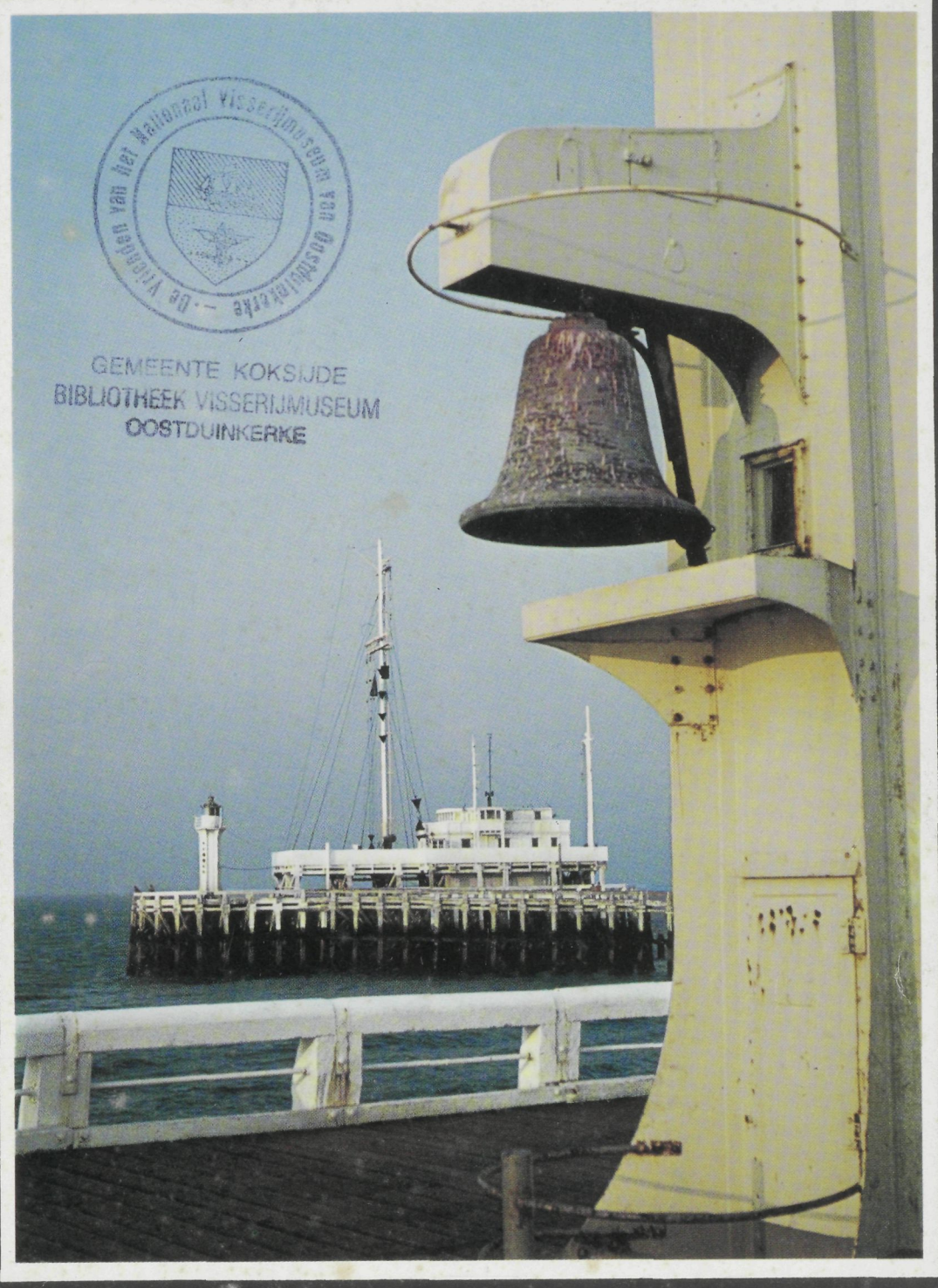
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



HET VISSERIJ BLAD

DINSDAG 30 DECEMBER 1975 — PRIJS 30 FR. — Nr. 52 — 42e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

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

KNIELAARS	225 pt
LAARS gevoerd met wol	385 pt
DIJLAARS	640 pt
HEUPLAARS	810 pt
OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56	525 pt
maat 58	600 pt
BROEK blauw goed	275 pt
VEST blauw goed - maat 48 tot 56	290 pt
maat 58	305 pt
BROEK met borststuk - maat 48 tot 56	335 pt
maat 58	380 pt
JUMPERS blauw goed	
small en medium	280 pt
large	285 pt
extra-large	295 pt

ZUIDWESTER (lange kap)	165 pt
OLIEHEMD zonder kap	570 pt
met kap	670 pt
OLIESCHORT	290 pt
OLIEBROEK met bretels	365 pt
GUTTERS	50 pt
AIRCOAT BROEKEN	415 pt
broeken met bretel	
maat 42 - 56	565 pt
58 - 60	620 pt
JUMPERS aircoat	425 pt

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, en bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen aan zeer goedkope prijzen

ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

VAATDOEKEN	10 en 18 fr.
Radical DETERGENTZEEP - 1 liter	25 fr.
LEVIS VERF - alle kleuren	148 fr.
REGENKLEDIJ (broek en vest)	450 fr.
WOLLEN DEKENS	320 fr.
MESSEN PIJKENAAS	200 fr.
PRISMAKIJKERS	2.055 fr.
REDDINGSVESTEN	950 fr.
UURWERKEN met stuurwiel	2.650 fr.
BAROMETER met stuurwiel	1.975 fr.

UURWERKEN elektrisch	2.250 fr.
BAROMETER	1.500 fr.
DUFFLE COATS grijs en groen	800 fr.
echte engelse, blauw	1.250 fr.
extra	1.520 fr.
DUFFLE COATS gevoerd	1.690 fr.
	1.820 fr.
WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top	
laag model	685 fr.
hoog model	660 fr.

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven, kunnen deze tegen zeer voordelige prijzen aanschaffen bij de rederskoöperatieven

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Tel. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32

HAND IN HAND

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 44 41 17

(K 31)

DE DIREKTIE

EN HET PERSONEEL

VAN „HET VISSERIJBLAD"

WENSEN HUN GEACHTE LEZERS

GOED HEIL

IN 1976

EN RIJKE VANGST

1976

het visserijblad

Dinsdag 30 December 1975 — Nr.52

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. — BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

BOODSCHAP VAN EERSTE MINISTER TINDEMANS

De zeevisserij staat dagelijks in het nieuwe, nu eens als twistappel tussen zeevarende mogendheden, dan weer als een dramatische gebeurtenis in het rampendossier en soms als een vraag die het leven en de toekomst van de ganse mensheid betreft : voedingsreserves, arbeidsmogelijkheid, inkomen

Toch blijft de zeevisserij nog te veel in de schaduw ; de harde kanten van het zeemansleven, de wisselvalligheden waaraan de eigenlandse visnijverheid steeds weer ten prooi valt, de toekomst van de vissersgemeenschap komen al te weinig aan bod.

Maar op het ogenblik dat de wereld een ekonomische recessie kent, rijzen alle vragen scherper en op een meer betrokken wijze. Zo ook de zeemansvragen en de toekomst van de visserij.

Ik ben blij mij vandaag, langs dit Kerstnummer, te kunnen wenden tot al diegenen die tot het vissersbedrijf behoren en die door hun aanhoudende inzet mede getuigen van lotsverbondenheid en gemeenschapszin. Indien wij vandaag nog ons land welvarend kunnen heten, dan is het ook dank zij hun arbeid. Wanneer wij nu moeilijke tijden beleven, dan voelen wij ons meer dan ooit van die arbeid afhankelijk.

Dag aan dag zoek ik samen met de Regeringsploeg naar passende oplossingen voor de moeilijkheden waarmede ons land heeft af te rekenen. Ik laat me voorlichten door mensen met lange ervaring in het vissersleven. Gaarne laat ik mij ook inspireren door het voorbeeld van moed, durf en risiko die kenmerken van de visser zijn.

« In de nood kent men zijn beste vrienden ».

Wij komen onze moeilijkheden alleen te boven wanneer wij, ieder van zijn kant, mede verantwoordelijkheid dragen en ons inspannen om gemeenschappelijk een oplossing te vinden. Daarop vertrouw ik stellig.

Aan alle vissers, aan alle families uit de zeevisserij wens ik een echt gelukkig Nieuwjaar. Moge 1976 voor hen allen een goed jaar worden, een jaar dat telt in hun leven, een jaar dat voor ieder wat menselijk geluk bracht.

HET GEBREK AAN GEZAG, VERANTWOORDELIJKHEIDSZIN EN ORGANISATIE, DE ZIEKTE VAN HET VISSERIJBEDRIJF

door P. Vandenberghe, uitgever.

TOEN WE — één jaar geleden — het in deze kolommen hadden over de toenmalige krisis in de visserij en hoe deze zou kunnen of dienen overbrugd te worden, dachten we dat de aanwijzingen daarin gegeven, zouden leiden tot meer aanpakken van de vraagstukken die het bedrijf schaden, tot meer samenwerking en tot meer dienen van het algemeen belang.

WE HADDEN het over overheidshulp, over reorganisatie en de noodzakelijke samenwerking tussen overheid en het bedrijf, welke we als een eerste vereiste van lukken bestempelden.

OF WE EEN JAAR LATER, niettegenstaande de krisis zich meer dan ooit heeft toegespitst, een stap vooruit zijn gegaan, betwijfelen we ten zeerste, want spijtig genoeg is het bedrijf verstrikt gebleven in allerlei gekibbel, persoonlijke veten en gebrek aan gezag, verantwoordelijkheidszin en reorganisatie.

NA ONZE HUIDIGE MINISTER van Landbouw die samen met onze eerste minister en de minister van Verkeerswezen, ons de eer hebben willen aandoen hun wensen en verlangens langs deze weg te doen toekomen, bedankt te hebben voor deze goed bedoelde attenties, menen we het onze plicht onze bedrijfsgenoten eens te meer te moeten wijzen op de noodzakelijkheid te willen inzien dat al dit gekibbel, al deze persoonlijke visies, misschien weliswaar passen in hun eigen kraam maar niet in dat van het beogen van het algemeen welzijn.

HET IS EEN FEIT dat de overheid slechts kan helpen de moeilijkheden in het bedrijf oplossen, als van hieruit zelf, eensgezind, opgetreden en het algemeen belang beoogd wordt.

EN WAT ZIEN WE NU ?

SEDERT EEN JAAR wordt er alleen gekibbeld, is er geen gezag, geen leiding, geen programma, geen reorganisatie.

HET SAMENGAAN in ons bedrijf is een van de zwakste punten welke dan nog verslechterd worden door een slechte eigen bureaucratische organisatie.

DAARBIJ KOMT dat we op een vijftal mensen na, te doen hebben met een sterk individualisme van de bedrijfsgenoten, die weliswaar technisch bekwaam zijn, maar die te dikwijls menen dat ongebreidelde concurrentie voordeliger is dan op verstandelijke basis samen te werken.

DE PERSOONLIJKE BELANGEN wegen veel zwaarder dan het groepsbelang.

ELKEEN WEET IETS, wil iets, wil in beheerraden zitten, MAAR VOOR ZICH ZELF, niet voor het algemeen belang.

SEDERT MEER DAN EEN JAAR had men gewerkt aan een wit boek en toen het onlangs ter sprake kwam, was het een vod papier zonder werkelijk nuttige inslag.

HOREN WE NIET dat door sommigen uit de organisatie reeds voetstappen bij de overheid werden aangewend om het zeer nodig en belangrijk K. B. inzake de 12-mijlszone — waarbij schepen van 50 bruto ton en meer en hebbende een motor van 300 p.k. niet meer binnen die zone zullen mogen vissen — niet te laten verschijnen ?

EN ALS MEN DAN de reden er van vraagt en wat de kust-

(Vervolg blz. 3)

OMEGA BALANSEN

gekend door iedereen

EEN WERELDMERK

OMEGA - MERCURIO

DE BALANS VAN HET JAAR 2.000

Tal van referenties in OOSTENDE, ZEEBRUGGE, NIEUWPOORT, KNOKKE, enz.

De moderne vishandel eist moderne bediening, weegt met een OMEGA - MERCURIO balans.

Uitvoering in roestvrij staal, onderdelen speciaal behandeld tegen aantasting van zoutwater.

OMEGA

KILIA

- Allerlei gewone automatische weegtoestellen vanaf 2 kg. tot 3.000 kg. in verschillende modellen.
- Hakmolens - Vleessnijmachines - Zaagmachines - enz...
- Industriële hakmolens B.98 - D.114
- Snelkutters, Express-kutters 20 1, 30 1, 401, tot 5001

Vakuümmachines KOMET, Kookketels, Werktafels, Mengbakken, Hakblokken, Slijpmachines, Kook- en rookkasten REICH, Koeltoonbanken volledig in inox.

Alleeninvoerder voor Benelux

P.V.B.A. MARCEL BUYSSE

Oude Wetterstraat 51, 9200 WETTEREN

Tel. (091) 69 19 06 - 69 33 32

Ons goedkeuringsnr 213.023 voor België

Bezoek onze toonzaal (280 m2), gelegen dichtbij afrit autostrade E5 te Wetteren.

Vertegenwoordiger voor de kust :

Willy DENDOOVEN, tel. (050) 31 70 53

(42KV)

visserij, die eens te meer te braaf is, er van denkt, dan krijgt men voor antwoord : het zal onze tijd wel meemaken...

HIER SPEELT in dit artisanale bedrijf niet de wet van de verstandhouding, de samenhorigheid, maar de wet van de jungle, waar de sterken alleen voor doel hebben de zwakken te vernietigen. De geschiedenis herhaalt zich ook hier. De taak van de overheid is het die zwakken, die kleinen, te beschermen. Want velen vergeten dat ze klein geweest zijn, maar vergeten niet waarom hun visie en niet die van het algemeen belang moet dienen.

STRAKS ZULLEN NIEUWE VISGRONDEN gezocht; misschien steun moeten verleend worden. Aan wie en hoe zal die geschieden ? Ook de kwestie van de 200 mijlszone zal een voorname rol spelen en eigen belangen zien naar voor komen.

WIE ZAL zich geroepen voelen om met de administratie er over te handelen en de opinie van het algemeen belang te dienen ?

ALLEMAAL VRAGEN waaruit zal blijken, dat hier het gezag en de kennis van de overheid omtrent de werkelijke noden van het bedrijf, de belangrijke rol zal spelen en dat die overheid op eigen bekwaamheid zal hoeven te rekenen maar niet op de adviezen van het bedrijf.

WANT HET BEDRIJF heeft geen gezag, heeft geen verantwoordelijkheidszin en is geen organisatie meer, maar een club, waar elkeen meent het voor het zeggen te hebben en sommigen er alleen zijn om te vernietigen wat met zoveel moeite in 18 jaar werd opgebouwd.

INVLOEDEN kunnen bij de hogere overheid alleen gelden als er ten andere alleen bekwaamheid, leiding en gezag is. Wat staat er ons in die omstandigheden te doen ? Zeker niet, wat sommigen beogen, de verdeeldheid aanhouden uit eigen belang, uit vrees dat invloeden het eigenbelang zullen doen sneuvelen.

ANGST EN VREES zijn slechte raadgevers.

BEZINNING en krachtg beleid zijn onafwendbaar nodig.

WIL MEN DIT BESEFFEN, bezinnen, dan kan en zal de overheid zijn onvoorwaardelijke steun verlenen. Doet men dat niet, dan zal wat sedert 1957 door ons en door verstandige reders opgebouwd *is, teloor gaan, tot spijt van al de eerlijke bedrijfsgenoten.*

MET DEZE OVERWEGING sluiten we dit jaar af, bewust dat, wanneer deze onderlinge verdeeldheid, die vertroebelde atmosfeer, waarin sommigen alleen het eigenbelang verdedigen, of hun persoonlijke veten willen botvieren, blijft voortduren, dit de ondergang van de Rederscentrale betekent, met al de triestige gevolgen voor het bedrijf zelf, dat al zo weinig mensen heeft om zijn belangen op hoger niveau te behartigen.

VISSERIJ WEER RATIONEEL EN RENDABEL MAKEN

door J. CHABERT, Minister van Verkeerswezen

Het Kerstnummer van het Visserijblad valt dit jaar wel op een somber ogenblik. We voelen nog allen het schrijnende leed veroorzaakt door de recente ramp van de B.604 „Ibis". In stille piëteit breng ik een huldegroet aan die vijf jonge mensen die bij de uitoefening van hun zwaar beroep, in de volle bloei van hun verdienstelijk leven zo brutaal aan de genegenheid van hun gezin, hun familie, hun vrienden zijn onttrokken.

