grote	35,40-—,—		
grote iek	37,——,—		36,40-—,—
kleine iek	34,—38,—	35,——,—	
derde slag	36,——,—	40,——,—	
platjes	23,60-24,—	31,——,—	30,40-34,—

Zeebrugge

Soorten			
I	18,—22,—	19,—21,—	
II	23,—28,—	23,—24,—	
III	23,—28,—	27,——,—	
V	24,—27,—	24,—26,—	
IV	18,—22,—	19,——,—	

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	28,——,—		21,——,—
grote pladijs	36,——,—		23,—32,—
drielingen	30,——,—		20,—25,—
platjes			

NIEUWPOORT

MAANDAG 16 DECEMBER

N.346	69.150	N.736	80.415
N.723	133.526	N.349	17.070
N.788	32.815	N.730	32.815
N.710	16.420	N.470	16.420
N.700	15.040	O.104	15.040

Drie „West"-vangsten, en de gullevissers, losten bij de 300 bennen vis. Heel weinig tongen, welke tot 200 fr de kg kregen. Grote stuks tarbot waren er niet, de middenslag kreeg dan ook 150 fr de kg. Platvis: 1.700 fr en 1.800 fr voor de drielingen, klein rond de 1.500 fr. Rode soldaten 2.240 fr de benne voor de grote, voor de middenslag 1.500, de kleine 370 fr. Robaard rond de 25 à 20 fr de kg voor alle soorten. Zeehonden 1.020, doggen van 700 à 900 fr. Rogsoorten waren er in kleine hoeveelheden, en waren duur (alle soorten van 45 tot 53 fr de kg!). Tongschar : grote 74; middenslag 52 en kleine 35 fr de kg. Kabeljauw van 2.850 tot 3.000 fr de benne. Gullen van 2.500 tot 1.800 fr voor de filé soorten, wat als een goede prijs mag bestempeld worden De wijting kende op- en neergaande prijzen. Dit voor de grote van 1.440 tot 1.680 en terug zakkend tot 1.420! De kleine wijting van 1.000 à 1.250 fr. De zandschullen werden gekocht aan ong. 30 fr de kg., zowel voor grote als kleine.

WOENSDAG 18 DECEMBER

N.591	26.175	N.590	38.790
N.762	37.215	N.715	67.150
N.738	43.810	N.345	39.039
N.765	3.870		

Voor de zoveelste maal..... stormweer : gebroken reizen, kleine vangsten en voor wat de „rare vis" en tongen betreft; dit met de komende Kerstdagen, heel hoge prijzen, maar we herhalen het : weinig van deze soorten op de markt. Tarbot boven de 200 fr de kg, grietjes 120 à 130 fr en voor de staartvis 140 fr. Voor de tongen weren de volgende prijzen opgeschreven : voor de 1e doz. de grootste soort 175 fr; de 2e 210 fr; de 3e 252 fr; de 4e 245 fr; de 5e 214 fr en zelfs voor de kleine tongtjes 185 à 189 fr de kg!!! Laten we er aanstonds bijvoegen dat er op zn toch slechts 320 kg kon verkocht worden. De kopen met kabeljauw kregen ook 3.100 en 3.200 fr de benne. De grote gullen 2.800 en vefder volgens soort tot 2.300 fr.
De wijting was echter niet duur: in het begin van de markt kregen de drielingen van 1.400 à 1.600 fr, waar de laatste vangst gemijnd werd aan 1.150 fr de benne. Kleine Platvis van 1.000 tot 1.200 fr. Rogsoorten waren er praktisch niet, ook geen speerhaaien of zeehonden.

TE KOOP :
Stalen VISSERSVAARTUIG
O.249
Bouwjaar 1957
Tel. (059) 70 95 88
(209N—7648V)

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

OOSTENDE - DOVER/ FOLKESTONE ZEEVAARTLIJNEN

Uurtabel der overvaarten

voor de week van 22 tot 28 dec.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Alel dagen te 07u30 (x), te 10u15 te te 14u45 (x).

Afvaarten uit Dover Western Docks
— Alle dagen te 12u00 (x), te 15u50 en te 18u35 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Alle dagen te 01u30 (x), te 11u30 (x) en tl 19u.30 (2) (x);
— Op 28.12.74 bijkomende afvaart te 14u30 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u05 (3) (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Alle dagen te 00u30 (3) (x), te 09u30 (x) en te 15u30 (x);
— Op 28.12.74 bijkomende afvaart te 18u.30 (x).

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 07u45 (x) en te 22u45 (2) (x).

(1) geen afvaarten op 25.12.1974
(2) geen afvaart op 24.12.1974
(3) geen afvaart op 26.12.1974.
(x) Nemen ook voertuigen.

