



het
visserijblad

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

Onze HOOGWATERBOEKJES 1975

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAG-
BLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHT-
KLUBS verkrijgbaar tegen de prijs van 20 fr. B.T.W.
inbegrepen en in het „Zakenkantoor Nieuwsblad van
de Kust”, Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de
som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op
P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de
Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

REDEERS,
LEEST UW
VAKBLAD



Behouden
vaart

met

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



S.A. CALPAM BELGIUM N.V.

Kunstlaan 46

1040 BRUSSEL

Tel. 02/513.74.40

Chevron Olieprodukten

(K27)

het visserijblad

Vrijdag 2 mei 1975 — Nr. 18

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT 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

Nieuwe treiler voor Nieuwpoortse vloot

Wie vandaag, in de zeer moeilijke toestanden die het zeevisserijbedrijf meemaakt nog fors durft gaan investeren in de bouw van een vissersvaartuig, verdient waardering. Meer zelfs; wij moeten in zulke gevallen zelfs bewondering opbrengen want velen, laten we ze dan nog pessimisten noemen, vinden dat zelfs één frank teveel is geworden om het bedrijf op gang te houden. Zo te zien dus wel een weinig benijdenswaardige positie voor een visser die het uiteindelijk toch nog aandurft een schip op stapel te zetten, zijn laatste frank te spenderen en bovendien nog fors in de schulden te kruipen ook. Daarvoor is in de eerste plaats

nog geloof in het bedrijf nodig, geloof in de toekomst van een beroep dat, laten wij eerlijk zijn, toch wel de jongste jaren een scheve koers is gaan lopen. Wij kennen ze allemaal, de factoren die het bedrijf marginaal hebben gemaakt. Het heeft derhalve geen zin ze hier nog maar eens op een rijtje te zetten. Ze zijn er en we worden er dagelijks mee geconfronteerd. Vandaar dat er naar ons gevoel in de toekomst dient gekeken; dat er, eendrachtig als het even kan, moet gedokterd aan een sanering van de huidige situatie. Dat vooral de ondernemende reder dient geholpen.



Zo'n man is Roger Calcoen, een 38-jarige stoere visser die van zijn vijftiende jaar de grote vlakke optrekt, op zoek naar vis die zijn vaartuig in bedrijf moet kunnen houden, die een stel vissers werkgelegenheid moet verschaffen en de bevolking bevoorraden met kwaliteitsvis. De centen die hij in de vissersstiel heeft verdiend zijn er aan; zij waren al een viertal jaren geleden voorbestemd om te worden geïnvesteerd in de bouw van een nieuw vaartuig. Nu is het toch zover gekomen en bovendien is er nog een krediet dat binnen een bepaald aantal jaren dient terug betaald. Geen cent meer in kas en opkijken tegen een forse schuld. Zo zal deze week Roger Calcoen, schipper en eigenaar van de N.15 „De Kottens” de grote vlakke op trekken. Speurend naar rijke visgronden — als die er nog zijn — en dan maar sleepjes binnenhalen tot de vingers er krom van staan. Voor Roger Calcoen bestaat immers geen alternatief. Geld verdienen, de schulden af betalen en er tussendoor nog de vele andere lasten dragen. Dat verdient meer dan lof, dat verdient onze bewondering en vooral..... onvoorwaardelijke steun. Van iedereen dan en dat heeft de heer Vandenberghe in zijn rede op een krachtige maar gevoelige wijze doen uitkomen in zoverre dat er bij sommigen tranen weggepinkt werden en de aanwezige overheden zich bewust voelen van de ernst van de toestand.

De Nieuwpoortse visserskaai was zaterdagmiddag druk bevolkt. Vele franse eëndagstoeristen waren nieuwsgierige kijkers toen de netjes

De prachtige treiler N.15 „De Kottens” tijdens de korte trip die het vaartuig ondernam na de doop.

(Foto NVDK - Herman)

(Vervolg blz. 3)

EEN VAARWEL VOL VERTROUWEN!



„Itxaso“ :
Spaanse vissers-
boot - 8MDXC
1080 pk - 750 rpm

KARAKTERISTIEKEN van A.B.C.'s DX-GAMMA

- * 185 - 1200 PK
- * 750 rpm
- * Gemakkelijk onderhoud
- * Opvallende olie- en brandstofbesparingen
- * Lange levensduur
- * Uitstekende Dienst-na-verkoop
- * Lage bedrijfskosten

Een goede reden voor een afscheid vol vertrouwen wanneer U kunt steunen op één van de wereldberoemde A.B.C.-DXmotoren. De DX-motor werd speciaal ontworpen voor voortstuwing van vissersvaartuigen en is daardoor dé motor om U datgene te geven wat U verlangt: betrouwbaarheid en zuinigheid.

Voor verdere details: vul onderstaande coupon in en stuur

Naar: A.B.C.
Wiedauwkaai 43,
B-9000 Gent

Naam:

Adres:

Telefoon:

A.B.C. — ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent (Belgium)

Telefoon: (091) 23 45 41

Telex 11.298 abc gt b

(7692V)



BOUWER van

A.B.C.-DX

A.B.C.-S.E.M.T. - Pielstick

Dieselmotoren

A.B.C. (Anglo Belgian Cy met zetel te Gent) kan vandaag, mede door het afsluiten van commercialisatie- en fabricatie-akkoorden met belangrijke firma's, een GAMMA VAN 185 TOT 6300 PK aanbieden.

Alhoewel een halve eeuw geleden A.B.C.-motoren praktisch uitsluitend werden aangewend als voortstuwingsmotoren, worden ze vandaag gebruikt voor een enorme verscheidenheid van toepassingen: industriële en noodstroomaggregaten, scheepsaggregaten, spoorwegtractie, sleepboten, offshore toepassingen, maar nog steeds staat voortstuwing van vissersvaartuigen in de voorste rangen als dé toepassing van DX-motoren.

A.B.C.-DX MOTOREN WERDEN IMMERS SPECIAAL ONTWERPEN MET HET DOEL BESTAND TE ZIJN TEGEN HET HARDE, ONONDERBROKEN WERK AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN: duizenden tonnen vis worden dagelijks vervoerd en aan wal gebracht dank zij BETROUWBARE A.B.C.-VOORTSTUWINGSKRACHT.

Ook de N15 van Dhr. Calcoen werd uitgerust met een A.B.C.-8MDXC motor van 1000 pk aan 700 rpm. Bijzonderste karakteristieken van A.B.C.'s meest populaire motoren in de visserij:

Type Eigen-schappen	6MDXC 675-900 pk 600-750 rpm	8MDXC 900-1200 pk 600-750 rpm
---------------------	------------------------------------	-------------------------------------

BRANDSTOFVERBRUIK
900 pk - 750 rpm
bij 4/4 belasting

155 g/pk/h

1200 pk - 750 rpm
bij 4/4 belasting

160 g/pk/h

SMEEROLIEVERBRUIK
900 pk - 750 rpm
1200 pk - 750 rpm

720 g/h

960 g/h

Zeer onlangs hebben ook N.V. Noord Visserij (Dhr. Claeys Raymond-Zeebrugge) hun vertrouwen in A.B.C. bewezen: een 8MDXC motor (1000 pk aan 600 rpm) werd aangekocht voor levering in juni 1975.

De 8MDXC propulsiemotor met een vermogen van 150 bpk-cyl is de meest recente motor op dit ogenblik, A.B.C. is nu volop in de realisatie van haar nieuwste ontwerp en hoopt in 1976 een motor te kunnen aanbieden die 300 bpk/cyl. zal ontwikkelen.



Burgemeester Mommerency tijdens zijn bijzonder opgemerkte toespraak

(Foto NVDK - Herman)

(Vervolg van blz. 1)

in de verf stekende N.15 „De Kottens” voorzichtig van de kaai weggleed voor een korte trip tot even buiten de havenkoppen. Vele genodigden waren na de doopplechtigheid aan boord gebleven. Enig mooi was dat; en maar handjesdrukken tussen door want iedereen wilde de eerste zijn om Roger Calcoen en zijn al even ijverige dame, het allerbeste toe te wensen.

Onder de vele personaliteiten bemerkten wij o.m. de hh. Vandewalle

vice kabinetschef van de minister van Landbouw; K. Michiels van hetzelfde ministerie en R. Maertens van de Zeevisserijdienst te Oostende; P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende; Debruyne, directeur van de N.M.K.N.; volksvertegenwoordiger Dries Claeyns; vismijn directeur Jef Verbanck, burgemeester Mommerency en zijn schepenen, de bouwers, de leveranciers, waterschout Vander Mijnsbrugge en zijn staf en nog talrijke provinciale en stedelijke overneden.

BURGEMEESTER MOMMERCY : „IEDERE REIS IS EEN TEERLING- WORP”

Het was burgemeester Mommerency die als eerste de vele aanwezigen in de ontvangstzaal van de Nieuwpoortse vismijn toesprak. Hij liet zich hierbij als volgt uit :

„Het wordt voor Nieuwpoort opnieuw een belangrijke dag. Heden wordt onze vissersvloot met een nieuw vaartuig verrijkt.

Dit vaartuig, de N.15 „De Kottens” is werkelijk een parel voor onze Nieuwpoortse vloot. Dergelijke schepen dwingen onze bewondering af. Dit is een reden te meer om zowel de „Westvlaamse Scheepswerven” van Oostkamp, waar het casco werd gemaakt, als de werkhuizen SCAP, die niet alleen instond voor de inbouw van de motor maar voor de volledige uitbouw van het vaartuig, te feliciteren.

De gehele constructie is zeer modern. Maar wat is onze kennis daaromtrent, vergeleken bij die mensen die tot de „stiel” behoren. Oudere vissers (oude watteratten” mogen wij hen wel noemen) kunnen hun bewonde-

ring moeilijk onder woorden brengen. „Wat is er zoal niet veranderd, sedert wij de visserij begonnen?” zuchten ze. Wat al heeft, om maar een voorbeeld te noemen, de wijziging inzake motoren niet een geweldige opgang gemaakt? Van de motoren van 100 PK, die nog met een gloeilamp moesten opgewarmd worden om op gang gebracht te worden. Velen stelden zelfs voor dat het werkelijk 100 boerepaarden waren die men voor het schip had gespannen. Wat was de „logist” toen? Er stond, benevens de stroozakken en de koolen, een eenvoudig, simpel driepikkeltje ter verwarming. En nog zoveel meer, te lang om op te noemen, maar zeker het nadenken waard. „Die goeie, oude tijd” placht men te zeggen. Toch is er vooruitgang nodig, en die mag niet gestremd.

Het vaartuig welke we zojuist bezochten is prima afgewerkt. Met verstomming zien we de prachtige machinekamer, het stuurhuis met alle apparaten, de verzorgde akkomodatie voor de bemanning, het kookhuis, om nog niet van het visruim te spreken.

Is het vandaag nog gerechtvaardigd onze vissers als „zwatelaars” te noemen? Germonprez, welke prachtige beeldrijke taal gebruikte om over onze vissers te schrijven, zou zeker op een volledig andere manier dienen te werk te gaan mocht hij thans herbeginnen.

Een ruime kennis wordt verlangd van ons vissersvolk. Is het nog zo eenvoudig een dergelijk schip te besturen? Wie durft het nog aan enorme investeringen te doen om dergelijke zaak renderend te maken? Zie daar enkele pertinente vragen waarop niet zo onmiddellijk een antwoord kan gegeven worden.

Daarom gaat onze bijzondere dank naar de moedige, durvende eigenaar om het initiatief dat hij nam. Het volstaat evenwel niet het spiksplinternieuwe vaartuig te bewonderen; weinigen, buiten de visserijmiddens, weten in welke benarde, ja zelfs hachelijke toestand, onze visserij op dit ogenblik verkeert. Wetenschapslui zitten met de handen in het haar en zoeken naar een gezonde oplossing voor de zo dreigende overbevissing van onze Noordzee. Internationale bijeenkomsten worden belegd om daar een oplossing aan te geven.

Een ernstig probleem, waarmee de reders te kampen hebben zijn ongetwijfeld de hoge uitbatingskosten, vergeleken met een jaar terug. En toch..... moet het van onder de kiel komen, en wordt ieder reis een „teerling-smete”, er boven..... of er in!

(Vervolg blz. 5)



De bemanning van de N.15 „De Kottens” (Foto NVDK - Herman)

AAN REDER EN BEMANNING VAN DE N.15
BEHOUDEN VAART EN GOEDE VANGST VANWEGE

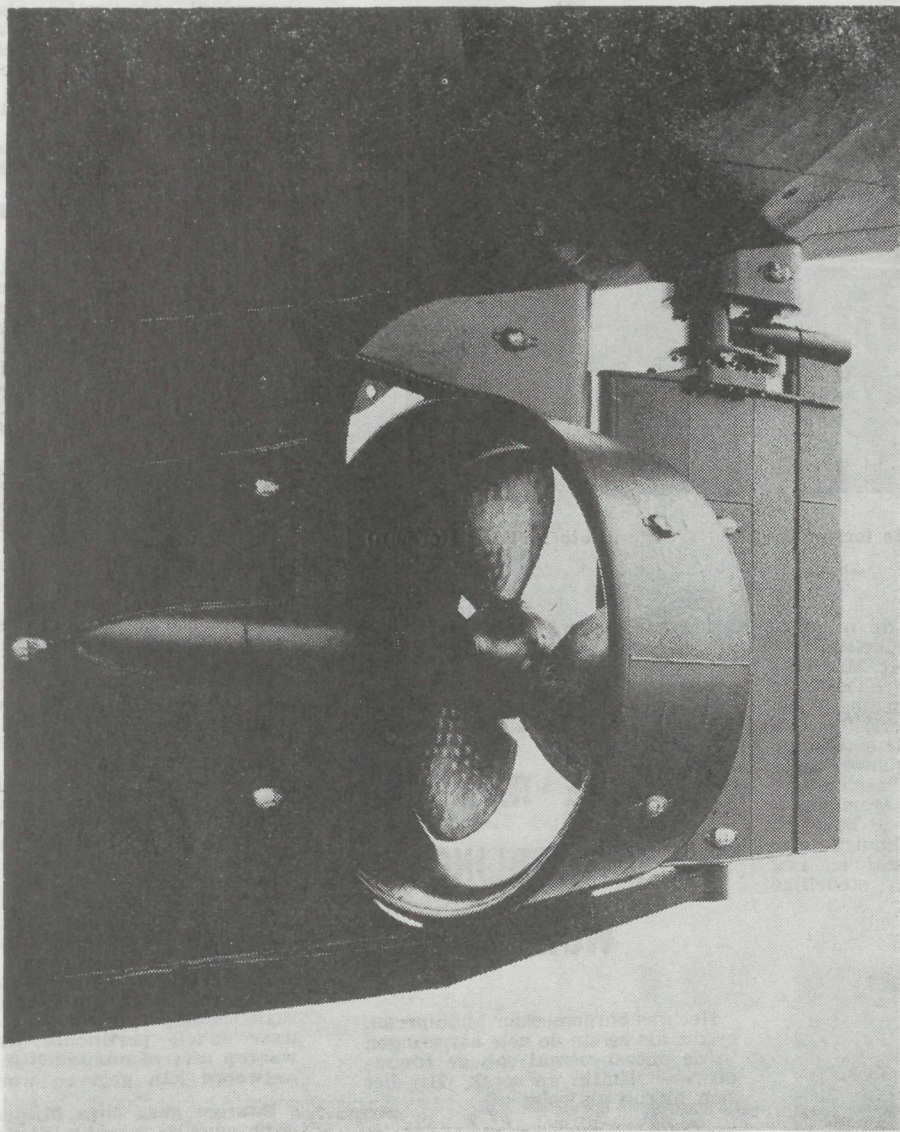
BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1

8450 NIEUWPOORT

TEL. (058) 23 48 71

(7683V)



OOK DE

N.15 „DE KOTTENS“

VAN SCHIPPER-EIGENAAR

ROGER CALCOEN

VAN NIEUWPOORT

IS UITGERUST MET EEN

HODI-STRAALBUIS !

WAAROM ?

OM DEZELFDE REDEN WAAROM

DE VOLGENDE NIEUWBOUWEN

VOOR DE REDERIJEN

VANDERVEEN

EN

MARBI

ER OOK MEE WORDEN

UITGERUST.

WANT EEN

HODI - STRAALBUIS

IS EEN

ECONOMISCH VERANTWOORDE INVESTERING

JA ZEKER ! door de

TREKKRACHTVERMEERDERING

BRANDSTOFBESPARING en

MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

HONDERDEN PROGRESSIEF DENKENDE REDERS HEBBEN HET REEDS TOT
HUN VOORDEEL IN DE PRAKTIJK ERVAREN.

HODI - ZALTBOMMEL B.V.

TEL. 91-31-4180-2654

TELEX 50140

LID VAN DE VAN VOORDEN GROEP - ZALTBOMMEL / NEDERLAND

(7684V)

DE KOTTENS

Van waar komt die naam van het schip, vraagt de leek zich af? De vissers zelf en vele Nieuwpoortenaars kennen de Kottens enkel onder deze naam. Arthur en Roger Calcoen, ja daar hebben ze misschien nog van gehoord, maar Arthur en Roger van Kottens, dat kennen ze beseft veel beter. Het is een naam die niet weg te denken is uit onze visserij. We danken beiden, zonder de bemanning over het hoofd te zien, omdat ze naar Nieuwpoort zijn gekomen. Op U richten wij thans onze blik en in naam van het stadsbestuur, in naam van onze vissers met op kop onze „mienenmeester” Joseph Verbanck. In naam van onze bevolking en in mijn persoonlijke naam wensen wij U het allerbeste toe. We zijn werkelijk benieuwd om de eerste vangst van de N.15 in onze verruimde vismijn te zien verkopen. Op U, mensen van het vak, kenners van de zee, rekenen wij.

Op 't schip van Nieuwpoort zitten betekent : „tenden alle smarten en tenden alle straten”. Dit wensen wij U en de gehele vissersbevolking zeker niet toe. Wel zou het ons bijzonder plezier doen mochten wij de spotnamen, en Nieuwpoortse Kabeljauweters terug krijgen.

Het zou een bewijs zijn dat de de visserij terug hoogtij viert in onze stad.

De N.15 wensen we goede reis, goede vangst en behouden terugkomst in de thuishaven”.

P. VANDENBERGHE : „STREVEN NAAR SANERING VAN MOEILIJKE TOESTAND”

Ook de h. Pros Vandenberghe, voorzitter van het Kustverbond, directeur van de rederscoöperatieve SCAP en de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” bekomen het preekgestoelte. Hij bracht hulde aan iedereen die zich met de bouw van het schip had ingelaten, sprak lofwoorden t.o.v. de officiële instanties die de administratieve rompslomp tot een goed einde hadden gebracht en aan de financieringsmaatschappij N.M.K.N. (vertegenwoordigd door directeur Debryne) die voor de ontbreken fondsen had gezorgd.

Biezonder veel waardering en bewondering had hij evenwel over voor reder Roger Calcoen en zijn echtgenote. Twee noestwerkende mensen die het, niettegenstaande de moeilijke tijden, toch konden opbrengen een nieuw vaartuig te bouwen.

„Zulke mensen verdienen onze eerbied”, aldus de h. Vandenberghe, „want weinigen kunnen zich een idee vormen van de bijna ondraaglijke financiële inspanningen die deze mensen hebben gedaan. Nauwelijks te halen als wij even pessimistisch mogen zijn. Het strekt hen even-



De doopplechtigheid van de N.15 «De Kottens» door onze visserijalmoezenier E.H. Cornillie.

(Foto NVDK - Herman)

wel tot eer dat ze ondanks alles in de zeevisserij blijven geloven. Met dergelijke mensen valt er verder te bouwen aan de toekomst van ons bedrijf. De hoop opgeven is al te gemakkelijk, maar dat getuigt dan niet van ondernemingsgeest. Ik geef dan ook de verzekering dat wij Roger en zijn familie verder zullen helpen, ten koste van vele inspanningen als het moet.

We zijn ten andere overtuigd dat onze Overheid van Landbouw, daarin gesteund door Verkeerswezen en het N.M.K.N. bewust zijn van de noodzakelijkheid onze visserij doorheen die crisis te helpen. Dit kan en zal in samenwerking tussen hen en de visserij mogelijk zijn.

Weliswaar verschillen nu en dan onze meningen. Maar die Overheid heeft nationale en internationale overwegingen en beslissingen te doen eerbiedigen.

Van hen mogen we nochtans in de komende maanden belangrijke en hulpgevendende maatregelen verwachten.

Het is met die gedachte en die hoop dat er nog reders gevonden worden, die het aandurven dergelijke kapitalen, waarin de duur gespaarde centjes van Mama en Papa, van broer en zuster, van familieleden en andere, te risikereren. Het is ook met deze kopzorgen dat we vandaag die rozen bezorgen aan een naarstige vissersvrouw in de hoop dat het geen doornen zullen worden en een barometer aan Roger Calcoen, hem meldend dat wanneer de storm opsteekt en zijn uitbating in moeilijkheden verkeert, hij steeds zoals zoveel anderen, beroep mag doen op „Pros”.

Deze rede, met zoveel overtuiging komende uit het hart van hem die sedert 40 jaar vooral de kleinen uit onze visserij steeds bijgestaan heeft, werd op warm handgeklap onthaald en gevolgd van een receptie, welke de stad Nieuwpoort eer aan doet.

EEN LUNCH

Daarna had voor een honderdtal genodigden, ambtenaars, politiciers, familieleden en bemanning een lunch plaats in het uitstekend restaurant „Het Vissertje”, waar door

volksvertegenwoordiger Dries Claeys die onze visserij door dik en dun verdedigt en de heer Vandenberghe nog het woord gevoerd werd, hopen dat de komende maanden de visserij uit het slop zou komen.

TECHNISCHE GEGEVENS

De N.15 „De Kottens” is een bokkentruiler met een lengte van 34,80 m voor een breedte van 7,60 m en een diepgang van 4,10 m. De voortstuwing geschiedt bij middel van een dieselmotor ABC-type 8 MDXC met een vermogen van 1000 PK bij 700 t.p.m. Deze motor drijft via een Brevo-keerkoppeling — type 8516 DRX — een mangaan bronzen schroef aan met een doormeter van 2.300 mm en geleverd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel. Deze schroef draait in een Hodistraalbuis. De capaciteit van de brandstoftanks bedraagt 86.000 liter brandstof. Het visruim heeft een inhoud van 160 m³. Het visruim wordt gekoeld door een koelmachine merk SCAP. Het ijs wordt aan boord vervaardigd voor het koel houden van de vis. De ijsmachine merk Proma wordt gevoerd door zoetwater in de voorpietank met een capaciteit van 16.000 liter. Benevens de centrale verwarming, een boiler en een hydrofoor is het vaartuig eveneens uitgerust met een diepvrieskast, een frigo, een dampkap en een complete keukeninstallatie.