Zoals steeds bij dergelijke tragische gevallen vocht men eerst met ontzetting en machteloosheid tegen het onmeedogende en onverdiende noodlot. Pas nadien kon men de harde werkelijkheid aanvaarden. Moge onze visserij in de toekomst gespaard blijven van dergelijke ongevallen. Tevens druk ik de wens uit dat alle betrokken middens, zo van overheidswege als uit de privésektor, alle middelen zouden aanwenden, zonder beperking, om de veiligheid van de scheepvaart te verhogen evenals de efficiëntie van reddingsoperaties.

Mijn bezorgdheid gaat ook naar de vele problemen die zich de laatste maanden stellen in de visserij. Hier bedoel ik vooral de overbevissing, de waterbezoedeling, de zandwinning in zee, de artificiële beschadiging van de zeebodem en de ermee gepaard gaande geleidelijke teleurgang van de visstand. Ook de moeilijkheden van verschillende aard waarmee de visserij, vooral sedert de oliecrisis, te kampen heeft zijn mij niet onbekend.

Ik wil dan ook langs deze weg de verzekering geven dat ik aandachtig en met begrip kennis zal nemen van de voor mijn Departement bestemde aanbevelingen die door de betrokken middens werden geformuleerd en die thans onderzocht worden door de Nationale Commissie voor Visserijbeleid.

Alhoewel onze nationale visserij vroeger nog moeilijke perioden doorworsteld heeft en de huidige ernstige toestand ongetwijfeld verband houdt met de algemene malaise in de West-Europese visserij, toch ben ik ervan overtuigd dat er precies op Europees vlak, in het kader van de Europese Gemeenschap, maatregelen moeten genomen worden om de visserij te rationaliseren en terug rendabel te maken.

Graag zal ik mijn steun verlenen aan alle ekonomische en sociale verantwoorde initiatieven die hiertoe kunnen bijdragen.

AAN ONZE VISSERS EN REDERS

door A. LAVENS, Minister van Landbouw.

Bij deze jaarwisseling maken wij in de zeevisserij de balans op van een jaar dat in deze sector veel moeilijkheden met zich heeft gebracht. In economisch opzicht wou het maar niet vlotten, en spijtig genoeg is ook dit jaar het bedrijf niet van scheepsrampen gespaard gebleven. In deze eindejaarsstemming verwijlen onze gedachten bij de bedrijfsgenoten die voortaan in onze rangen zullen ontbreken. Ik denk hierbij vooral aan de ongelukkige opvarenden van de B.60 «IBIS».

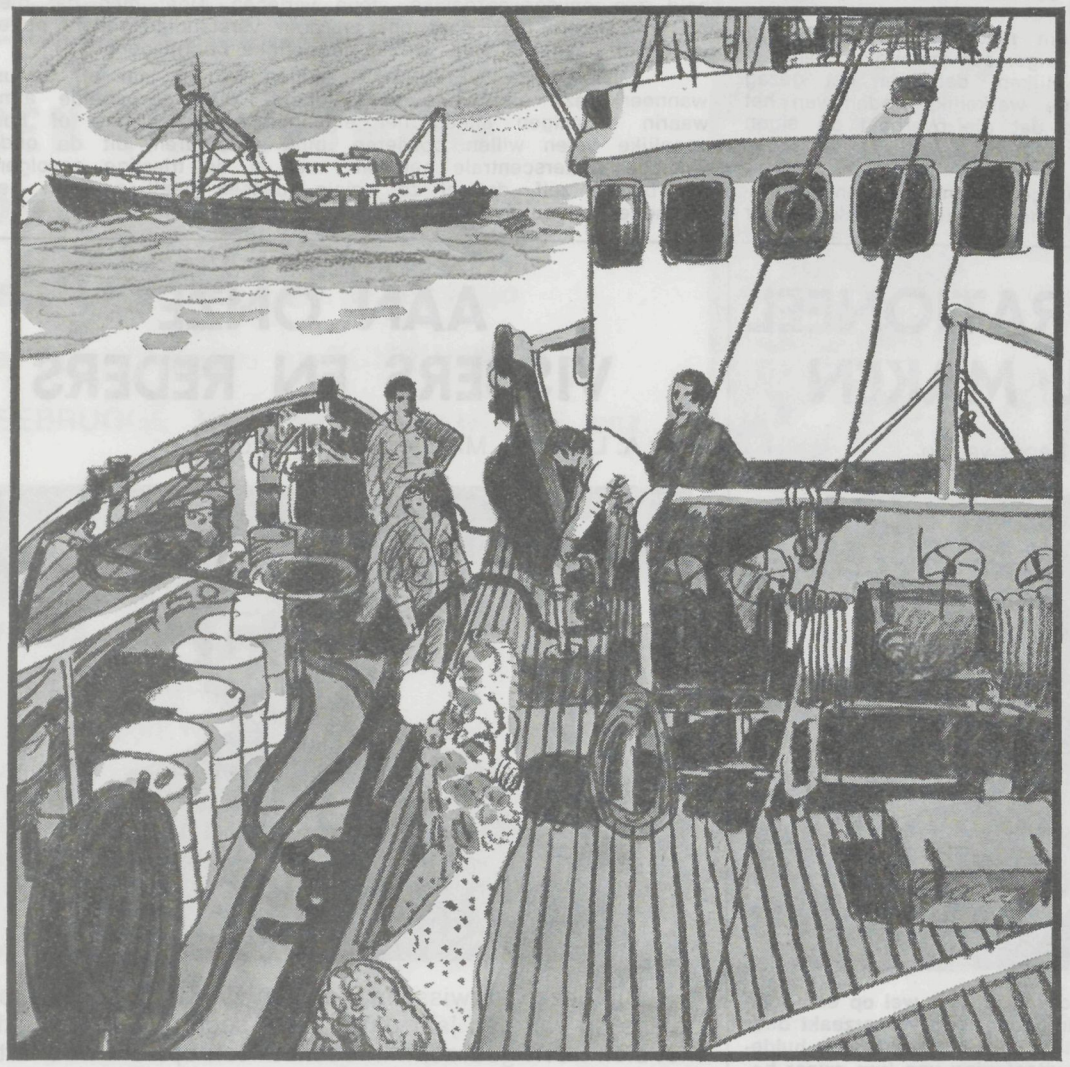
Sedert 1974 gaat het niet meer zo goed in de visserij. Het is een wereldfenomeen en in de meeste gevallen zijn de oorzaken overal dezelfde : verminderde vangstmogelijkheden als gevolg van de overbevissing, fel gestegen exploitatiekosten, voornamelijk ingevolge de forse stijging van de olieprijs, en stagnerende visprijzen, een uitloper van de algemene economische recessie.

Wij staan hier blijkbaar op een keerpunt in de visserijeconomie. Er hebben een paar nieuwe factoren hun intrede gedaan in de visserijwereld, en het ziet er wel naar uit dat nog andere zullen volgen.

Ons landje is geografisch ongunstig gelegen ten opzichte van onze visgronden en is op visserijgebied een vragende partij die weinig of niets te bieden heeft. Als wij ons *hiervan allen ten volle bewust zijn, dan zou het ons eigenlijk* toch niet zo moeilijk mogen vallen om gezamenlijk het bedrijf zo goed mogelijk te herstructureren ten einde vervolgens als

(Vervolg blz. 5)

Wie bewijst dat ook u toe kunt met minder brandstof?



SWD en niemand anders. Want in de praktijk blijkt steeds weer opnieuw dat F240 dieselmotoren van SWD onbetwiste voorbeelden zijn van Hollandse zuinigheid. Dat geldt niet alleen voor brandstof (155 g/epk/h), maar ook voor smeerolie (1 g/epk/h).

Trouwens, ook op andere terreinen bespaart de F240 kosten. Neem het onderhoud. Als gevolg van de robuuste en ongecompliceerde bouw en van de lange standtijd van de onderdelen liggen er zeer ruime perioden tussen de grote inspecties.

Bovendien zijn SWD motoren uiterst betrouwbaar. Door hun compactheid vragen ze weinig ruimte.

U wilt dat eerst allemaal nog wel eens zien? Uitstekend. SWD is gewend te bewijzen wat zij beweert. Zoals SWD ook gewend is de relatief korte levertijden stipt na te komen. Vraag daarom die bewijzen ter inzage. En laat SWD met u meedenken over de optimale toepassing van dieselmotoren voor voortstuwing of energie-opwekking.

DR210 : 320 - 920 epk
F240 : 820 - 1.500 epk

SWD. Graag zelfs.

Verkoopafdeling Benelux,
Postbus 608,
Zwolle,
Tel. (05200) 1 09 87,
Telex 42116,
Telegr. storkdiesel

STORK-WERKSPOOR DIESEL

een sterk en gesloten geheel, de schokken en stoten op te vangen. Want wie naar buiten sterk wil optreden, moet allereerst vóór eigen drempel vegen..... en het komt mij voor dat op dat vlak nog heel wat te doen valt.

Op basis van een memorandum van het georganiseerd bedrijf heeft de Werkgroep «Visserijbeleid» in de voorbije maanden een eindrapport met aanbevelingen opgesteld omtrent de huidige toestand in de aanvoersector van het zeevisserijbedrijf. Dit werkdocument wordt thans onderzocht door de Commissie «Visserijbeleid», waarin vertegenwoordigers zetelen van het bedrijf, van de diverse betrokken Ministeries, van de vakbonden en van de politieke partijen. Zodra deze Commissie mij haar adviezen zal hebben medegedeeld, zal ik onverwijld nagaan wat verder kan gedaan w:orden om, op basis hiervan, ons visserijbeleid grondig aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden.

Het bedrijf zal echter zelf moeten over de brug komen met een eigen aanbreng, vrucht van eigen verbeeldingskracht, kennis van zaken, zin voor initiatief durf en ondernemingszin. Er mag niet uit het oog verloren worden dat de inbreng van het bedrijf van primordiaal belang is, terwijl de overheid zich dient te beperken tot de rol van steunverlener en begeleider.

Ik geloof dat ik hierop niet verder hoef in te gaan. De Commissie «Visserijbeleid» zal vermoedelijk eerstdaags haar werkzaamheden beëindigen en ik meen erop te mogen rekenen dat zij met een concreet, haalbaar en duidelijk omlijnd plan voor de dag zal komen. Intussen reken ik echter evenzeer op het taai doorzettingsvermogen van onze vissers en reders. Gelukkig wordt de ruggegraat van het bedrijf nog altijd gevormd door de familiaal-artisanale onderneming, die — precies omdat zij op een dergelijke leest is geschoeid — zich in moeilijke tijden gemakkelijk weet te handhaven. In al deze kleine rederijen zijn heel wat dynamische en ervaren schippers en reders actief, die ook in deze crisisperiode tegen een flinke stoot kunnen. Zolang wij in deze sector over dergelijke bedrijfsleiders beschikken, ziet de toekomst van het bedrijf er vast niet zo somber uit.

Weliswaar betekent het invoeren van een quota-stelsel een zekere belemmering voor de activiteit van de rederijen, maar er is gebleken dat dit veel positieve kanten heeft. Vooreerst blijkt dit quota-stelsel nog best mee te vallen, vermits het er op dit ogenblik naar uit ziet dat de meeste van de aan België voor 1975 toegekende quota ruimschoots zullen volstaan, wat, behoudens onvoorziene omstandigheden, eveneens mag worden verhoopt voor de voor 1976 toegekende hoeveelheden. En vervolgens mag redelijkerwijze verwacht worden dat de diverse maatregelen tegen de overbevissing binnen afzienbare tijd vrucht zullen afwerpen. Bovendien is de hoop gerechtvaardigd dat in een verdere toekomst meer en meer een diep ingrijpend «fisheries management» in E.G.-verband zal doorgevoerd worden waardoor de rentabiliteit en de levensvatbaarheid van de vissersvaartuigen ongetwijfeld een flink stuk zullen omhoog getrokken worden. Steeds meer ook worden op internationaal vlak maatregelen uitgevaardigd ter bestrijding van de verontreiniging van het zeewater, en ook dit lijkt een gunstig teken te zijn.

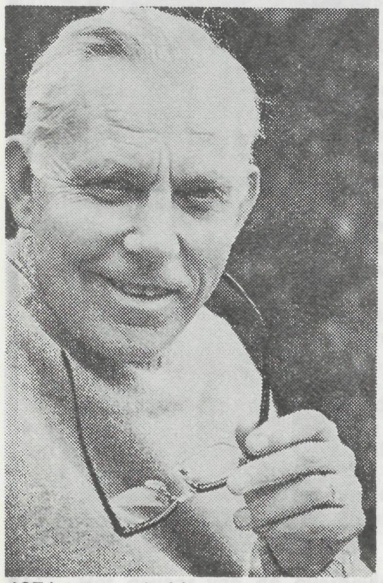
Belangrijker nog dan de overbevissing en de vangstbeperkingen lijkt mij de kwestie te zijn van de voorbehouden visserijzones. Met de IJslandse regering kon onlangs opnieuw een bevredigend akkoord bereikt worden, en ik wil hierbij niet nalaten mijn collega van Buitenlandse Zaken en zijn toegewijde medewerkers hiervoor van harte te danken en te feliciteren.

Vooraleer te besluiten wens ik hier nog even de aandacht te vestigen op het feit dat op 1 januari 1976 het hernieuwde Fonds voor Scheepsjongens in werking treedt, nu niet meer op basis van vrijwillige bijdragen doch op grond van een wettelijk stelsel van verplichte bijdragen. Dit zal vooreerst het voordeel opleveren dat alle onenigheid, betwistingen en meningsverschillen dienaangaande tot het verleden zullen behoren. Vervolgens zal dit systeem ongetwijfeld in belangrijker mate bijdragen tot het ondervangen van de nadelige gevolgen van het bemanningsprobleem.

Laten wij het jaar 1976 vol goede moed inzetten. Moge dit het «Jaar van de Visser» worden. Daarmee bedoel ik niet dat hij nu eens speciaal in de kijker zal moeten gezet worden, maar wel dat dit voor onze visserij wel eens het beslissend jaar zou kunnen worden voor de sprong voorwaarts in een heden en een toekomst vol stroomversnellingen, veranderingen, ontwikkelingen, uitdagingen en perspectieven. Deze uitdagingen positief en doeltreffend beantwoorden, betekent voor onze zeevisserij de sprong naar een veilige toekomst. Ik wens de bedrijfsgenoten voor 1976 dan ook veel succes, goede vangsten, flinke besommingen en behouden vaart.

Een eregroet... een oproep

door Dries CLAEYS Volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij



Hoe zou mijn eerste woord anders kunnen zijn dan een Eregroet aan de vissers die ons in het verlopen jaar ontvallen zijn. Een eregroet aan de slachtoffers van de „Ibis" B.604 en een warme groet aan de treurende naastbestaanden.

Een eregroet ook aan de andere vissers die in het jaar 1975 gestorven zijn en onder dewelke er zijn die een sieraad waren voor de zeevisserij. Vissers die **parels van mensen** waren. Mensen die wij van dichtbij leerden kennen en door wiens *levenshouding wij herhaaldelijk* en overal konden getuigen = daar is toch uitzonderlijk schoon volk in onze zeevisserij ! !

Ook hun families brengen wij graag opnieuw de betuiging van innig medeleven.

Dat de zeevisserij reeds zwaar getroffen werd sedert december 1974 tot nu, hebben we vanop de tribune van de Kamer duidelijk gezegd.
Wie ooit bij een tewaterlating van een nieuw vissersvaartuig aanwezig was en de tranen in de ogen zag of zag zijn weg zoeken langs de verweerde kaken van een stoer vissersgezicht, die weet meteen wat het moet zijn als een vaartuig ondergaat om niet meer boven te komen.

Harde slagen kreeg de zeevisserij in 1975 — ook op het economische vlak. Ook in de uitbatingsvoorwaarden, in de vangst- en winstmogelijkheden.

De vangsten, de prijzen, de uitbatingskosten, de quota's = allemaal elementen die het bestaan van de visserij bedreigen.

Daarom spreken wij in de Kamer van **Operatie Overleving.** En vroegen wij 2 - 3 dringende maatregelen om die overleving te beveiligen.

Vele jaren stond ik **alleen** te pleiten in de Kamer. Dit jaar waren we met zes Kamerleden die gingen pleiten voor de zeevisserij. Deze eens*gezindheid is noodzakelijk. Wij moeten allen samen aan één streng trek*ken. Wie nu aan verdeeldheid wil gaan doen, helpt de visserij in de dieperik. Wij hebben geen mens te veel aan dek om in de huidige moeilijkheden te helpen pompen om de visserij drijvend te houden.

Ik heb steeds ook in de ergste crisisjaren van 1958-1959 gepleit voor eenheid, samenhorigheid, die ons redden kan. Ik pleit nog steeds in dezelfde richting. Laat de onderlinge vitterij en afbraak die veelal kwaadaardige vormen aanneemt, geen overheersende toon zijn.