TIJDSCHRIFTEN

DE BLAUWE WIMPEL

In de nummers september, oktober en november van «De Blauwe wimpel», maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw, vindt eenieder die bij het haven- en scheepvaartleven in België en Nederland betrokken is, weer heel wat belangwekkende bijdragen. Te vermelden zijn bv. een omstandig artikel over de car carriers ofwel de auto transportschepen; verder een bijdrage van de LNG-tankers, zijnde de duurste schepen die ooit gebouwd werden; vervolgens een portret van een reddingsbootschipper; het mysterie van de «Cyclops», een vreemde en nooit opgeloste zaak; sleepboten in de haven van Gothenburg; iets meer over de geplande afsnijding van de bocht van Bath (op de Westerschelde), en een pakkend verhaal over de ontelbare wrakken van houten schepen — drijvend onder het zeeoppervlak — die de wereldzeeën onveilig maken.

Deze «hoofdartikels» worden zoals gebruikelijk omlijst door vele korte bijdragen, alsook door de gekende vaste rubrieken met betrekking tot recente stapellopen, sleepvaart en berging, nieuwe orders, enz., enz. Tevens wordt het maritiem journaal 1974 voorgesteld, een jaarlijks verschijnend informatie- en naslagwerk, uniek op maritiem gebied en dat kan beschouwd worden als een onontbeerlijke aanvulling op de maritieme encyclopedie.

«De Blauwe Wimpel» wordt door de uitgeverij De Branding — Het Belgisch Maritiem Centrum — Korte Winkelstraat 13-15 Antwerpen, verspreid. Losse nummers 65 fr, een jaarabonnement 495 fr voor 12 nummers.

Dit tijdschrift is ook verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende of ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort	
	16-12-1974	16-12-1974	17-12-1974	17-12-1974	18-12-1974	18-12-1974	16-12-1974	18-12-1974	
Tarbot : groot (123)	181 -203	165 -188		222 —,—				210 —,—	
middel (123)	150 -177	80,—135		100 -200	200 —,—		150 —,—	150 —,—	
klein (123)	100 -110	60,———,—		60,—78,—			100 —,—	130 —,—	
Griet : groot (123)	75,—84,60	80,—96,—		100 —,—			110 —,—	120 —,—	
middel (123)		70,—79,—		80,—90,—					
klein (123)		60,———,—		50,—80,—					
Schelvis : groot	51,—56,—	38,———,—		28,—50,—					
middel	33,—37,40	30,———,—		20,———,—					
klein	17,—28,20	15,———,—		17,———,—					
Heek : groot	66,—71,—								
middel	45,———,—								
klein									
Lom									
Leng	40,—42,—								
Rog (I)	17,—36,40				46,———,—				
Keilrog (123)	45,—55,—								
Rog (23)		45,———,—		56,———,—			50,———,—	55,———,—	
Tilten (23)				48,———,—			48,———,—	55,———,—	
Scherpstaart (23)				44,—52,—			50,———,—	55,———,—	
Halve mans (23)		25,———,—		28,———,—			42,———,—	55,———,—	
Teelt (2)		23,———,—		25,———,—					
Katrog (2)		9,———,—		22,———,—					
Kabeljauw	44,40-65,—	42,—45,—	49,80-59,—	58,—65,—	54,—64,40		55,—60,—	61,—65,—	
Gul (groot)		39,—43,—		49,—57,—					
Gul (middel)	17,—51,—	34,—37,—	36,—56,—	30,—48,—	37,40-58,—		35,—50,—	46,—60,—	
Gul (klein)		17,—19,—		19,—25,—					
Hozemondhamme	72,—112,6								
Wijting : groot	33,20—,—	25,—35,—	31,60—,—	30,—40,—	28,40—,—		28,—34,—	24,—26,—	
klein	19,40—,—	18,—23,—	21,80—,—	17,—20,—	20,20—,—		20,—24,—	19,—21,—	
Schar	17,—31,—		24,80-30,—	20,—25,—	25,20-26,80		30,———,—	30,—35,—	
Steenscholl	41,40-74,60	33,—65,—	49,—69,60	28,—73,—	41,—75,—				
Zeehaai	11,40-17,—	23,—25,—			25,———,—		22,———,—		
Hondshaai	7,40-10,—								
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel	24,—26,—								
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	10,—16,40				32,———,—				
Schartong	17,—37,40								
Volle haring									
IJle haring	20,40-26,—								
Haringshaai									
Steenholk	11,40-14,60		14,60—,—		14,—15,40				
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf	37,———,—								
Pollak	31,20-42,—								
Zonnevis									
Koningsvis									
Vlaswijting		28,—35,—							
Zeeduivel		67,—120		70,—120					
Schotse schol		16,—30,—		10,—27,—					
Zeehond		8,—12,—		10,—12,—			20,———,—		
Bot									
Rode Poon (roobaard)	17,—36,—	25,—31,—					20,—24,—		
Grauwe Poon (knorh.)	5,40- 8,—				18,90-20,60		10,—14,—	15,———,—	
Rode Knorhaan	25,—52,60	20,—26,—							
Posten		9,—10,—							
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

Nu de noodtoestand er is...