De hulpmotor is een Lister Hyam van 52 PK bij 1.500 t.p.m. Deze hulpmotor drijft de hulpgenerator, de luchtpomp voor de stuurmachine en een hulpsmeeroliepomp voor de hoofdmotor aan. De elektrische uitrusting bestaat uit een hoofdgenerator van 30 KW en een hulpgenerator van 15 KW. De boordspanning is 115 V-gelijkstroom. De batterij is een OD-NI-batterij 115 V - 200 Ah. De machinekamer wordt verlucht door twee persventilatoren van 4.000 m³/h elk en een afzuigventilator van 2.000 m³/h. De bilgespomp en de hulpcompressor wordt elektrisch gedreven. Voor de pneumatische bediening van de vislier is een compressorgroepje voorzien welke automatisch voldoende luchtdruk opbouwt voor deze bediening. De schroefas wordt door een automa-

tisch meetapparaat met vet gesmeerd. De elektronische apparatuur werd geleverd door de firma SAIT-electronics en bestaat uit zender-ontvanger ER 402-SSB, twee dieptemeters Elac, een automatisch pilot Arcas 450, een VHF zender-ontvanger D60, een radar Kelvin Hughes, een supplementaire ontvanger en een omroepinstallatie.

De 4-trommel vislier type FM 1111-4 van de N.15 is van het bekende fabrikaat „Brusselle” en wordt elektrisch aangedreven door een elektromotor van 128 PK bij 925 t.p.m. Hiermede wordt een trekkracht verzekerd van gemiddeld 6,5 ton bij een inhaalsnelheid van 75 m per minuut en die kan oplopen tot 10,4 ton.

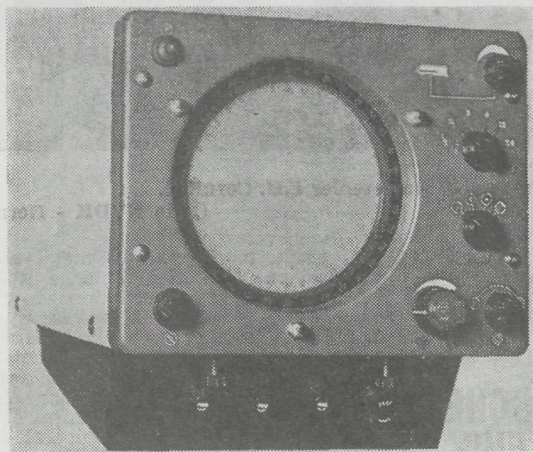
Zoals alle moderne vislieren wordt ook deze lier volledig op afstand vanaf de brug pneumatisch bediend, zowel de remmen als de koppelingen van de hoofd- en de hulp-trommels. Deze kunnen respectievelijk opwinden: 600 vadem diam. 26mm per hoofdtrommel en 95 m diameter 18 mm per hulptrommel. Merkwaardig is daarbij de nieuwe afstandsbediening waarmede de klauwkoppeling en rem van iedere trommel door één enkele handie op een gekombineerde lichtklep bediend wordt. Met dit systeem bekomt men een extra-beveiliging tegen ontijdig in- en uitschakelen met open of gesloten rem.

Benevens de vislier leverde „Brusselle Marine Industries” eveneens de hydraulische stuurinrichting van het type HSP.100 R, een bijzonder geslaagde installatie, waarop de reder heel wat gesteld was voor de maximale veiligheid, namelijk de voeding van de machine door middel van twee afzonderlijk werkende pompen: een eerste door de hulpdieselmotor gedreven en een tweede door een elektrische motor aangedreven, zodat men de keuze heeft van de ene naar de andere pomp over te schakelen. In het stuurhuis werden drie handles voorzien: de centrale stuurpost, één aan stuurboord en één aan bakboord. Deze zijn elektrisch verbonden aan een hydraulische schuif met elektromagneten die, zolang zij onder spanning gezet worden, de stuurmachine laten uitwijken tot maximaal 35 graden SB of BB. Een elektrische roerstandaanwijzer met regelbare verlichting rondt het geheel van de „Brusselle” levering af.

SAIT ZEEKUST

presenteert u de nieuwe serie Radars FURUNO

FRS 24



- compacte radar met zes schaal bereiken van 1/2 tot 24 mijl.
- scherp getekend beeld van 18 cm. diameter dat nog vergroot wordt tot bijna 30 cm. door voorzetlens.
- lichtgewicht antenne zonder vaste golfgeleider.
- het geheel bestaat uit twee delen en kan gemakkelijk in ieder stuurhuis geplaatst worden.
- een minimum aantal knoppen en eenvoudig in te stellen met afstemindicator.
- verbruik slechts 160 Watt.

FRS 48

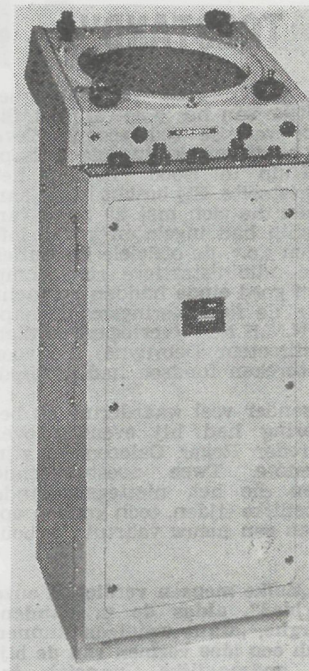
- zelfde eigenschappen als de FRS 24 maar met een bereik van 48 mijl.

FRD 50

- 3 cm radar met zes schaalbereiken van 1/2 tot 100 mijl.
- zendvermogen 50 KWatt.
- 12 duim hoog definitie beeldbuis.
- digitale aflezing van de regelbare afstandsring.
- eenvoudige afstemming of afstemindicator.
- reflectie plotter mogelijk.

Aan geïnteresseerden wordt met genoeg inlichtingen gegeven in onze volgende burelen :

- OOSTENDE, H. Baelskaai 21 — Tel. (059) 70 08 11
- ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4 — Tel. (050) 54 41 21
- NIEUWPOORT, Kaai 46 — Tel. (058) 23 31 51



(7694V)

De toekomst van de zeevisserij

Onze visserij beleeft moeilijke tijden. Alles wordt duurder, steeds maar duurder. De kosten gaan de hoogte in. Er komt geen einde aan. En de prijzen in de mijn willen niet echt volgen. Soms stijgen ze een beetje, dan blijven ze weer hangen, en soms vallen ze weer terug. Om wanhopig te worden. Om zich af te vragen wat er scheelt. Is het weer de invoer, net als vroeger? Je begrijpt het gewoon niet, want tot overmaat van ramp zijn de vangsten ook al niet zo bijzonder groot, integendeel. Dus kan er geen overproductie zijn.

In feite zitten de oorzaken veel dieper, en veel verder verwijderd van de ons vertrouwde omgeving. Men moet ze gaan zoeken in de algemene economische depressie in de Westerse landen, en meer bepaald in de economische depressie die onze buurlui van over de Oceaan treft, de Verenigde Staten. De oorzaken van deze depressie zijn talrijk en ver te zoeken, maar iedereen weet wel dat de druppel, die de emmer deed overlopen, de plotse koerswijziging was van de olieproducerende landen, die vonden dat het nu welletjes was met die leveringen van goedkope olie aan de industrielanden.

Maar, zoals hierboven al gezegd, de visserij krijgt daarenboven een ander probleem te verwerken, met name de verminderende vangsten. Een probleem van overbevissing? Er zijn nog plenty vissers die in hun hart niet geloven aan overbevissing. Anderen, die er min of meer aan geloven steken eenvoudig de schuld op de burens.

Het zijn altijd de anderen die zich schuldig maken aan allerlei erge of minder erge zonden, terwijl de spreker zelf dan meestal onder een aureool van heiligheid wandelt.

Het vervaende is, dat met dergelijke houding niets opgelost wordt.

De Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie heeft lange tijd getracht door netmaas- en minimummaatregelen de overbevissing tegen te gaan, en de visstanden terug op een renderend niveau te brengen. Algemeen wordt heden ten dage aanvaard dat deze poging in feite mislukt is.

Daarom werden de zaken nu krachtadiger aangepakt en is men overgegaan tot twee maatregelen uitgaande van een heel nieuwe conceptie, met name enerzijds de kwoteringsregeling en anderzijds de beperking van de visserij voor industriële doeleinden (vismee-verwerking).

Laten we allen hopen dat deze poging lukt, want nog een derde mogelijkheid hangt ons boven het hoofd, met name de instelling door alle landen van een visserijzone van 200 mijl. Al wie in de visserij zit weet heel goed, dat dit niet zo maar een toekomstbeeld is, waarvan we ons kunnen afdoen met een lichtjes ongelovig «Nou ja, komen de dagen, zo komen de plagen». Die 200 mijl komen er, en het zal niet zo heel lang meer duren. En dan?

Er was eens in de oudheid een kok die een voorliefde had voor het klaarmaken van ossetong in Madeirasaus. Zijn meester had er schoon genoeg van en zei op een keer «Pottenkijker, maak me nou eens het allerbeste wat er in de wereld te vinden is». En ja, het was weer ossetong. «De tong, orakelde de voedselverknoper, is het allerbeste wat er in de wereld is. Met de tong kunen we de mooiste poëzie voordragen, de schoonheid van de vrouwen prijzen, de lieflijkheid van de lente bezingen.....»

«'t Is al lang goed, riep de meester, maak dan voor morgen maar het allerslechtste ter wereld klaar». Ja hoor! Het was weer ossetong «Kom hier, stuk ongeluk! bulderde de meester, wat betekent dat nou weer!». «De tong, verklaarde de vent plechtig, is het allerslechtste wat men in de wereld tegenkomt. Met de tong kunnen we onze medemens enuiken, kwaadsprekerij kan het prilste liefdesgeluk grondig teniet doen, een carrière breken, laster kan een rechtvaardig mens alle achting van zijn medemens ontnemen.....». De meester moest toen een kalmerend middel nemen en een stevige borrel om zijn gestoorde spijsvertering terug in orde te brengen.

Met die 200 mijl kan het ook zo zijn. Het kan best de basis vormen voor een West-Europees visserijbeleid dat overbevissing, overproductie en daarmee gepaard gaande marktverstoringen voor altijd uitsluit. Het kan ook op korte termijn het einde betekenen voor de helft van onze vloot.

Er bestond tot voor kort nog een ander gevaar, minstens even dreigend als de andere, met name het bemanningsprobleem. In 1957 waren er 2376 vissers beschikbaar. In 1967 waren het er nog 1828. Bij het begin van 1975 waren er nog maar 1.483. Wanneer dit zo zou blijven voortgaan zouden er in 1977 nog maar 1.338 vissers ter beschikking van de vloot zijn, en in 1987 nog slechts 838, wat overeenstemt met de bemanningsbehoeften van een 150-tal schepen.

Dit zou betekenen dat er van nu af, geen nieuwe schepen meer aan de vloot mogen worden toegevoegd. Gedaan met alle nieuwbouw, expansie en nieuwe initiatieven!

Gelukkig zien op dit vlak de vooruitzichten voor de toekomst

er heel wat minder somber uit, mede dank zij het fonds voor Scheepsjongens. Op het einde der vijftiger, begin der zestiger jaren waren er gemiddeld zowat 180 à 200 scheepsjongens ingeschreven op de lijst der beschikbare vissers.

In 1963 waren er 178, in 1964 nog 158, in 1965 nog 148 en in 1966 nog maar 138 meer. Sedert de oprichting van het Fonds schijnt aan deze daling een halt te zijn toegevoerd en begint het aantal terug te stijgen. Begin 1975 waren er al weer 163.

Mogen we ook voor de andere problemen een gunstige oplossing verwachten? Ik ben ervan overtuigd.

We moeten het allemaal hopen en wensen, en onze krachten inspannen opdat het zo weze. Onze visserij biedt enkele duizenden werkplaatsen aan de plaatselijke bevolking. Waar men nu allerlei inspanningen doet om arbeid in eigen streek te verzekeren, miljardenautobanen aanlegt, daarbij miljoenen tonnen zand verbruikend, overal bedrijven en bedrijfjes helpt oprichten met overheids-gelden, en daarbij dikwijls grondig het landschap en het milieu verknoeiend, dat allemaal om hier en daar enkele honderden werkplaatsen tot stand te brengen, geeft onze visserij meer werk aan meer dan duizendvijfhonderd vissers en reders en verscheidene duizenden mensen in de secundaire en tertiaire sektor. En dat dan zonder noemenswaardige milieuhinder en met overheidssteun die werkelijk niet zo overdonderend is. De gedachte dat men deze natuurlijke bron van werkgelegenheid in eigen streek zomaar zou laten uitdrogen is onaanvaardbaar. Moest het niet zo brutaal klinken, ik zou bijna hebben geschreven «ze grenst aan krankzinnigheid».

Wereldvisserij

Wanneer we elke doordeweekse dag met onze eigen problemen hebben af te rekenen, is het begrijpelijk dat we vaak niet verder kijken dan onze kerktoren. Dit is menselijk, maar het is een voorbijgaan aan wat er rondomron, d.w.z. op wereldvlak gebeurt.

De visserij ontsnapt niet aan deze fout en aan dit tekort. En daarom is het misschien wel eens goed om de visserij-in-wereldcijfers te ontleden. Het F.A.O.- «Yearbook of Fishery Statistics» vol. 36, 1973, is hierbij onze gids.

1. Aan de hand van tabel 1 kan een beeld van de evolutie van de wereldvisvangst in de jongste jaren worden weergegeven.

Het jaar 1950 was het jaar waarop de wereldaanvoer opnieuw het vooroorlogse peil had bereikt (1938: 21,1 mln t.). In 1960 bedroeg het vangstcijfer 40 mln t. en in 1970 reeds 70,0 mln t. Over een periode van 20 jaar was de wereldaanvoer ruim 2,5 maal vermeerderd.

Na 1970 is de aanvoer teruggelo-

pen om in 1973 een cijfer van 65,7 mln t. te bereiken.

Het is uit de tabel duidelijk dat een belangrijk regionaal element — met name de aanvoer in Zuid-Amerika en wel Peru — een rol speelt, maar het is eveneens opvallend, dat de vangsten in andere streken niet meer zo spectaculair toenemen. En dit niettegenstaande de modernisering van de wereldvloot, de mobiliteit van de vloot, de verfijning of verbetering van de visserijmethoden enz.

Er is zo nu wel stilaan in de visserij iets gaan groeien, nl. de noodzaak tot een beheer van de stocks. Dit beheer beoogt — hoe dan ook — de toekomst veilig te stellen en wil een optimale en rationele exploratie in de toekomst waarborgen. We mogen immers niet vergeten, dat in het jaar 2000 op onze aardbol ca 7,5 miljard mensen zullen leven en ook die monden van die mensen zullen moeten worden gevoed. Mogen we dan niet stellen dat er steeds (en zelfs stijgende) vraag naar vis zal zijn en

dat de visserij nog steeds een toekomst heeft. Alleen moet o.i. het ontwikkelingspatroon worden herdacht en aangepast.

En dan kan wellicht het door veel onderzoekers vooropgestelde cijfer van 100 mln t vangst per jaar worden gerealiseerd. Er valt immers te denken aan de krillvisserij, de

aqua- en marikultuur, de visserij op grote diepten (1.000 - 2.000 m) voor momenteel weinig bekende soorten (blauwe wijting, grenadier-vis, draakvis enz.), de exploitatie van andere gebieden (Indische Oceaan, zuid-west Indische wateren, zuiden van Indonesië, westen van Australië, antarctische wateren) enz.

Tabel I — Wereldvangst van vis, in mln t, 1950 - 73

	1950	1960	1970	1971	1972	1973
NOORDELIJK HALFROND						
Europa	6,2	8,1	12,0	12,1	12,3	12,5
U.S.S.R.	1,6	3,1	7,3	7,3	7,8	8,6
N- en C-Amerika	3,8	4,1	4,9	5,1	4,9	4,9
Azie	7,7	17,9	26,3	28,1	28,9	30,2
ZUIDELIJK HALFROND						
Z-Amerika	0,5	4,4	14,9	13,2	6,8	4,3
Afrika	1,2	2,3	4,4	4,1	4,6	4,8
Oceanië	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3
Totaal	21,1	40,0	70,0	70,2	65,5	65,7

(Vervolg blz. 9)

Staking in franse tonijnvisserij

24 diepvriesschepen lopen Marokko binnen

We wezen reeds vroeger op de moeilijkheden in de franse tonijnvisserij, meer speciaal wat de afzet betreft en de concurrentie vanwege de Spaanse tonijnvissers. Gezien de franse vissers geen waarborgen konden krijgen wat de afzetsprijs betreft en daar de bemanningsleden op «ten honderd» betaald wordt, hebben deze laatsten verkozen de Marokkaanse haven van Abidjan te vervoegen. Het is inderdaad zo, dat de gewone tonijnsoort, namelijk de «Albacore» praktisch geen kopers meer vindt en dat bijgevolg de bemanning totaal in het onzekere is met betrekking tot hun eventuele «paai». Gezien de rederijen onmogelijk een bepaald maandloon kunnen waarborgen dat op dit ogenblik zelfs de totale bruto besomming zou overschrijden, is het tot een open konflikt gekomen.

VRAAG EN AANBOD

Op het huidig ogenblik is er een stock van Albacoretonijn van meer dan 13 miljoen kgr. in de franse diepvriesopslagplaatsen. De Listao-tonijn, een groter en betere soort, wordt wel nog door de handel opgenomen en daarom ook hadden praktisch alle tonijnschepen de opdracht op de Listao te jagen. Deze laatste soort schijnt echter plots als verdwenen en wordt beduidend minder gevangen als vroeger, namelijk in een verhouding van 4 tot 1 minder. De Amerikaanse markt stelde in de laatste tijd vooral belang in de «Listao» zodat nu ook deze afzet wegvault. In Italië dat een land is, dat de gewone soort opneemt, wordt de markt overspoeld door spaanse tonijn waarvan de rederijen vanwege hun regering een uitvoerprijs bekomen van nagenoeg 10 t.h. Anderzijds nemen de franse conservenfabrieken wel hun normaal jaarlijks kontinent op van 25 tot 30 miljoen kgr., maar zij bieden een prijs die bijna 25 t.h. onder deze van het vorig jaar ligt. Met de zeer gestegen algemene onkosten en gezien in de franse tonijnvisserij de bemanning nog tussenkomt in deze kosten, hebben noch de rederijen, noch de bemanning enige uitkomst.

EEN EKONOMISCH PROBLEEM

Niettegenstaande de syndikaten vooral het aspekt leggen op het sociaal karakter van het probleem, namelijk een gewaarborgd inkomen voor de bemanning, is ook dit laatste probleem toch slechts het gevolg van het economische. Het is inderdaad een adekwate marktregeling die dient gevonden te worden en het probleem is in wezen van kommerciële en zelfs van politieke aard.

Van kommerciële aard omdat een oplossing dient gevonden te worden voor het likwideren van de stocks. Het is inderdaad niet voldoende vanwege de regering ergens een tussenkomst te programmeren in de kosten van stockage. Hiermede wordt het probleem van de overtollige tonijn niet opgelost en blijft men met de tarra hangen van het overschot dat aanhoudend drukt op de markt. Er moeten radikale oplossingen gevonden worden in de aard van deze die wij hier reeds verdedigd hebben en die overeenkomen met diegenen in de landbouw genomen, namelijk het totaal wegmaken van de «visberg». In de landbouw heeft men de toestand gesaneerd door het wegmaken van de «vlees- en boterberg». Ook in de visserijsector zal men moeten tot deze beslissing komen en dan een marktregeling treffen met betrekking tot de produktie in de aard van vangstkota en dergelijke meer. Dit zou het voordeel inhouden dat de ingelegd tonijnschepen praktisch zeker zouden zijn van een renderende prijs en het sociaal probleem zou hierdoor «ipso-facto» mede opgelost zijn. Het probleem is anderzijds ook politiek omdat de Kommissie te Brussel de invoer uit derde landen voorlopig totaal zou moeten opschorten. Het is duidelijk dat dit invoerverbod zich zou moeten uitstrekken over alle landen van de E.E.G. om de camouflage-invoeren te verhinderen via een land uit de Negen, waar men dan een inlands producententicket op de vis plakt. De West-Europese solidariteit zou hier dus moeten spelen voor de franse tonijnvisserij zoals ze dan ook om beurten kan spelen voor een eventueel bedreigde visserijtak in de andere landen van de gemeenschappelijke markt. Frankrijk zou dan zeker de verplichting op zich moeten nemen de aanvoer te regelen. We stellen inderdaad vast dat dit land, wat onder andere ook de aanvoer van diepvrieskabeljauw en filets betreft, evenals van koolvis, werkelijk aan onbegrensde rooibouw heeft gedaan. Men heeft nieuwe diepvriesschepen in serie laten bouwen en geen ogenblik aan de mogelijkheid van overproduktie gedacht.

Ook België lijdt ten slotte door deze onbedachte marktaanvoer van zijn burenen. Het is dus werkelijk tijd dat men ook voor deze situatie open oog heeft.

WAT EIST DE BETROKKEN SEKTOR ?

De franse sektor wenst dat de Europese Gemeenschap preferentiële maatregelen treft, waarin vooral een gemeenschappelijk verbod van invoer uit Derde landen. Verder wensen zij vanwege de franse regering zelf «relancemaatregelen» voor ontlasting van de markt.

Door de heren Labbé en Tlon, respectievelijk voorzitter en sekretaris van de rederijen op de tonijnvisserij, wordt een financiële herstructurering met het betrokken franse ministerie besproken. Een bijeenkomst met de sekretaris-generaal van Marine, de heer Chapon werd vastgelegd. Het financieel relanceplan zou bestaan uit een goedkope lening van 42 miljoen B. Fr. samen met een rationale weggeefhulp van nogmaals 20 miljoen B. Fr. Deze gelden zouden dienen om de verkoop van de tonijn aan een gewaarborgde marktprijs te garanderen. Verder vragen de rederijen een hoger richtprijs in alle landen van de E.E.G. en het absoluut verbod van invoer uit Derde Landen. Het is de heer Cavallé, sekretaris-generaal van Verkeerswezen die als opdracht kreeg dit laatste te Brussel te gaan verdedigen.

Ondertussen wachten de bemanningen van de tonijnschepen te Abidjan op de voorstellen van de rederijen om eventueel terug in zee te steken want verscheidene vissers nemen het toch niet gans dat ondertussen de spaanse schepen op volle toeren de tonijnvisserij verder beoefenen en aldus de eigen jachtkansen verkleinen.

«Sprokkel»

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1975

De 37e jaargang van dit lijvig boekdeel bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel in de Nederlandse als op de Belgische vaartuigen welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Dit boekwerk is weeral uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.