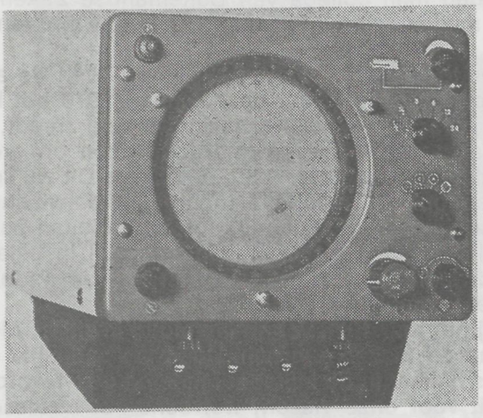
In deze adventstijd, die een tijd van hoop en verwachting is, moeten wij het geloof in de toekomst gaaf houden, ons vertrouwen zal niet beschaamd worden als wijzelf positief doen wat we kunnen, allen samen.

Daarom aan allen Zalig Kerstfeest, Gelukkig Nieuwjaar.

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.

— lichtgewichten antenne zonder vaste golfgeleider.

— het geheel bestaat uit twee delen en kan gemakkelijk in ieder stuurhuis geplaatst worden.

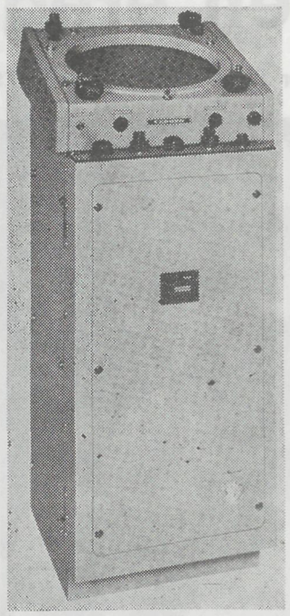
— een minimum aantal knoppen en eenvoudig in te stellen met afstem indikator.

— 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.

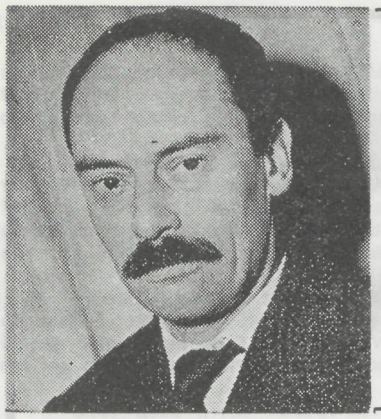
— eenvoudige afstemming of afstemindikator.

— reflectie plotter mogelijk.

Aan geïnteresseerden wordt met genoegen 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**

(8KV)



PROBLEMEN VAN DE BELGISCHE VISSERIJ

WAT BRENGT ONS DE TOEKOMST
INZAKE EXPLOITATIE-VANGGEBIEDEN ?
DE BESTRIJDING VAN DE BEVUILING

door K. MICHIELSEN, hoofdinspecteur-directeur bij de dienst voor de zeevisserij — Ministerie van Landbouw

We hebben een moeilijke periode achter de rug ,een zeer moeilijke. Het gaat nu een beetje beter. Maar echt goed is het nog niet. Nog heel wat mensen zitten in de knoei. En de vraag is : gaat het nu echt terug beteren, of is het maar even een luwte in de storm?

De oorzaken van de moeilijkheden kennen we allemaal : de plotse acceleratie in de stijging der exploitatiekosten ingevolge de oliekrisis gevolgd door de galopperende inflatie, de stagnerende afzetprijzen en de matige tot soms teleurstellende vangsten. De Overheden, zowel op nationaal vlak onze Minister, als op internationaal vlak, de E.E.G. en de Noord-Oost Atlantische Visserij-Commissie hebben, ieder op zijn manier, geprobeerd er iets aan te doen. Onze Minister heeft getracht de ergste nood enigszins te lenigen door het toekennen van de oliesubsidie. De E.E.G. heeft geprobeerd de druk van bepaalede overschotten op de marktprijzen te verlichten door het verlenen van exportrestituties en het instellen van importbeperkingen van sommige produkten uit derde landen. De Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie werkt meer op langere termijn : haar doel is maatregelen te nemen opdat over enkele jaren de vangsten terug renderend zouden worden voor iedereen. In andere woorden dat het niet meer nodig zou zijn zowat 2 liter gasolie te verbruiken om 1 kg vis te vangen, of miljoenen investeringen te doen in schepen van 1000 en 2000 pk om enkele duizenden kg tong per reis aan te voeren. Ze heeft het nu geprobeerd met kwoteringsregelingen. Er is daar veel kritiek op, van alle kanten, ook vanwege de ambtenaren die aan de besprekingen zelf deelnamen. Maar het was de enige ingrijpende maatregel die momenteel realiseerbaar was. Laten we dan niet ,,schieten op de pianist..... de arme bliksem doet zijn best".

Wat de visser en de reder echter het meest wensen is een krachtige en doorgezette verbetering van de afzetprijzen. Hierover heeft eigenlijk niemand macht. Zolang op wereldvlak deze langdurige en ernstige recessie niet omgezet wordt in een nieuwe periode van economische expansie, d.w.z. zolang er nog zoveel werkloosheid is, en nog zoveel ondernemingen in moeilijkheden verkeren, en de mensen er tegen opzien in het restaurant een stuk tarbot te bestellen, zolang zal de mot in de visprijzen blijven. Van het ogenblik dat de wereldeconomie, en dan voornamelijk de West-Europese economie terug op gang komt, zal men automatisch de prijzenevolutie zien hernemen. Het gaat momenteel al iets beter. Laten we hopen dat het zo doorgaat.

Een paar goede jaren en een flinke dosis optimisme zullen we misschien erg nodig hebben in de naaste toekomst. Want de verdere toekomst ziet er uit als een bloedrode zonsopgang. ,,Red in the morning, gale warning". Niet op het vlak van de prijzen of de marktevolutie. Wel neen, hier komen alleen tijdelijke moeilijkheden voor, en op lange termijn stijgt steeds de wereldvraag. Het gaat hem vooral om de visgronden. En nu denkt U zeker ,,Hoplabas, daar begint het weer ! We horen het zoveelste stroofje van de geliefde smartlap der geleerde heren. Overbevissing en nog eens overbevissing. 't Is al de schuld van het kapitaal. En van de visser natuurlijk. Die vist met mazen als die van een ''passevite'' met motoren waarvan de pk's in de duizenden lopen, met schepen als kleine maalboten, schroeven als windmolens en netten waarin men kathedralen kan zetten, zonder te spreken van de bokkenvissers met hun wekkers en kittelaars en kettingmatten waarmee men de duivel uit zijn hel kan trekken !".

Wees gerust, waarde vrienden. Het gaat daar niet over. Tenminste niet rechtstreeks. Onrechtstreeks wel. Alleen zijn de gevolgen van wat ik ga vertellen nog meer verdragend.

Er zijn op zee drie gevaren die onze visserij bedreigen en die zijn : de vervuiling, de overbevissing, en sommge maatregelen de men in verband met deze overbevissing meent te zullen nemen.

De vervuiling is misschien de ergste bedreiging maar dit gevaar is nog niet voor morgen, en we gaan er ons dus vandaag nog geen kopzorgen over maken.

Het gevaar van de overbevissing wordt misschien wel eens overdreven, maar laten we ons vooral hoeden voor onderschatting ervan. Vele praktijkmensen doen dit. Ze menen dat de biologen de zaken dramatisch voorstellen om zichzelf belangrijk te maken, en dat de werkelijke oorzaken van het schaarser worden van bepaalde vissoorten op bepaalde plaatsen helemaal elders moeten gezocht worden. Dat laatste zit er misschien hier en daar ook wel in, maar de overbevissing is even reëel als de mist en de storm.

Het bevissen van de stocks, die in de beperkte ondiepe zeeën in de nabijheid van het land leven, door steeds maar grotere, snellere en sterkere schepen, en de uitdunning van deze stocks die er het gevolg van is heeft geleid tot een streven naar steeds maar meer ingrijpende maatregelen.

De minimummaten voor de netmazen en voor de lengte van bepaalde vissoorten waren een eerste, nog vrij schuchtere maatregel. Hij heeft zeker geen kwaad verricht en zonder hem zou de toestand waarschijnlijk heel wat slechter zijn dan hij nu is.

Men heeft enkele jaren geleden, ook op zeer schuchtere wijze, geëxperimenteerd met gesloten seizoenen, met name voor haring.

Toen plots de biologen een zeer ernstige waarschuwing ter tafel wierpen, verklarend dat verscheidene vissoorten een reëel gevaar liepen,

(Vervolg blz. 9)

Problemen in de Zeevisserij ? Dat wel maar de uitbatingskosten zijn zo uitermate hoog geworden dat het nauwelijks anders kan.

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

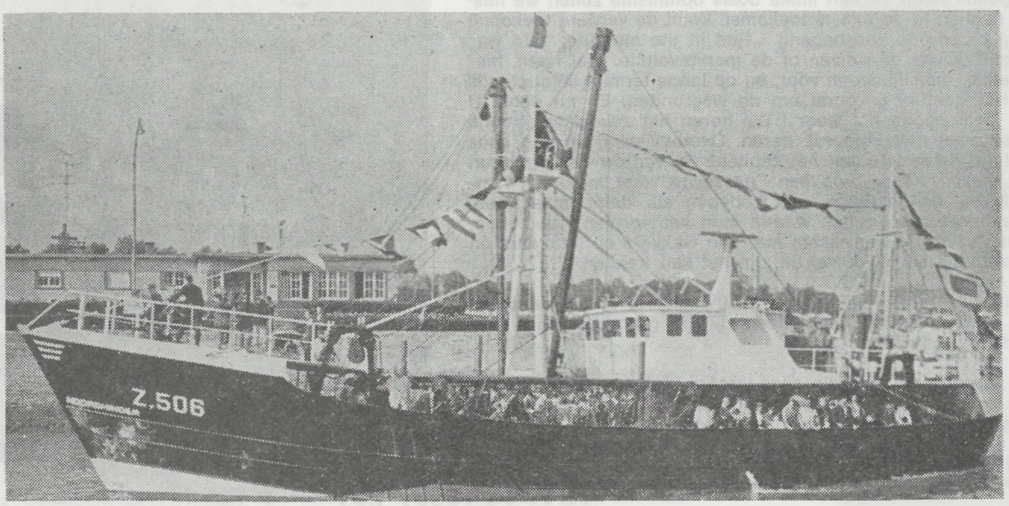
VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER 050/54.40.84
PRIVE 050/54.48.37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

SCHEEPSWERVEN L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN — SERVICE
AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN



(K15)

(Vervolg van blz. 7)

moest de Overheid in de onderscheiden lid-staten van de Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie er wel mede instemmen dat de tijd gekomen was om zich te beraden over meer ingrijpende maatregelen.

Het lag voor de hand dat gegrepen werd naar het kwoteringssysteem voornamelijk omdat dit reeds herhaaldelijk beschreven werd in de literatuur, en inderdaad elders reeds jaren van toepassing is, en daarenboven, op het moment dat het in Europa ter sprake kwam, reeds gehanteerd werd door de I.C.N.A.F. (Noord-West Atlantiek).

Men kent het mekanisme : de biologen stellen een zgn. „TAC" voor: de totale hoeveelheid die gedurende de afgesproken periode mag gevangen worden om, ofwel de beschouwde vispopulatie te doen aangroeien, ofwel om ten minste een verdere aftakeling van de stock te voorkomen.

Over deze „TAC" wordt in het algemeen wel akkoord gekomen, maar dan komt het er op aan deze hoeveelhei dte verdelen tussen de landen. Om een vertrekbasis te hebben wordt een verdeelsleutel gebruikt die er grosso modo, zo uitziet : 90 % van het totaal wordt verdeeld op basis van het percentage dat de vangst van het betrokken land in het verleden uitmaakte tegenover de totale vangsten. Dit verleden beslaat de meest recente tien jaren waarbij iets meer gewicht gelegd wordt op de meest recente jaren. De overige 10 % worden verdeeld tussen de kustlanden, met name deze landen wier kust grenst aan het zeegebied waar de te beschermen stock leeft en geëxploiteerd wordt. Momenteel krijgt ieder „kustland" een even groot deel van deze 10%, maar pogingen werden reeds gedaan om de verdeling te doen a rato van bv. de lengte van de kust (waarbij wij natuurlijk de kiezel zouden zijn). Dit kon totnogtoe verhinderd worden.

Maar het streven naar het verhogen van het aandeel van de „kuststaten" houdt onverminderd aan. Vorig jaar werd voorgesteld de 10 % te brengen op 20 en zelfs op 30 %. Ook dit mislukte voorlopig. Dit jaar gingen sommigen nog verder. Zo bv. toen bleek dat de door de biologen voorgestelde maximum toelaatbare vangst voor haring uit de Keltische Zee kleiner was dan de vangcapaciteit van de Ierse vloot, eiste dit land de totale hoeveelheid voor zich alleen op.

Parallel hiermee moet de evolutie van het zeerecht gezien worden. Er is nu zeker niemand meer die zich nog niet heeft neergelegd bij het feit dat we regelrecht lopen naar het einde van het oude en glorieuze principe van de vrijheid ter zee. Of we het jammer vinden of niet we gaan naar de veralgemening van de 200 mijls voorbehouden visserijzone. Er worden alleen nog wat „achterhoede gevechten" geleverd om te weten in hoeverre het recht van de kuststaat binnen deze tweehonderd mijlszone exclusief is of prioritair, of de kuststaat ook vissersvaartuigen van andere landen moet toelaten in deze zone (en onder welke voorwaarden) of helemaal niet. Het resultaat van deze besprekingen zal waarschijnlijk wel dichter liggen bij de tweede mogelijkheid dan bij de eerste.

Neem nu eens een kaart, en teken daarop ruw weg een zone van 200 mijl uit de kust van onze buurlanden in de Noordzee. Het is duidelijk dat alle visgronden in de Noordzee, de Ierse Zee, bewesten de Britse Eilanden, rond IJsland, Noorwegen, Groenland, enz..... bijna zonder uitzondering binnen deze 200 mijlszone liggen.

En wat krijgt het arme België ? Een klein driehoekje, niet eens de helft van één van die grafische rechthoekjes die gebruikt worden voor statistische doeleinden en die we gewoonlijk „visvakjes" noemen.

Veronderstellen we nu even dat het zeerecht evolueert zoals voorzien, en dat alle landen de nieuwe principes integraal zouden gaan toepassen.

Dan blijft voor ons niets anders over dan onze vloot te beperken tot dat gedeelte ervan dat van dit driehoekje kan bestaan d.w.z. onze kustvloot. Volgens statistieken brengt dit gedeelte van de zee zowat 10.000 ton met een waarde van zowat 250 miljoen op. Van een dergelijke opbrengst kunnen pakweg een kleine honderd scheepjes (tussen 20 en 50 BT) en zowat 200 à 300 vissers leven. Op voorwaarde dat de vervuiling van de zee, en van onze kustwateren in het biezonder, niet toeneemt en ook dat de overbevissing in de nabijgelegen zeeën op efficiënte wijze bekampt wordt. Het grootste gedeelte van onze installaties in de havens wordt dan overbodig. Moest daarenboven de vervuiling verder toenemen dan zou uiteindelijk van onze visserij niet veel overblijven. Dit is de meest pessimistische opvatting.

De meest optmistische houdt rekening met het bestaan van de E.E.G. met als basis het Verdrag van Rome en de verordening nr .2141/70. Hier wordt duidelijk gesteld dat de wateren die onder de jurisdictie van de lidstaten ressorteren vrij moeten openstaan voor de vissersvaartuigen van alle andere lidstaten, maar anderzijds dat een gemeenschappelijk beleid moet gevoerd ter bescherming van de visstocks en ter rationalisering van de visserij zodat de visserijbevolking van alle lidstaten een behoorlijk inkomen verzekerd wordt.

Indien nu alle visgronden voorbehouden worden voor schepen van de E.E.G.-staten, en zonder enig onderscheid van vlag, en in deze „E.E.G.-binnenzee" een rationeel beleid gevoerd wordt, zowel op het vlak van de bescherming van de visstapels als op dat van de meest rationele vlootopbouw, dan ziet het er naar uit dat onze visserij gered is.

Hieraan moet nog worden toegevoegd dat de E.E.G. in een sterkere onderhanelingspositie zou komen te staan tegenover andere landen die traditionneel in deze zeeën komen vissen, zoals bv. IJsland en Noorwegen.