Het Hollands Visserijbeleid in 1974

Dat onze Noorderburen met de vangstbeperkingen en de duurte van de grondstoffen inzake de visserij nog meer verveeld zitten dan wij, hoeft niet gezegd.

Waar België tengevolge van zijn kleine visserijvloot veel minder kopzorgen heeft om ze leven in te blazen, dan Holland, is een feit. Zeker is het dat tengevolge van de vangstbeperking van tong en schol, de Hollandse visserij het zwaarst getroffen wordt, temeer dat België nog steeds met een 20-tal vissersvaartuigen op IJsland vaart.

In het interessant voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij «Visserij» van november krijgen we een interessant beeld van de voornemens van de Hollandse regering ten opzichte van hun visserij.

Wij hebben gemeend de zienswijze van Minister van der Stee, hierna kenbaar te moeten maken, daar we overtuigd zijn dat onze regering en in 't bijzonder onze minister van landbouw en zijn ambteaars niets zullen onverlet laten om onze visserij ook daadwerkelijk uit het slop te halen.

Hierna volgt wat we over het Holland Visserijbeleid voor 1975 lezen :

VERGADERING VAN DE VASTE KOMMISSIE VAN DE VISSERIJ VAN DE TWEEDE KAMER

ONTWIKKELINGS- EN SANERINGSFONDS VOOR DE VISSERIJ

De regering is bereid tot instelling van 'n ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij. De omvang en werking van dit fonds vormt nog een punt van overleg en is mede afhankelijk van eventuele vangstquotaregelingen. Dit verklaarde minister mr A. van der Stee (landbouw en visserij) tijdens de openbare vergadering van de Vaste Kommissie voor de Visserij van de Tweede Kamer op 14 oktober 1974. Hij was van mening dat dit fonds een belangrijke rol zal kunnen spelen in de meerjarenraming voor de zeevisserij die naar verwachting medio volgend jaar in de openbaarheid zal komen. De motie van de heer De Boer, die aandrong op een spoedige totstandkoming van dit fonds, noemde de minister een ondersteuning van zijn beleid.

Minister Van der Stee wees er in zijn betoog met nadruk op dat de overheid niet alle nadelen van oliekrisis en overbevissing kan kompenseren maar dat zij tracht binnen het kader van de mogelijkheden de gevolgen te verzachten.

Met het oog hierop deelde hij voorts mede de oliekredietgarantieregeling voor de visserij te hebben aangepast en verlengd. Dit houdt een verhoging in van de door de Staat gegarandeerde banklening ter financiering van de aankopen van gasolie en/of zware olie, voor zover die noodzakelijk zijn voor de normale exploitatie van hun vaartuig in 1974 tot een bedrag van f 50,— per 1000 liter geleverd in de periode 1 augustus t/m 31 december 1974. Daarnaast heeft minister Van der Stee besloten deze garantieregeling onder dezelfde voorwaarden met 'n half jaar tot 30 juni 1975 te verlengen, waarbij hij voor 30 september 1975 zal beslissen of de Staat, gezien de financiële uitkomsten van de visserij over het eerste halfjaar 1975, al dan niet de terugbetalingsplicht van de gegarandeerde — en metterdaad bij de bank afgesloten — leningen overneemt.

Uiteraard dient deze aanpassing te worden beoordeeld door de Europese Kommissie.

VANGSTQUOTERING

Over het Nederlands standpunt ten aanzien van vangstquoteringen voor de komende jaren wilde de bewindsman, met het oog op onze onderhandelingspositie in de bijeenkomst in de Noordoost Atlantische Visserij Kommissie, die van 4 tot en met 8 november a.s. zal plaatsvinden, en het feit dat het bedrijfsleven nog geen standpunt heeft bepaald, geen uitsluitsel geven.

EEG VISSERIJBELEID

In het kader van de problematiek rond de visserijgrenzen achtte minister Van der Stee het wenselijk, dat de EEG hierin een gemeenschappelijk standpunt zou innemen.