De oplage werd beperkt en de prijs vastgesteld op 580 fr. waarvan dient bijgevoegd 35 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai, 30, Oostende.
(De B.T.W. is niet toepasselijk op vissersvaartuigen).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende;
- Stadsbureel, Vindictevelaan 22, Oostende;
- beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge;
- O.V.A. vismijn Oostende.
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij NAUTILUS, Postbus 5097, Scheveningen
- Handelsonderneming MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden.
- Henk Zwart, Machinefabriek, Middenhavenstraat 76, IJmuiden.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

(Vervolg van blz 7)

2. De regionale verdeling van de vangsten van vis over de wereld is ongelijkmatig en deze situatie hangt van tal van factoren af, o.m. de historische ontwikkeling, de visrijdommen, de stand inzake visserij-techniek en verwerkingsmogelijkheden, de markttoestand, het bevolkingsaantal, de internationale politiek enz.

Uit tabel I kan de regionale verdeling en evolutie worden afgelezen.

De wereldvisvangst is voornamelijk in de landen van het noordelijk halfrond geconcentreerd. In 1973 werd ca 85 t.h. van de aanvoer door landen van het noordelijk halfrond gevangen en ca 15 t.h. van de vangsten werden door de landen uit het zuidelijk halfrond gerealiseerd.

Een vergelijking met de toestand in 1970 wijst uit dat deze verhouding in het voordeel van de landen van het noordelijk halfrond is geëvolueerd. In 1970 werd 72 t.h. door de landen van het noordelijk halfrond gevangen en 28 t.h. door

de landen van het zuidelijk halfrond.

Voor deze verschuiving is Peru verantwoordelijk. Dit land exploiteerde tot voor kort zijn rijke visgronden voor de produktie van vismeel, waarvan de export in belangrijke mate voor de veestapel in West-Europa was bestemd. Deze exploitatie werd nu aan banden gelegd en het begrip beheer is eveneens in Peru op de voorgrond gekomen.

In 1973 was de rangorde van de aanvoergebieden als volgt: Azië (46,0 t.h.) (Japan, China, India, Thailand), Europa (19,0 t.h.) (Noorwegen, Spanje, Denemarken, Groot-Brittannië), de U.S.S.R. (13,1 t.h.), Noord- en Centraal Amerika (7,5 t.h.) (U.S.A. en Canada), Afrika (7,3 t.h.) (Zuid-Afrika), Zuid-Amerika (6,5 t.h.) (Peru) en Oceanië (0,5 t.h.) (Australië).

Er is nog een andere regionale verdeling mogelijk, nl. volgens visserijgebied.

Tabel 2 vermeldt de vangstgegevens volgens visserijgebied.

Tabel 2 — Vangsten volgens visserijgebied, in mln t, 1970-73

Gebieden	1970	1971	1972	1973
Binnenwateren	9,0	9,6	9,6	9,8
Atlantische oceaan en aangrenzende wateren	23,9	23,7	24,5	25,6
Indische oceaan en aangrenzende wateren	2,4	2,7	2,4	2,7
Stille Oceaan en aangrenzende wateren	34,7	34,3	28,9	27,6
Totaal	70,0	70,2	65,5	65,7

De Stille Oceaan vormde in 1973 nog steeds het belangrijkste visserijgebied (42 t.h.) en de Atlantische Oceaan nam de tweede plaats (39 t.h.). De relatieve verhouding tussen beide gebieden heeft zich

evenwel tussen 1970 en 1973 enigszins gewijzigd; de verhouding Stille Oceaan - Atlantische Oceaan was in 1970 49-34 t.h.

Het relatieve aandeel van de Indische Oceaan en van de binnenwateren nam eveneens toe.

3. In tabel 3 zijn de vangsten van de belangrijkste soorten verval.

Tabel 3 — Vangsten volgens soort, in mln t, 1970-73.

Soorten	1970	1971	1972	1973
Zoetwatervis	8,3	8,8	8,8	9,0
Steur, zalm, forel e.d.	3,0	3,1	3,3	3,4
Zeevis				
— Bot, heilbot, tong e.d.	1,3	1,4	1,3	1,2
— Kabeljauw, heek, schelvis e.d.	10,5	10,7	11,4	11,8
— Rode zeebaars, baars congeraal e.d.	3,8	3,9	3,8	3,9
— Horsmakreel, herder e.d.	2,4	3,0	2,8	3,4
— Haring, sardine, anjovis e.d.	21,4	19,5	13,0	11,1
— Tonijn, albikoor e.d.	1,6	1,6	1,6	1,7
— Makreel	3,1	3,2	3,1	3,3
— Haai, rog, vleet e.d.	0,5	0,5	0,5	0,6
— Andere	8,0	8,5	9,3	9,8
Schaaldieren	1,6	1,7	1,7	1,8
Weekdieren	3,3	3,2	3,5	3,4
Andere dieren en planten				
Totaal	70,0	70,2	65,5	65,7

Uit de tabel blijkt, dat de kabeljauwachtigen in 1973 de voornaamste groep zijn gaan vormen (18,0 t.h.). In vorige jaren was dit de groep van de haringachtigen (1970 30,6 t.h. en 1973 16,9 t.h.). Ook hier vormen de resultaten van de Peruviaanse visserij de verklaring van de evolutie.

Uit de twee verhoudingscijfers (18,0 t.h. en 16,9 t.h.) kan worden afgeleid, dat een beperkt aantal soorten het hoofdbestanddeel (ca 34,9 t.h.) van de vangsten uitmaken.

Bij de zeevissen hadden de zeebaars e.d. de derde rang met dan verder de groepen horsmakreel, makreel, makreel, tonijn, platvissen en haai.

De categorie zoetwatervissen bleefde in 1973 de derde rang in de totale vangsten (13,7 t.h. van het totaal tegenover 11,9 t.h. in

1970); de groep steur, zalm e.d. had een aandeel van 5,2 t.h. (tegenover 4,3 t.h. in 1970).

De categorie schaaldieren (garnalen, krabben) vertegenwoordigde 2,7 t.h. van het totaal (2,3 t.h. in 1970) en de categorie weekdieren (pijlintvissen en inktvissen, kokkels, oesters, mosselen) 5,2 t.h. (4,7 t.h. in 1970).

X X X

We hebben gepoogd om aan de hand van FAO-cijfers een en ander over de visserij op wereldvlak te schetsen. We zijn er ons van bewust dat de cijfers geen inzicht geven in de economische situatie van de visserij in de verschillende landen. Maar dat de visserij toekomst heeft, staat o.i. als een paal stevig boven water.

P. HOVART

Bij een doop :

Van namen en nummers

Bij een doop van een schip hoort een naam: het is opvallend dat onder de vervoermiddelen alleen in Scheepvaart en Binnenvaart stelselmatig namen gegeven worden. Men heeft getracht deze traditie ook bij andere vervoermiddelen in te voeren. Namen werden gegeven aan vliegtuigen en lokomotieven. Maar het bleef bij uitzonderingen. Bij de schepen integendeel kan men zich moeilijk indenken dat eenheden in de vaart komen die geen naam dragen.

Ook de keus van de naam zelf steunt veelal op traditie. Als we de namen nagaan die in de laatste eeuw aan vissersvaartuigen gegeven werden, dan zien we telkens weer dezelfde namen terugkomen. Zeer populair is het noemen van een schip naar de voornaam van familieleden, meestal de kinderen van de reder. Vandaar namen als O.43 Cathérine, O.160 Léonie enz... die men reeds in de lijst van de visserschepen van de vorige eeuw aantreft.

Dikwijls worden twee voornamen aan elkaar geklonken, zoals bij O.237 Nelly-Suzanne of O.266 Hector-Frans. Sommige reders hebben het tot drie voornamen gebracht, maar dan wordt dit vrij lang, zoals bij O.331 Nadine-Liliane-Josette.

De tendens voornamen te geven is in de laatste jaren ietwat afgezwakt. Meer in de mode (want ook daar bestaat een mode) is het

aan elkaar hechten van één lettergreep uit de naam van elk familielid. In sommige gevallen leidt dit dan tot een klankcombinatie die ietwat op het Chinees of een Bantoe-taal gaat gelijken en waarvan, behalve de reder of familieleden zelf, niemand meer weet wie daarmee bedoeld wordt.

Onder de eersten die met dit systeem begonnen, waren de gebroeders Seghers, Charles en Victor, die de O.335 de Charvic doopten. Sindsdien is de mode doorgegaan en is men tot woordvormingen met drie tot vier namen gekomen, zoals de O.114 Normanuwil, O.274 Lucali, O.123 Jami, Z.257 Dejacama.

Een handig reder uit Nieuwpoort heeft zelfs gevonden dat men de lettergrepen ook kan omdraaien als het ene schip dat Marlu heet geen reden is om het ander niet Lumar te dopen.

Vele rederijen volgen bij het geven van een naam veelal een systematische politiek. De Pêcheries à Vapeur hield het aanvankelijk bij de voornaam van de beheerders van de maatschappij: O.81 Emmanuel, O.89 Gerard. Alleen voor de voorzitter van de beheerraad werd een uitzondering gemaakt, die kreeg zijn naam voluit: O.85 President Stevens.

(Vervolg bl. 11)

- 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

050/33.80.61

8320 BRUGGE 4

REDERS!

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

(7685V)

(Vervolg van blz. 9)

Later zocht men het in de adellijke titels (Prince de Liège, Graaf van Vlaanderen) en na de oorlog 40-45 de serie geleerden (Marconi, Edison enz...).

De Oostendse Rederij bekende duidelijk kleur met de namen van socialistische voormannen: O.149 Emiel Vandervelde, O.158 Edouard Anseele, O.159 César De Paepe enz.. Toen na 1945 de Oostendse Rederij wat minder rood werd, moesten de socialistische voormannen het afleggen tegen figuren die in de tweede wereldoorlog een belangrijke rol hadden gespeeld: O.157 Winston Spencer Churchill, O.159 Franklin D. Roosevelt, O.333 Monty. Alleen de O.148 Captain Blondé liep daar wat verloren tussen al die grote staatslieden.

De Motorvisserij hield het bij de Vlaamse Schilders: O.293 Van Eyck, O.295 Memlinc, O.297 Rubens enz.. Traditie zat er alleszins in: dezelfde namen komen steeds terug. Het ware een interessante vraag voor een kwisprogramma over de zeevisserij hoeveel Rubens' de Motorvisserij heeft gehad of hoeveel John's bij de P.V. in de vaart waren. Het antwoord is 3 Rubens' en 4 John's.

Verscheidene rederijen deden de grote broers uit de koopvaardij na. De rederij Brunet keek naar de Cunard White Star Line met de namen uitgaande op „ic”: O.108 Adriatic, N.117 Aziatic, Z.88 Atlantic enz.. Iedereen kent de „Belgian's” (Belgian Sailor, Lady en Skipper) naar het voorbeeld van de reeks Liberty-schepen door de Belgische Staat in 1945 aangekocht. Niet onaardig, maar zeker niet erg typisch Vlaams.

Trouwens, ook in het naamgeven speelt het taalprobleem een rol, zoals in alle zaken in ons land. Vroeger kwamen Franse namen veelvuldig voor: O.127 Ste Thérèse de Jésus, O.166 Bonne Espérance, enz.. Daarna ging de voorkeur naar het Engels: O.72 Sea Gull, Z.425 Research.

Zeer Vlaams klinken de namen van de Vlaamse banken die enkele Nieuwpoortse reders in de jongste jaren aan hun schepen gaven: N.41 Ter Streep, N.708 Ruytingen, enz.. Hoewel de Vlaamse zandbanken talrijk zijn, zijn er blijkbaar toch niet genoeg om de ganse Nieuwpoortse haven te bevolken. Hopelijk zal daarin geen beperking van de bloeiende Nieuwpoortse visserij liggen.

Opvallend is dat bitter weinig namen van visgronden aan de vissersschepen gegeven worden. Er is wel een O.170 Rockall geweest, en er zijn namen van lichtscheepen als Noordhinder en Westhinder die ook vangstgebieden kunnen aanduiden. Maar er is, bij mijn weten, nooit een reder geweest die zijn schip IJsland of Engels Hoofd, Witte Bank of Fladen doopte.

De Christen invloed op de namen valt niet te onderschatten. Bij reders zoals Raphaël Vercoutter was dit een traditie: N.45 Hernieuwen in Christus, N.59 Getuigt in Christus. Eén van de eerste schepen van wijlen Henri Lambregt was de P.26 In Gods Naam. Sommige reders hebben dit op een geleerder wijze in het Latijn uitgedrukt: O.275 Deo Volente, Z.543 Volumtas Dei, enz.. Terloops gezegd, in die categorie waren er reders die op geen lekje verf zagen om de naam op het schip te

schilderen. Wie zegt beter dan B.29 Ste Marie Joseph protégez nous van K. Giese (26 letters) of O.73 Notre Dame de Perpétuel Secours van Ghys en Zonnekeyn (27 letters) ?

Er zijn namen van hoop, van vertrouwen in de toekomst, te beginnen met O.111 Tout va bien, over de Z.27 De Hopende Visscher naar het eenvoudige „De Hoop” waarvan op hetzelfde ogenblik twee schepen met die naam in de vaart waren, de O.155 en de Z.764.

Maar het meest spannend is de wedloop tussen de gebroeders en de gezusters. Wij hebben de Z.426 De Twee Gebroeders gehad van Jan Vantorre, de Z.65 De Drie Gebroeders van Jan Dobbelaere, de N.804 De Vijf Gebroeders van Louis Legein tot de Z.416 De Zes Gebroeders van Th. Van Wijsberghe. De gezusters hebben het niet zo ver gebracht: de N.706 De Drie Gezusters van Jac. Legein en de O.271 De Vier Gezusters van Laurent Verbiest. Maar de gebroeders en gezusters worden met een lengte geklopt door de N.27 De Zeven Kinderen van M. Beschuyt. behouden. Een oud bijgeloof wil dat het ongeluk bijbrengt de naam van een schip te wijzigen. Bewijzen kan men dit zeker niet. Verschillende schepen ondergingen een naamwijziging bij de verkoop en brachten de nieuwe eigenaars geluk en voorspoed. Schepen die hun naam behielden, stortten de nieuwe eigenaars in een even diepe put als de vorige eigenaars. Een algemene regel bestaat, vanzelfsprekend, niet.

Per slot van rekening, zoals Shakespeare zei, „Wat is in een naam ?” Vooral in de zeevisserij, waar de schepen meer met hun nummer worden aangeduid dan met hun naam.

Maar ook in de nummers ligt een traditie. Grote rederijen zoals P.V. of Motorvisserij, hebben er steeds op gestaan bepaalde nummers voor te behouden voor hun schepen. De P.V. had vooral de cijfers in de nummers tachtig, de Motorvisserij van 290 tot 300.

Hoezeer de reders soms houden aan een bepaald nummer blijkt uit enkele voorbeelden waar, soms na vele jaren, hetzelfde nummer weer aan een bepaalde rederij toegewezen wordt. Zo kan het zeker geen toeval zijn dat de „Coudekercke” van de gelijknamige rederij het nummer Z.499 draagt, vermits één van de eerste schepen van Eugeen Vlietinck, de promotor van deze rederij, het nummer Z.499 droeg. De eerste Z.499 Jean-Marcel werd in 1956 verkocht, de tweede Z.499 Coudekercke kwam in 1968 in de vaart.

Even treffend is het voorbeeld van de Nieuwpoortse reder Raphaël Vercoutter die voor 1940 de N.45 Hernieuwen in Christus uitbaatte. Zijn zoon Michel kocht in 1974 de Heracles en die werd opnieuw de N.45. Andere voorbeelden zijn de Z.161 Ronny van Constant Pauwaert in 1955 verkocht; 10 jaar later kocht Pauwaert de Z.161 Knar. En Oscar Rappé bezat zowel de Z.30 Hubert-Elise als vele jaren later de Z.30 Westhinder.

Waaruit het besluit kan worden getrokken dat zelfs aan een nummer een sentimentele waarde kan vastzitten. Een verheugende vaststelling dat het prozaïsche leven van de visser toch een zeker sentiment niet uitsluit.

(Nadruk verboden)

Jan Yole

Waarheen met de vloot ?

Ook zonder de oliecrisis en de nasleep er van zou de internationale zeevisserij in dezelfde nauwe schoentjes zijn terecht gekomen als nu het geval is. Te veel vaartuigen zijn bedrijvig op dezelfde identieke visgronden. Dit leidt onvermijdelijk tot overbevissing. België ziet zijn vangsten van jaar tot jaar achteruitgaan. Bij onze buurlanden is het al niet veel beter.

De te verdelen koek is veel kleiner geworden. Nu er niet genoeg meer is voor iedereen, moest men noodgedwongen tot maatregelen overgaan. De Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie (N.E.A.F.C. in het Engels) is aangesteld tot „moeder van het huishouden” om te zorgen dat elkeen zijn stuk van de taart krijgt, elk volgens zijn behoeften en vermogens. Zo ontstonden de kwoteringen of kwota, waarmee dit jaar van wal gestoken werd.

Met die kwota valt het nogal mee. Voorlopig althans. Met de dalende vangsten, tot nog toe in 1975 aangeland, moet dit jaar geen uitputting van de kwota worden verwacht, noch voor de platvis (tong en schol), noch voor de ronde Noordzeevis (kabeljauw, schelvis en wijting).

Maar het kan in de toekomst anders worden. De N.E.A.F.C. brengt in mei a.s. de nieuwe kwoteringsvoorstellen voor 1976 ter tafel, en naar verluidt zullen de kwota voor volgend jaar een heel stuk beneden deze van 1975 liggen. Komt daarbij dat de kwota vastgelegd worden in verhouding tot de gemiddelde vangsten van de laatste tien jaar, waarbij voor ons land door de kleinere aanvoer van de laatste drie jaar en vooral van 1974 ons aandeel procentsgewijs nog zal afnemen.

Men moet dus niet verwachten dat de kwota in de eerstkomende jaren zullen afgeschapt of verruimd worden. Er mag integendeel meer gerekend worden dat nog andere vissoorten op deze manier zullen dienen beschermd te worden.

Overbevissing is evenwel niet de enige aanleiding tot het opleggen van vangstbeperkingen. De vrije visserij ter zee wordt hoe langer hoe meer belemmerd door de totstandbrenging van voorbehouden visserijzones tot ver in zee. Meer en meer landen met visrijke wateren willen alleenheerser worden over een brede zone voor hun kusten. Oorspronkelijk deed deze tendens zich alleen in Zuid-Amerika en in Azië voor, doch ook West-Europese landen, zoals IJsland, Noorwegen en Groot-Brittannië zijn nu van deze gedachte bezeten.

De Verenigde Naties pogen op dit gebied tot internationale afspraken te komen, maar de achtereenvolgende konferenties van Caracas en Genève leverden nog geen concrete resultaten op. Hoe dan ook met of zonder overeenkomst, kan nu al gesteld worden dat voorbehouden visserijzones van 50 en van 200 zeemijlen ook in onze kontreien weldra een feit zullen zijn.

Zo staat het zo goed als vast dat Noorwegen binnenkort tot 50 mijl uitbreidt en IJsland tot 200 mijl. Ook Groot-Brittannië zal de 200 mijlen invoeren, maar wil, met het oog op het EEG-referendum, nog eerst even de kat uit de boom kijken alvorens een definitieve beslissing te nemen. Doch dit uitstel zal zeker geen afstel worden.

(Vervolg blz 13)

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)

(7686V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk:

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie:

Fabriek: Oudenburgsteenweg 31

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Tel. (059) 70.15.42

Telex: 18128

(059) 70.14.41

Telegramadres: PEFLOS - Oostende

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ:

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawlitwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW:

Sisal bindgaren

Pick-up garens

SPORT:

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID:

Sisal inpakgarens

Taplijtgarens

TAPIJTEN

(7693V)

(Vervolg van blz. 11)

Voor landen zoals België die het grootste deel van hun vangsten traditioneel uit die „bedreigde” waten halen, stelt zich vanzelfsprekend de vraag welke visserij nog zal mogelijk zijn. Zullen wij met die landen nog akkoorden kunnen afsluiten?

Momenteel hebben wij nog 10 vaartuigen die op IJsland vissen en die dit nog tot 13 november 1975 mogen doen ingevolge een bilateraal akkoord met dat land, waarbij tussen 12 en 50 mijl in bepaalde velden en in bepaalde maanden mag gevist worden. Wat met onze IJslandvisserij na die datum? Wat indien IJsland, zoals verwacht en gevreesd, reeds vóór november overgaat tot uitbreiding tot 200 mijl? Het zal al een hele krachttoer worden van de IJslandse autoriteiten een verlenging te verkrijgen van de huidige regeling, zij het maar voor een korte tijdspanne van één of twee jaar.

Belangrijk nog is onze verhouding tot Groot-Brittannië, want onder de Britse wal halen wij het grootste gedeelte van onze aanvoer vandaan. Toen op 1 januari 1972 Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken tot de EEG toetraden, sloten de negen lidstaten een akkoord over de visserijrechten voor tien jaar. Met dien verstande dat niemand de EEG inmiddels verlaat, is dit het huidige stelsel dat samengevat er als volgt uitziet:

- a) tot op zes mijl kan elke lidstaat de visserij reglementeren naar goeddunken;
- b) historische rechten blijven gelden;
- c) tussen 6 en 12 mijl mogen de lidstaten de visserij regelen in een reeks wel omschreven zones.

Praktisch betekent dit voor ons dat de Belgische vissers rond Groot-Brittannië en Ierland mogen vissen tot op 12 mijl, en op sommige kusten zelfs tot 6 mijl.

Wanneer de Britten uit de EEG zouden treden, of hoe dan ook tot een unilaterale vastlegging van een 200-mijlszone zouden overgaan, kan dit voor onze visserij bijzonder ernstige gevolgen hebben. Men mag er gewoon niet aan denken wat het gevolg zou betekenen indien onze historische rechten zouden komen te vervallen of wanneer de Noordzee in vakken zou verdeeld worden, uitgaande van de 200-mijlsregel.

Men zegt wel, de soep wordt nooit zo heet gegeten als ze opgediend wordt, maar toch lijkt het onvermijdelijk dat in de toekomst met een belangrijke vermindering van de bevisbare oppervlakte van de zee dient rekening te worden gehouden.

Waarheen dan met de vloot, nu vangstbeperkingen opdoemen van dubbele oorsprong, enerzijds vangstkwoteringen en anderzijds uitbreiding van exclusieve voorbehouden zones en verkleining van het gebied der volle zee.

Het is voor iedereen duidelijk dat een land als België de gedachte van een verdere uitbreiding van zijn zeevisserijvloot ver van zich af mag zetten. Reëler is de vraag of het huidige peil van de vloot mag gehandhaafd worden, of indien integendeel een verdere reductie ervan wenselijk is.

Momenteel omvat de Belgische vloot 245 bemande vaartuigen met een bemanning van ongeveer 1.100 zeelieden. Het aantal schepsjongens

ontwikkelt zich normaal en op voldoende wijze, zodat de aflossing verzekerd schijnt.