Tenslotte weze hieraan toegevoegd dat de bestrijding van de bevuiling van de zeeën, en voornamelijk van de kustzeeën, die momenteel geschiedt in het kader van de Conventies van Oslo, Londen en Parijs, nu ook aangevat schijnt te worden op E.E.G.-vlak. In het licht van wat hierboven werd gezegd kan ook dit op lange termijn van zeer groot belang worden voor onze visserij.

Men zal wel inzien dat om een rationele bevissing van de „E.E.G.-zee" te verzekeren de onderscheiden nationale vloten, en onder meer ook de Belgische, nog wel enigszins moeten ingekrompen worden.

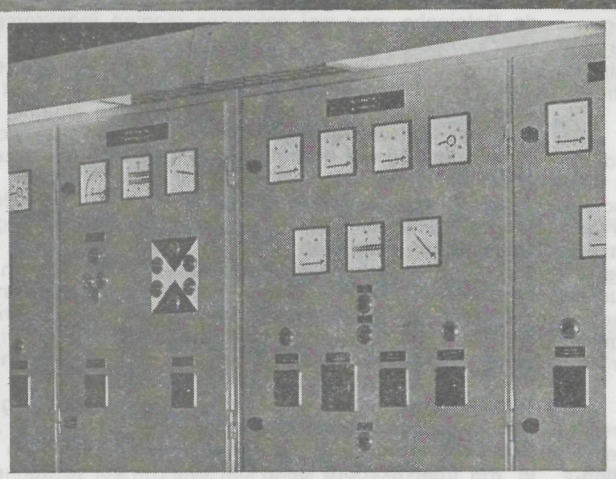
Eigenlijk is dit voor ons geen bezwaar, aangezien enerzijds de algemene trend van de evolutie in onze vloot schijnt te zijn dat het aantal schepen regelmatig afnam, maar dat deze afname begint te vertragen, zodat men kan verwachten dat een stabilisatie zal tot stand komen op een niveau dat nog wel eventjes lager ligt dan het huidige.

Precies hetzelfde kan gezegd worden van de bemanningen. Sedert een twintigtal jaar neemt het aantal vissers gestadig af met gemiddeld een vijftigtal per jaar. Men kan dus stellen dat tegen het jaar 2000 er geen Belgische vissers meer zullen zijn en dus ook geen visserij meer. Het aantal scheepsjongens volgde dezelfde dalende lijn, en op sommige ogenblikken zelfs een nog scherper dalende lijn. Maar hierin is, sedert het oprichten van het Fonds voor Scheepsjongens, een wijziging ingetreden. Het aantal scheepsjongens nam, onmiddellijk na het inwerking treden van het Fonds merkbaar toe, en bleef sedertdien stabiel. Dit betekent dat waarschijnlijk het aantal vissers minder en minder zal gaan dalen, om over enkele jaren een niveau te bereiken waar het stabiel zal blijven. Dit op voorwaarde natuurlijk dat het Fonds zijn rol zal blijven vervullen. Eenieder zal er wel mee akkoord gaan dat om zijn rol te kunnen blijven vervullen het Fonds met de tijd meemoet. Dit wil zeggen dat het vaste loon dat nu aan de scheepsjongens wordt uitgekeerd (300 fr. per zeedag) moet opgetrokken worden. Doet men dat niet dan verliest het Fonds meer en meer zijn efficiëntie. Ieder van ons kent hier, zal ik hopen, zijn verantwoordelijkheid.

Wat er ook van weze, deze optimistische visie laat ons toe de toekomst werkelijk zonder vrees tegemoet te zien : alles komt op zijn plooi, en de visserij in de toekomst zal heel wat renderender en meer levensvatbaar zijn dan de huidige.

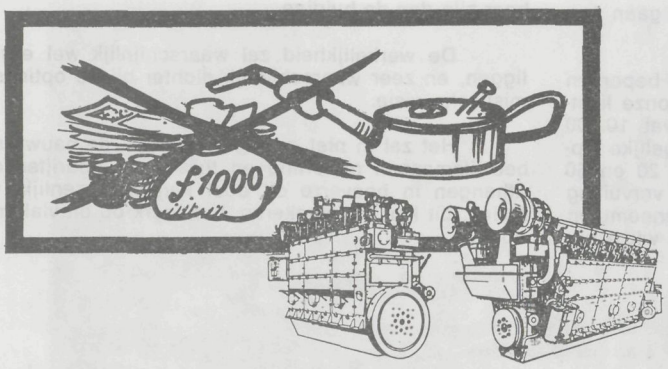
De werkelijkheid zal waarschijnlijk wel ergens tussen beide visies liggen, en zeer waarschijnlijk dichter bij de optimistische dan bij de pessimistische visie.

Het zal in niet geringe mate van de nauwe samenwerking tussen de bedrijfsmensen onderling en tussen de bedrijfsmiddens en de Overheid afhangen in hoeverre dit doel kan verwezenlijkt worden. De ambtenaren zullen, dit kan ik verzekeren, hun werk op dit vlak met de meeste toewijding doen.



MINIMALE KOSTEN MAXIMALE RESULTATEN

Loze (advertentie) kreten? Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!
Want zij weten, dat het die kruishoofdkonstruktie en die eenvoud zijn, welke een Bolnes motor tot een brok techniek van zuinigheid en ekonomie maken.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES verantwoord investeren

BOLNES stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

Postbus 3 Krimpen aan de Lek
tel. 01807 - 14900 telex 22439

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32, na 18 uur : 70 45 32

MINIMALE KOSTEN, MAXIMALE RESULTATEN

Onder deze kop adverteert Bolnes momenteel in binnen- en buitenlandse vakbladen. Loze advertentiekreten ?
Welnu, laten we de volgende feiten eens op een rijtje zetten.
In de duwboot 'Mannesmann III' werden ca 2,5 jaar geleden drie Bolnes dieselmotoren, elk van het type 10 DNL 150/600 in bedrijf gesteld, vermogen per motor 1500 pk bij 600 omw./min.
Voorzien van vier duwbakken met een totale tonnage van 8800 ton legde de 'Mannesman III' sinds de inbedrijfstelling het traject Rotterdam-Duisburg 370 maal af. De duwboot voer als eerste op het Duitse traject Emmerich - Duisburg doorgaans met 6 bakken met een tonnage van 13.200 ton.

In augustus werd na 15.400 draaiuren bij Scheepswerf 'De Biesbosch' te Dordrecht een inspectie gehouden waarbij de volgende feiten aan het licht kwamen :

a **Analyse carterolie**
Olie in zeer goede staat, verversen niet noodzakelijk. Eerste vulling van 2,5 jaar geleden kan gehandhaafd blijven.

b **Smeerolieverbruik**
Totaal smeerolieverbruik van cartersmeerolie en cilindersmeerolie tesamen berekend over 15.400 draaiuren : 0,6 gr/epk/h.

c **Cilindervoeringslijtage**
Een slijtage, welke ligt tussen de uitersten 0,001 en 0,004 mm per 1000 draaiuren. Dit betekent dat bij 100.000 draaiuren een slijtage tussen 0,1 en 0,4 mm tot de mogelijkheden behoort, hetgeen nog ruimschoots binnen de afkeurmaat is.

d **Uitlaatkleppen**
In goede conditie.

e **Zuigerveren**
Zijn aan vervanging toe.

f **Stilligtijd tbv motoren**
Alle noodzakelijk voorkomende onderhoudswerkzaamheden konden tijdens het varen uitgevoerd. Stilligtijd : nihil.

De feiten spreken voor zichzelf : 'Minimale kosten — maximale resultaten'.

KRUISHOOFDMOTOR CONTRA MEDIUM SPEED ? NEEN !
KRUISHOOFDMOTOR ALS MEDIUM SPEED ! DAN IS DIT HET RESULTAAT

3 × BOLNES 10 DNL 150/600; 3 × 1500 epk bij 600 om./min. Voortstuwingseenheid van m.d.b. "MANNESMANN III", Mannesmann Rederij, Rotterdam.

AANTAL DRAAIUREN : 15400, gemaakt in 2¾ jaar

AANTAL REIZEN : 370 maal Rotterdam - Duisburg

UITSLAG METINGEN

SLIJTAGE :

1e zuigerveer	:	toename slotspeling 0,18 mm/1000 uur
Cilindervoeringen	:	1,5 um/1000 uur
Zuigers	:	1e veergroef axiaal 5,6 um/1000 uur
Uitlaatkleppen	:	In goede staat
Cilinderdeksels	:	In goede staat
Drijfwerk	:	In goede staat

ENERGIEVERBRUIK :

Brandstofverbruik	:	164 g/epkh.
Smeerolieverbruik	:	Cilindersmeerolie 0,6 g/epkh. Cartersmeerolie na 15600 uur voor verder gebruik geschikt. Bijvulling minder dan 0,1 g/epkh.

VERWERKTE UREN : Normale inspecties volgens voorschrift
Vaart-onderbreking : Geen.
} KOSTEN : 0,14 cent/epkh.

PROGNOSE

MINIMUM STANDTIJD : 20.000 uur : Zuigerveren, kleppen
40.000 uur : Zuigertoppen
meer dan 40.000 uur : Drijfwerk, cilindervoeringen, cilinderdeksels

CONCLUSIE :

Mede door soortgelijke ervaringen met de BOLNES KRUISHOOFD DIESEL MOTOR bij andere toepassingen kan de conclusie worden getrokken, dat :

Het ENERGIEVERBRUIK laag is en CONSTANT BLIJFT.
ONDERHOUDSKOSTEN BEPERKT BLIJVEN TOT het niveau van 0,20 cent/epkh.

BOLNES stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, Holland
tel. 01807 - 14900 telex 22439

ROKERIJ

LA COURONNE

25 ZANDVOORDESTRAAT

8400 — OOSTENDE

HR. 77 OOSTENDE

BTW. 405.248.578

TEL. (059) 70 13 24

TELEX : 81202

KWALITEITSMERK

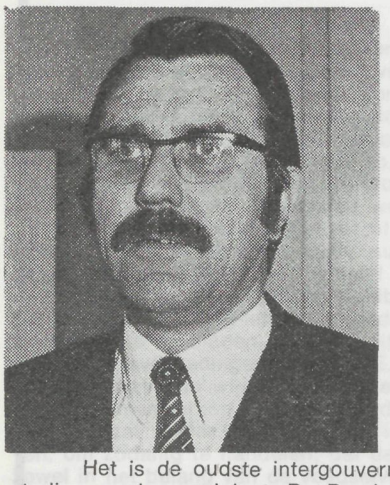
VOOR

VERSE en BEWERKTE VISPRODUKTEN

(1KV)

I. R. O. Z.

door P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor zeevisserij.



De afkorting die boven dit artikel staat, wordt in het bedrijf, vooral de jongste jaren, steeds meer en meer gehoord, zodat het goed is — nu we met de Kerstdagen wat tijd hebben om te lezen — deze organisatie even door te lichten ; voor het bedrijf mogen en moeten de aktiviteiten van deze instelling wel eens naar voren worden gebracht. Het is immers niet overdreven voorop te stellen dat deze organisatie één van de pijlers is waarop de visserij de laatste tijd is gaan drijven. We komen hier straks op terug.

Eerst dit : I.R.O.Z. staat voor Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (met zetel te Kopenhagen).

Het is de oudste intergouvernementele organisatie die zich met de studie van de zee inlaat. De Raad werd immers in 1902 opgericht en de stichtende landen waren Denemarken, Duitsland, Nederland, Groot-Brittannië, Rusland en Zweden.

België werd lid in 1903.

Momenteel zijn 18 landen lid van de Raad, nl. België, Canada, Denemarken, de Duitse Bondsrepubliek, Finland, Frankrijk, Ierland, IJsland, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, de USSR en Zweden.

Het werkveld van de Raad is dan ook het noordelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan en aanpalende zeeën, met inbegrip van de Baltische Zee en ook de wateren ten Noordwesten van Afrika en rond het Iberisch schiereiland.

De Raad is in de eerste plaats een wetenschappelijk forum zowel voor de uitwisseling van informaties, als voor gezamelijke onderzoekingsprojekten in verband met de eksploratie, eksploitatie en de verontreiniging van de zee. In dit licht kan de Raad kennis verzamelen die alleen al uit wetenschappelijk oogpunt van uitzonderlijk belang is. Hier kan bijvoorbeeld worden verwezen naar een recent rapport over de toestand en de evolutie van de visserij van de meest belangrijke kommerciële vissoorten. Er kan ook worden verwezen naar de symposia die door de Raad regelmatig worden georganiseerd en die toelaten bepaalde onderwerpen kritisch te beschouwen en diskussies op gang te brengen.

Uiteindelijk blijft de visserij hierdoor niet in de stroomversnelling van de vooruitgang ten achter. En voor de toekomst van het bedrijf is dit o.i. van onschatbare waarde.

De Raad treedt echter ook op als adviserend orgaan, als « brain trust », inzake de bescherming van de visstocks en de verontreiniging van de zee.

Met betrekking tot de bescherming van de visstocks maakt hij voorstellen over aan de Noordoost Atlantische Visserijkommissie en de Internationale Kommissie voor de Visserij in de Baltische Zee. Dit geschiedt langs het kanaal door het z.g. « Liaison Committee », het verbindingskomitee tussen enerzijds de wetenschap en anderzijds het beleid. Deze binding is van uitzonderlijk belang, omdat hierdoor de basis, het fundament van de beslissingen inzake reglementering van de visserijen wordt gegeven.

In verband met de Noordoost Atlantische Visserijkommissie kan bv. worden verwezen naar de verschillende quoteringssystemen die onlangs voor diverse soorten en visserijgebieden werden ingevoerd, en dit in het licht van een herstel van de overbeviste visstocks. Zo werden op voorstel van de Raad quoteringen van kracht voor haring in de Noordzee en de Keltische Zee, voor tong, schol, kabeljauw, schelvis en wijting in de Noordzee, voor haring ten Westen van Schotland, voor kabeljauw in de Arctische gebieden, voor tong en schol in het Kanaal, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee, makreel in de Noordzee, het Skagerrak en het Kattegat, enz.

Ten aanzien van de verontreiniging van de zee verstrekt de Raad advies aan de Oslo-Kommissie die de verontreiniging van de zee door dumping reglementeert. Deze adviezen hebben betrekking op de effekten van het lozen van bepaalde stoffen op de levende rijkdommen en hun eksploitatie.

Het is ongetwijfeld zo, dat de Raad gezaghebbende rapporten publiceert en adviezen verstrekt die nationaal en internationaal van uitzonderlijke betekenis zijn.

Behalve voornoemde aktiviteiten gaat de aandacht van de Raad eveneens naar de technische aspekten van de visserij met name vistuig, vaartuig en uitrusting en hun terugslag op de rijkdommen van de zee.

Deze aktiviteit vermeld ik even afzonderlijk, omdat de jongste tijd meer en meer aan andere reglementeringen dan quoteringen werd gedacht. Om allerlei redenen is men in het bedrijf niet zo gelukkig met systemen van produktiebeperkingen. Er wordt aangevoerd, dat quota-systemen niet waterdicht zijn, dat de kontrole moeilijk, zoniet onmogelijk is, dat de verdeling van de quota gebaseerd is op gegevens van een voorbije periode en dan ook geen rekening houdt met de evolutie van de visserij en met de toekomstige behoeften en mogelijkheden van de verschillende landen, dat de quota de rentabiliteit van de vloot in gevaar brengen, vermits bij uitputting van bepaalde quota, omschakeling naar andere visgebieden in bepaalde omstandigheden onmogelijk is, of, indien wel mogelijk, hoge kosten met zich brengt, die ekonomisch niet verantwoord zijn.

Dit zijn inderdaad argumenten die aanvaardbaar zijn, maar in het belang van het bedrijf — de toekomst van het bedrijf — zijn dan ofwel aanpassingen aan het systeem noodzakelijk, ofwel moet naar alternatieve oplossingen worden uitgezien.

Persoonlijk geloven we dat in het laatste geval een soort technische reglementering moet worden opgezet. Bijvoorbeeld een beperking van de vlootkapaciteit en een beperking van de visserijinspanning.

Doch ook in dit geval zullen de grondslagen door het onderzoek in het kader van de I.A.O.Z. moeten worden geleverd.

Het is vanzelfsprekend dat deze belangrijke opdrachten en aktiviteiten, uiterst beknopt weergegeven, verschillende komitees en werkgroepen veronderstellen om de zaken op gang te houden. En meteen tal van vergaderingen meebrengen. Ieder land heeft er echter belang bij « er bij te zijn », want het is in bedoelde komitees en werkgroepen dat de bouwstenen voor het visserijbeheer worden geleverd.

We achten ons dan ook gelukkig dat de werkgroepen « Biologie » en « Techniek in de Zeevisserij » van de Kommissie T.W.O.Z. aan deze werkzaamheden kunnen deelnemen en we achten ons eveneens gelukkig dat er bedrijfsmensen zijn die via deze groepen, meer en meer kontakt met de wetenschap zoeken en vinden. Hun medewerking is onontbeerlijk en we willen hen dan ook danken voor deze vruchtbare samenwerking in het afgelopen jaar.