Met betrekking tot het struktuurbeleid in EEG-verband deelde minister Van der Stee mede, dat gedurende het lopende jaar het overleg is voortgezet over harmonisatie van de nationale steunmaatregelen. De verwachting bestaat dat in de loop van 1975 hierover overeenstemming zal worden bereikt.

Daarnaast zal vermoedelijk in de eerste helft van 1975 een aanvang worden gemaakt met de voorbereidingen voor een gemeenschappelijk struktuurbeleid voor de visserij. Dit betekent, dat de besluitvorming over het te voeren struktuurbeleid in de toekomst steeds meer naar Brussel zal worden verlegd.

GARNALENVISSERIJ

In het bijzonder voor de garnalenvissers kan de konkurrentie van vissers, die uit andere sectoren naar de garnalen uitwijken om de gevolgen van de quotering te vermijden, een bedreiging gaan vormen.

Tot bescherming van de visserij op garnalen kan het vissen met bepaalde vistuigen in de kustwateren en in de visserijzone (3 mijl) worden verboden. Ook kan worden overwogen de uitbreiding van de garnalen vissende vloot te beperken, via een vergunningenstelsel.

MOSSELVISSERIJ

Los van de beslissing over de wijze van afsluiting van de Oosterschelde en de kompartimentering van deze zeearm is het beleid erop gericht in de Waddenzee optimale mogelijkheden te scheppen voor de mosselkultuur teneinde de konkurrentiepositie van deze bedrijfstak te waarborgen.

Het Mosselproefstation besteedt speciale aandacht aan de specifieke kultuursituatie in dit gebied en aan de produktiewaarde en mogelijkheden van de aldaar gelegen mosselpercelen. Ook is het onderzoek naar verbetering van vismethoden en het verwateren aan boord van schepen in volle gang.

De heer Van Rossum bepleitte met een moti het opstellen van 'n struktuurplan voor de Waddenzee, waarin een verdeling van dit water tussen mossel-, garnalen- en andere vissers geregeld zou worden.

De bewindsman zegde hierover overleg met het bedrijfsleven toe.

Minister Van der Stee zegde tevens toe vóór de nieuwe huurperiode voor mosselpercelen in de Waddenzee (nl. 1 april 1975) overleg te plegen met het ministerie van financiën over een eventuele aanpassing van de algemene huurvoorwaarden en de huursommen.

EKSPERIMENTELE VISSERIJ

Met het oogmerk de visserijdruk in de traditionele wateren te verlichten werd dit jaar het beleid o.m. gericht op het verkennen van verder gelegen visgronden en voorts werden eksperimenten uitgevoerd om de vangtechniek van kotters uit te breiden en te verbeteren.

Nog dit jaar zal een eksperimentele reis ondernomen worden met een aantal bedrijfsschepen naar het zeegebied ten westen van Ierland en de Hebriden om de visserij op rondvis in de wintermaanden te onderzoeken.

Volgend jaar zullen de verkenningen van subtropische wateren nabij de Afrikaanse kust worden voortgezet over een langere periode om voor een mogelijke overkapaciteit van de Nederlandse vloot elders emplooi te vinden. Voorts overweegt het bedrijfsleven kontakten te leggen met ontwikkelingslanden met het doel de visserij in de veelal uitgestrekte visserijzones van deze landen tot ontwikkeling te brengen, waarbij de reeds vergaarde ervaring rijke steun kan vormen. Minister Van der Stee zegde in dit verband toe kontakt op te nemen met zijn ambtgenoot voor ontwikkelingssamenwerking.

Ten behoeve van de kottervloot zullen de mogelijkheden voor de platvisserij in de Golf van Biscaje worden verkend.

Het elektrisch vissen zal experimenteel worden voortgezet op andere visgronden en op dieper water, waarbij de onderzoekingen zich in meerdere mate zullen uitbreiden tot het elektrisch vissen van platvis.

HARINGVISSERIJ NOORDZEE EN SKAGERRAK

VANGSTLIMIET VOOR SEIZOEN 1974 - 1975

Ter uitvoering van de aanbeveling van de Noordoost Atlantische Visserijkommissie (N.E.A.F.C.) heeft de minister van Landbouw, mr. A. van der Stee, in een beschikking de vangstlimiet voor de haringvisserij voor de periode 1 juli 1974 tot en met 30 juni 1975 geregeld.

De betreffende beschikking houdt in dat de gezamenlijke Nederlandse vissers gedurende genoemde periode in een gebied van Noordzee en Skagerrak niet meer dan 27.000 ton haring mogen vangen.

De vangst en aanvoer dienen te geschieden met inachtneming van door het Produktschap voor Vis en Visprodukten te stellen regelen.