Men moet evenwel toegeven dat de vloot stilaan een zekere veroudering ondergaat. Door de hoge kostendruk vermindert het animo tot nieuwbouw snel: vorig jaar leverden de scheepswerven nog 7 nieuwe schepen af; dit jaar zullen het er maar 3 of 4 zijn. Meer en meer vergenoegt men zich er mee in oudere vaartuigen nieuwe motoren te plaatsen om aldus de levensloop van het schip zo lang mogelijk te rekken. Ook qua type vaartuig wordt aldus een achteruitgang in de hand gewerkt, omdat te weinig geprofitteerd wordt van hetgeen de technologische vooruitgang in de jongste jaren heeft tot stand gebracht.

Nemen we het voorbeeld van de buurhaven Boulogne, waar een rationele aanpak van de nieuwbouw tot volgend merkwaardig resultaat leidde: in 1964 brachten 118 schepen (klassieke zijtrawlers) hetzelfde tonnage vis aan als in 1974 door amper 64 vaartuigen (35 hektrowlers en 29 zijtrawlers) wordt aangeland.

Het is duidelijk dat daar door modernisatie de vangst (en de besomming) per eenheid gevoelig werd opgedreven, en dit is zeker iets waar ook bij ons een grote nood aan bestaat. Het voorbeeld van Boulogne moet ons in ieder geval doen nadenken over de huidige structuur en samenstelling van de vloot. Hierbij lijken volgende overwegingen richtinggevend te moeten zijn:

- 1) Nieuwbouw dient vervangingsbouw te zijn — dus geen verdere uitbreiding van de vloot.
- 2) Een numerieke afname van de vloot is op zichzelf niet erg, indien door een aangepaste nieuwbouw de vangstcapaciteit van de totale vloot behouden blijft, waarbij het rendement per eenheid opgevoerd wordt.
- 3) Met het oog op de verlegging der visserijgrenzen en de uitbreiding der voorbehouden zones, lijkt het wenselijk de kustvisserij en de kleine zeevisserij speciaal te stimuleren en te ontwikkelen.
- 4) In hetzelfde kader en dan meer speciaal in betrekking met de toekomstige houding van Groot-Brittannië, moet ook de keuze van het type nieuwe vaartuigen worden aangepast, bv. door omschakeling naar de hektreiler, voor het geval de Britten de bokkenvisserij zouden verbieden in hun zones.
- 5) Polyvalentie van vissersvaartuigen en -methoden verdient de voorkeur te verwerven, dit om eenzijdige specialisatie te voorkomen en om in crisistijd naar andere soorten visserij te kunnen overschakelen.

Deze en soortgelijke overwegingen gaan natuurlijk maar op, voor zover de internationale vangstbeperkende maatregelen een werkelijke bescherming en een geleidelijk herstel van de visstocks opleveren, en op voorwaarde dat binnen de evolutie van het zeerecht een billijke verdeling en een aanvaardbare regeling van de betrokken visgebieden kan worden bereikt.

Tenslotte is het voor het heropleven van de visserijbedrijvigheid onontbeerlijk dat de huidige algemene economische recessie bedwongen wordt, en in het specifiek geval van de zeevisserij dat een oplossing gevonden wordt voor de grote voorraden diepvriesvis die momenteel de normale afzet van vis in het algemeen ontwrichten.

Walter VAN ROOSE
Sekretaris Bedrijfsraad voor de Visserij

Woorden uit de zeemanskist

Vanwege oppermeester J.B. Dreesen, verschenen in het maartnummer van Neptunus enkele zeer interessante woorden uit de Zeemanskist.

Hij schrijft o.m.:

Het touw dat op het KRUIS of de VLOEI van een anker wordt geslagen en naar het schip leidt om daarmee een anker te kunnen binnenhalen noemt een NEURING. Overdrachtelijk wordt ook de boei-reep van een ankerboel, die men op het kruis van een anker sluit, als voorzorg tegen het verspelen van het anker, zo genoemd.

Oorspronkelijk was de neuring een lijn die over een rol of een blokje vooraan of onder de boegspriet liep (NEURINGROL) en waaraan het moeilijk te verstuwen stokanker werd gevoerd. Een zo zwaar gewicht ver van voor was

aan boord niet erg gewenst omdat het de stampbeweging van het schip ondersteunde. Bovendien bestond er in vele havens een verbod het anker op deze wijze te voeren. Geleidelijk aan verdween dan ook de praktijk waarbij het anker aldus gevoerd werd. Mits sterk genoeg te zijn was de neuring echter een uitstekend hulpmiddel bij het UITBREKEN, het van de bodem loskrijgen van het anker, zodat zelfs nadat het anker aan dek werd gestuwd de lijn verder in gebruik bleef.

De oorsprong van het woord is waarschijnlijk te zoeken bij de ring die zich op de oude ankers op het kruis en tegenwoordig in het zwaartepunt van het anker bevindt. Vergelijk met ROERING, waarmee oorspronkelijk de zeldoekse- of touwen bekleding van

de bovenste ankerring werd bedoeld en dat nu als benaming van die ring dient.

Een SLAPKIST is voor ons een verouderd begrip, maar oorspronkelijk was het de kist van de schipper waarin deze allerlei benodigheden stockeerde die zijn bemanning gedurende de reis mits betaling kon krijgen. Hieronder waren begrepen: oliegoed, laarzen, klederen, dekens, tabak en zo meer. Later ging de naam over aan het lokaal of de ruimte die aan boord voor dit doeleinde werd gereserveerd. Het woord komt van het Amerikaans SLOPHEST (Alle Amerikaanse schepen met uitzondering van walvisvaarders en vissersvaartuigen zijn nog verplicht een slapkist aan boord te hebben). Het is een samenstelling van SLOPS — a name given to ready

made clothes and other furnishings for seamen, by Maydman in 1961 — en CHEST, een ruime (zeemans) bergkist.

BEZALMEN is een woord dat sedert de «KAMINA» en de Algerines bij ons in gebruik is geraakt. Het betekende het op maat schuren van de houten dekken met stenen en zand tijdens generaal schoonschip. Eigenlijk luidde het woord BEPSALMEN, een vervorming van PSALMEN ZINGEN, uitdrukking die sedert verleden eeuw in de Nederlandse Marine burgerrecht heeft gekregen voor bovengenoemde operatie. De gele zandsteen die hierbij gebruikt wordt noemt een PSALMBOEK. De woorden psalmen zingen, psalmboek en bezalmen werd in de soldatentaal

(Vervolg blz. 15)

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

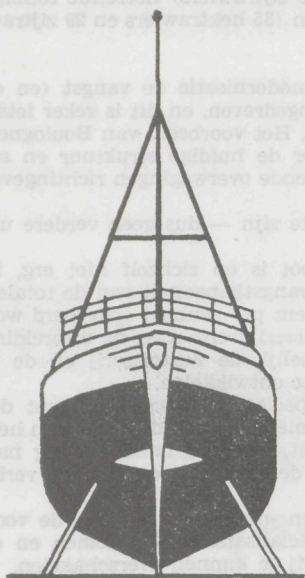
A. VANDER CRUYSSÉ

LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/33.33.60

PRIV. 050/31.34.42




NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7691V)

**INDUSTRIELE
ARTIKELN
WERKTUIGMACHIENEN**

Traen  Coucke

ACADEMIESTRAAT 9
8000 BRUGGE
Tel (050) 332484 - 332485

(7690V)

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**

(7687V)

(Vervolg van blz. 13)

overgenomen voor de gebruikelijke wekelijkse operatie waarbij tafels en stoelen uit de troepenrefters met een zandsteen werden afgeschuurd. Ergens schijnt de Marine da ntoch invloed op de Landstrijdkrachten te hebben. Nu stond er voor enkele weken nog 'n PSALMBOEK in het KABELGAT van de M930 «ROCHEFORT», en een Psalmboek met ijzeren draagstel in de dito ruimte van de M933 «KOK-SIJDE», doch niemand onder het niveau van Bootsman scheen daar nog het gebruik van te kennen. Hopelijk staat er op onze Logistieke Groepering nog ergens een compleet stel van PSALMBOEK met IJZEREN DRAAGSTEL en STEEL, dit opdat we het geheel als een onderdeel van onze Maritieme Folklore in een nog op te richten Maritieme Museum kunnen onderbrengen tot meerder kijkgenot van de generaties matrozen voor wie het een schurende werkelijkheid was.

De uitdrukking PSALMEN ZINGEN vindt haar oorsprong in het gedruis en geraas waarmee het generaal schoonschip en bijzonder het dekschuren gepaard ging en dat Janmaat vergeleek met het zingen van stichtelijke liederen tijdens de kerkdienst aan boord.

Het zakje waarin op de koopvaardij een matroos zijn voorwerpen van dagelijks gebruik bijhoudt noemt in het Nederlands een

KREEUW. De oorsprong van dit woord is ons vooralsnog onbekend. In de Nederlandse Marine noemt dit een LOOPZAKJE, dit is een zeildoeks zakje waarin schoen en kleeborstel, naaizakje en dergelijke meer worden opgeborgen. Bij ons noemen we dat een TOILETZAKJE, waaruit eens te meer blijkt dat er in eenzelfde taalgebied verschillende woorden voor een identiek begrip kunnen ontstaan afhankelijk van het midden waarin dit gebeurt.

Sommigen onder ons herinneren zich nog wel het woord LUIWAGEN. Zo noemden we indertijd de ANKERBORSTELS die we aan boord gebruikten. De naam ankerborstels ontstond doordat in het harig gedeelte de tekening van een zwart anker voorkwam. Zonder het te weten waren we niet ver van de juiste naamgeving want WINDSCHOTEN gaf in zijn SEEMAN (1681) voor LUIWAGEN reeds een eerste betekenis van «Stijve schuiler met lange steel» wat in het huidige Nederlands bewaard bleef als «Schuurborstel met lange steel». De andere betekenissen vna het woord zijn ook maritiem. Zo is luiwagen op de tweede plaats een dwarsbalk of ijzer waarop een lange helmstok steun vond, zoals dit bijvoorbeeld aan boord van binnenschepen het geval is. Op kleinere schepen wordt ook de OVERLOOP zo genoemd. Ook was het destijds de benaming voor een AZIMUT-TAFEL die in 1638 werd samenge-

steld door Willem Janszoon Blaeu, en die zo genoemd werd omdat ze het gemak diende.

Een gekende uitdrukking uit onze maritieme woordenschat is TILT SLAAN. Zij wordt bij alle mogelijke vergelijkingen gebruikt om een tijdelijke onbestendigheid aan te geven. Aan de wal vindt men het woord op de elektronische speelkassen, ook wel FLIPPERS genoemd, die bij een bepaalde speelstand op TILT slaan. Het woord werd echter door de amusementswereld overgenomen uit de marine terminologie waar het TILT SLAAN van de TILTING van een gyrokompas komt. Met die TILTING bedoelt men de verticale component van de beweging die de as van een gyroscoop maakt ten opzichte van de aardoppervlakte ten gevolge van de aardrotatie. Aan boord wordt dit woord bij voorkeur gebruikt om aan te duiden dat het gyrokompas ongestadig, niet gestabiliseerd draait, geen juiste koers aanduidt. Voor deze uitdrukking bestaat er echter ook een Nederlands woord en dat is WALLEN. Als men zegt dat het kompas WAALT dan wil dit zeggen dat het onbestendig is, dat het zeer langzaam zijn richting neemt. Zo zegt men ook van een KIENTERENDE TIJ dat «de tij al begint te walen».

SLOOTBLOKKEN zijn stukken eikenhout die van boven voorzien

zijn van een rechthoekige inkeping en die bij een schip dat op stapel staat onder de kiel worden gelegd en door dwarsscheepse schoren belletten dat het schip dwars weg kan bewegen of SLOOIEN. Slooien is dan ook het zijdelings op het vet glijden onder of voor het aflopen van een schip. Als voor enkele dagen de Indische bulkcarrier, «JAGAT SAMBAT», van 66.000 ton, bij een rekord hoogwaterstand op de Boelwerf te Temse dwarsscheeps tewater werd gelaten dan werd dat schip GESLOOID.

Om te eindigen een paar nieuwe woorden die we in eigen midde moterden. Het is onze Marine gebruikelijk dat de MAC, dit is de hoofdwapenmeester van een groepering een matroos in zijn naaste omgeving heeft die zijn routine schrijfwerk verzorgt, en die uit hoofde van deze functie van zeer veel zaken op de hoogte is.

De gebruikelijke bijnaam voor deze persoon is MINIMAK.

De schoenen het uniform waaraan Janmaat in onze Marine bijzondere zorg besteedt en die nu en bij voorkeur alleen gebruikt voor generale inspecties en «divisies» noemt hij zijn PANIEK-SCHOENEN of zijn PANIEKUNIFORM. Of deze woorden zullen stand houden weten we binnen enkele jaren te vertellen, ondertussen weet U echter dat ook onze marine taalkundig leeft.

J.B. DREESEN

PRAKTISEREN

VISSERIJTECHNIEK

De Noren hebben nooit ofte nimmer gebrek aan vindingrijkheid betoond voor al wat zeevisserij en scheepvaart aangaat. Trouwens dit koude land is een der belangrijkste voortbrengers van vis, vistuig, visserijproducten en vissersvaartuigen, om verder nog maar te zwijgen van alles wat koopvaardij aangaat. Merkwaardig is het nieuwe «krista» net dat ze nu hebben uitgevonden en vervaardigd. Het is een drijfnet waarvan de breekkracht veel hoger ligt dan hetgeen totnogtoe het geval was.

Verder werd voor de zeevisserij op New Foundland een nieuwe kor uitgewerkt voor de garnaal en de capelin visserij.

De Noren werken nog zeer veel met de lijnen en een der grootste vraagstukken van deze techniek is het ontwarren van deze lijnen en het afnemen van het oude aas van de haken, een tijdrovend en vermoeiende arbeid. Eigenlijk is men er nog nooit in geslaagd dit probleem zelfs met de modernste technische middelen, uit de wereld te helpen. Dit schijnt nu evenwel toch het geval te zijn want de Noren hebben daarvoor een mekanische oplossing gevonden. Nadat de beuglijn doorheen de machine gepasseerd is, is ze weer klaar voor een nieuwe reis! Er is dus geen handwerk te doen. Eigenlijk een verbazende prestatie want al wie al eens met beuglijnen gewerkt heeft, weet dat dit inderdaad een heel moeilijk geval is. Ze zijn er zelfs in geslaagd de gehele lijnvisserij elektronisch te controleren. Aldus gaan de Noren nu ook op doelmatige wijze naar de lijnvisserij.

De aasmachine is een kuriosum op zichzelf en is bestemd voor de grote visserij met de grondlijnen. Het aas zoa's b.v.b. haring, inktvis, makreel, enz. wordt gewoon in de machine gestopt en daar wordt het automatisch op maat gesneden. Doorheen deze machine loopt de «grondlijn» en de haken worden, zomaar met een snelheid van 240 per minuut van hun aas voorzien, naargelang de snelheid waarmee de lijn «geschoten» wordt. Verder bestaat er nog een tuig waarmee heel vlug de grondlijnen op de zeebodem kunnen worden teruggevonden.

Nu kan een enkel matroos het dubbel aantal lijnen ophalen in minder tijd dan vroeger.

STUDIE VAN DE ZEEBODEM

Een nieuwe robotduiker, de zoveelste van de reeks, werd ontworpen door het «Amerikaans departement voor de Handelsontwikkeling van de Oceanen». De «Rufas» wordt gesleept door een vaartuig en kan worden neergelaten en opnieuw naar de zeespiegel gebracht door afstandsbediening en dit tot op diepten van 2400 voet. Het is vanzelfsprekend uitgerust met een televisiekamera die op band de gebeurtenissen opneemt; meteen wordt het beeld overgeseind naar het schip.

Indien op de bodem van de oceaan een belangwekkende situatie te zien is, kan een 35 mm kamera worden in gang gezet om het in beeld te brengen.

Een andere nieuwigheid is een sonar die hindernissen onderwater kan opsporen en een waarschuwing naar de waarnemers stuurt, die dan meteen het tuig kunnen oplichten zodat het niet vast kan slaan.

Het toestel meet 12 voet op 7 voet maar weegt toch 500 kilo. Het kan worden gesleept met een vaart van zes knopen. Een «vluchtcontrole» laat toe, dat het apparaat voor lange tijdsspannen alleen kan varen en dit is dan een verbetering op het voorgaande toestel dat ongeveer 6000 mijlen zeebodem afspeurde op zoek naar schelpenbedden waarvan de belangwekkendste in kaart werden gebracht.

Hetzelfde Amerikaanse organisme heeft eveneens proeven uitgevoerd met een «zijsonar» in een gesleept toestel of torpedo om eens te zien hoe doelmatig de werking was bij het vastleggen van hindernissen op de zeebodem, hindernissen die dan gevaarlijk zijn voor de sleepnetvisserij. De uitkomsten van de proeven met de «shadowgraph» waren naar het schijnt betrekkelijk goed.

De Russen blijven natuurlijk ook niet achter met hun opsporingen op het gebied van de oceanografie en zij probeerden in de Zwarte Zee een soort «tweezitter» duikbootje dat dient om de bodem van de oceanen te onderzoeken. Het tuig kan duiken voor lange tijd en verre reizen maken. Het werd gebouwd op verzoek van het «Sovjet Ministerie voor de Zeevisserij» voor onderzoek en de studie van viskoncentraties en het gedrag van verschillende soorten. Eveneens trouwens om de biologische mogelijkheden van de oceanen te onderzoeken.

Het tuig kan twee mensen inschepen, een navigator motorist aan het roer die de instrumenten en de rest bekijkt en een wetenschapper. Negen patrijspoorten verstrekken een goede zichtbaarheid. Cinemakeras kunnen onder water fotograferen bij het licht van buiten gemonteerde schijnwerpers en lampen. De ontwerper beschrijft het tuig als betrouwbaar en veilig. De normale atmosfeer en druk worden gehandhaafd en het vaartuig heeft luchtverversing. Eten en drinken kunnen in voldoende hoeveelheid worden meegevoerd. Er wordt verbinding onderhouden met het begeleidende vaartuig. Motoren en batterijen laten toe, dat het tuig op zichzelf kan manoeuvreren en varen en het kan over een voorwerp blijven hangen dat nader moet worden bestudeerd.

(Vervolg blz. 17)



- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Werkhuizen :

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Telex 12539

Burelen :

Telegrammen Brevo-Amsterdam

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7399V)

M E T A L U N I O N

S.V.

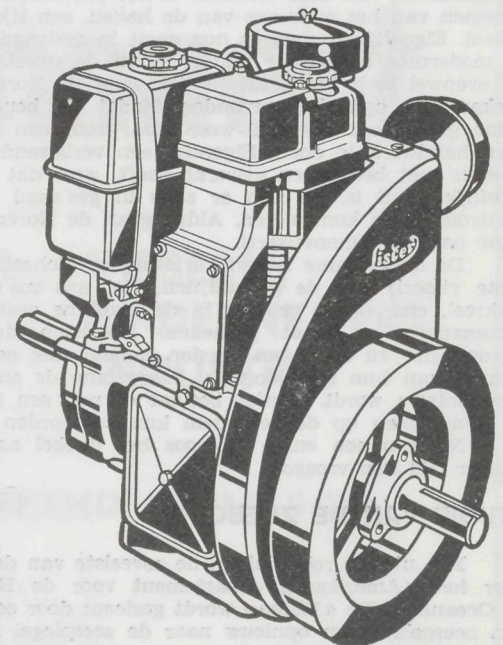
- Betonijzer
- Poutrellen
- Platen
- Buizen en toebehoorten
- Gietijzer
- Bouten
- Zink en Lood
- Koper en Aluminium

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(7689V)

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

(7688V)

(Vervolg van blz. 15)

HET VISSEN OP NIEUWE SOORTEN

Het zal nog niet zo gemakkelijk zijn om nieuwe vissoorten te gaan ophalen en in de handel te brengen als men wel zou willen geloven. Dit werd eens nader bekeken door mensen die niets anders te doen hebben. Het gaat hier in het bijzonder over de «blauwe wijting» en de «grenadier» waarover de laatste tijden nogal wat werd gesproken als DE visjes van de toekomst.

Wanneer men de tegenwoordige hoge (?) inkomsten van de treilervloot bekijkt, dan zou het meteen onredelijk lijken de reders aan te zetten om over te schakelen naar dergelijke spekulatieve bedrijvigheden. De reclame die de laatste tijden werd gemaakt rond deze twee spookachtige visjes, lieten het vermoeden ontstaan dat moeder de vrouw volgende vrijdag het visje in haar pan zou hebben. Daar zijn we evenwel heel ver van af. De zeevisserijdiensten van Groot-Brittannië stuurden evenwel aan op het bezit van een eigen diepvriestreller, ontwerp dat ondertussen reeds bij de regering terecht kwam. De kosten van dergelijk geval..... 500.000 pond en een jaarlijkse kost van uitbating van om en rond de 250.000 pond. Deze laatste kosten zouden evenwel fel kunnen worden verminderd door de verkoop van de vangsten, die zouden worden gedaan bij de eksperimentele reizen. Een belangrijk programma zou moeten worden uitgevoerd zodat de techniek en de uitrusting nodig voor de diepzeevisserij zou kunnen worden verbeterd. Er zouden winches nodig zijn die veel sneller kunnen winden evenals aangepaste zeekaarten en bovendien nog een gissing van de hoeveelheid van deze soorten die zouden kunnen worden gevangen. Indien de Britse regering de zeevisserij wil helpen in deze zin, zou dit heel opbouwend zijn.

In den beginne zou er vanwege de verbruikers wel weerzin bestaan tegen de vissoorten die totnogtoe onbekend waren. Toch kan er een tijd komen dat de kabeljauw een lukse wordt en dan zal er wel een verandering moeten komen in de aankoopgewoonten, indien de vis redelijk geprijsd blijft.

ZEEBEVUILING

Amerikaanse vorsers hebben ten Oosten van Noord-Amerika in de Atlantische Oceaan een gebied van 700.000 vierkante mijl onderzocht naar bezoedeling door olie en afval van plastic. Een eenzame yachtsman vond op duizend mijlen uit de Amerikaanse westkust vele plastic flessen en ander soortgelijke afval.

Nochtans werd vastgesteld dat plastic geen schade berokkent aan de vis of andere zeedieren al bestaat er geen bewijs vooralsnog dat dergelijke afval geen schade zou kunnen berokkenen aan de omgeving van de zee. Eigenlijk is er ook nog geen bewijs geleverd dat olie, zelfs in grote hoeveelheden geloosd door de schepen, het zeeleven aantast al moeten we wel vanzelfsprekend aannemen dat grote hoeveelheden van deze stoffen vreemd aan de zee schade moeten toebrengen aan kleine vis, aan plankton en aan broed. Maar verder vorsingen moeten in dit opzicht nog worden gedaan.

De hoogste concentratie van olie en teer werd waargenomen in de Bahamas Antillen gebieden. Het lag daar 5 maal hoger dan in de andere gebieden. Bovendien bleek toch 95 percent van de onderzochte stalen van de zee, aangetast.