We kunnen anderzijds ook begrijpen dat er bedrijfsmensen zijn die deze aktiviteiten in het kader van de I.R.O.Z. als een « mysterieuse zaak » beschouwen. Zoals we vorig jaar in het Kerstnummer schreven, kunnen besprekingen en overleg klaarte brengen en waar twijfel en onzekerheid tegenover zekerheid en waar overeenstemming — die nog geen zekerheid is — tegenover onenigheid staan, mag en moet dit worden doorgepraat.

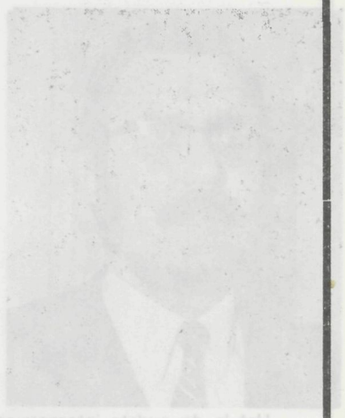
ALLE BUNKERMATERIAAL :

GASOIL,

MARINE FUELS,

OLIËN en VETTEN

★



AVIA **ROSSEEL n.v.**

L. Coiseaukaai 21
BRUGGE - HAVEN

☎ (050) 33.99.14 (5 lijnen)
Telex 81 332

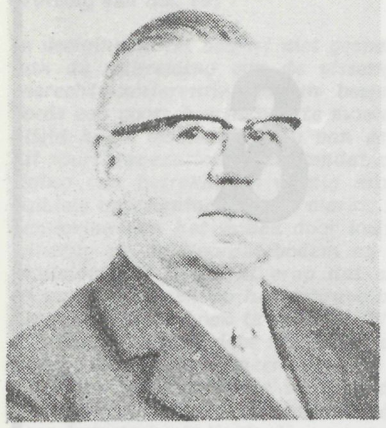
★

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

Herman FAICT
Steenhovenstraat 28, BREDENE

☎ (059) 70.56.76

(12KV)



HET GAAT DE VISSERIJ NIET NAAR WENS

door A.L.S. LOCKEFEER, voorzitter van de Vereniging tot bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen (ZEVIBEL)

Tot op zekere hoogte spreken wij dezelfde taal. Het gaat de visserij niet naar wens en het perspektief voor 1976 en volgende jaren is somber. De aanvoer neemt af en de prijsontwikkeling is niet van dien aard, dat deze de verminderde opbrengst compenseert. In hoeverre er sprake is van een overbevissing, zoals de biologen beweren, zal de toekomst moeten leren. Nu is het in ieder geval zo, dat wij internationaal door quoteringsvoorschriften aan banden gelegd worden en dat vanwege de Overheid onvoldoende maatregelen genomen worden, om de dalende aanvoer en de stijgende exploitatielasten geheel of gedeeltelijk te compenseren. Integendeel een tegemoetkoming als bv. subsidie in de exhorbitant hoge olieprijzen wordt in E.E.G.-verband vanaf 1 januari a.s. niet meer getolereerd. Het doet, gegeven deze algemene penibele situatie, toch wel wat wrang aan, dat men in de E.E.G.-landen, instede van elkaar te vinden en te steunen, middels pers en bladen, elkaar bevit en bekritiseert en op de loer ligt, om gemeende overtredingen in een E.E.G. partnerland aan de kaak te stellen, soms op een felle wijze. Wat hebben wij daaraan ? Laten wij eerder veel sterker samenwerken, om een goed structuurbeleid van de grond te krijgen. En laat verder ieder in eigen land en in eigen verband er naar streven, om zodanig te handelen, dat de vissersvloot niet naar de haaien gaat, zowel in het belang van de voedselvoorziening als in het belang van ondernemers en werknemers in de ruimste zin, die bij het visserij-gebeuren ten nauwste betrokken zijn. Zolang er nog overheid is, die meent, dat zonder meer de visserij moet gesaneerd worden of die zegt, dat bv. het vervallen van een subsidie door een prijs-evenwicht zal moeten opgevangen worden, zolang zal het bedrijfsleven in grote eendracht stelling moeten nemen, wil het niet ten onder gaan. Daarom geen verdeeldheid, maar grote eendracht en krachtige aanpak.

Om verder nog in onze regionale sector te blijven, dus in Zeeland, waarin en waarvoor onze organisatie werkzaam is, zou ik willen zeggen, dat hier twee grote problemen overheersen, d.i. de situatie in onze kottervisserij en de vooruitzichten van de Oosterschelde voor de mosselkwekerij en -handel.

In de kottervisserij zijn enige garnalenschepen verdwenen. De vangsten, die worden gemijnd in Breskens en Colijnsplaat zijn nog vrij behoorlijk, de prijs fluctueert sterk.

Wat de zeekottervisserij aangaat, die in de laatste jaren zeer uitgebreid is en tot de meest moderne behoort, is de bange vraag, hoe zij het in de toekomst zullen redden, nu de hoofdproducten, schol, maar vooral tong, zo drastisch gequoteerd zijn. Het wordt een struggle for life. De onrust onder de vissers is groot, nu velen bedreigd zullen worden met een faillissement. Aan die onrust wordt in rumoerige vergaderingen fel uiting gegeven. Als de quoteringsgevolgen niet door overheidssteun gecompenseerd worden, voorzien wij de grootste moeilijkheden.

In de mosselsector mag men niet klagen. De mosselen zijn dit jaar gelukt, zowel naar hoeveelheid als naar waarde, maar zeer zeker ook naar kwaliteit. De afzet is bevredigend. Van belang blijft het behoud van een zoute Oosterschelde, onderhevig aan getij-wisseling. Dit geldt voor mosselen, oesters en vis en garnalen.

Wij zullen tot mei 1976 moeten wachten, vooraleer er definitieve zekerheid is voor de wijze van afsluiting. Nog steeds houdt dit onderwerp de pennen in beweging. Naar het heet, zou de door de Tweede Kamer aangenomen afsluitings-wijze voor de Oosterschelde te duur worden. Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen, dat zulks een belemmering kan en mag zijn voor het realiseren van een oplossing, die van alle kanten bekeken is en die inhoudt, dat grote biologische en economische waarden kunnen behouden blijven. Met grote belangstelling wachten wij op de maand mei 1976.

Ik wil deze bijdrage besluiten met nog vluchtig te wijzen op een paar belangrijke punten, die het viswater regarderen, waarin Belgen en Nederlanders elkaar meermalen ontmoeten. Dat zijn de waterverontreiniging en de zandwinning. Laten wij hier over en weer waakzaam zijn en desnoods samen optrekken, om nadelige gevolgen hiervan voor onze visserijen te voorkomen.

VISSERIJ ONDER ZWARE DRUK

door Dr. H. A. H. Boelmans Kranenburg

Voor de visserij schijnt geen middenweg mogelijk te zijn. Het gaat of redelijk goed of het bedrijf lijdt forse tekorten. Zo gezien zou gezegd kunnen worden dat nu zeker is dat 1975 een verliesgevend jaar is geweest er wellicht aanleiding is om aan te nemen dat het komende jaar een opgaande lijn zal vertonen. Jammer genoeg ligt het niet zo eenvoudig en is men in visserijkringen nog weinig optimistisch.

Er hangt een crisissfeer over de bedrijfstak en de symptonen van herstel zijn nog schaars. Toch zijn er enkele te noemen, waaronder het gevoel dat de marktprijzen gaan aantrekken. De grote voorraden bevroren vis, welke internationaal aanwezig waren, zijn in de loop van 1975 afgenomen en er is een begin van herstel van de consumptieve vraag. Omdat de meeste vissoorten met handelswaarde zijn gequoteerd zal het aanbod beperkt blijven en vandaar de verwachting van oplopende prijzen. Daarnaast kan worden aangenomen dat ter stimulering van de inkomsten van de vissers het E.E.G. beleid zal worden versterkt, o.a. door verhoging van de interventieprijzen en door export-subsidies op koolvis en dergelijke.

KORTE TERMIJNFAKTOREN NIET DE ENIGE

De faktoren die met het herstel van de markt samenhangen zouden ongetwijfeld de visserij over de nullijn kunnen heenhelpen ,ware het niet dat naast de achteruitgang in de marktverhoudingen de relatie kosten en opbrengsten door strukturele faktoren volledig uit het evenwicht geraakt was. Twee elementen zijn daarvoor verantwoordelijk, namelijk de enorme kostenstijging van de motorbrandstoffen en wat daarmede samenhangt en vervolgens de overbevissing, welke de visserij aanzienlijke beperkingen in de te vangen hoeveelheid oplegt.

Dat betekent voorlopig minder kilogrammen aanvoer bij sterk gestegen en nog steeds stijgende kosten. Omdat niet kan worden aangenomen dat de prijsstijging voor vis in 1976 de mindere aanvoer en de gestegen kosten zal overtreffen, m.a.w. dat een nieuw evenwicht tussen opbrengsten en exploitatiekosten nog niet tot stand zal komen, wordt de toekomst voorshands nog somber ingezien.

VISSERIJZONES

Is het om bovenstaande redenen voor de visserij reeds moeilijk genoeg om het hoofd boven water te houden, daarnaast blijven nog ande-

(Vervolg blz. 17)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE

TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN

INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

SCHEEPSVERVEN SIGMA COATINGS

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(6KV)

(Vervolg van blz. 15)

re dreigingen het bedrijf niet gespaard. Wij denken in dit verband vooral aan de uitbreiding van de visserijzone, zoals die op de internationale zeerechts-conferentie worden besproken en waarop landen als IJsland reeds een voorschot menen te moeten opnemen. Voor de visserij welke het altijd heeft moeten hebben van een internationale arbeidsverdeling zijn dit soort annexaties funest omdat zij leiden tot een grote kapitaal-vernietiging van betrekkelijk weinig draagkrachtigen en tot een onvoldoende stabiele voorziening van de markt. Daarnaast komt nog een voortdurende verstoring van het milieu door lozing van afvalstoffen, overmatige zandwinning uit de Noordzeebodem en het aanleggen van boorinstallaties en pijpleidingen. Het lijkt erop dat alles samenspat om de bedrijfstak die de oudste rechten op het gebruik van zee en zeebodem kan doen gelden, het meest in de hoek te dringen. Wil de visserij zich daartegen verweren, dan kan dat alleen door zich internationaal en nationaal zo sterk mogelijk te organiseren. Hoe meer verdeeld een bedrijfstak is, des te minder zal zij gehoor vinden bij de te benaderen overheden en des te weiniger zal zij bereiken. Helaas is samengaan één van de zwakste kanten in de visserij door het sterke individualisme van de bedrijfsgenoten die dikwijls menen dat ongebreidelde concurrentie voordeliger is dan op verstandelijke basis samenwerken. Wie meent dat crisisomstandigheden een hechtere eenheid zouden smeden komt bedrogen uit; persoonlijke belangen wegen soms zwaarder dan het groepsbelang.

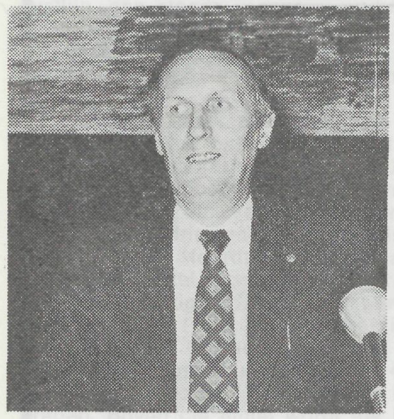
DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Geldt het bovenstaande voor vrijwel alle West-Europese landen, de Nederlandse visserij kwam er niet beter uit. Door haar voortdurende nieuwbouw is de vissersvloot in dat land tot een moderne vloot uitgebouwd, doch dat houdt tevens in hoge verplichtingen voor rente en aflossing. Dit gevoegd bij de hoge direktie exploitatie-kosten en de diep-insnijdende vangstverminderingen als gevolg van de quotering vooral voor haring en tong, hebben ertoe geleid dat in 1975 de liquiditeit van de betrokken visserijbedrijven duidelijk is achteruitgegaan. Om de quotering minder drukkend te doen zijn werd in de loop van het jaar een fonds opgericht, waardoor met overheidssteun schepen uit de visserij werden verwijderd. Deze operatie is nog in volle gang en gehoopt wordt dat een toestand kan worden bereikt waarbij vlootcapaciteit en quota's in een redelijke verhouding komen te staan.

Dit alles zal mede bepalend zijn voor de gang van zaken over 1976. Na de vele tegenvallers welke 1975 te zien heeft gegeven kunnen wij slechts hopen dat het komende jaar weer een opgang te zien zal geven, hetgeen wij ook aan de Vlaamse visserij toewensen.

De Oostendse vissershaven moet een Europoort zijn voor vis

door H. DUMAREY, Schepen van de Oostendse Vissershaven



Het jaar 1976 kondigt zich op ekonomisch vlak aan als een jaar van verdere inflatie en grotere crisis, die vooral voor de visserij rampzalig kan worden.

In de visserij maken we momenteel een economische omwenteling mee waarvan de voornaamste oorzaken dienen gezocht te worden in de vangstbeperking van zekere vissoorten ingevolge de kwota regeling, de eenzijdige uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren tot 200 mijl, de hoge brandstoffenprijs en stijging van de exploitatiekosten.

Om aan deze voor de zeevisserij nefaste toestand het hoofd te kunnen bieden en om te kunnen voldoen aan de stijgende vraag naar vis, zou moeten getracht worden om van onze vismijn een zekere aantrekkingskracht te laten uitgaan op de reders van onze naburige en vreemde vissershavens. De laatste tijd hebben reeds verschillende IJslandse, Deense en Hollandse vissersschepen de weg naar Oostende gevonden om op onze markt hun vangst te komen verkopen. Dit is reeds een winstpunt en een waarborg voor de diversiteit van het aanbod alhier.

Het is in ieders belang deze vaartuigen als regelmatige klant te behouden. Dit kan gebeuren door het verlenen van een goede service en het beperken tot een strikt minimum van de kosten.

Een stap in de goede richting ware het vislossen in concessie te geven waardoor de verschillende nu bestaande loonschalen zouden worden opgeheven en allerhande misbruiken bij de tewerkstelling zouden vermeden worden.

Het lijdt geen twijfel dat deze aanlandingen in grote mate de bloei van onze vissershaven kunnen vergroten, er tevens voor zorgend dat een bestendige tewerkstelling in de hand wordt gewerkt en nevenbedrijven hun aktiviteiten minstens zouden kunnen behouden.

Dat de aanvoer van vreemde visserschepen de visprijzen nadelig zou beïnvloeden houdt geen steek. Immers de prijsvorming gebeurt op Europees vlak. De regelmatige aanvoer kan alleen de markt een zekere standing geven met het gevolg dat vreemde kopers zich eveneeens aan onze vismijn gaan interesseren.

Een regelmatige visaanvoer zou ten goede komen aan de prijsvorming en een sterke markt doen ontstaan.

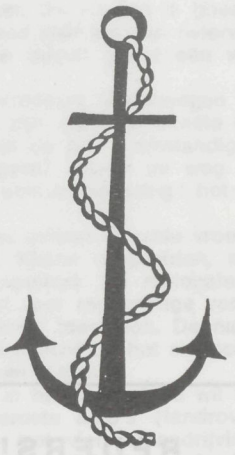
De infrastruktuur van onze vissershaven en vismijn biedt alle mogelijkheden om de aanvoer van vis door vreemde vaartuigen te verwerken en voor een afvloeiende afhandeling te zorgen.