VISSERIJGRENZEN

Ingevolge het Verdrag inzake de Visserij, onden 1964, wordt de visserijzone gemeten vanaf de basislijn, waar vanaf ook de territoriale grens wordt gemeten. De basislijn wordt gevormd door de laagwaterlijn of door rechte basislijnen van punt tot punt, zoals vermeld in het artikel Visserijgrenzen, gepubliceerd in het voorlichtingsblad Visserij (oktober 1973).

Men diene er echter op bedacht te zijn dat ook vanaf eilanden die buiten de rechte basislijnen liggen een visserijzone wordt gemeten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij Tory Island en Fastnet.

Ook vanaf droogvallingen buiten de rechte basislijnen en gelegen nabij het vasteland of een eiland kan de visserijgrens worden gemeten, mits de afstand tot het vasteland of het eiland niet meer bedraagt dan de breedte van de territoriale zone. 1)*

Dit is o.m. het geval nabij Coningbeg, aan de Ierse zuidoostkust. De rechte basislijn loopt aldaar over de zuidpunt van het eiland Great Saltee, doch de visserijgrens vertoont ter plaatse een uitstulping, doordat de visserijzone ook wordt gemeten vanaf de droogvalling Coningbeg, dat ongeveer 2,5 mijl ten zuiden van Great Saltee Island ligt.

In dit gebied werden onlangs twee trawlers opgebracht die met deze situatie geen rekening hadden gehouden.

---

1)* De breedte van de territoriale zone bedraagt voor : België, Nederland, Duitsland, Denemarken, Verenigd Koninkrijk en Ierland : 3 mijl; Noorwegen en Zweden : 4 mijl; Frankrijk : 12 mijl.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van **11** Aan de dinsdagmarkt van 17 december werd aangevoerd: 1.200 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 374 kisten kabeljauw; 1.179 kisten koolvis; 134 kisten schelvis; 138 kisten wijting; 103 kisten schol; 19 kisten schar; 137 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDENS :

Per 1 kg.: Heilbot 10,56-9,90; tarbot 15,94-14,44; gr. tong 13,62; gr. m. tong 15,50; kl. m. tong 14,90-14,88 tong één 13,10; tong twee 11,86.

Per 40 kg.: tarbot 526-283; griet 246-184; kabeljau wéén 180-109; kabeljauw twee 204-111; kabeljauw drie 164-124; kabeljauw vier 144-126 kabeljauw vijf 144-86; koolvis twee 78-71; koolvis drie 76-70; koolvis vier 72-62; schelvis één 110-108; schelvis twee 100-96; schelvis drie 102-88; schol één 96-90; schol twee 102-92; schol drie 1104-102; schol vier 92-88; wijting twee 100-92; wijting drie 110-88; wijting vier 78; schar 114-60; brasem 60; steenbolk 57-48; lever 52-49; kuit 126-65; bot 44-36; haai 70-65; Poon 25; tongschar 186; ham 294-268; leng 81; Lom 72; ham met kop 154; witte koolvis één 120-119; witte koolvis drie 120-114; gr. hake 264; m. hake 312; hake één 228; hake twee 198; hake drie 76.

BESOMMINGEN :

KW 25 f32.600; IJM 57 f134.000; KW 174 f3.100. Spanvissers : BU 152 en EB 28 f2.800; UK 6 en 186 f8.600; 78 en 295 f6.400; VD 24 en 89 f11.500; 54 en 77 f5.700.

december werd aangevoerd : 71 kisten kabeljauw, 531 kisten koolvis, 302 kisten schelvis, 27 kisten wijting en 8 kisten diversen.

Prijze n in gulden per 40 kg :

Kabeljauw één 104-101, kabeljauw twee 104-103, kabeljauw drie 112-118, kabeljauw vier 110-108, kabeljauw vijf 81-57, koolvis één 61 ; koolvis twee 66-64 ; koolvis drie 70-69, koolvis vier 49-44, schelvis één 122-100, schelvis twee 94-80, schelvis drie 90-65, schelvis vier 58-50, wijting drie 67-50, witte koolvis één 108, witte koolvis drie 96.

De besommingen waren :

KW 41 f 52.600.

Aan de donderdagmarkt van **12 december** werd te IJmuiden aangevoerd : 1335 kg tong, 19 kisten tarbot en griet, 40 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 32 kisten wijting, 145 kisten schol ,27 kisten schar, 9 kisten varia.

Prijzen in guldens per kilogram :

Grote tong 12,46-11,63, grm tong klm tong 13,41-12,98, tong één 12,89-12,39, tong twee 11,56-10,99, tarbot 10,07-9,61.