TOEKOMST

Het komt steeds meer naar voor dat de capelin, het kleine visje dat een onbezorgd leventje slijt in de Noordelijke Atlantische Oceaan, in aanmerking zal komen voor het menselijke verbruik in de toekomst. Althans het zou op de markt van de nog onbekende soorten, door de verbruiker vermoedelijk het eerst aanvaard worden. Dit werd verteld op de Technische Konferentie van Tokio. De Kanadezen hebben de zaak van heel nabij bekeken en er een folder over opgesteld waarin de vangst-techniek, de markt en de verwerkingswijzen worden besproken.

De visserijproeven werden uitgevoerd met de pelagische korre en het Schotse ringnet en de vangsten waren lonend, de vis werd het best bewaard in kisten met ijs. De vis kon onmogelijk zonder ijs bewaard blijven. Toch kan in vele gevallen tijdig worden geland na de vangst. De bewerking gebeurt eerst en vooral met een Baadermachine, die de mannelijke van de vrouwelijke vis scheidt. Dit heeft het nadeel dat sommige rijpe vrouwtjes kuit verliezen. De capelin kan doorheen een machine passeren voor het afsnijden van de kop en de staart. Het kan ook doorheen een Arenc machine worden gestoken die de kop afsnijdt en het gut terzelfdertijd. Er kunnen ook repen worden voortgebracht en de Arenc machine kan de repen stropen. Nochtans zijn de beide methoden nog niet vlug genoeg in hun bewerking om renderend te zijn voor handelsdoeleinden en er moeten verbeteringen aangebracht worden aan 60 vis per minuut tempo.

Capelin zou kunnen worden ingeblikt of diepgevroren. Noorwegen is er weer eens als de kippen bij en heeft al een uitvoerhandel met Japan op stapel gezet voor de volle capelin, al moet er hier dadelijk aan worden toegevoegd, dat Noorse vismeelfabrieken nog helemaal afhankelijk van de capelinsoorten.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

9/85 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.t. 1/46-1975

Gedurende de periode van 28 april tot en met 9 mei 1975 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor als volgt :

Vrijdag 2 mei 1975 ; week van 5 tot 9 mei 1975 : op maandag 5, dinsdag 6, woensdag 7 en vrijdag 9 mei 1975.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zons-
ondergang.

9/86 Oostendse haven. — Obstructie opgeruimd. Ton opgenomen.
Positie : $\pm 51^{\circ}14'.5N - 2^{\circ}55'.0E$.

De houten obstructie, 20 m E van het W-lijk staketsel en 240 m in-
waarts van het uiteinde, werd opgeruimd. De spitse wrakboei werd opge-
nomen.

B.a.Z. 26/171 (T) - 1974 verval.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» — bijkartje Oostende).
(Med. Loodswezen Oostende 3-4-1975 — H. 57720)

z/87 Haven Nieuwpoort. — Diepten.

De minste diepten bedragen thans in de havengeul : 15 dm onder
G.L.L.W.S.

B.a.Z. 15/116 — 1975 verval.
(Hydrografie Oostende).

NEDERLAND

9/88 Westerschelde. — Everingen. Ankerplaatsen. Betonning gewijzigd.

1. Aanbrengen het symbool van een ankerplaats met daarbij vermelde
letter, op :

- a) $51^{\circ}23'56''N - 3^{\circ}44'48''E$ « A » ;
- b) $51^{\circ}23'42''N - 3^{\circ}45'29''E$ « B » ;
- c) $51^{\circ}23'28''N - 3^{\circ}46'11''E$ « C ».

N.B. — De straal van de zwaaicirkels is 400 m., de afstand tussen de
zwaaicirkels is 100 m. De middelpunten liggen op een rechte lijn mid-
denvaarwaters. Deze ankerplaatsen zijn aangewezen t.b.v. grote schepen
die in de Everingen moeten ankeren om te bunkeren of te lichten.

2. Voor het markeren van deze ankerplaatsen zijn de volgende wijzigin-
gen in de betonning uitgevoerd :

- i. schrappen op \pm :
 - a) $51^{\circ}24'.1N - 3^{\circ}45'.5E$, rode lichtboei E 2 ;
 - b) $51^{\circ}23'.5N - 3^{\circ}44'.7E$, zwarte lichtboei E 1A .
 - c) $51^{\circ}23'.3N - 3^{\circ}45'.9E$, zwarte ton E 3.

ii. Aanbrengen ter markering van de daarbij vermelde ankerplaatsen,
op :

- a) $51^{\circ}23'36''N - 3^{\circ}44'31''E$, een zwarte lichtboei met radarreflector,
« E 3A » ; GS (3) 15 sec (ankerplaats A) ;
- b) $51^{\circ}24'14''N - 3^{\circ}45'04''E$, een rode stompe ton met radarreflector,
« E 2A » (ankerplaats A) ;
- c) $51^{\circ}23'25''N - 3^{\circ}45'15''E$, een zwarte spitse ton met radarreflector,
« E 3B » (ankerplaats B) ;
- d) $51^{\circ}23'59''N - 3^{\circ}45'43''E$, een rode lichtboei met radarreflector,
« E 2B » : Iso r 4 sec (ankerplaats B) ;
- e) $51^{\circ}23'14''N - 3^{\circ}45'58''E$, een zwarte lichtboei met radarreflector,
« E 3C » : S 5 sec (ankerplaats C) ;
- f) $51^{\circ}23'43''N - 3^{\circ}46'22''E$, een rode stompe ton met radarreflector,
« E 2 C » (ankerplaats C).

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — Nos 450, 451 en 451bis.)
(Ned. B.a.Z. 1066 — H. 57731)

9/89 Westerschelde. — Nauw van Bath. Oostketel. Lichtsectoren gewijzigd

Ligging : $\pm 51^{\circ}24'.1N - 4^{\circ}11'.8E$.
De sectoren van het licht Oostketel wijzigen als volgt : « Rood » van
272° tot in 296° ; « Wit » tot in 318° ; « Groen » door N tot in 054° (onge-
wijzigd) ; « Rood » tot in 089° ; overigens « Wit ».

N.B. — Het licht is tevens 22,5 m in de richting 317° verplaatst.
(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1972 — No 644).
(Ned. B.a.Z. 1137 — H. 57770).

Internationaal technisch visserijonderzoek te Oostende

Zoals we reeds hebben gemeld, vergaderden van 21 tot 25 april 11. te Oostende, zes technische werkgroepen van het „Gear and Behaviour Committee” van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee.

Volgende landen waren door verschillende deskundigen vertegenwoordigd : België, Canada, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Schotland en de U.S.S.R. Er was eveneens een vertegenwoordiger van de F.A.O.

Tijdens de vergaderingen hebben we met enkele afgevaardigden gesproken en we pogen nu onze gesprekken weer te geven.

VISTUIG, VAARTUIG en UITRUSTING

In de werkgroep „Vistuig, vaartuig en uitrusting” met als voorzitter ir. J.G. de Wit, Nederland, ging de aandacht naar de stand en ontwikkeling van vistuig voor grote diepten, de gerichte visserij, de spanvisserij, de polyvalente vaartuigen, de dekuitrusting, de netrollen enz.

Er werden ook besprekingen gewijd aan het meten van de visserijinspanning volgens de methode van de Russische afgevaardigde, Dr. Treshev, nl. het volume water dat door het net gaat.

De achtergrond van de discussies was niet het huidig overbevissingsprobleem te gaan verscherpen door grotere schepen te bouwen, zwaardere vistuig enz., maar het overbevissingsprobleem vanuit een technisch oogpunt te benaderen, d.w.z. doelmatiger en selektiever vistuig ingang te doen vinden en ook een economischer visserij mogelijk te maken, m.a.w. met tuig en inrichtingen die toelaten de kosten te drukken en de arbeid aan boord lichter te maken. Het ging dus om kostendrukkende en visbeschermende innovaties.

Het is echter vanzelfsprekend dat het overbevissingsprobleem zowel biologisch, als technisch moet worden gesteld. Vandaar de noodzaak tot teamwork tussen beide disciplines, de biologie en de techniek. En hiervoor is de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee een geschikt forum. Dit werd te Oostende voldoende bewezen. Deskundigen van verschillende disciplines — visserij-technologen, biologen, elektrotechnici enz. — waren bijeen en konden ervaringen uitwisselen.

Wat met een doelmatiger visserij werd bedoeld, is een visserij op grotere diepten en/of op soorten die niet worden overbevist. Verschillende mogelijkheden werden hiervan aangetoond en er blijkt, dat de huidige visserijdruk op bepaalde stocks misschien kan worden verlicht. Er kan vis voor menselijke consumptie worden gevangen of er kan vis worden gevangen die voor industriële doeleinden is bestemd en die de druk op de jonge haring- en schelvisstock bv. voor deze doeleinden kan uitschakelen.

ELEKTRISCHE VISSERIJ — REAKTIES van VIS

Een goed voorbeeld van wat met een selektieve visserij wordt beoogd, is de elektrische visserij. Deze visserij, waarbij door middel van elektrische impulsen de vis wordt gevangen, laat toe slechts grote, volwassen vis te vangen en de ondermaatse vis te sparen. Het is zo, dat hoe groter de vis is, hoe gevoeliger hij is aan de elektrische impulsen. Meteen kan men de jonge, onvolwassen vis ongemoeid en dus levend houden. Voor later.

Er zijn echter nog andere voordelen aan deze elektrische visserij verbonden.

De vaartuigen moeten zo geen zwaar tuig meer slepen en de trekkracht kan worden verminderd. In de exploitatierekening kan dit een belangrijke rol gaan spelen. Vooral in deze moeilijke tijden.

Anderzijds laat de elektrische visserij gelijkmatiger vangsten toe bij dag en nacht. Hierdoor kan de aanvoer regelmatig worden en dan kunnen we denken dat eens onze garnalenvisserij bv. een dagvisserij kan worden.

De technische aspecten van de elektrische visserij, d.w.z. de technische specificaties van de pulsgenerator, de voeding, de elektroden,

de veiligheid enz. werden behandeld in een groep onder het voorzitterschap van ir. G. Vanden Broucke van de werkgroep „Techniek in de Zeevisserij” van de Kommissie T.W.O.Z.

Wanneer men het heeft over de elektrische visserij, is het vanzelfsprekend, dat ook biologische en fysische aspecten, alsmede de reacties van de vissen ten opzichte van de elektrische impulsen om de hoek komen kijken. Deze onderwerpen werden behandeld in een werkgroep onder voorzitterschap van Dr. C.S. Warle.

Deze groep bestudeerde ook het gedragingspatroon van vis (bv. zwemsnelheid, ontsnappingskansen) met betrekking tot het vistuig en het vaartuig. Dit patroon wordt in bepaalde landen bestudeerd met verschillende sonars, film- en televisiecamera's, duikers, onderwatervoertuigen enz.

GELUID en TRILLINGEN

Er was ook een werkgroep onder voorzitterschap van de Noor K. Olsen, die aandacht besteedde aan het geluid en trillingen in verband met de visvangst.

Er bleek dat de onderzoeken gaan naar het meten van het geluid dat door vistuig (bv. bodemnetten in België en pelagische netten in West-Duitsland) en vaartuig (bv. tonijnvangers in Frankrijk) wordt gegenereerd en dit geluid wordt dan in verband gebracht met de vangsten.

Verder werden besprekingen gewijd aan het akoestisch merken van vis en in het algemeen kan worden gesteld, dat er een tendens bestaat om de opgedane ervaring bij het akoestiek onderzoek van vaartuig en vistuig toe te passen op gedragingsstudies in het algemeen.

DATABANK

Het technisch visserijonderzoek in het algemeen is een duur soort onderzoek, omdat er altijd schepen voor nodig zijn. De kosten van schip en bemanning voeren de kosten op. Ook de technische voorzieningen en vistuigen waarmee wordt geëxperimenteerd zijn duur. Internationale samenwerking is hier geboden.

Deze samenwerking werd besproken in een werkgroep onder voorzitterschap van de heer J.J. Foster, Schotland.

Om dubbel onderzoekswerk te voorkomen, is het ook nodig dat men van elkaars onderzoeken op de hoogte is, en ook van de resultaten. Dit veronderstelt uitwisseling van gegevens over beschikbare en gebruikte apparatuur inzake technisch onderzoek en vergt ook uitwisseling van de bekomen resultaten. Dit dan onder een speciale vorm. Ook deze punten waren aan de orde en landen met grote faciliteiten, zoals Schotland, Canada, Nederland en West-Duitsland, zullen gegevens aan andere landen overmaken. Deze eerste uitwisseling zal dan de basis vormen voor een zgn. internationale toegankelijke databank. Voor kleine landen, zoals ons land, is dit van een onschatbare waarde. Op voorwaarde dat het bedrijf er via het Rijksstation of de Kommissie T.W.O.Z. gebruik zal willen of kunnen van maken.

VERGELIJKENDE VISSERIJ

Tenslotte was er nog een werkgroep over vergelijkende visserijen met de heer J. Pope, Schotland, als voorzitter. Het was de bedoeling van deze groep om de criteria te bepalen van de wetenschappelijke methoden tot het vergelijken van visserijen. Tijdens de vergaderingen ging het in hoofdzaak om passief vistuig, zoals staande netten, visserijen met haken, beuglijnen enz.

x x x

Stippen we nog aan dat de organisatie van de vergaderingen uiterst vlot is verlopen en hiervoor mogen o.i. de heer P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij en zijn medewerkers, zeker worden gefeliciteerd. Dit werd trouwens ook door de algemene voorzitter van de vergaderingen, de heer. P.J.G. Carrothers uit Canada, bij de slotzitting, in naam van alle deelnemers gedaan. Het kan en moet onze diensten tot eer strekken.

De Redactie.

Rederscentrale of niets?

Men kan ons niet verwijten dat wij ooit scheuringen zouden hebben in de hand gewerkt noch dat we afgescheurden zo maar zouden hebben aangemoedigd.

Nauwelijks veertien dagen geleden hebben wij hier gepleit voor getrouwheid en solidariteit, omdat we ons bewust zijn dat er opnieuw iets aan het gisten is. Een wat nu kan gebeuren lijkt ons veel erger, dan wat de visserij ooit overkomen is: vroeger als niemand het nog zag zitten, als algemeen gedacht werd dat het bedrijf uitbloedde, werden alle geschillen bijgelegd, kwam men tot algemene verzoening en werden unaniem maatregelen overwogen, die telkens weer het bedrijf hebben gered. Vandaag is het juist andersom: in volle crisis wordt overwogen de Rederscentrale te laten vallen!

Als een echtpaar uit elkaar valt is het verdorven dom alle schuld op de man of op de vrouw te werpen; schuld is altijd zowel bij de ene als bij de andere te zoeken, al kunnen de fouten van de ene verdokener zijn, al kan één der partners beter weinzen dan de andere. Ook inzake de wrevels in als om de Rederscentrale, zal de oorzaak wel niet eenzijdig te duiden zijn.

VERWIJTEN

Het is 'n slechte tijd en ieder frank uitgave, is één frank te veel. Plots beseft men, omdat men het scherp in de portemonnaie aanvoelt, dat 30-40.000 fr lidgeld per jaar en per vaartuig heel erg veel is en berekent men (niet altijd juist) wat men voor dit lidgeld terugkrijgt.

In een crisis vermindert de solidariteit, iedereen vecht om zijn eigen kop boven water te houden en men zou zelfs in staat zijn ter redding van het eigen vel de kollega een kopje onder te duwen.

Men betwist de eis tot het betalen van achterstel, waar verzoeners en nieuwkomers géén achterstel betalen moeten.

Men betwijfelt zelfs de noodzaak aan een eenheidsorganisme, wanneer die organisatie momenteel weinig anders mede te delen heeft dan dat ze machteloos is.

Vroegere tribunen, die vrijwillig ontslag namen, die werden verwijderd of die op een zijspoor werden gerangeerd, wijzen op hun verwezenlijkingen in het verleden en voorspellen de totale chaos.

Wie zich tot nieuwe leiders van het bedrijf geropen denken, voelen zich gedwarsboemd en trachten eigenmachtig en eigenzinnig hun wil door te drukken. Ze beroepen zich daarom op praktijken uit het verleden, die ze vroeger hebben aangevallen maar die ze thans zelf willen toepassen en veel erger.

Laten we ons beperken tot boycot, censuur en tegenwerking enerzijds en anderzijds tot het volume van het lidgeld, die voor het lid altijd hoog genoeg maar vandaag te hoog geworden is.

CENSUUR

Het is een feit dat we vandaag minder gemakkelijk een minister het vuur aan de schenen leggen dan vroeger, toen niet het ganse land kraakte maar alleen de visserij te gapen lag: thans wordt een minister door iedereen onder druk gezet. Maar het is evenzeer een feit dat er momenteel minder briesende leeuwen te vinden zijn, die een ministerieel kabinet durven onderste boven lopen.

Anderzijds worden we meer en meer een technocratische organisatie, zonder contact met de basis en met even weinig behoefte aan raad vragen als aan raad geven. Als er dan al iets verwezenlijkt geraakt, wordt het niet of te omslachtig bekend gemaakt, wordt er niet vergaderd waar, eufonisch, er iedere week een algemene vergadering nodig is, maar integendeel worden de minimaal wekelijkse vergaderingen van een dagelijks bestuur hoogstens nog eens per maand gehouden, terwijl iedereen brand roept en iedereen zich aan het verzuipen voelt. Als een reaktionair dit hekkelt als «slapen» of «iets duister uitbroeden», wordt hij een saboteur genoemd, een tegenwerker.

Een VAKBLAD, zoals de syndikaten toch ook hun weekblad hebben, zou in enigermate het contact met de basis kunnen onderhouden, maar hier ligt juist een eerste knelpunt.

Sinds P. Vandenberghe VRIJWILLIG ontslag nam als afgevaardigde beheerder van Rederscentrale, veranderde er weinig aan de structuur van het blad maar konden we al eens lezen dat ONS VAKBLAD STANDPUNTEN INNAM DIE NIET GELIJKLOPEND WAREN MET DIE VAN DE LEIDERS VAN DE REDERSCENTRALE. Bij het vernieuwen van de abonnementen 1975 werd dan ook een afspraak gemaakt en werd er bedongen dat het Visserijblad de Rederscentrale zou respecteren en dat het secretariaat regelmatig bijdragen en mededelingen zou verzorgen.

Omdat het akkoord blijkbaar niet geëerbiedigd werd, maar omdat tevens de secretaris en de uitgever sterk tegengestelde verklaringen daaromtrent verstrekten, meende het dagelijks bestuur die uitgever te moeten uitnodigen op een beheerraadszitting. Er bleek een procedurefout begaan te zijn en in plaats van Vandenberghe uit te nodigen, werd aan de beheer-

ders gevraagd te willen stemmen over de noodzaak Vandenberghe al dan niet te horen. De stemming was tegen (zo iets van 9 tegen 4) en de kwestie Visserijblad werd opnieuw verwezen naar het dagelijks bestuur.

Onverwacht, om God weet welke dringende reden en zonder medeweten, laat staan goedkeuring, van beheerraad of dagelijks bestuur, wordt aan alle leden medegedeeld dat Rederscentrale met Het Visserijblad gebroken heeft. Ook de overheid krijgt daar kennis van en een bepaald dagblad verkneukelt zich. Dit werd noch door het dagelijks bestuur noch door de beheerraad beslist.

Dit alles pleit, zo nodig, Vandenberghe niet vrij, maar het belast Rederscentrale en dat had in de huidige toestand zeker vermeden kunnen worden.

Hier wacht de beheerraad een pijnlijke taak, maar vooral een dringende.

LIDGELD

Sinds maanden werkte een werkgroep aan een opstelling van de meest nijpende problemen en de oplossingen die daaraan zouden kunnen verhelpen.

Akkoord dat men, met de strop om de hals, weinig baat ziet in een mooi geformuleerde studie; de ter dood veroordeelde hoopt onmiddellijk te worden gered. Anderzijds moet men verder zien dan zijn neus lang is en opties op de toekomst nemen. Maar zelfs de medewerkers aan die werkgroepen verbazen er zich over dat alles plots begraven lijkt te zijn en dat er niet langer wordt vergaderd, zodat het vermoeden rijst dat andere machten spelen of andere belangen aan bod gekomen zijn. En de minister die op voorstellen wacht, lacht ons uit.

Niets is nefaster dan de armen te kruisen; men begint te twijfelen aan de mensen die verantwoordelijk zijn en men begint te twijfelen aan de mogelijkheden van de organisatie. Is het dan te verwonderen dat er kritiek komt?

Ik schreef het al vroeger dat de kustvisserij zich gediskrimineerd voelt, maar als nu ook nog de eigen beheerders niet meer geloven in de daadkracht van hun organisatie en weigeren hun lidgeld te betalen, als dus het eigen imago wordt vernietigd, zullen de technocraten niet langer de basis moeten negeren, maar zullen ze die basis verliezen. Het lijkt daarom noodzakelijk te overwegen het lidgeld gevoelig te verminderen, met begrip voor een noodzakelijke administratie, maar zonder vrees aan een doordreven versobering te werken.

OPLOSSING ?

Ik blij voornamelijk van mening dat we een eenheidsorganisatie nodig hebben en pleit mezelf niet vrij van schuld t.o.v. het verwijt dat we in slaap gevallen zijn.

Maar als het waar is dat Het Visserijblad de Rederscentrale zou ondermijnen en dat zulks dan unfair zou kunnen geheeten worden, moeten we dan tevens niet de bedenking maken dat Het Visserijblad ons NIET door de goot zou kunnen halen als de Rederscentrale zichzelf wat sterker aandiende!

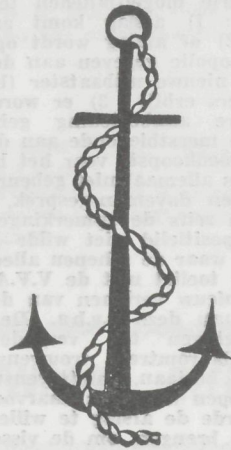
Als er geen drastische veranderingen plaats vinden, als er geen pijnlijke maatregelen durven genomen worden, dan zullen we moeten besluiten dat eenheid, solidariteit, verzoening, enz., onnozele woorden zijn, want dat gans de visserij tot aan de verdoemenis ziek zal blijven AAN NALJVER EN PERSO-NENKWESTIES. Dan blijft er ons nog slechts één laatste kans: ons zo sterk mogelijk maken in eigen midden en Oostende organiseert zich naar best vermogen, en ook de Oostkust zoekt een eigen identiteit. Misschien zal men in eigen kleiner midden minder pretenties koesteren en minder de persoonlijke nijdver en vetes doen primeren. Als het na tien jaar ruzie maken niet mogelijk was één organisatie uit te bouwen, zullen we er twee moeten maken. Het is een stap achteruit, maar in Echter-nach gaat de processie ook door al zet men twee stappen voor- en een achterwaarts.

...En dan krijgt Zeebrugge misschien toch zijn sluis...