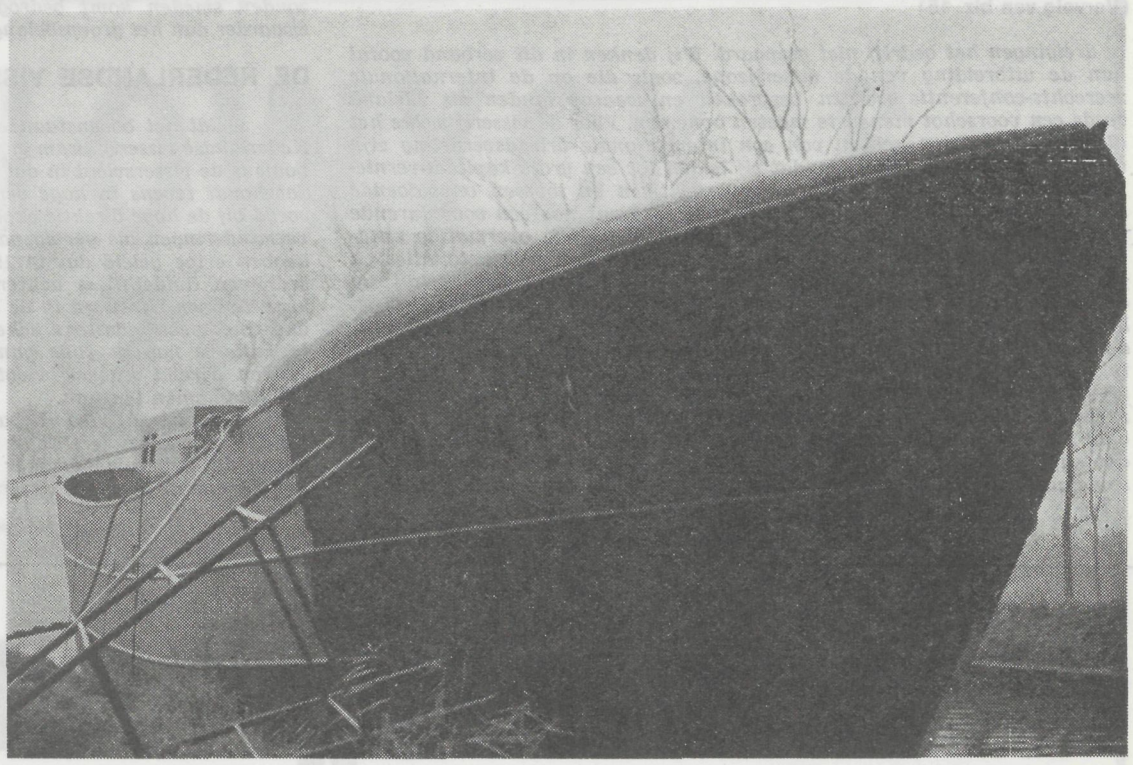
De problemen die zich stellen bij een grote aanvoer door vreemde vaartuigen, zijn eerder het gevolg van een massale aanvoer op dezelfde dag.

Een geordende en regelmatige aanvoer zou zeker ten goede komen aan de marktprijzen en een normale exploitatie in de vismijn. Maatregelen die zich opdringen zouden met meer zekerheid van efficiëntie kunnen genomen, o.a. uitbating visrecipiënten en lossen van vis.

Laat ons hopen dat het jaar 1976 voor de visserij redding moge brengen en de betrachtingen om in onze vissershaven een normale en gezonde uitbating te bekomen mogen lukken.

Zulks is enkel mogelijk wanneer de betrokken partijen goede wil aan de dag leggen en begrip hebben voor eenieders problemen.





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

en onlangs de

- **N.15** „De Kottens"
- 0.186 „Shannon"

werden **gezandstraald** en **geschilderd** door.....

Firma D. VERBEKE

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

WEIDESTRAAT, 346 **8320 BRUGGE 4**

☎ 050/33.80.61

REDERS!

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

(7KV)

IJsland...

door JAN YOLLE

Op de wereldkaart bekeken, ziet IJsland er uit als een ruw gevormde oester, een oester achteloos weggeworpen in de Noord-Atlantische Oceaan, tussen Europa en Amerika in. Hoewel aan onze kust IJsland door de IJslandvisserij een vertrouwde naam is, toch kent men van deze oester alleen de buitenzijde. Voor onze vissers is IJsland een vage, rotsachtige kustlijn, een steeds vager en verder afgelegen lijn naarmate de IJslandse territoriale wateren zich uitbreiden. Af en toe, door de omstandigheden (of door de IJslandse kustwacht) gedwongen, loopt een treiler eens de Vestman-eilanden of Reykjavik aan. Verder blijft dit eiland een grote onbekende.

En nochtans, zoals met een oester, ook hier is het niet die eerste aanblik, maar het binnenste dat telt. Dan blijkt dat ook die oester verrassend veel, en vooral verrassend andere zaken inhoudt dan men denkt.

Velen hebben inderdaad een verkeerd denkbeeld van IJsland. Op de wereldkaart bekeken, ziet het er een klein eiland uit. In werkelijkheid is het zowat driemaal zo groot als België. Zijn noordelijke ligging (zo gezien lijkt de Noordpool niet ver af) doet denken dat men er gehuld in dikke pelsmantel moet heentrekken. Ook alweer verkeerd : IJsland heeft een vrij gematigd klimaat. De gemiddelde temperatuur is in januari te Reykjavcik — 1° C. In de zomer is het er zeker niet heet, er ligt geen Costa Brava of Azuren Kust en aan zeebaden moet men niet denken. Toch bereikt de temperatuur doorgaans 14 à 15 graden en, met een beetje geluk, kan men er zich in het zonnetje koesteren bij een temperatuur van 20 graden. Boven die limiet wordt het in IJsland een fenomeen waarover men in de krant schrijft en nog jaren nadien spreekt.

Alles samen genomen vormt dit een geschikte temperatuur om rond te reizen in de zomer zonder warme winterkledij te moeten meesleuren. Een badpak hoort overigens wel tot de bagage van de toerist : De talrijke warmwaterbronnen die op het eiland voorkomen, spijzen de zwembaden zowel in de hotels als in stedelijke sporthallen. Zon krijgt de toerist in de zomermaanden vrijwel iedere dag, ook al is het weder zeer wisselvallig. De IJslander zegt terecht « Als je over het weder niet tevreden bent, wacht dan 15 minuten, het zal veranderen ».

Wat de ligging bij de Noordpool betreft, ook dit moet met een korreltje zout worden genomen. Men gaat niet naar IJsland om de middernachtszon te zien. Gans het eiland ligt beneden de Poolcirkel, op het noordelijkste tipje van een klein eiland, Grimsey, voor de noordkust gelegen, na. Dit belet niet dat de zomernachten er heerlijk lang zijn.

DE IJSLANDERS

Een vraag die telkens weer gesteld wordt als men het over IJsland heeft, is : welke taal spreken de IJslanders ? IJslands, natuurlijk. Het IJslands is een Skandinavische taal met als oorsprong het Noors en het Deens van de Vikings die in de negende eeuw voor het eerst het eiland bevolkten.

De afzondering van IJsland bracht mee dat het IJslands in de loop der tijden schier geen wijzigingen heeft ondergaan, zodat de IJslanders nu nog steeds vlot de oude sages kunnen lezen.

Op de lange traditie waarop hun taal kan bogen, gaan de IJslanders blijkbaar even prat als op het feit dat ze het oudste parlement van de wereld bezitten, de Althing, die voor het eerst vergaderde te Thingvellir in 930.

Na eeuwenlang Deens beheer werd IJsland in 1918 autonoom. De Deense regering behield echter de bevoegdheid voor het afhandelen van de buitenlandse zaken en de Deense koning bleef staatshoofd van IJsland. Eerst in 1944 werd het eiland volledig onafhankelijk en werd de republiek uitgeroepen.

De IJslanders zijn een zeer ontwikkeld volk : men vindt te Reykjavik tienmaal meer boekwinkels dan viswinkels. Dit wil niet weinig zeggen, want de visvangst is nog steeds de pijler van de IJslandse ekonomie. De vis vertegenwoordigt zowat 90 % van de uitvoer. Zeer modern uitgeruste fabrieken verwerken de aanvoer tot diepgevroren vis, waarvoor Amerika een goede klant is, en tot viskonserven. In de velden ziet men de « waslijnen » waarop de vis wordt gedroogd. Die wordt hoofdzakelijk naar Afrika uitgevoerd.

De vissersvloot is bijzonder modern uitgerust. Zowel in Reykjavik als in andere vissershavens (Vestman - Akureyri) staan grote hektreilers voor het overwegend deel van de aanvoer in. De vangsten bestaan uit de ook bij ons algemeen bekende vissoorten : kabeljauw, koolvis, rode bonen, schelvis. De haringvisserij heeft in de jongste jaren heel wat aan betekenis verloren. De haringvangsten zijn sterk afgenomen, wat katastrofale gevolgen heeft gehad voor verschillende vissersplaatsjes in het noorden en noord-oosten van het eiland. Een bezoek aan een van die haventjes, Seydisfjordür, laat dan ook een weemoedige indruk. Alles getuigt van vergane glorie. Heel wat huizen staan leeg, enkele gebouwen die in opbouw waren, blijven half afgewerkt. In de haven liggen enkele treilers te roesten. Ook in IJsland is de visvangst wisselvallig.

Deze afhankelijkheid van één enkele ekonomische aktiviteit, de visvangst, stelt overigens heel wat problemen. Veel industrie is er in IJsland niet. Tussen Keflavik, waar het internationaal vliegplein is gelegen en waar eveneens een Amerikaanse basis werd gebouwd, en Reykjavik staat een grote aluminiumfabriek (te Straumsvik). Bauxiterts wordt er ingevoerd en dank zij de goedkope energie geleverd door de warmwaterbronnen, die in de zuid-westhoek van IJsland zeer talrijk zijn, tot ruwe aluminium verwerkt.

Deze bronnen zijn ongetwijfeld één van de rijkdommen van het land. Vrijwel alle belangrijke plaatsen, om te beginnen Reykjavik zelf, worden in warm water bevoorraad door natuurlijke bronnen. Aldus bekomt Reykjavik een zeer goedkope centrale verwarming waarop de meeste huizen zijn aangesloten. Luchtbezoedeling is in IJsland een onbekend begrip.

Dit is trouwens één van de grote charmes van dit eiland : er is plaats en gezonde lucht te over. Al te dikwijls betekent vakantie in Europa over een vierkante meter zand beschikken, aan een vervuild strand, en dan maar de mazout van de voeten vegen, zonder het urenlange rijden over volbezette wegen te vergeten.

In IJsland niets van dit alles. Er is plaats genoeg : slechts 200.000 inwoners op een gebied driemaal zo groot als België. Daarvan leven dan nog 100.000 in Reykjavik zelf. Als men in de ijle, gezonde lucht tot op afstanden van 50 km de besneeuwde bergen zich scherp ziet aftekenen, wordt men plots gewaar wat zuivere lucht nu eigenlijk betekent.

TOERISME IN IJSLAND

Is IJsland een paradijs voor de toerist ? In zekere zin wel, maar alles hangt af van wat men op reis zoekt. Zonnebaden zijn een luxe, zeebaden onbekend. De hotels zijn schaars. Alleen Reykjavik en Akureyri, de hoofdstad van het noordelijk deel van het eiland, tellen enkele grote hotels. Buiten deze plaatsen vindt men doorgaans een onderkomen in de schoolgebouwen die in de zomer tot hotels worden omgevormd.

De scholen op de buiten zijn internaten, steeds zeer modern uitgerust, van alle komfort voorzien en meestal bij een warmwaterbron gelegen zodat ze over een zwembad beschikken. De keuken is goed, voor wie van vis houdt. Naast de zeevis, kent IJsland vele soorten riviervis. Het glasheldere water van de talrijke rivieren en meren vormt een vissersparadijs met als hoofdsoorten forel en zalm.

Het verkeer is in IJsland een stevig probleem. Spoorwegen zijn er helemaal niet, trams evenmin. De wegen zelf zijn, eenmaal enkele kilometers buiten Reykjavik, verharde aardewegen in de beste omstandigheden, zeer vaag aangeduide pistes in het ander geval. Alleen de weg tussen Reykjavik en de U.S.A. basis Keflavik vormt een uitzondering : het is een goed onderhouden asfaltweg.

Bij de verplaatsing tussen de steden en dorpen speelde vroeger de poney en thans het vliegtuig een grote rol. Kleine vliegvelden, meestal grasbanen, werden over het ganse land aangelegd. De nationale luchtvaartmaatschappij, de Flugbelag Islands, zorgt voor regelmatige verbindingen door middel van moderne Fokker Friendship toestellen. De nationale luchtlijn gebruikt te Reykjavik een vliegveld dat dicht bij het stadscentrum gelegen is en niet de internationale luchthaven Keflavik.

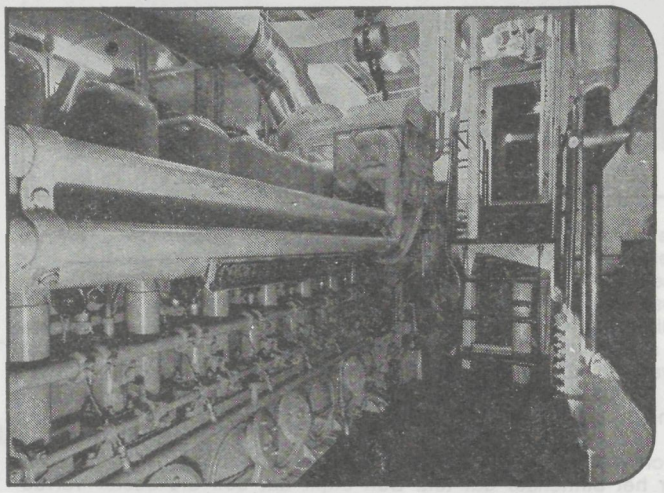
Als men zich, buiten het vliegtuig om, in het binnenland wil wagen, dan wordt beroep gedaan op degelijk uitgeruste auto's (landrovers of jeeps) ofwel op speciaal gebouwde bussen met vierwielaandrijving. Dit geldt uiteraard ook voor de toerist. De eigen wagen laat men best thuis, tenzij men die beslist stuk wil rijden.

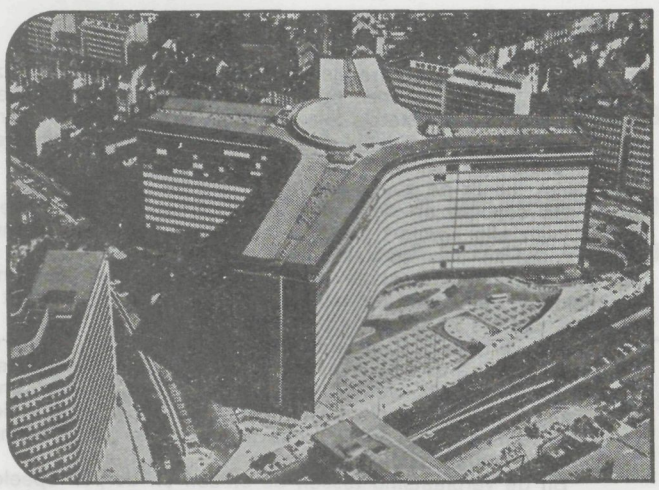
Komfortabele bussen ondernemen regelmatig zeer goed ingestudeerde reizen die toelaten de natuurwonderen van het land te bezoeken : het

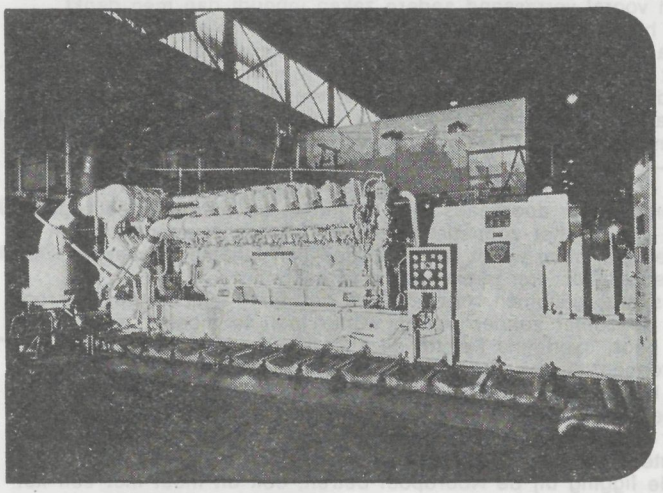
(Vervolg blz. 25)

ENERGIE-DRIJFKRACHT
COCKERILL MOTOREN
Diesel en diesel-gas

★ Scheepsmotoren
★ Noodstroom electrogeen groepen
★ Produktie electrogeen groepen
★ Industriële motoren







TRECO N.V.