Per 40 kg : tarbot 353-193, griet 197-144, kabeljauw één 162, kabeljauw twee 194-154, kabeljauw drie 134-122, kabeljauw vier 132-124, kabeljauw vijf 138-104, schelvis twee 130, schelvis drie en vier 62, schol één 122-80, schol twee 96-90, schol drie 114-84, schol vier 92-78, schar 100-80, steenbolk 50-49, haai 38, tongschar 156-137.

De besommingen waren : KW 41 f 220, KW 152 f 2800, KW 194 f 15.000, UK 201 f 8200, IJM 44 f 4900.

Maandagmorgen 16 december werd te IJmuiden aangevoerd : 10.650 kg tong, 119 kisten tarbot en griet, 429 kisten kabeljauw, 198 kisten koolvis, 185 kisten schelvis, 359 kisten wijting, 803 kisten schol, 167 kisten schar, 132 kisten varia.

Prijzen per 1 kg in guldens :

Gr. tong 13,44-11,39, m. tong 15,49-13,49, kl. tong 14,26-13, tong 1 12,72-11,83, tong 2 11,79-11,28, tarbot 14,89-13,28.

Per 40 kg : tarbot 459-224, griet 239-165, kabeljauw 1 144-91, kabeljauw 2 172-110, kabeljauw 3 152-108, kabeljauw 4 138-104, kabeljauw 5 132-82, koolvis 2 79-78, koolvis 3 82-78, koolvis 4 66-44, schelvis 1 72, schelvis 2 80-73, schelvis 3 90-70, schelvis 4 86-76, schol 1 98-92, schol 2 102-92, schol 3 102-88, schol 4 92-75, wijting 3 96-75, wijting 4 92-55, schar 92-40, w. koolvis 1 123, w. koolvis 3 110, tongschar 240-98, haai 67-45, steenbolk 7245, lever 38-22, ham Zmet kop 120, heek 1 240, inktvis 72, bot 43-22, poon 54.

De besommingen waren :

Spanvissers : UK.135-145 980, VD. 19-73 5200, KW.11 20600, KW.24 24500, KW.29 8400, KW.55 18000, KW.87 3400, KW.88 14400, KW.113 7700, KW.145 13000, KW.149 9200, KW.150 7100, KW.152 5100, KW.153 14900, KW.167 4000, KW.175 18500, KW.187 9500, K.189 15.400, KW.206 12000, KW.214 3200, KW.217 5900, KW.221 8000, KW.226 2800, SCH.173 3000, SCH.256 3600, WR.32 18000, IJM.29 23000, IJM.30 17900, IJM.44 9100, IJM.115 24000, iJM.154 2100, KW.4 1300, KW.185 4500, KW.213 2900, IJM.94 1480 en VL.121 25.400.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 9 tot en met 14 december

Opnieuw waren het de weersomstandigheden die een normale visserij verhinderden.

Voor de kleinere kotters was van uitvaren nagenoeg helemaal geen sprake, terwijl de grote kotters óf weg waren dat ze de storm afwachten of reeds op woensdag al weer aan de markt waren, om het in de naweek nog maar eens te proberen met het gevolg dat die op zaterdag niet meer aan de markt kwamen.

De grote kotters die wél de gehele week op zee waren konden door de biezonder goede prijzen op zaterdag nog iets maken van de week.

Een tiental kotters wist het zelfs nog te brengen boven de f 20.000, met als hoogste aanvoerder een kotter die voor 6.074 kg. vis, waarvan 3.640 kg. schol en 1.233 kg. ong met een gem. prijs van f 12,46 per kg., een besomming maakte van ruim f 29.000,—.

Al met al was het toch de zoveelste visweek die uitsluitend door de weersomstandigheden niet aan de verwachtingen beantwoordde.

Door 71 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
TONG	31.146	375 365,62	van f 14,75 - f 9,80
TARBOT	6.388	51.035,59	van f 14,37 - f 4,80
SCHOL	97.705	213.395,92	van f 2,73 - f 1,75
KABELJAUW	16.550	47.612,41	van f 5,50 - f 1,18
GRIET	1.638	6.767,31	van f 4,70 - f 3,02
SCHAR	6.380	9.204,15	van f 1,88 - f 1,21
WIJTING	4.425	6.378,77	van f 2,04 - f 0,79
STEENBOLK	710	882,75	van f 1,90 - f 0,89
TONGSCHAR	959	3.162,34	van f 3,92 - f 2,84
BOT	630	504,38	van f 1,38 - f 0,43
LEVER en KUIT	540	667,01	van f 1,90 - f 0,48
ROG	288	291,00	van f 1,00 - f 0,11
HAMMEN	231	1.095,50	van f 5,48 - f 2,48
INKTVIS	284	337,18	van f 1,41 - f 1,06
HAAI	455	640,00	van f 1,52 - f 1,43
DIVERSEN	20	36,50	van f - f
	168.329	717.376,43	

HOLLANDSE VLOOTVERANDERINGEN IN DE VISSERIJ

Naar de stand van 1 november 1974 zijn sedert de vorige opgave in de Gids van vissersvaartuigen, VisserijrgeisterZxh samengesteld uit het Centraal Visserijrgister de volgende wijzigingen aangebracht.