JEF DEROOSE.

Nota van de Uitgever:

Wij komen hierop later terug.



GEMEENTERAAD VAN BRUGGE EN ZEEBRUGSE VISSERIJBELANGEN EEN KNUPPEL IN HET HOENDERHOK

De vis afslagkwestie kwam andermaal aan de dagorde, dit keer om definitief te beslissen hoe die visafslag voor de komende zes jaar zou ingericht worden.

Raadslid Vanhouteghem, tevens boekhouder bij de Redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge, dus nauw met de zeevisserij verbonden, kwam hierbij tussen in drie bedriven!

Hij betoogde vooreerst dat de GEVOLGDE WERKWIJZE bij de herziening van de inrichting visafslag hem niet beviel. De gemeenteraad had immers op 23-12-1974 de zaak naar een commissie verwezen, zonder echter dezes taak te omschrijven. De bevoegde schepen, M. Raes, heeft dan EIGENMACHTIG de afgevaardigden aangeduid van de betrokken partijen terzake: reders, handelaars en gemeenteraad (frakties). Geen enkel van deze drie laatste groepen werd gevraagd, wie ze zouden afvaardigen: de schepen dacht, besliste en handelde in hun plaats.

Als de commissie dan voor de eerste keer op 7 maart jl. bijeenkwam, zaten aan de andere kant van de tafel ook plots een paar vertegenwoordigers van de concessiehouder (p.v.b.a. Verenigde Visafslagers), die daar volgens de interpellant geen zaken hadden, gezien ze geen gesprekspartner waren, maar slechts de afgevaardigden van een dienst (visafslag), ingericht ten bate van reders, kopers en gemeenschap. De heren van de V.V.A. zagen zulks ook wel in en verklaarden prompt dat ze dan moesten aanzien worden als... vertegenwoordigers van VIBOZEE. Vibozee is de beroepsvereniging van de visgroothandel te Zeebrugge, waar zij ook lid van zijn, maar voor die gelegenheid daartoe niet gemachtigd waren, vermits ook in dit midden geprotesteerd wordt tegen het monopolium van de visafslag. Maar intussen konden de andere commissieleden niet vrijuit overleggen en van gedachten wisselen over de beste oplossing voor de toekomst.

En dit moest toch volgens spreker de bedoeling zijn van een dergelijke commissie: niet om alleen maar inlichtingen in te winnen, maar ook te trachten tot een eensgezind advies te komen voor de gemeenteraad, die van de gehele kwestie geen snars begrijpt. Er diende niet gediskussieerd over nieuwe kondities voor een oude vergunning aan een oude concessiehouder alleen, maar ook over het gehele systeem. Er waren immers drie mogelijkheden te overwegen: 1) afslag komt aan de stad; 2) of afslag wordt opnieuw in monopolie gegeven aan de oude of een nieuwe uitbater (bv met de reders erbij); 3) er wordt een openbare aanbesteding gehouden voor de meestbiedende aan de stad of de goedkoopste voor het bedrijf.

Dat is allemaal niet gebeurd. Het werd een dovemansgesprek, waarin men zelfs de opmerkingen van het oppositielid niet wilde begrijpen en waar de schepen alleen een gesprek toeliet met de V.V.A. over het opnieuw verlenen van de concessie aan deze p.v.b.a. De twee uitnodigingen tot vergaderingen lieten daaromtrent trouwens geen twijfel bestaan, niettegenstaande de schepen maanden daarvoor zelf verklaarde de afslag te willen aan de stad brengen, om de visserij te saneren!

De besprekingen werden na de tweede vergadering zelfs niet meer voortgezet. Het punt werd maar weer op de agenda van de gemeenteraad gesleurd, nadat er slechts een kluchtspel werd opgevoerd voor de schijn. De heer Vanhouteghem stelde zich de vraag of het hier handig opzet, dan wel complete onbekwaamheid betrof.

Tenslotte blijft alles toch bij 't oude, zoals de burgemeester het had gedekteerd, nl. een toestand die totaal ABNORMAAL en UNIEK is. Te Zeebrugge kan het zogezegd niet anders, maar nergens anders wordt de visafslag op dergelijke wijze ingericht.

DE FINANCIËLE GEVOLGEN

De tweede opmerking betrof de gemiste kans om de bedrijfslasten voor de reders te verlichten en hier gunstiger kondities te verlenen, waar dit voor één keer mogelijk bleek, gezien de afslag tot hertoe met flinke winst werkte. Spreker zei natuurlijk wel te beseffen dat een minder uitgave of een teruggave van 15 tot 30.000 fr op een uitbating van een schip dat ca 10 miljoen besomt, niet de redding uit het faillissement van een rederij zou kunnen bewerken, maar dat alle baten toch helpen, zeker NU!

Kort maar duidelijk zei hij hierover: het is dus niet gelukt de stad daartoe te bewegen... INTEGENDEEL!

Want: als de stad géén kans gezien heeft de last van de visafslagrechten (al was het maar symbolisch) te verminderen, dan heeft het schepenkollege WEL de kans te baat genomen om zichzelf te zegenen! Immers: vroeger bracht de concessie ca 600.000 fr. op aan de stad, en voortaan zal dat ongeveer één miljoen frank zijn. De V.V.A. liet dus toch nog een beetje van haar winst afromen door de stad, wellicht als wisselmunt voor het behouden van de concessie. En de reders zullen wel verder betalen.

Want het zijn de reders die daarvoor 1,30 fr % betalen aan de visafslag.

Intussen kan de regie van de vismijn haar deficit (dat slechts schijn is, gezien er zware delgingen, aflossingen en interesten op de gebouwen ingebracht worden, benevens voor miljoenen erelonen voor architecten aan plannen die nooit zullen uitgevoerd worden...) een beetje verminderen.

De h. Vanhouteghem vond dit allemaal zeer erg. Hij onthulde zelfs dat uit het dossier bleek dat er in zittingen van het Schepenkollege van 4 en 11 april sprake geweest was om het aldus ontvangen miljoen, buiten de uitbating van de vismijn om, als subsidie van de stad aan de reders terug uit te keren. Alhoewel hij zulks 'n ongelukkige en slechte werkwijze vond, betreurde hij dat zelfs dit geen genade gevonden had in de ogen van de 25 CVP-ers.

GEBREK AAN INTERESSE VOOR ONZE ZEEBRUGSE VISSERIJ

Als derde onderdeel in zijn betoog, plaatste de h. A. Vanhouteghem de visafslagkwestie in een ruimer kader: nl. de algemene onwil om werkelijk iets te verwezenlijken voor de Zeebrugse reders en vissers, waarin hij een bewijs zag dat deze bedrijvige bevolkingsgroep de meerderheid slechts met woorden interesseert, maar in feite onverschillig staat.

Er werden al veel plannen gelanceerd in de propagandapers van de burgemeester: betere en nieuwe toegang, meer kaaimuren (nov. 1972). Spreker beschikte zelfs over een brief van Openbare Werken waarbij de ministeriële goedkeuring voor deze stadsvoorstellen bevestigd werd, maar het «te vroeg» geacht werd om in details te gaan! Nu bijna 3 jaar later is het nog steeds te vroeg.....

Er werd een slipway getekend in alle hoeken van de vissershaven en nu tenslotte achter de huidige sluis. Er werd met veel tamtam 'n diensengebouw van bijna 100 miljoen aangekondigd, én een ontmoetingscentrum in de vismijn. Daarover zwijgt men nu zéér luid!

Als kroon op het werk ging de burgemeester zelfs met een delegatie mee naar Brussel om van minister V.D.B. een stuk grond los te krijgen voor een kleine sluis naar een afgesloten vissershaven. En het lukte! Vorige maand kwam die burgemeester aan de pers verklaren dat die sluis onzin was, en dat daar 15 man personeel zouden voor nodig zijn, enz. (Interpellant koos geen stelling inzake die sluis, maar vindt dit toch hoogst bedenkelijk, temeer daar de schepen van de vissershaven enkele maanden daarvoor zelf met een veel onnozeler idee kwam door de aankoop van een sleepboot voor te stellen om de vaartuigen uit het slijk te trekken! En dit zou ook 8 personeelsleden vereist hebben. En dit moet men nu reeds doen.

Intussen wordt door sommige lokale politiciers wél de verdediging van de yachthaven opgenomen, maar voor de vissershaven gebeurt er niets.

WAT STEEKT HIER ACHTER?

WAT STEEKT HIER ACHTER?

Interpellant toonde zich verontwaardigd over deze gang van zaken, die hij grondig beu schijnt te zijn en riep uit: «Mijnheer de Voorzitter, ik moet U niet vragen wat dit allemaal te betekenen heeft, gij weet het!».

En voor wie het niet wist, verduidelijkte hij dat het opzet klaarblijkelijk is dat de Zeebrugse vissershaven weg moet van hogere hand. Dat hij het bewijs gezien had dat andere en hogere overheden schikkingen treffen omdat Oostende de Zeebrugse vloot binnenkort kan opvangen, spijt de verklaringen van ereburgemeester Vandamme van vorig jaar juni, dat de vissers mochten gerust zijn.

Hij vond het schandalig dat de stad dit spelletje met haar ogen toe meespeelt en de visserij leugens wijsmaakt. En dat de stad in elk geval niets doet om die indruk weg te nemen.

Zich boos makend, zei hij nog dat hij verwacht dat volgend jaar weer een aantal kandidaten voor de verkiezingen het typisch, pittoresk en folkloristisch kader van de vissershaven zullen komen opzoeken om mooie foto's te schieten naast «ruwe zeebonken», om zichzelf daarna in een propaganda uit te roepen tot even zovele «vrienden van de visser». Hij beloofde deze «huichelaars» dat hij ze persoonlijk zou komen belachelijk maken ter plaatse.

Tenslotte vroeg hij de dienstdoende voorzitter (burgemeester Van Maele was om 19 uur al weggegaan, in het zicht van een stuk of tien lastige interpellaties) of de door de burgemeester aangekondigde beslissing van het schepenkollege, waarbij dit zich achter de mening van de burgemeester schaaft als zou de gevraagde kleine sluis onuitvoerbaar en te duur zijn, reeds genomen was.

REAKTIES EN ANTWOORDEN

Raadslid Vandewiele (CVP) had zijn collega Vanhouteghem onderbroken, om te eisen dat hij ook de bewijzen, — waarover hij het had, zou tonen. Deze liet zich echter niet uit zijn lood slaan en zei dit «ten gepaste tijde» wel te doen, op het ogenblik dat hij zijn informatiebron kon vrijgeven.

Raadslid Meire (CVP) was ook in zijn wiek geschoten omdat telkens de indruk zou gewekt worden dat de meerderheid alleen de yachthaven zou verdedigen. Niets is minder waar, zei hij.

Raadslid Ramon (BSP) zei niet van plan geweest te zijn tussen te komen. Over de visafslag wilde hij toch laten opmerken dat hij tijdens de commissievergaderingen ingezien had dat de zaak financieel het best in handen bleef van de V.V.A. Nochtans is het de heer Ramon geweest die in september 1974 de opzeg van het kontrakt had gevraagd om de afslag aan de stad te brengen. Intussen schijnt er echter tussen de BSP en de burgemeester een zeer goede verstandhouding aan het groeien te zijn. Dus.....

Tenslotte voorkwam schepen Traen een antwoord van zijn collega Raes, en weidde hij zeer uitvoerig uit over de beweringen omtrent het opgeven van de vissershaven. Hij zei dat hij alles zou doen om deze in stand te houden en de bloei ervan te verzekeren. Dat naar zijn informatie de uitrusting, verbetering en verdieping van de haven voor alle types van vissersvaartuigen ca. 250 miljoen zou kosten. De slipway zou in elk geval in de achterhaven komen, maar wel degelijk voor de visserij bedoeld zijn. Hij besloot dat het kollege voorrang geeft aan de vissershaven, doch dat zijn antwoord inzake de kleine sluis niet bindend was voor het kollege en niet definitief, gezien hij daartoe niet gemandateerd werd.

De stemming over de visafslag zelf dan was: meerderheid ja, socialisten ja, VU neen en de PVV-er was intussen al vertrokken.

Wij komen op deze schandelijke benadeling van onze visserij in ons volgend nummer terug.

DE VERKOOPREGELING VAN GARNALEN

Wanneer er een geringe aanvoer van garnalen is, werd bij herhaling opgemerkt dat de eerste verkoper praktisch zonder uitzondering het slachtoffer is van de afwachtende houding van de kopers bij de eerste beurt. Onmiddellijk hierna gaat de prijs in stijgende lijn om zich, voor gelijke kwaliteit na een paar beurten te normaliseren op 'n zelfde niveau. In Nieuwpoort heeft men hierop een verbetering in de verkoopbeurt gebracht door aan de eerste drie, door het lot aangeduide reders, de mogelijkheid te geven slechts één enkele ben in de afslag te zetten en de andere onmiddellijk na de laatste beurt. Aldus draagt de door het lot aangewezen eerste reder niet de ganse schade van het vormen en het stabiliseren van de marktprijs. Wij zelf die meer dan eens een verkoopbeurt gevolgd hebben, moeten toegeven dat het inderdaad juist is, dat de eerste paar reders het slachtoffer zijn van de prijsvorming. Dit heeft natuurlijk minder belang bij zeer grote aanvoer omdat dan niet zelden prijsinzinkingen gebeuren in het midden van de verkoopbeurt of zelfs achteraan. Nu schijnt het dat een paar reders voor Oostende eenzelfde regeling gevraagd hebben als te Nieuwpoort en dat men dit als belachelijk zou afgewimpeld hebben. We zien hier absoluut niet belachelijks in en vinden het zelfs een gezonde regeling. De drie eerste reders doen er mede wat

ze willen, maar deze regeling zou in ieder geval meer het toevallige nadeel van dikwijls de eerste uit te komen, spreiden. Een verkoopregeling hangt zeker wel van de Havenkommissie af en er zal dus eerst wel door één of ander lid van deze commissie een voorstel in die zin moeten ingediend worden. Gezien verscheidene garnaalreders die we gesproken hebben voor een dergelijke regeling gewonnen zijn, verwachten we dat dit punt op de eerstkomende dagorde komt, om dan nog door de gemeenteraad goedgekeurd te zien worden.

«sprokkel»

Te koop :
STALEN
GARNALEN KOTTER
Afm. 18 x 5,10 x 1,90 m. Winch uit brug bedienbaar. Verblijf achterin. 141 p.k. Stork Ricardo, 650 toeren, gereviseerd. Radar, zender, electr. stuurmach., schrijver en vonker eigendom. Tevens uitgerust voor plat- en rondvis. Alles in goede staat met geldig certificaat. Inruil kleinere houten kotter mogelijk. Prijs 2.000.000 B.fr.
H.M. Snoeck, v. Polanenpark 42, Wassenaar.
Tel. Holland 01751-17253.
(7698V)

ZWARE STRAFFEN OP VERVUILEN ZEE IN HOLLAND

De Hollandse Tweede Kamer is donderdag akkoord gegaan met een wettelijke regeling die het mogelijk moet maken zware straffen te stellen op verontreiniging van de zee en de Nederlandse wateren. Zo zal er een zware straf geëist kunnen worden tegen schepen die met meer dan 2.000 ton olie een Nederlandse haven aandoen zonder WA-verzekering te zijn.

De straf die op een dergelijke overtreding staat, kan oplopen tot vier keer de waarde van de zaak waarmee het economisch delict is begaan. Dat zal vele tientallen miljoenen gulden kunnen zijn als het gaat om een tankschip.

Minister Van Agt, van Justitie meent dat de wettelijke aansprakelijkheid voor schade die ontstaat door olieverontreiniging in de toekomst zal leiden tot meer zorgvuldigheid op schepen en van de zijde van de zeevaartmaatschappij.

De Tweede Kamer moest zich buigen over een aantal wetsontwerpen tot goedkeuring van de internationale verdragen ter bestrijding van de zeeverontreiniging. Hierover zijn internationale tractaten gesloten in Brussel, Oslo en Londen. De verdragen betreffen olieverontreiniging op zee door ongevallen. WA-aansprakelijkheid en het storten van vuil vanuit schepen en vliegtuigen.

Dit laatste probleem wordt de

laatste jaren onrustbarend snel groter. De hoeveelheid afval die vanuit Nederland in zee wordt gestort is volgens officiële Nederlandse cijfers gestegen van 805.500 ton in 1971 tot 1.315.000 ton in 1973. Het probleem is volgens de VVD-er Tuijnman om de nieuwe internationale regels ook te controleren.

«Het welslagen van de verdragen hangt bovendien voor een groot deel af van het feit of wij in staat zijn het chemisch afval op het land al te vernielen», meende hij.

OOK IN IJMUIDEN MAZOUTLEK

Vorige week is door een lekkage in een ketel van een bedrijf, deze brandstof terechtgekomen in de haringhaven.

Oorzaak van de verontreiniging is een breuk in een leiding, waardoor de stookolie in het riool wegliep en via het open riool nabij de sleephelling in de haringhaven is terechtgekomen. Zodra men het ongeluk merkte is bij Edivo (Quaker Oats) de productie stopgezet. Onmiddellijk is de breuk hersteld en werd een Rotterdams cleaningbedrijf ingeschakeld om de riolering en de putten waarin de olie was terechtgekomen, te reinigen.

Men hoopte einde der week met de reiniging ervan gereed te komen.

LOSSE PUNTJES ...

De FAO heeft zopas de cijfers over de aanwending van vis gepubliceerd. Onderstaande tabel (in pct) geeft hiervan een beeld voor de jaren 1970 en 1973.

Aanwending	1970	1973
Menselijk verbruik	62,1	71,8
Vers	27,8	30,6
Diepgevroren	13,8	18,3
Gedroogd, gerookt, gezouten	11,6	12,3
Conserven	8,9	10,6
Andere aanwending	37,9	28,2
Vismeeel en-olie	36,5	26,7
Diverse	1,4	1,5

Het is opvallend, dat er tussen 1970 en 1973, verhoudingsgewijze, meer vis voor menselijk verbruik werd aangewend. Bravo, we gaan er op vooruit!

X X X

Voor ons land zouden (in pct) volgende cijfers gelden :

	1970	1973
Vers	52,9	42,2
Diepgevroren	4,0	17,2
Gedroogd, gerookt, gezouten	27,0	26,3
Conserven	14,2	12,8
Vismeeel en -olie	1,9	1,5
	100,0	100,0

Op grond van deze cijfers heeft in ons land het diepvriesproduct blijkbaar de wind in de zeilen.....

X X X

Ook de Deense visserij bevindt zich blijkbaar in een benarde toestand. Er zijn geruchten dat de haven van Kopenhagen zou worden geblokkeerd.

Wat zijn de klachten?

De vissers, die de industriële visserij beoefenen, krijgen vrij lage prijzen voor hun vangsten. Zij moeten overschakelen naar de visserij op konsumptievis, maar deze vis behaalt ook geen interessante prijzen en de vis moet naar de vismeelfabrieken. En dan gaan de prijzen van de door-de industriële visserij aangevoerde vangsten dalen en de kringloop herneemt : de vissers die, enz., enz

Ja, waar zijn er nu geen moeilijkheden?

X X X

Het „Torry Research Station” van Aberdeen (Schotland) heeft onlangs een studie gewijd aan de invloed van de visgrond op de kwaliteit van de vis.

Het kan o.i. inderdaad niet anders dan dat factoren als de plaats en wanneer de vis wordt gevangen, een invloed hebben op de kwaliteit van de vis. Indien wij ons herinneren, werd hieraan ook in ons land reeds de aandacht besteed. Althans volgens publikaties van het Rijksstation voor Zeevisserij.

X X X

Als we voortgaan op het aantal publicaties dat op de markt verschijnt, moet de paling een interessante visserij zijn.

Door de uitgeverij van „Fishing News International” werd onlangs „Eel culture” op de markt gebracht. En nu laat dezelfde uitgeverij verschijnen : „Eel Capture, Culture Processing and Marketing”. Voor geïnteresseerden!

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ZEEVAARTPOLITIE WELDRA IN NIEUWE LOKALEN

Het nieuwe gebouw van de Zeebrugse Zeevaartpolitie is bijna klaar. Dit betekent dat de nieuwe lokalen ten westen van het oude Loodswezengebouw werden opgetrokken door aannemer De Grootte uit Oostende, weldra door het volledig korps van de Zeevaartpolitie zullen in gebruik genomen worden. Dit zal vermoedelijk in juni gebeuren. Het sanitair en ook de centrale verwarming zijn geïnstalleerd rest nog het inbrengen van het mobilaire en de verdeling der burelen. In het bestaande Loodswezengebouw zouden verbouwingswerken plaatsvinden en zou een werkplaats worden voorzien voor de diensten van het Loodswezen zelf, die in dit gebouw ook verder zal blijven ondergebracht. 't Was tijd dat deze diensten behoorlijk gevestigd werden, want het Zeebrugs Waterschoutsambt is minstens even belangrijk geworden als dat van Oostende.

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST“

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust“.

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEËN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

(668SW—7937N—7436V)

ALGEMENE VERGADERING VAN DE REDERSCOOPERATIEVE S.C.A.P.

Ook deze had vrijdagmiddag plaats na deze van de redersverzekering Hulp in Nood.

Uit deze vergadering onthouden we dat deze rederscooperatieve in 1974 voor 152.660.000 fr zaken deed. Er werd voor meer dan 15 miljoen liter gasoil, diesel en lichte fuel verkocht zowel in de visserij als in stad en aan aannemers. In het magazijn werd aan kabels, touwwerk, garens, netten en allerlei benodigdheden en materialen voor de schepen, voor meer dan 22 miljoen frank zaken gedaan, wat een verhoging betekent van meer dan 41 pct.

Daarin is niet begrepen de olie en de vlotten, alsook de verkoop van werkkledij.

In het werkhuis werd een zaken-cijfer geboekt van meer dan 45 miljoen frank waarop nochtans een verlies van 674 duizend frank moest genoteerd worden. Op het huidige ogenblik zijn nog twee sleepboten voor de stad Brussel in ombouw is het 34 m schip voor reder Vanderveen en Martinsen nog op de werf en werden er ook drie nieuwe motoren ingebouwd.

INTERESSANTE RISTOURNES

Waar gedurende het jaar 1974, tijdens een bepaalde periode, op de gasoil een korting van 0,50 fr werd toegestaan, werd door de algemene vergadering beslist op het algemeen winstcijfers nog een bijkomende ristourne te geven van

30 centiem op de gasoil en van 10 ten honderd op de aankopen in het magazijn.

Voor de aankoop van nieuwe vloten werd een tussenkomst van 20 pct genoteerd en alle beschermkledij werd in de vorm van bons door Hulp in Nood voor zijn leden vergeod.

Deze ristournes mogen vanaf één juni in de vorm van aankopen of voor betaling van facturen aangewend worden.

Zij die geen lid waren, zullen een ristourne van 5 pct ontvangen in plaats van tien pct omdat de algemene vergadering van oordeel is dat de leden die Scap gevormd hebben moeten bevoordeligd worden.