"COCKERILL" diesel

Steenweg op Brussel 340 - 1900 OVERIJSE - Tel. 02/687 60 20 - Telex 23386 BRU

plans

DE CATERPILLAR 3400 SERIE MOTOREN EEN 15 JAREN LANGE EVOLUTIE

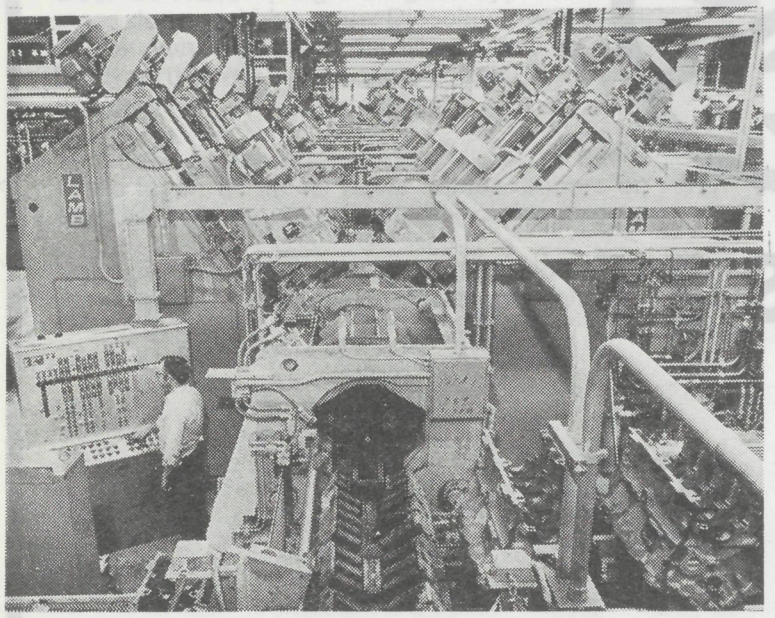
Met meer dan 15 jaren ondervinding in de serie van 137 mm-boring motoren brengt CATERPILLAR een nieuwe reeks dieselmotoren op de markt met deze zelfde boring. Bij het ontwerpen van deze motoren werd rekening gehouden met 3 hoofdbekommernissen : **Prestaties, betrouwbaarheid** en **eenvoudig onderhoud.**
De zes 3400 scheepsmotoren, met een kontinu vermogen van 250 tot 520 PK, zullen uiteraard de vele toepassingsgebieden vinden als propulsiemotor in vissersvaartuigen en rivieraken en in groter schepen als boordgroep of hulpmotor.
Alle scheepsmotoren en de uitrusting van deze produktielijn hebben automatisch de produktie klassifikatiekeuringen en voldoen aan de normen L.R.S., B.V., D.N.V., G.L., enz...

TOP KWALITEIT

Moderne metallurgische technieken en het gebruik van speciale machines, samen met konservatieve vermogens, verlengen aanzienlijk de levensduur van deze motoren. De CATERPILLAR krukassen, bijvoorbeeld, op speciale manier gehard, zijn 30% sterker dan de konventionele.

VEREENVOUDIGD ONDERHOUD

Het injektiesysteem is volledig vrij van afregeling en de „automatic variable timing" is daarenboven brandstofbesparend. Voorverbrandingskamers en in de fabriek afgestelde injektiepompen verzekeren een betrouwbaar vermogen. De injektoren dienen bij vervanging alleen maar met de hand ingedraaid te worden; verdere afstelling is niet nodig.



150 m lange automatische fabrikatielijn van motorblokken. Hier worden 130 verschillende bewerkingen uitgevoerd.

Opschroefbare olie- en brandstoffilters, oliefilters, oliepeilstokken, dynamo's en andere uitrustingen kunnen op verschillende plaatsen op de motor aangebracht worden om daardoor de toegankelijkheid ervan in de soms zeer eng bemeten machinekamers te verzekeren.

ANDERE VOORDELEN

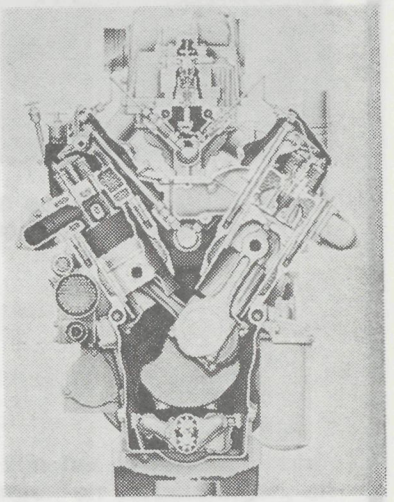
De machinekamer zal koeler blijven dank zij de watergekoelde uitlaatkoeltorens en turbines. Om het geluidsniveau te beperken werd extra zorg besteed aan de aandrijvingen van pompen en andere krachtafnemers.

EN NOG DIT.....

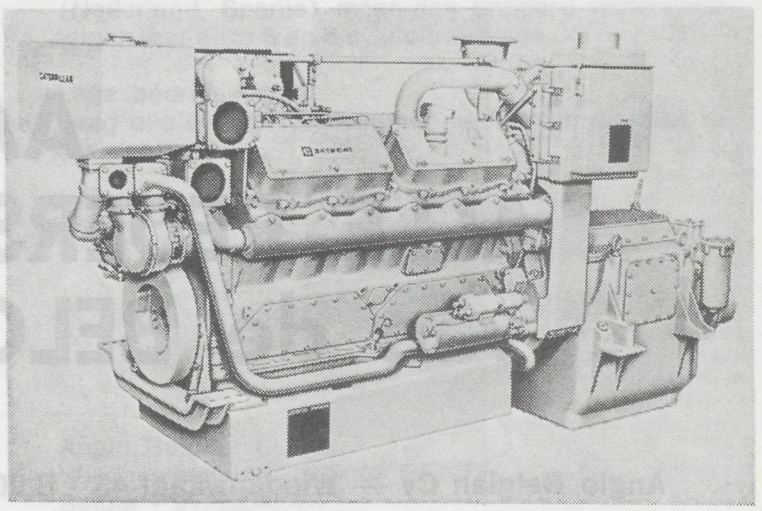
Voor hen die dachten dat door de petroleumkrisis in 1978 de verbrandingsmotoren stilaan naar hun einde zouden gaan nog dit :
— CATERPILLAR bouwt momenteel een hyper-moderne komputer bediende en stofvrije gieterij die de aktuele kapaciteit meer dan verdubbelt en alleen gietstukken voor dieselmotoren zal produceren.
— Voor de produktie van de 3400 serie motoren werd een geheel nieuwe fabriek gebouwd die in 1976 haar volle kapaciteit zal bereiken; oppervlakte-onder-dak : meer dan 10 ha.
— CATERPILLAR bouwt aktueel een andere nieuwe fabriek voor de serie produktie van dieselmotoren tot 1250 PK; oppervlakte-onder-dak : meer dan 12 ha.

De nieuwe motorenfabrieken in Nashville (USA). 112.000 m2 in eerste faze. Deze fabriek wordt door de kenners de meest moderne ter wereld genoemd.

De beslissingen voor deze enorme investeringen van een wereldfirma als CATERPILLAR steunen op een jaren lange marktstudie van een heel stel ekonomisten. Het geeft ons, in deze huidige moeilijke ekonomische periode, wellicht hoop voor de toekomst.



Doorsnede en aanzicht van de nieuwe 12 cylinder 3412 scheepsdieselmotor, speciaal bestudeerd voor de toepassing in de vissersvaartuigen, baggerboten, enz.



GOEDE REIZEN BEHOUDEN THUISKOMST

RIJKE VANGSTEN

DIT WENSEN DE

A B C

DIESEL

VOOR 1976

AAN
ALLE REDERS en VISSERS
van de BELGISCHE KUST

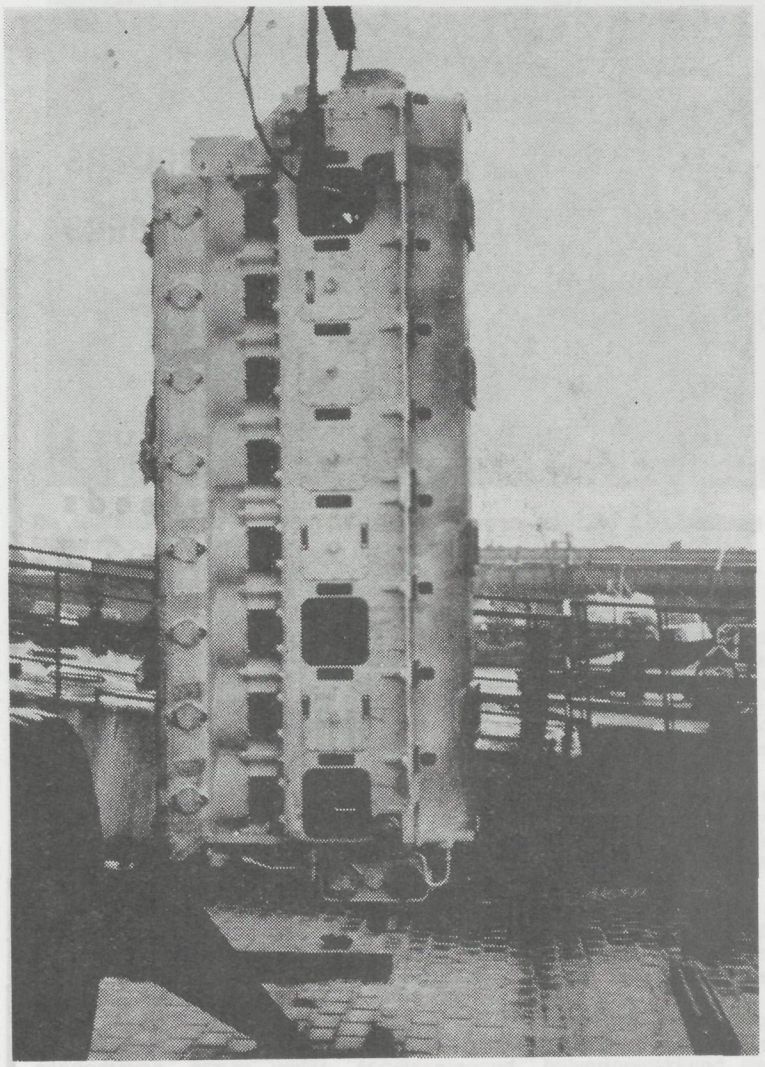
Anglo Belgian Cy — Wiedauwkaai 43 - B 9000 GENT — Tel. (091) 23 45 41

(36KV)

Door de A.B.C. (Anglo Belgian Cy) worden al sinds meer dan een halve eeuw Dieselmotoren gefabriceerd die aanvankelijk enkel en alleen bestemd waren voor het voortstuwen van vissersloepen en binnenvaartschepen.

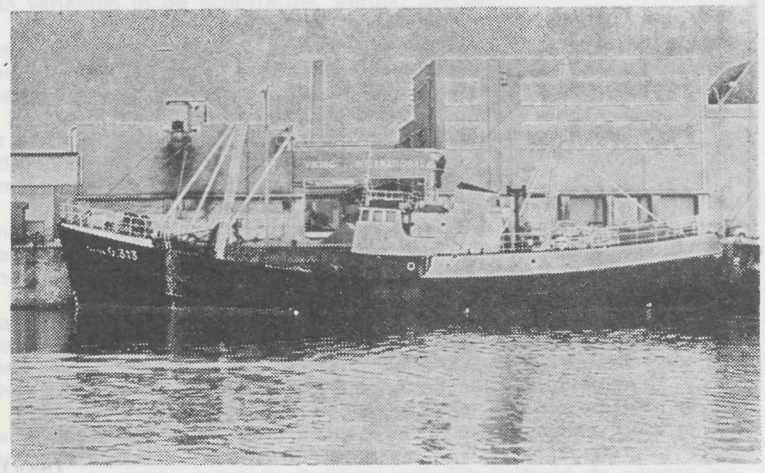
Met deze bedoeling ontworpen, zijn ze dan ook bestand tegen de meest ruwe, onberekenbare en veranderlijke weer- en werkomstandigheden opgewassen.

Vandaag nog varen dagelijks vissersloepen uitgerust met onze DU-motoren, zowel in binnen- als buitenland.



Het aan boord brengen van een ABC - 8MDXC motor (1200 pk - 750 tr/min) te Oostende (0.313 - FALCON)

O.313 - Falcon van Dhr. CLAEYS
(Noordvisserij)
Op proefvaart.



De DX-serie van motoren zijn het uiteindelijk resultaat van minutieuse wijzigingen en verbeteringen, en vandaag varen in België, zowel als in het buitenland (Nederland, Spanje) meer dan honderd vissersvaartuigen met onze 6 en 8 cylindermotoren.

Lage bedrijfskosten
Laag olie en fuelverbruik, zijn elementen die elke reder aanspreken.

Anglo Belgian Cy sa
Wiedauwkaai 43 - B-9000 GENT
Belgie - 91/23.45.41.

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve

hand
in
hand

Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92
54 46 56

Na de uren :
Joz. Deroose
Tel. (050) 51 17 40

(5KV)

gebied van Geysir, met zijn geisers en warmwaterbronnen, de prachtige watervallen Gullfoss, Godafoss en Dettifoss, de vulkaan Hekla en het vulkanisch gebied van Myvatn en Namaskard. De bussen staan regelmatig in radioverbinding met Reykjavik en beschikken daartoe over lange antennes. Ook de autos zijn aldus uitgerust. Men weet nooit, maar in geval van motorpech 100 km van elke bewoonde plaats, zou het wel eens drie weken kunnen duren vooraleer de volgende auto voorbijrijdt.

REYKJAVIK

Reykjavik, met de helft van de bewoners van het land, doet denken aan een provinciestadje bij ons. Langgerekt aan een grote baai gelegen (« vik » betekent baai) en aldus volledig naar zee gericht, valt moeilijk te bepalen waar het centrum van de stad ligt. Het plein Austurvollür zou daarvoor in aanmerking kunnen komen. Daar staat het parlementsgebouw, één van de oudste gebouwen van Reykjavik, daterend van..... 1881 (vele gebouwen zijn in hout en worden dus niet zo oud). Het parlementsgebouw is een grauwe, vierkante konstruktie, zonder veel allure. Op hetzelfde Austurvollürplein werd ook de Lutheriaanse kathedraal opgetrokken, een onooglijk kerkje zoals er bij ons te lande tientallen staan.

Vlak achter het parlement en de kathedraal begint reeds de buiten: daar ligt het groot meer Tjörnin, waar de bewoners van Reykjavik een zonnebad gaan nemen (als er zon is), de vele soorten wilde eenden kunnen voederen en de prachtige duikvluchten van de zeezwaluwen kunnen bewonderen.

Reykjavik is een jonge stad: in 1801 waren er welgeteld 300 inwoners. De straten zijn recht en lopen in een rechte hoek op elkaar uit. Vrijwel alle gebouwen dateren uit de twintigste eeuw. De stad doet echter niet modern aan. Op enkele banken en kantoorgebouwen na, die in beton en staal en glas zijn opgetrokken, zien de huizen er gezellig ouderwets uit. Ze zijn veelal gebouwd in hout op een betonnen ondergrond die een goede meter boven de grond uitsteekt. De daken, in gegolfde zinken platen, zijn in vrolijke, veelkleurige tinten geschilderd, met het rose en het groen als overwegende kleuren.

Het mooiste zicht op de stad heeft men van de oevers van het meer of nog vanop de hoogte waarop de zeer moderne katholieke kathedraal staat, met vlak er voor het standbeeld van Leif Erikson, de ontdekker van Amerika (standbeeld natuurlijk aangeboden door de U.S.A.).

De winkelstraten zijn de Austurstraeti en de Hafnarstraeti. Daar zijn, naast de winkels, ook de banken, de post en de restaurants. Zelfs de souvenirshops ontbreken niet. Men kan er typische wollen truien kopen (zoals in Noorwegen, maar soberder van kleur), mooi keramiekwerk, zilveren juwelen met Skandinavische runetekens en, voor de meer prozaïsch aangelegden, warme wintersloffen.

Reykjavik is een rustig stadje, maar men is er snel op uitgekeken. Het mooist zijn er de zonsondergangen. Reykjavik is naar het westen gericht en de zon gaat onder in de baai die door verschillende kleine eilandjes afgesloten wordt. In de zomer vergt het alleen veel geduld en getrappel in de avondkilte om de zonsondergang te zien te krijgen: het is bijna middernacht vooraleer de zon ondergaat.

DOOR IJSLAND VAN WEST NAAR OOST

Elke reis door het binnenland vangt aan in Reykjavik, in het westen van het eiland dus. Pas heeft men de stad verlaten of men zit reeds volop in het woeste, maar indrukwekkende IJslandse landschap: overal in het rond liggen enorme lavavelden. De eerste warmwaterbronnen, die Reykjavik bevoorraden, ontmoet men in Krisuvik. Met een ontzettend lawaai ontsnapt de stoom door talrijke spleten uit de grond. De koude atmosfeer koelt onmiddellijk de damp af, zodat rokende poelen ontstaan. Rond die poelen hebben zich mineralen in vele kleuren afgezet, een wondermooi, steeds wisselend spektakel. Te Hveragerdi worden de warmwaterbronnen gebruikt voor de tuinbouw in serres. Talrijke subtropische planten en vruchten ,zoals sinaasappelen en bananen, worden er gekweekt.

De eerste geisers krijgt men te zien bij Laugervatn, in een gebied dat Geysir wordt genoemd, naam waarnaar alle geisers ter wereld, met lichte varianten in de schrijfwijze, werden genoemd.