De HD 42 van de irma C. de Boer en Zn is verkocht aan P. van Dam te Stellendam en is thans SL 1 «Laurnes Elisabeth».

De KW 80 van G. Plug is naar Panama verkocht.

De KW 178 van D. Kuyt wordt niet meer voor de visserij gebruikt dam en is thans VD 19.

kocht aan Gebr. Tuip te Volen-

De SL 1 van P. van Dam is ver-

De UK 24 van W. van Eerde is verkocht aan C. J. Kes te Volendam en is thans VD 54.

De UK 143 van de irma A. de Vries en Zn is verkocht aan Gebr. Molenaar te Urk en is thans UK 90 «Koningin Juliana».

De UK 148 va nJ. Ruizendaal is verkocht aan G. Westrup te Appingedam en is thans WR 148 «Gerrie».

De UK 185 van H. Koffeman is verkocht aan Scheepswerf Haak te Zaandam.

De UK 245 van J. Bakker is verkocht aan irma Morriën-Marinus te IJmuiden en is thans IJM 45 «Amsterdam».

De KW 52 is gekocht door J. Poelkamp te Volendam en is thans VD 6 «Brigitta». De ex-VD 6, eveneens toebehorned aan J. Poelkamp, is thans VD 61 «Jan Friso»

De VD 57 J. Butter en G. Schilder is verkocht aan J. Tellier te IJmuiden en is thans IJM 25 «Wally».

De ZK 1 van E. J. Benes is naar Engeland verkocht.

De ZK 2 van IJ. J. Nienhuis is verkocht aan N. E. Bodde-Baijs te Den Oever en is thans WR 42 «Elza Alina».

De UK 30 van E. Vink is gekocht door J. Moerland-van-Zwaarden te Tholen en is thans TH 5 «Zwerver IV».

De IJM 55 is gekocht door R. K. Roelofs te Scheveningen en is thans SCH 44 «Zeehaan».

heet «Elisabeth».

NIEUWE VAARTUIGEN

De VL 89 «Monica» van Rederij W. Kwakkelstein B. V. te Vlaardingen.

De KW 172 «Dirk Diederik» van Rederij De Samenwerking B. V. te Katwijk aan Zee.

De SCH 54 «ranziska» van Rederij W. van der Zwan B. V. te Scheveningen.

De KW 45 «Anna Hendrika» van H. Messemaker te Katwijk aan Zee.

De KW 11 «Deo Volente» van Rederij Deo Volente B. V. te Katwijk aan Zee.

De BZ 31 «Mona Lisa» van Conservenfabrike Landa B. V. te Bergen op Zoom.

OVERIGE WIJZIGINGEN

De volgende vaartuigen kregen nieuwe motoren :

De SCH 45 «Bastiaan» van de Verre Visserij Maatschappij is thans uitgerust met een 1100 pk MWM.

De UK 59« Aaltje Jacoba» van R. van Veen heeft thans een 750 pk Stork Werkspoor hoofdmotor.

De UK 149 «Broedertrouw» van J. Ras heeft thans een 660 pk Stork Werkspoor hoofdmotor.

De HA 8 heeft thans een 127 pk Scania Vabis motor.

De ARM 6 is thans eigendom van Th. J. Caljouw en kreeg een 190 pk Cummins motor.

De KW 137 «Maartje Jacoba» is thans eigendom van G. Vooijs jr.

De WR 66 «Sara Magdalena» van M. J. Boersne heeft thans een 510 pk Industrie motor.

De UK 73 «Ora et labora» is thans eigendom van de Firma Loosman-Post en kreeg een 750 pk Stork-Werkspoor-motor.

De KW 197 behoort thans toe aan T. van Duyvendijk's Scheepswerf en kreeg de nieuwe naam «Willem senior».

De naam van de KW 215 is gewijzigd in «Hendrik sr».