Tenslotte werd ook beslist dat aan alle aandeelhouders op een kapitaal van meer dan 8 miljoen frank aandelen, hierop een interest van 8 ten honderd buiten de uitgekeerde winst zal bijbetaald worden.

Eens te meer wees de heer Vandenberghe op het feit, dat alle reders belang hebben bij een coöperatieve verzekering en een aankoop en verkoopcoöperatieve en dat het spijtig is dat de persoonlijke belangen dikwijls zo uiteenlopend zijn.

Na deze vergadering waarop 104 leden aanwezig waren, werd de leden een lunch aangeboden en had tot laat in de avond een gezellig samenzijn plaats.

HERKIEZING BEHEERAAAD

Waren uittredend : de heren Lambrecht Emiel, Verleene Engel, Neyts Leopold, Morbée Sylvain, Dutrieu Roger, Cattoor Roger en Verhaeghe Maurice.

De heer Lambrecht Emiel wenste zijn kandidatuur niet meer te her-nieuwen, gezien zijn hoge leeftijd.

Werden verkozen als beheerder: de heren Verleene Engel, Neyts Leopold, Luc Decretton, Constant Wynberghe; als commissaris : de heren Morbée, Dutrieu, Cattoor en Verhaeghe. Bij algemeen handgeklap werd de heer Emiel Lambrecht als ere-voorzitter aange-steld.

Negen nieuwe leden werden aanvaard en het ontslag van zes genoteerd, wegens het stilleggen van hun bedrijf of verkoop naar het buitenland.

DE VISSERIJ IN DE E.E.G.- MINISTERRAAD

De E.E.G.-Raad der ministers van Landbouw heeft tijdens zijn vergaderingen van maandag en vooral dinsdag zeer veel aandacht besteed aan de moeilijke toestanden waarmede de verschillende Europese visserijstaten hebben af te rekenen. Onze minister van Landbouw, de heer Lavens, heeft hierbij de aandacht getrokken op het feit dat het zeer goed is maatregelen te treffen die als bedoeling hebben een gunstige invloed uit te oefenen op sommige marktprijzen, maar dat dit uiteindelijk onvoldoende blijkt.

Hij betoogde dat behalve de stagnerende marktprijzen ook nog de al te snel stijgende exploitatiekosten en niet in het minst de vermindering der vangsten mede verantwoordelijk zijn voor de crisistoestand die in de zeevisserij heerst. Hij deed een oproep om op het vlak van de E.E.G. enerzijds de moeilijkheden van de zeevisserij ten gronde aan te pakken en anderzijds te komen tot een eendrachtige houding ten opzichte van de problemen geschapen door de internationale konferentie van het zeerecht. De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan verscheidene maatregelen. Bij de reeds bestaande restitutieregeling voor exploitatie van diepvriesproducten, werd nu 'n preferentieprijsregeling in het toekennen van steun voor de opslag van diepvriesproducten gevoegd.

Tevens werd aan de lidstaten de toelating verleend de subsidies voor gasolieverbruik te laten doorlopen tot het einde van dit jaar.

Maar aan die toe age voor diepvriesproducten heeft de Belgische visserij niets.

**WEGENS ZIEKTE :
Een der best beklante
en bekendste**

VISHANDELS

van West-Vlaanderen

**OVER TE NEMEN
in het centrum van Kortrijk**

**Schrijven bureel blad nr 7699V.
Nieuwsgierigen zich onthouden.
(7699V)**

ALGEMENE VERGADERING HULP IN NOOD

In datum van 25 april ging de Algemene Vergadering van Hulp in Nood door onder zeer ruime belangstelling in de instellingen van het Thierbrau-Hof.

De voordelen voor de reders van een samengaan in kooperatief verband werd aan de hand van de resultaten van het afgelopen boekjaar weer eens duidelijk bewezen. Aan ristournes werd meer dan twee miljoen aan de leden uitgekeerd terwijl de premievoet voor de verzekering op hetzelfde peil gehouden werd niettegenstaande de sterk

stijgende algemene kosten op de herstellingskosten voor averijen. Niettegenstaande het totaal verlies van 0.288, het grootste en hoogst verzekerd vissersvaartuig van de vloot van Hulp in Nood, werd de uitbatingsrekening met 'n behoorlijk winstsaldo afgesloten hetgeen de uitzonderlijke sterke financiële positie van Hulp in Nood aantoonde.

Na afloop van de vergadering werden de leden en hun dames vergast op een maaltijd en een gezellig samenzijn.

REDERS

PNEUMATISCHE VLOTTEN

VERPLICHTEND ZIJN, WENDT U TOT

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — TEL. 059/70.29.51

OF TOT

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT TE ZEEBRUGGE — TEL. 050/54.41.17

HET PANAMEES PAVILJOEN EN EEN NIEUW SCHEEPSDRAMA

Het staat nu vast dat het vaartuig «Compass Rose II» met man en muis vergaan is, nadat het sinds 6 april de Schotse haven van Dundee verlaten had voor onderzoek van de zeebodem voor de petroleummaatschappij «Total Oil Marine». Achtien opvarenden verloren hierbij het leven. Dit drama heeft heel wat beroering in Frankrijk verwekt omdat 13 bemanningsleden van franse nationaliteit waren. Ondertussen vernam men dat de «Compass Rose II» onder Panamese vlag vaarde omdat dit schip tevergeefs getracht had het Franse paviljoen te bekomen daar het niet aan de veiligheidsnormen voldeed. Het schip waarvan men nu absoluut aanneemt dat het totaal verloren ging, is een oude Amerikaanse mijnenveger die eerst het eigendom werd van een Amerikaanse reder, nadien van een finlandse rederij, terug van een panamese maatschappij om dan ten slotte in Frankrijk aan te landen weerom onder fins paviljoen. In Frankrijk werden verscheidene herstellingen aan het schip uitgevoerd, herstellingen die nooit betaald werden en die toch nog altijd onvoldoende bleken om het frans paviljoen te bekomen. In laatste instantie werd het terug door een panamese maatschappij aangekocht die er een opdracht voor had, namelijk bodem- en

grondonderzoek voor een petroleummaatschappij. Het is een publiek geheim, dat schepen die wegens gebrek aan zeevaardigheid geen paviljoen kunnen bekomen bij een land met zeevaarttradities nog altijd terecht kunnen komen bij een land met goedkoop paviljoen waaronder vooral Panama en Liberia. Daar neemt men het niet te nauw met de veiligheidsvoorschriften en met de diploma's van de officieren, laat staan met de beroepskennis van deze heren. Men heeft hier reeds verscheidene malen op gewezen, vooral ook omdat de schepen varende onder goedkope vlag een gemakkelijke en loyale concurrentie kunnen doen aan gevestigde ernstige scheepsvaartmaatschappijen. Zelfs klachten uitgaande van verscheidene landen hebben nog niets aan deze toestand kunnen wijzigen. Nu is men terug gekonfronteerd met een drama op zee, dat zeker wel het gevolg is van een ongelijke internationale reglementering met betrekking tot de eisen van zeevaardigheid der onderscheiden nationale vlotten.

**SCHERP PROTEST VANWEGE
BONDEN VAN OFFICIEREN
EN SCHEEPSMATROZEN**

Gezien het groot aantal bemanningsleden, waaronder de plaats-

vervangende kapitein, hebben de franse bonden van officieren en matrozen een scherp protest laten horen bij de sekretaris-generaal van de Marine. Ze wensen dat de franse tribunaal de zaak zouden in handen nemen en dat de achtergebleven familieleden hun rechten zouden mogen laten gelden. Ze eisen dat het de franse maatschappijen en rechtspersonen verboden wordt nog enige medewerking te verlenen, onder welke vorm ook, aan maatschappijen die diensten laten verlenen door schepen onder goedkoop paviljoen. Ook de sekretaris-generaal van Verkeerswezen werd aangezocht, op internationaal niveau de nodige stappen aan te wenden om een einde te laten stellen aan de vaart onder goedkope vlag. Tevens werd het proces gemaakt van de jaarlijkse inspectie van de vaartuigen zoals deze zich onder meer in Frankrijk zelf voordoet. Men noemt het vanwege ambtenaren met onvoldoende kennis over het werkelijk probleem van de veiligheid, een

vitterij over dedaillpunten en verder spreekt men zelfs van folklore.

We herinneren ons dat we in ons Kerstnummer van twee jaar terug een biezonder artikel hebben laten verschijnen over de vaartuigen onder goedkope vlag en het gevaar dat ze betekenen, niet alleen voor hen zelf, maar vooral voor aanvellingen met andere vaartuigen vanwege het absoluut gebrek aan veiligheidmaatregelen, het gemis aan het nodige apparaatuur en de gebrekkige beroepskennis van de bemanning. Hopen we maar dat de Verenigde Naties eens en voor goed een punt zetten achter dit wansmakelijk optreden van maatschappijen die verkiezen te varen onder de goedkope vlag omdat ze aldus kunnen profiteren op de veiligheidsvoorschriften, op de uitrusting en op het loon van de bemanningsleden. Het is werkelijk meer dan nodig dat een bindend internationaal reglement aan iedereen zonder onderscheid opgelegd worde.

«sprokkel»

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het meest opvallend deze week was de grote aanvoer van koolvis en de plots veel grotere aanvoer van tong door de kustvisserij. Het zijn echter steeds dezelfde schepen die in de afslag komen verkopen en tot 200 en 300 kg. aanvoeren. De rest blijft uit de mijn.

Voor de enen gaat het dus zeer goed, voor de anderen, naar de vangst te oordelen, minder goed. Koolvis werd natuurlijk door de IJsländers aangevoerd, deze kre-

STRAALBUIZEN

gen er geen te beste prijs voor, waardoor de uitslagen onder het verwachte peil bleven. Allezins een lagere koolvisprijs dan verleden jaar toen regelmatig 1.000 fr. en meer gegeven werd, nu 720 en 750 fr. middensortering neigt naar de minimumprijs. Meteen ook minder goede resultaten voor deze schepen die de weg opgaan van hun kollega's.

Vooraf die met een vangst van de Noordzee deden het niet zo best. Vrijdag was de markt zeer flauw, een dergelijke aanvoer als we toen kregen is blijkbaar toch te groot. Vooral in dit jaargetijde en te meer dat er nog voldoende vis te verwachten was op de volgende dagen. Maandag kregen de meeste soorten dan ook gunstiger prijzen met in de eerste plaats zeewolf, kabeljauw en wijting aan hogere prijzen. Schelvis bleef goedkoop en vlaswijting was erg weinig op de markt. Steenschol is ook iets goedkoper geworden, dat valt dan samen met de gedaalde tongenprijs.

De kanaalschepen hebben het inderdaad ook niet erg schitterend gedaan en dit niettegenstaande grotere vangsten tong. Nogal veel kleine sortering echter en die kreeg dalende prijzen. Slips op het einde van de maandagmarkt aan 30 fr. en kleine tong ook onder de 100 fr. Samen met de lappen die ook de 3 cijfers niet haalden (tot 96 fr.) waren er dus drie sorteringen onder de 100 fr. Schijnbaar toch iets groter wordende tongvangsten maar van de andere kant dan weer heel kleine vangsten vis. Heek, staart, tarbot, griet, schol en haai kregen wel behoorlijke prijzen. Rode knorhaan en rog waren heel duur terwijl wijting en platjes hier matige prijzen haalden.

Ondertussen weer geen goede resultaten voor de meeste schepen welke deze week verkochten. Een liedje dat stilaan afgezaagd raakt

wat het nog triestiger maakt.

Een totale aanvoer deze week van nagenoeg 8.900 B. vis en 2.000 kg. tong.

VERKOOP BEGINT TE LAAT OP VRIJDAG

Waarom wordt de verkoop geen uur vroeger ingezet? Dat is de vraag die bijna iedereen zich nu al weken (of maanden) stelt de vrijdagmorgen wanneer om 8 uur de eerste partij vis afgeslagen wordt. Inderdaad, met een aanvoer van zowat 2.300 bennen en ruim 8.000 kg. tong werd maar om 8 uur begonnen. De woensdag, waar veelal slechts een 2-tal schepen verkopen, begint men een uur vroeger. Het aanvangsuur van 8 uur werd jaren geleden vastgelegd, toen er de vrijdag per ongeluk eens een schip in de mijn geraakte. Nu krijgen we regelmatig elke vrijdag meerdere schepen aan de afslag.

HODI

Het is niet omdat er in de tijd een paar handelaars tegen waren, waarvan een ondertussen geen handelaar meer is, dat men het bij het oude moet laten. De meeste handelaars zijn voor een vervroeging, de meerderheid zou dus (normaal) haar zin moeten krijgen. Vooral met het seizoen voor de deur (en hopelijk het warmere weer) is het zaak de vis zo gauw mogelijk weg te krijgen. Viswinkeliers zijn overigens ook liefst zo gauw mogelijk weer in hun zaak. Tenslotte is het zo dat met een verkoop om 7 uur, de garnaalverkoop meer volk zou krijgen, wat de prijzen (normaal) opdrijft. Tegen 9 uur zou de vis immers allemaal verkocht zijn. Het enige argument tegen is dat men een uur vroeger moet opstaan. Zij die dat niet willen moeten dan maar hun vis vroeger in de week kopen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

MARKTOVERZICHT

ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot vooral dan op de maandagmarkt waar er 12 vaartuigen aan de markt waren, waarvan drie van het Kanaal. Ook op de dinsdagmarkt waren er een drietal vaartuigen van het Kanaal. In totaal hebben er deze week een 20-tal vaartuigen hun vangsten gelost. De afname van de tongsoorten waren niet rendend, de grotere soorten schommelden tussen de 92 fr en de 123 fr. Voor de fruits werden prijzen geboekt van 125 tot 133 fr en de middensoorten haalden van 103 fr tot 139 fr, de kleinste s'ag bekwam van 82 tot 110 fr. De tarbot en grietsoorten waren eveneens in prijs gedaald, de grotere soorten haalden tot 183 fr en de grieten tot 104 fr. Voor de pladijs was er wel belangstelling genoeg, de verschillende soorten bekwamen van 16 tot 32 fr het kg. De aanvoer was echter niet zeer groot. Roggevis werd er eveneens niet zoveel gelost, zodat ook deze prijzen vrij hoog opliepen. De katroggen niet meegerekend, schommelden de prijzen tussen de 30 en de 61 fr het kg. Er was praktisch geen vraag naar wijting, zodat alleen de grotere soorten werden afgenomen. Veel kabeljauw en gulsoorten waren er niet op de markt, deze haalden toch geen al te hoge prijzen, van 25 tot 34 fr voor de kabeljauw en van 14 tot 26 fr voor de gulsoorten. Typische Kanaal-soorten zoals robaards, steenschol, schotse schol en zeeduivels die anders vrij vlot werden afgenomen, werden aan geen al te hoge prijzen afgenomen. Er werden geen zeekeeftjes te koop aangeboden. De garnaalvaarders die voor het ogenblik reeds met een 30-tal zijn, bekwamen prijzen van 69 tot 141 fr het kg.

Te koop
aangeboden :
40 mtr
TRAWLER

1.000 PK

o.a. voor boomkorvisserij.

Aanvragen naar
« HET VISSERIJBLAD »
nr 7700 V

Ook hier komen de leiders van de Rederscentrale tekort aan hun plicht tegenover hun leden.
ZEER FLAUWE PRIJZEN

Een erg flauwe markt vrijdag laatst waar ruim 3.000 bennen vis aangevoerd werden. Geen enkele soort vond grote belangstelling, schelvis, kabeljauw, gul, zeewolf, wijting en totten kregen weinig meer dan de minimumprijs. Voor alle schepen werden het dan ook erg kleine opbrengsten. Opbrengsten die de kosten helemaal niet meer dekken zodat steeds meer reders er aan denken hun vaartuig een paar maanden aan de kaai te houden. Dit jaar zeke, geen haast bij het opliggen, integendeel. We gaan dus heel waarschijnlijk een erg magere zomer tegemoet. Een lange magere zomer.

FLAUWE VRIJDAGMARKT

Niet wat de aanvoer betreft, des te meer wat de prijzen betreft. De noordzeeschepen vooral hebben er niet goed aan gedaan vrijdag te komen verkopen. Tot dit besluit moeten we komen als we de prijzen vergelijken die maandag voor dezelfde soorten betaald werden. Het is dus zeker geen stimulans tot marktspreiding, al is het dan zo dat we een paar erg kalme weken gaan beleven wat het visverbruik betreft. Er zullen «bruggen» gemaakt worden bij de vleet terwijl verder ook het warmer weer velen

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

zal aanzetten geen vis meer te eten. Een ieder jaar terugkerend en moeilijk te verklaren verschijnsel. Alleen dreigt het dit jaar nog erger te worden dan andere jaren. Hopelijk hebben we het mis en zal het beter verlopen dan we denken. Dit ten profijte van reder, visser en handelaar.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

25-4	11	125.226	3.102.455
28-4	19	273.548	6.080.576
29-4	10	52.725	1.450.320

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

23-4	12	598	55.709	81,—	117,—
25-4	11	895	81.275	74,—	110,—
24-4	3	55	5.115	93,—	—
26-4	11	896	91.825	90,—	125,—
28-4	7	357	41.384	87,—	117,—
29-4	10	510	56.662	94,—	127,—
		3.311	331.970	74,—	127,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

24-4	5	26.344	1.376.537	—	52,66
25-4	3	24.170	1.400.016	—	57,22
28-4	12	87.888	3.880.883	—	44,15
29-4	4	62.522	2.873.122	—	45,95

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

24-4	11	1.679	153.983	57,—	125,—
25-4	33	4.359	371.622	53,—	125,—
28-4	25	3.251	311.010	69,—	122,—
29-4	25	2.830	310.558	81,—	141,—

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

25-4	3	180	17.401	94,—	101,—
26-4	3	203	20.879	90,—	109,—
28-4	2	163	15.815	94,—	99,—
29-4	3	187	20.381	97,—	113,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25-4	5	1.187	111.933
26-4	1	205	20.436
28-4	11	27.586	661.088

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Onze HOOGWATERBOEKJES 1975

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

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

OOSTENDE

VRIJDAG 25 APRIL 1975

IJSLAND					
O.317	17	1400	—	1.019.295	
NOORDZEE					
N.705	15	260	—	167.920	
N.706	14	290	—	215.135	
O.274	14	250	—	175.095	
KANAAL					
Z.499	16	60	4.100	484.835	
O.181	16	60	3.550	418.945	
KUST					
O.101	1	—	334	37.360	
O.150	1	—	345	38.230	
O.555	1	—	178	18.380	
O.23	1	—	473	51.250	
O.225	1	—	246	27.130	

MAANDAG 28 APRIL 1975

IJSLAND					
O.129	17	546	—	434.055	
O.334	17	1.463	—	1.024.846	
O.318	17	610	—	668.530	
O.316	17	980	—	1.016.574	
KANAAL					
O.128	16	125	2.100	410.008	
O.279	16	225	—	338.085	
O.198	16	70	4.600	521.560	
O.232	15	120	—	225.558	
NOORDZEE					
N.708-709	14	370	—	513.680	
O.231	16	260	—	275.850	
O.26	15	210	—	226.820	
WEST					
O.312	11	160	—	121.925	
O.69	10	170	—	145.180	
KUST					
O.101	2	1	327	36.700	
O.150	2	3	183	24.025	
O.555	2	—	214	22.920	
O.23	2	1	181	20.910	
O.225	2	1	193	23.050	

DINSDAG 29 APRIL 1975

KANAAL					
Z.597	16	260	—	391.720	
O.309	16	140	2.300	437.785	
NOORDZEE					
N.3	15	290	—	281.545	
WEST					
O.206	12	235	—	172.040	
O.192	8	55	—	47.250	
KUST					
O.20	1	—	70	7.950	
O.491	1	12	—	10.065	
O.555	1	—	53	5.430	
O.101	1	1	175	20.410	
O.23	1	1	208	24.490	
O.150	1	—	127	14.970	
O.225	1	1	42	5.465	

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 2 MEI 1975

KANAAL : Z.502 (30 vis - 4.000 tong) ; O.303 (20 vis - 4.500 tong).

MAANDAG 5 MEI 1975

WITTE ZEE : O.81 (1.900 m. vis, t.t.z. 1.000 gr. gul, 800 md. gul, 70 schelvis en totten, 30 rode zeebaars).

IJSLAND : O.182, O.216.
KANAAL : O.83, O.114, O.127, O.118, Z.38.
NOORDZEE : O.217, Z.509, Z.209.
WEST : O.159, O.306, O.369, N.720, N.752, N.579.

DINSDAG 6 MEI 1975

NOORDZEE : O.120, O.141.
KANAAL : O.224.
WEST : N.40, Z.452.

Maandag of dinsdag van IJsland : O.236.

WOENSDAG 7 MEI 1975

WEST : N.45, N.719, N.736.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 27-4-1974

Z.496	11	190	2200	436.046
Z.592	10	90	1600	337.088
Z.497	11	50	1700	321.256
Z.570	6	30	600	123.061
Z.578	6	30	600	159.086

VRIJDAG 25-4-1975

Z.196	13	140	3000	599.395
Z.546	19	160	4000	563.341
Z.492	8	70	1200	237.280

MAANDAG 28-4-1975

Z.583	9	110	1700	363.579
Z.431	15	210	2500	547.421
Z.505	8	70	1000	203.140
Z.571	8	350	250	383.286
Z.262	11	90	1600	339.188
B. 5	19	210	7000	911.696
Z.588	6	30	600	77.398
Z.560	10	50	—	54.190
Z.598	10	30	400	141.160
Z.189	18	130	4300	480.115
Z.533	10	70	—	93.815
Z.42	9	70	1500	285.895

DINSDAG 29-4-1975

Z.584	4	20	100	44.965
Z.465	14	70	1900	334.921
Z.512	7	50	1000	233.592
Z.574	14	170	2200	449.397
Z.176	16	250	2200	556.275
Z. 27	18	170	2600	524.610
Z.460	9	70	100	116.570
O.315	9	130	2000	386.672
Z.444	10	90	1000	226.120

NIEUWPOORT

MAANDAG 28 APRIL

N.720	58.040	+ opvang = 972
N.723	59.870	+ opvang = 796
N.788	27.624	
N.590	91.903	+ opvang = 3.205
N.761	77.799	+ opvang = 5.178
N.345	88.295	+ opvang = 9.189
N.470	94.458	
N.346	46.958	+ opvang = 9.036
N.715	57.564	+ opvang = 4.741

Deze vaartuigen losten 27.586 kg vis. De hoofdviol wordt gespeeld door de wijting welke heel lage prijzen toegekend werden, daar de grootste soort slechts van 800 tot 700 fr de ben kreeg. De kleine van 600 à 550 fr, en moesten opgevangen worden. Kabeljauw en gullesoorten schenen ook hetzelfde zicht te hebben, daar voor de «shelcots» slechts 2.200 fr geboden werd (dit voor kabeljauw) de gullen van 2.000 fr à 1.300 fr de benne. Dus de gegeerde soort van gullen kreeg maar 1.500 fr. de benne, wat als goedkoop mag beschreven worden. Pladijs was er in heel kleine hoeveelheden en... ook geen overdreven prijzen. Deze van de kustvisserij (ongegut) liep toch op tot 2.100 fr voor de drielingen en 1.550 fr voor de visjes. Speerhaaien, en zeehonden lieten 1.250, en 1.100 fr optekenen. Rogsoorten werd «goed» verkocht. De moers 2.400 fr, de tilten 2.250 grote scherpstaarten 2.300 fr. Rode soldaten en robaard, gingen ook goed weg, maar waren maar in beperkte mate op de markt, met zoals de tarbot en grieten. De prijs van de tongen was de volgende: voor de 1e 90 fr., de 2e 115, de 3de 140, de 4de 145, de 5e 142 en ook kleine van 108 à 115 fr. Als algemeen besluit over de marktdag, kan er maar gezegd worden, dat het lang geleden is dat de prijzen en de vraag zo gering waren, voor gul en wijtingsoorten, en dat er 4.767 kg moesten opgevangen worden!