De WR 211 is thans alleen eigendom van P. G. Boerdijk en

Belgische
Nederlandse
Zeemansalmanak

1975

In België

Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
H. Baelskaai, 30, 8400 Oostende
☎ 059/70.77.13 - 14
B.T.W. nr. 412.522.588

Hand in Hand
Tijdokstraat, 34, Zeebrugge
☎ 050/81.11.01

Door storting van het bedrag van 580 fr. plus 35 fr. B.T.W. plus 60 fr. verzendingskosten op postcheckrekening nr. 000-0418987-44 van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust" Oostende

■

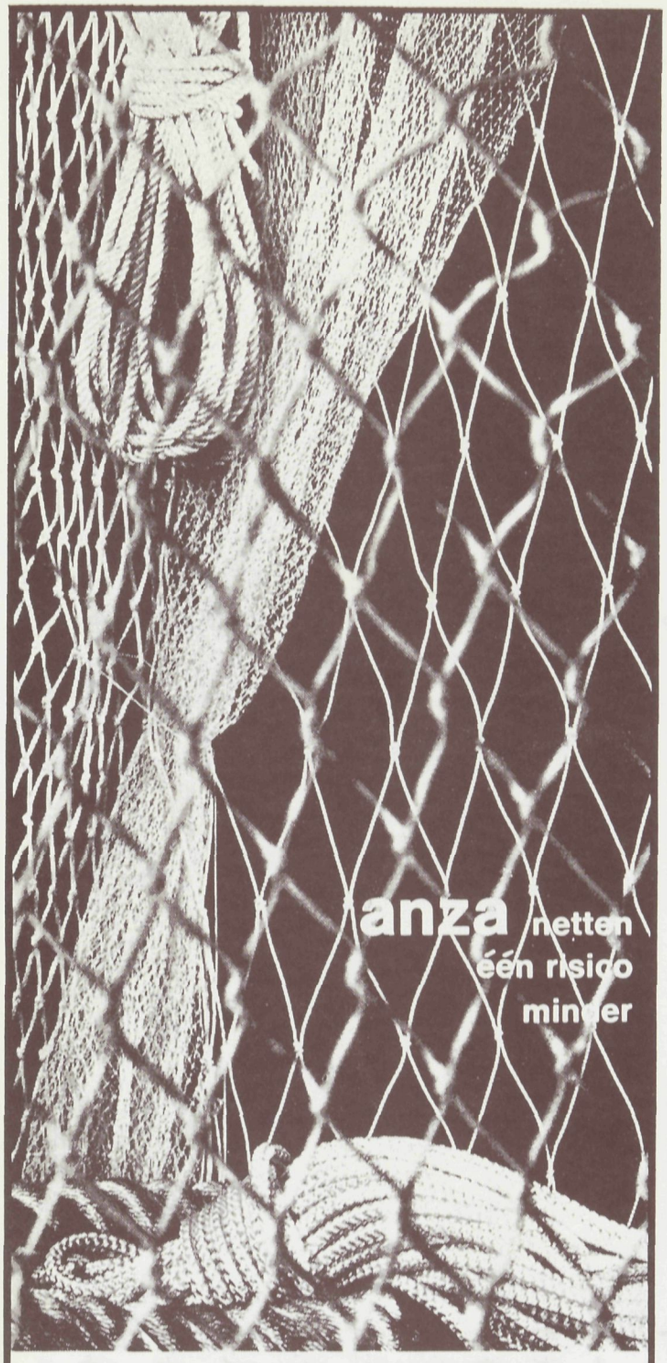
Voor Holland

Door storting van het bedrag van 40 gulden plus 5,50 gulden verzendingskosten op postcheckrekening nr. 000-0418987-44 van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust" Oostende

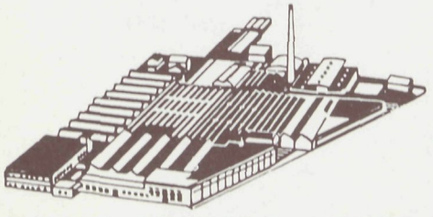
zee mans almanak 1975 verkrijgbaar

Belgische
Nederlandse
Zeemansalmanak

1975



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



90 jaar ervaring
tot uw dienst

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN - HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN - HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

scap oostende
49187 anza nl

aan het einde van 1974 zien wij terug op een jaar van vele moeilijkheden op het gebied van de grondstoffenvoorziening, zowel voor u en uw clienteel als voor ons.
wij zijn dankbaar voor het begrip dat u hiervoor getoond hebt en vertrouwen dat ook in 1975 de samenwerking op de oude voet zal blijven voortbestaan.
nieuwe gevaren dreigen die het karakter van de visserij wellicht zullen beinvloeden en om nieuwe nettypen en visserijmethoden zullen vragen.
laat onze clienteel ervan overtuigd zijn dat de anza haar bijdrage zal blijven leveren.

49187 anza nl
scap oostende



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

Gedekte risiko'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.