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis				
Groot	-----	-----	-----	18,20-24,20
Middel	-----	-----	-----	10,40-18,40
Klein	-----	-----	-----	11,--15,--
Kabeljauw	-----	-----	-----	21,--26,--
Gul	-----	-----	-----	19,--24,40
Wijting	-----	-----	-----	12,--15,60
Schaat	-----	-----	-----	32,--45,80
Zeebaars	-----	-----	-----	31,--33,40
Leng	-----	-----	-----	20,--30,--
Schartong	-----	-----	-----	16,--22,20
Hellbot	-----	-----	-----	62,--104
Koolvis	-----	-----	-----	10,40-15,40
Hondstong	-----	-----	-----	16,--40,--
Zeewolf	-----	-----	-----	-----
Staart	-----	-----	-----	94,--106

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	28-4-1975	29-4-1975	
Lappen	92,--95,--	90,80-94,--	-----
Grote	116 -120	115,4-117	-----
3/4	124 -130,4	130,8-140	-----
Blok	120 -126	120 -140	-----
voor-kleine	108 -109,6	111 -120	-----
kleine	96,--102,4	90,40-103	-----
slips	-----	-----	-----

Zeebrugge

Soorten			
grote	92,--94,--	93,--94,--	-----
blok	112 -123	117 -120	-----
fruit	125 -133	123 -131	-----
schone kleine	123 -139	121 -138	-----
kleine	111 -115	103 -113	-----
tout petit	107 -110	92,--104	-----
slips	91,--98,--	82,--92,--	-----

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	90,--	-----	-----
Tong II	118	-----	-----
Tong III	140	-----	-----
Tong IV	145	-----	-----
Tong V	140	-----	-----
Kleine	110	-----	-----

PLADIJS

Oostende

Soorten	28-4-1975	29-4-1975	
Grote	26,40	-----	-----
grote iek	28,--	31,--	-----
kleine iek	26,--29,40	-----	-----
derde slag	29,--	-----	-----
platjes	12,40-16,--	21,--	-----

Zeebrugge

Soorten			
I	20,--23,--	17,--24,--	-----
II	16,--20,--	20,--23,--	-----
III	20,--25,--	20,--26,--	-----
V	24,--28,--	26,--32,--	-----
IV	13,--14,--	14,--17,--	-----

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	-----	-----	-----
grote pladijs	30,--	-----	-----
drielingen	40,--	-----	-----
platjes	32,--	-----	-----

Zij

hadden pech...

— Schipper Gilbert Derudder van de Z.14 had de visserij normaal bedreven toen men opeens met beide visboelen aan een onder water zittend voorwerp vast sloeg. Ingevolge de plotse ruk, ging de stuurboordboel verloren. Tijdens het dreggen naar de eigen visboel, haalde men een visboel boven van een vreemd vaartuig. Bij het dreggen ging zowel het anker als 15 vadem ketting verloren, evenals 20 vadem staal draad.

— De Z.584 Blue Bird van schipper Constant Couwijzer, was wegens een defekt aan de motor verplicht terug de haven aan te doen. Ter hoogte van de dwarsgeul gekomen, zag men de Noordkaper de haven uitkomen, echter zonder aandachtsignaal te geven. Ten einde geen aanvaring te veroorzaken week de Z.584 uit naar stuurboord over om dan hard bakboord te geven. Tijdens dit manoeuvre raakte de Blue Bird met stuurboord achterzijde de aan de rechterkant van de dwarsgeul staande dukdalf. Dit gebeurde zonder schade op te lopen.

— Ter visserij kreeg schipper Th. Pauwaert van de Z.510 via de radio een oproep van de Z.547, die om sleephulp vroeg. Laatstgenoemd vaartuig lag vóór de korre toen de motor stilviel. Een onderzoek wees uit dat de nokkens gebroken waren. Daardoor ontstond een defekt aan de gasoliepomp. Men gelukte tenslotte erin de visboelen met de hand aan boord te winden. En toen kwam de Z.510 ter assistentie en nam het defekte vissersvaartuig op sleep naar de thuishaven.

— Op de terugreis van de visserijgronden, begon het toerental van de motor aan boord van de Z.582 «El Dorado» plots te dalen. Alhoewel de zee toch woelig was, stelde men vast dat er een stuk polythyleen sleeptros in de schroef verward was geraakt. Men kon niettemin op eigen kracht de thuishaven aandoen, na verwijdering van de sleeptros. Er was één van de schroefbladen geplooid.

— De Z.482 van schipper Lucien Sorreyn was ter garnalvangst gevaren. Nadat de visserij normaal was bedreven, sloeg men met de stuurboordboel vast. Door de hevige ruk, brak een scharnier van de stuurboordbok af, waardoor de bok tussen de mast en de trap geschoven werd. Door het blijven rukken plooid de stuurboordbok en kon de visboel in veiligheid worden gebracht. Maar bij het aan boord brengen van de visboel, brak de staal draad en ging de visboel verloren plus 20 meter staal draad. Dan werd de visserij gestaakt.

— Aan boord van de Z.576 Rubens was de visserij normaal bedreven toen opeens een abnormaal geluid zich vooraan in de motor deed horen. Deze werd stilgelegd en vervolgens de terugreis aangevat. In de thuisreis werd vastgesteld dat de aandrijving van olie- en waterpompen stuk was.

STAKENDE

VISSERS ONTSLAGEN

De bemanningsleden van de Franse diepzeetreller «Neve» die midden de voorjaarskampagne van 't vaartuig het werk aan boord hadden neergelegd en het hadden verplicht een haven in het Hoge Noorden aan te doen, werden door de rederij ontslagen.

Volgens de rederij is dit vanwege deze bemanningsleden een manifest verbreken van het arbeidscontract dat ze hadden aangegaan. De reden tot de staking was het feit dat de rederij, zoals trouwens alle rederijen op de diepzeevervisserij, onmogelijk een waarborgprijs voor de gevangen vis kon garanderen. Trouwens is de rederij weij het 1ste slachtoffer van een slechte markt zodat het optreden van de bemanningsleden tegenover de rederij zelf werkelijk moeilijk aanvaardbaar is. De syndikaten hebben natuurlijk onmiddellijk bij de rederij en bij de Overheid tegen dit ontslag protest aangetekend en hebben laten verstaan dat ze bepaalde acties zouden ondernemen tot de ontslagen matrozen terug zouden geïntegreerd worden. Anderzijds blijkt het dat de rederij werkelijk de stakende bemanningsleden als ontslaggevend kan beschouwen omdat de kwestie van een gewaarborgde visprijs nog altijd deel uitmaakt van onderhandelingen en de rederij zelf geen vat heeft op de marktrekking, en er zelf het voornaamste slachtoffer van is. Verder is een staking op 'n varend vaartuig nog altijd niet erkend en vroeger zelfs gelijk gesteld met muiterij. Voor de rechtbank zouden diezelfde vissers zelfs veroordeeld worden, daar dit gelijk staat met het verlaten van hun schip.

DE ZILVEREN SCHEEPSKLOK VOOR BUNDESMINISTER ERTL

Ieder jaar wordt in Duitsland een geschenk overhandigd door de Visserij aan een persoonlijkheid die zich bijzonder onderscheiden heeft voor zijn tussenkomsten ten voordele van de visserij.

Dit jaar viel deze eer te beurt aan de Westduitse minister van Voeding, de heer Ertl.

Dit geschenk, 'n zilveren scheepsklok op een prachtige voet, is bijzonder suggestie meende de minister omdat ik er regelmatig zal aan denken de klok te doen luiden voor de verdediging van de visserijbelangen. Aan de President van de Bondsraad alsmede aan de Vice-president werden prachtige korven viskonserven overgemaakt. Deze presentjes moeten deze heren de visserijbelangen indachtig doen blijven.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Nieuwpoort
	28-4-1975	28-4-1975	29-4-1975	28-4-1975			28-4-1975
Tarbot : groot (123)	200	100 -160	154	154 -183			200
middel (123)	160	80,-95,-		130 -135			140
klein (123)	110	60,-70,-		104 -110			
Griet : groot (123)	98	80,-	39,40	92,-104			100
middel (123)		70,-		70,-84,-			
klein (123)		60,-74,-		60,-74,-			
Schelvis : groot	20,-		20,-				
middel	16,-18,-		17,60				
klein	13,-17,80						
Heek : groot	62,-68,-		57,-63,60				
middel	48,-53,40		45,80-59,-				
klein	21,-34,60		18,-38,-				
Lom							
Leng	19,-23,20		16,-				
Rog (I)	38,-66,40	61,-	43,-62,60	54,-58,-			48,-
Keilrog (123)	61,80						
Rog (23)							
Tilten (23)		52,-		40,-45,-			44,-
Scherpstaart (23)		50,-		38,-40,-			46,-
Halve mans (23)		45,-		30,-34,-			32,-
Teelt (2)							
Katrog (2)		13,-		8,-14,-			
Kabeljauw	24,-33,40	25,-	25,-38,-	28,-34,-			40,-45,-
Gul (groot)	12,40-32,-	24,-30,-	10,60-34,-	27,-30,-			38,-26,-
Gul (middel)		24,-28,-		27,-30,-			
Gul (klein)		20,-		24,-26,-			
Hozemondhamme	75,20-116,4		86,20-109,6				
Wijting : groot	10,-24,20	16,-21,-	10,-16,80	14,-16,-			17,-14,-
klein		10,95-11,-		11,-12,-			13,-11,-
Schar			22,-				14,-4,-
Steenschoel	7,20-8,-		3,60-6,-				
Zeehaai	17,20-21,40		11,40				25,-
Hondshaai	13,-17,20		10,20				
Doornhaai							
Pieterman							
Makreef							
Horsmakreef							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	10,-12,40						
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk				3,-			
Heilbot	103						
Koolvis	12,-15,40		14,-				
Steur							
Zeewolf	14,-21,20						
Pollak	28,-30,60		21,-27,-				
Zonnevis	61,-95,-		45,20-82,20				
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel							
Schotse schoel				24,-28,-			
Zeehond							24,-
Bot							
Rode Poon (roobaard)							40,-25,-
Grauwe Poon (knorh.)	14,-17,-		8,-13,80				8,-
Rode Knorhaan	18,-53,80			7,-			
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 21 april werden aangevoerd : 34.285 kg tong, 238 kisten tarbot en griet, 791 kisten kabeljauw, 544 kisten koolvis, 573 kisten schelvis, 2.276 kisten wijting, 2.291 kisten schol, 337 kisten schar, 12 kisten haring, 163 kisten makreel, 283 kisten varia.

Prijzen in guldens : per één kg: heilbot 12,20-8,00; grote tong 6,88-6,47; grootmiddel tong 9,17-8,80; kleinniddel tong 8,92-8,46; tong één 8,95-8,22; tong twee 7,92-7,31; tarbot 12,21-11,01, zalm 11,47.

Per 40 kg : tarbot 437-160; griet 214-100; kabeljauw één 98-66; kabeljauw twee 112-69; kabeljauw drie 110-72; kabeljauw vier 102-80; kabeljauw vijf 64-28,40; koolvis twee 47-33; koolvis drie 56-37; koolvis vier 42-27; schelvis één 82-57; schelvis twee 82-39; schelvis drie 79-41; schelvis vier 61-35; schol één 82-64; schol twee 80-70; schol drie 76-64; schol vier 74-66; wijting twee 42-30; wijting drie 41-27,20; wijting vier 32-26; schar 47-25; haring één 44,80-20; makreel twee 29-20,80; makreel drie 20,80; tongschar 170-116.

De besommingen waren : KW 22 16.600; KW 24 38.000; KW 25 31.000; KW 29 2.100; KW 41 38.000; KW 44 30.000; KW 45 29.000; KW 55 2.000; KW 88 1.800; KW 113 12.000; KW 121 14.000; KW 149 5.600; KW 15 12.000; KW 152 6.300; KW 175 32.000; KW 187 10.000; KW 189 23.000; KW 4 10.600; KW 185 8.200; KW 213 6.000; SCH 117 1.450; SCH 256 12.000; UK 1 27.000; UK 18 5.100; UK 73 2.900; UK 207 21.000; VL 7 3.075; VL 153 19.600; VL 105 40.000; WR 32 30.000; WR 45 6.600; WR 57 35.000; IJM 11 12.500; IJM 29 12.000; IJM 30 285; IJM 44 29.000; IJM 115 27.000; IJM 154 7.000; IJM 211 10.600; De spanvissers KW 33 en KW 180 2.480; UK 6 en UK 186 3.200.

Aan de woensdagmarkt van 23 april werden aangevoerd : 1400 kg tong, 14 kisten tarbot en griet, 329 kisten kabeljauw, 553 kisten koolvis, 164 kisten schelvis, 1838 kisten wijting, 138 kisten schol, 30 kisten schar, 4 kisten haring, 322 kisten makreel, 304 kisten varia.

Prijzen in guldens : Per één kg : grote tong 7,43-6,97, grm. tong 9,42-9,03, klm. tong 9,74-9,24, tong 1 9,45-8,82, tong 2 8,24-7,62, tongschar 12,82-10,40, zalm 13,99-11,72.

Per 40 kg : tarbot 444-172, griet 180-103, kabeljauw 1 96-60, kabeljauw 2 108-60, kabeljauw 3 108-75, kabeljauw 4 112-72, kabeljauw 5 94-28,40, koolvis 1 14-39, koolvis 2 34-33, koolvis 3 14-36, koolvis 4 39-36, schelvis 1 88-72, schelvis 2 57-29, schelvis 3 67-29, schelvis 4 43-24, schol 1 76-70, schol 2 90-80, schol 3 100-86, schol 4 84-68, wijting 2 33-30, wijting 3 33-27,20, haring 1 26,20-24,60, makreel 2 24,40-18,40, schar 57.

Aan de donderdagmarkt van 24 april werden aangevoerd : 4060 kg tong, 23 kisten tarbot en griet, 107 kisten kabeljauw, 66 kisten makreel, 77 kisten wijting, 117 kisten schol, 29 kisten schar en 77 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 7,36-6,78, middelton 9,49-9,04, klm. tong 9,52-9,04, tong 1 9,32-8,71, tong 2 8,48-7,75, tarbot 15,43-13,78.

Per 40 kg : tarbot 481-190, griet 202-107, kabeljauw 3 160-140, kabeljauw 4 150-130, kabeljauw 5 75-40, schol 1 94-70, schol 2 106-86, schol 3 106-82, schol 4 94-68, wijting 3 60-27,20, makreel 2 26-25, schar 71-56.

De besommingen waren : KW 29 f 5730, IJM 115 f 17300, BU 152 f 350, GO 26 f 10500, UK 18 f 5700, VD 15 f 1470, VD 18 f 2200, VD 25 f 1220, VD 46 f 1960, YE 25 f 550, ZR 6 f 560.

Aan de vrijdagmarkt 25 april werden aangevoerd : 15090 kg tong, 157 kisten tarbot en griet, 652 kisten kabeljauw, 1009 kisten koolvis, 697 kisten schelvis, 2381 kisten wijting, 1027 kisten schol, 60 kisten schar, 131 kisten haring, 849 kisten makreel, 486 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : heilbot 9,51-4,40, grote tong 7,04-6,70, middel tong 9,15-8,87, klm. tong 9,09-8,71, tong 1 8,91-8,22, tong 2 7,76-7,32, tarbot 13,89-12,23, zalm 13,79-11,88.

Per 40 kg : tarbot 452-152, griet 249-186, kabeljauw 1 108-57, kabeljauw 2 132-60, kabeljauw 3 132-82, kabeljauw 4 126-84, kabeljauw 5 102-28,40, koolvis 1 33-32, koolvis 2 40-33, koolvis 3 42-36, koolvis 4 38-34, schelvis 1 84-75, schelvis 2 56-28,80, schelvis 3 64-28,80, schelvis 4 51-27, schol 1 77-68, schol 2 88-72, schol 3 94-70, schol 4 88-68, wijting 2 48-30, wijting 3 49-27,20, haring 1 52,20-25,60, makreel 2 35,80-13,60, schar 59-41.

Visaanvoer te Den Helder

Week van 21 april tot en met 26 april

Hoewel er alle dagen wel een aantal kotters aan de markt waren, konden de bescheiden besommingen van de kleinere kotters niet voor een behoorlijke aanloop zorgen en moest het weer van de grote kotters komen op de vrijdag en zaterdag.

Met over het algemeen weer wat betere tongvangsten, verschillende kotters kwamen ruim boven de 3.000 kg, met uitschieters tot ruim 3600 kg, terwijl verschillende andere kotters het meer in de schol hadden gezocht en met zeer ruime scholvangsten aan de markt waren, variërend tussen 6000 en 8000 kilogram.

Zowel de tong- als de scholprijzen bleven vrij stabiel, met voor de tong gemiddelde prijzen die varieerden tussen de f 8,— en f 8,50 per aangevoerde kilogram.

Ruim een twintigtal kotters besomde meer dan f 20.000,— waarvan een achtstal het zelfs tot boven de f 25.000,— wist te brengen, met enkele uitschieters van boven de f 30.000.

Ondanks het feit dat een viertal van de grote kotters in de Ierse Zee vissen en deze week niet aan de markt waren kon door deze gang van zaken toch nog een redelijke weekbesomming worden geboekt.

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

19.829 kg	TONG	f 649.632,83	van f 1120	f 653
9.845 kg	TARBOT	f 74.245,29	van f 1471	f 339
120.970 kg	SCHOL	f 205.420,44	van f 276	f 144
35.635 kg	KABELJAUW	f 48.081,56	van f 380	f 071
4.911 kg	GRIET	f 15.844,71	van f 571	f 266
10.060 kg	SCHAR	f 7.863,53	van f 185	f 046
9.705 kg	WIJTING	f 7.490,36	van f 180	f 057
7.300 kg	BOT	f 5.209,77	van f 076	f 055
4.865 kg	STEENBOLK	f 1.847,90	van f 143	f 019
1.389 kg	TONGSCHAR	f 3.767,53	van f 372	f 190
805 kg	MAKREEL	f 415,40	van f 055	f 046
740 kg	SCHELVIS	f 1.139,50	van f 178	f 080
404 kg	ZEEWOLF	f 1.111,81	van f 471	f 201
400 kg	DIVERSEN	f 369,64	van f	f
286.903 kg		f 1.020.240,27		

—IJMUIDEN— De aanvoer van vis en de opbrengst ervan in de Rijksvishallen in de maand februari geeft, in vergelijking met dezelfde maand een jaar eerder, de volgende cijfers te zien :

Verse haring	7.406	13.347,—	332.575	236.820,—
Makreel	25	12,—	565	280,—
Sprot	120	102,—		
Schelvis	68.904	105.600,—	60.248	125.975,—
Kabeljauw	1.044.644	1.516.143,—	901.867	1.822.436,—
Koolvis	1.384.026	1.039.157,—	1.676.663	1.648.218,—
Lommen	4.590	4.324,—	1.850	3.118,—
Wijting	875.351	737.740,—	515.830	446.310,—
Leng	21.009	23.602,—	18.534	28.413,—
Heek	26.958	55.835,—	23.799	76.517,—
Poon	8.572	10.418,—	11.450	11.001,—
Wolf	130	323,—	103	348,—
Zeebaars			10	54,—
Hammen	7.220	22.739,—	2.682	10.191,—
Haai	9.950	16.333,—	29.400	46.649,—
Schol	1.215.342	1.532.391,—	1.336.296	1.993.938,—
Bot	15.610	5.503,—	110.450	39.586,—
Schar	80.323	85.965,—	68.415	91.564,—
Tong	116.247	1.112.070,—	125.871	1.248.476,—
Tarbot	45.487	282.869,—	30.099	192.392,—
Griet	9.906	39.226,—	6.931	26.949,—
Tongschar	4.877	15.992,—	3.036	11.431,—
Schartong	4.839	6.741,—	4.560	7.140,—
Heilbot	118	1.083,—	190	7.140,—
Rog	8.350	15.831,—	2.720	4.199,—
Vleet	1.070	2.561,—	795	2.485,—
Gek. Garnalen				
Kreeft	340	643,—	601	1.576,—
Hom en Kuit	36.959	31.196,—	34.220	31.674,—
Lever	17.353	17.343,—	15.033	14.472,—
Diversen	134.531	42.548,—	44.991	33.805,—
Consignaties	2.881	3.342,—	172	649,—
	5.153.138	6.740.979,—	5.359.956	8.158.236,—

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :

KNIELAARS	225 pt	ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
LAARS gevoerd met wol	385 pt	OLIE-HEMD zonder kap	510 pt
DIJLAARS	640 pt	met kap	670 pt
HEUPLAARS	810 pt	OLIESCHORT	290 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	470 pt	OLIEBROEK met bretels	365 pt
maat 58	540 pt	GUTTERS	50 pt
BROEK blauw goed	250 pt	AIRCOAT BROEKEN	415 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	260 pt	broeken met bretel	
maat 58	275 pt	maat 42 - 56	565 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	305 pt	58 - 60	620 pt
maat 58	345 pt	JUMPERS aircoat	425 pt
JUMPERS blauw goed			
small en medium	250 pt		
large	255 pt		
extra-large	265 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.	WOLLEN DEKENS	320 fr.
Prachtige KEUKENHANDDOEKEN		MESSEN PIJKENAAS	130 fr.
Cristal	31 fr.	PRISMAKIJKERS	1.525 fr.
Boilo	42 fr.	REDDINGSVESTEN	875 fr.
SPONSHANDDOEKEN blauw	27 fr.	UURWERKEN met stuurwiel	2.650 fr.
VAATDOEKEN	10 en 18 fr.	BAROMETER met stuurwiel	1.975 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.	UURWERKEN elektrisch	2.250 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	148 fr.	BAROMETER	1.500 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.	DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
		echte engelse, blauw	1.250 fr.
		extra	1.520 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

M



**HULP
in
NOOD**

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.



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