De grote Geysir zelf werkt onregelmatig. Soms moet men drie weken wachten vooraleer hij zich weer manifesteert. Dit kunnen weinig toeristen zich veroorloven. Regelmatig daarentegen is de vlak bij gelegen grote geiser, de Strokkur, die om de tien minuten een kolom warm water een 30 à 40 meter in de hoogte blaast. De uitbarsting wordt aangekondigd door een snel aangroeiend, dof gerommel ; daarna verschijnt een grote bel op de poel water waarin de geiser ligt. Deze bel barst plots open in een enorme pluim water en stoom.

In het ganse gebied van Geysir borrelt het warm water in talrijke kleine putjes. Soms spat het water niet meer dan enkele tientallen centimeters hoog en bereikt niet eens de rand van 't putje, daarbij voortdurend kleine keitjes naar buiten slingerend. Het is alsof ergens in de ondergrond een kabouter aan het werk is die zich amuseert met steentjes te gooien. Soms ook weer, met een trage en regelmatige beweging broebelt en spat in de put een geel-bruine modder op. Aldus hoort men van alle zijden de bronnen en geisers aan het werk. In de grote stilte van het IJslandse landschap klinkt dit geweld uit de ondergrond nog doordringender.

IJsland heeft ook grootse watervallen. Het zijn niet de grootste ter wereld, maar door hun ligging midden de ongerepte natuur, behoren ze zeker tot de mooiste die men op aarde ziet.

Aan de zuidkust ligt de Gullfoss, letterlijk vertaald de gouden waterval. Die waterval vormt een dubbele trap, met een draai van 90 graden tussen beide trappen in. Het water wordt aldus door een bergengte gewrongen en de dam die opstijgt is reeds van kilometers ver in het rond te zien.

De Gullfoss of de Gouden Waterval, gelegen aan de Zuid-Oostkust van IJsland.

Een tweede grote waterval ligt in het noorden, een 100 km. van de noordelijke hoofdstad Akureyri. Het is de Godafoss ,de waterval van de goden. Volgens een oude sage zou de chef van de clan die dit gebied bewoonde, toen hij van de Althing (het parlement) in Thingvellir terugkwam waar in het jaar 1000 beslist geworden was dat het IJslandse volk tot het Christendom overging, zijn afgodenbeelden in de waterval geslingerd hebben.

Zelfs zonder deze legende is de Godafoss zijn goddelijke naam waard. Wie de zon op het groen-blauwe water heeft zien spelen, wie de regenbogen geschilderd zag in de opspattende waterdamp, wie de majestatische waterval tegen de achtergrond van besneeuwde bergtoppen zijn tonnen water zag neerstorten, die vergeet de Godafoss nooit meer.

In het oosten van het eiland, op de stroom Jokülsa die in de noordelijke IJszee uitmondt, ligt de grootste waterval van IJsland, de Dettifoss. Om die te bereiken rijdt men urenlang over een piste als door een maanlandschap ,zonder één huis, één mens, één dier, één boom (alleszins een zeldzaamheid op IJsland) te zien.

De Dettifoss stort zich in een diepe kloof met bazaltrotsen afgezet. De watermassa's duwen elkaar vooruit, als door een reusachtige pomp aangedreven, grauw water, angstaanjagend, huiveringwekkend groots. Wellicht is de Dettifoss niet de mooiste waterval van IJsland, het is zeker diegene waarvan de meest norse, de meest woeste kracht uitgaat.

IJsland is ook het land van de vulkanen: meer dan 100, waarvan verschillende nog aktief.

De meest gekende is natuurlijk de Hekla, waarin Jules Verne zijn ontdekkingsreizigers naar het « middelpunt der aarde » liet afdalen. Deze vulkaan is vrij gemakkelijk te bereiken, erin afdalen zal wel altijd een fantasie van Jules Verne blijven.

Als men nog een heel eind van de Hekla verwijderd is, in Djorsadalur, komt men in een uitgestrekt gebied overdekt met de zwarte as van de vulkaanuitbarsting van de Hekla in mei 1970. Ontzagwekkend als men bedenkt dat de Hekla in vogelvlucht 40 km verder naar het zuiden ligt.

Geen wonder dat alle pogingen om het IJslandse binnenland in dtt gebied te bevolken, uiteindelijk dienden opgegeven te worden. Een boer kon 's morgens opstaan om te ontdekken dat zijn boerderij een meter diep in de vulkaanas lag, dat zijn kudden schapen verkoold waren. Dan stond de hongersnood voor de deur, een gesel die in de voorbije eeuwen telkens weer het bevolkingscijfer van IJsland met rukken naar omlaag bracht. Enkele oude, verlaten boerderijen getuigen nog van de drama's die zich hebben afgespeeld.

Het mooiste vulkaangebied, mooist omdat door de zwavelrijke ondergrond het landschap zeer gekleurd is, ligt in het noorden, bij het meer Myvatn. Het is het gebied van Namaskard waar ook talrijke warmwaterbronnen zijn. Het ganse dal van Namaskard en de flanken van de omliggende bergen zijn doortrokken met grote gele tot roestbruine strepen.

Even indrukwekkend is het nabijgelegen gebied Dimmurborger (letterlijk vertaald, de duistere bergen) waar de grote lavaformaties in de meest fantastische vormen gestold zijn. Men treft er natuurlijke bruggen aan, alleenstaande rotsen die lijken op een mensenhoofd of een dierenfiguur, enge doorgangen tussen overhangende rotsformaties, in één woord een echt doolhof waarin men gemakkelijk de weg zou kunnen verliezen.

Geisers, vulkanen, de grootste gletsjers van Europa, dit alles is IJsland, een land van ijs en vuur, een land nog steeds in vorming. Het is een land waar men voortdurend gekonfronteerd wordt met de krachten van de natuur, met de macht van de vulkanen, van de door alles heendringende stromen en watervallen.

Maar IJsland is ook het land van de stilte, van de rust van de natuur. De grote kalmte die uitgaat van de uitgestrekte landschappen in de ijle lucht van een zomeravond, blijft de toerist steeds bij. En als hij later op de wereldkaart deze oester ziet liggen, dan weet hij wat het binnenste van de schelp waard is.

Onderlinge Visafslag

O. V. A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

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

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank

Postrekening nr. 000-0001333-72

Telefoon 70.21.73

B.T.W. 405.303.909

(4KV)

75 JAAR BELGISCHE KUSTSTATIONS

door G. BRABANT Hoofdingenieur-Directeur van Administratie bij de Radio Maritieme Diersten van de R.T.T.

Het begon te De Panne

Het is thans 75 jaar geleden ,dat het eerste Belgisch radiostation — terzelfdertijd een primeur voor het Europese vasteland — in dienst werd genomen. Op 3 november 1900 kwamen, vanuit een in De Panne gestationeerde, afgedankte bagagewagen van de spoorwegen, radioverbindingen tot stand met de maalboot „Princesse Clémentine" van de Oostende - Doverelijn.

Op verzoek van Koning Leopold II, was Marconi in maart 1900 zijn uitvinding komen demonstreren op het Paleis te Brussel .De resultaten waren overtuigend. Onder deze impuls werd op de brug van de maalboot „Princesse Clémentine" een radiohut gebouwd, terwijl De Panne werd gekozen als vestigingsplaats voor een kuststation, omdat men van daaruit het schip over zijn gans traject kon volgen; de normale reikwijdte van de signalen was toen immers amper ± 50 km.

Korte tijd na de eerste proefnemingen verhuisde het voorlopig kuststation naar de villa „Les Pavots" in de duinen. Het werd via een speciale telegraaflijn met het telegraafkantoor Oostende-Kaai verbonden, zodat alle berichten ogenblikkelijk langs het gewone net konden worden bevorderd.

Niemand kon 75 jaar geleden reeds vermoeden welke belangrijke rol de radiogolven later nog zouden spelen in de ontwikkeling van de scheepvaart.

De radio van de „Princesse Clémentine" bewees onmiddellijk het nut van de „TSF", zoals dat toen werd genoemd.

In januari 1901 liep de bark „Medora" aan de grond op de Ratelbank. De opvarenden wisten de aandacht te trekken van de maalboot, die per radio om hulp verzocht en even later aan het schip reeds kon melden dat die hulp onderweg was.

Kort daarop had het lichtschip „Ruytingen" pech aan de verlichtingsinstallatie. Ook dit schip kon, door tussenkomst van de maalboot en van De Panne, assistentie krijgen vanuit Duinkerken.

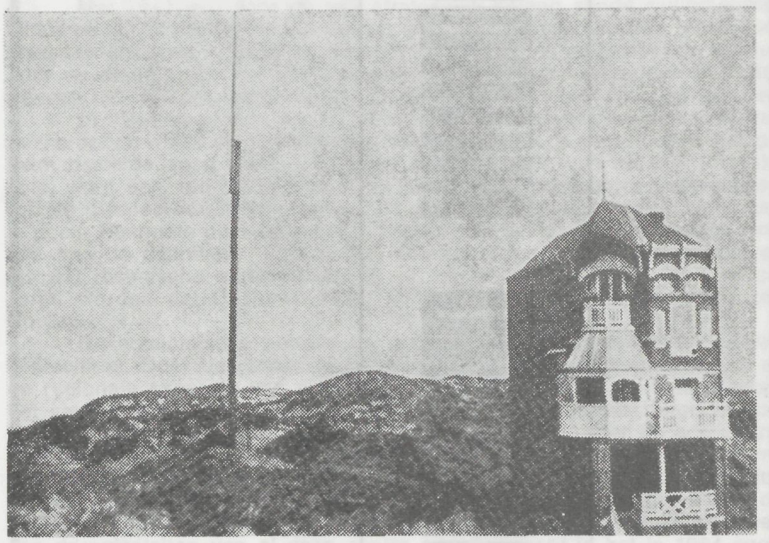
Toen uiteindelijk de „Princesse Clémentine" zelf, bij dichte mist, voor de Belgische kust aan de grond liep, was een sleepboot bijna dadelijk ter plaatse en met de volgende tij was de mailboot terug vlot.

Meteen zag iedereen goed in wat radio kon betekenen voor de eenzame zeevaarder, en welke bijdrage dit betekende voor de veiligheid van het schip en de bemanning.

Gelet op het succes werd enkele maanden later besloten alle maalboten met radio uit te rusten. Daarmede was België het eerste land, dat een lijn van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

In een spoorwegwagen te Nieuwpoort

Nauwelijks een jaar later werden reeds plannen gemaakt voor een nieuw en beter kuststation te Nieuwpoort-Bad. Spoorwegwagens schenen in die tijd bijzonder in trek als radiostation; de aanwezigheid van telegraaflijnen langsheen de spoorwegen zal hieraan wel niet vreemd zijn geweest. Wat er ook van zij, het nieuwe kuststation werd andermaal in een, zij het nu meer comfortabele, spoorwegwagen ondergebracht. Het werd in



De villa «Les Pavots» te De Panne, eerste vestigingsplaats voor een Kuststation.

dienst genomen in 1902 ,en bleef bestaan tot in 1914, wanneer het door een vijandelijk bombardement werd vernield.

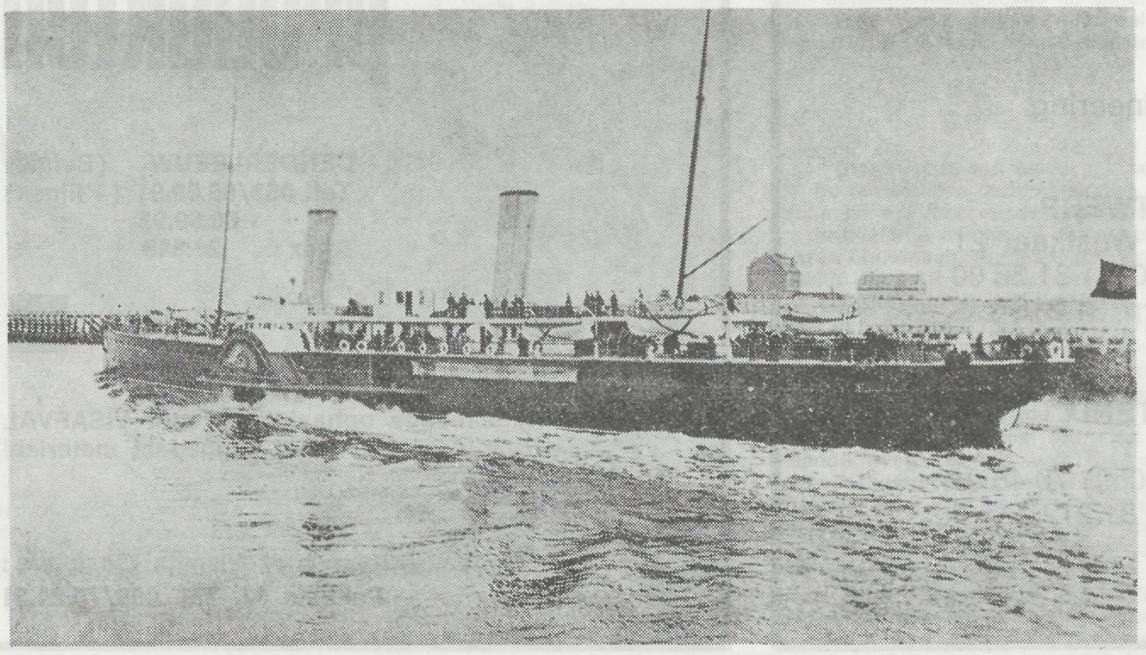
In die vooroorlogse periode namen steeds meer schepen radio aan boord. Het aantal kuststations vermeerderde in evenredigheid. Nederland volgde in 1904 met de oprichting van het station Scheveningen-Haven. Opvallend was, dat vooral passagiersschepen over radio beschikten. TSF was, naast de veiligheidsfactor, ook uitgegroeid tot een statussymbool van de scheepvaartlijnen. Zeerampen, die voor sensatie hadden gezorgd, zoals bij het vergaan van de „Titanic" op 14 april 1914, stelden immers het nut van de radio scherp in het daglicht.

Met de uitbreiding van het verkeer, bleek gaandeweg ook de noodzaak van een internationale samenwerking. De conferenties van Berlijn, in 1906, en van Londen, in 1914, legden algemene regels vast inzake het gebruik van de radio en de beveiliging van mensenlevens op zee. Jammer genoeg werd deze verstandhouding door de eerste wereldoorlog verscheurd.

„Oostende for ever" of OST

Na de aftocht van de Duitse legers in 1918, werd met de heropbouw van onze radio maritieme diensten begonnen. Om bedrijfseconomische re-

(Vervolg blz. 29)



De Mailboot «Prinses Clementine» van de Ostend-Doverlijn waarop in 1900 de eerste radiohut werd gebouwd die dadelijk haar groot nut bewees.

n.v. BELIARD MURDOCH

THE LEADING SHIPYARD FOR

Fishing
Dredging
Towing
Shiprepairing
Industrial engineering

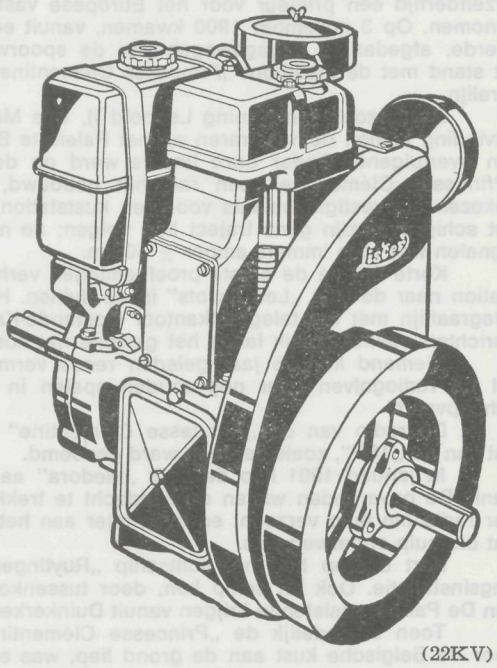
YARD AT ANTWERP
Kattendijkdok Westkaai 21
Telephone : (031) 31 36 00
Telex : Antwerp 31.216

YARD AT OSTEND
Sloepenstraat 1
Telephone : (059) 70 48 01
Telex : Belmu 81.212

(31KV)

Diesel marine hulpmoteren 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

(22KV)

n.v.

Animalia produkten

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

Regelmatige ophaaldienst voor VISAFVAL met aangepast materiaal

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

(26KV)

denen werd Oostende de nieuwe standplaats. De techniek was intussen reeds zover gevorderd, dat de afstand geen rol meer speelde bij de trafiek met de maalboten. Tevens werd het onderhoud van de toestellen aan boord van deze schepen aan de technische diensten van het kuststation toevertrouwd. De radio-officieren aan boord vormden met de marconisten van het kuststation één enkele pool. Het kuststation kreeg de naam Oostende-Radio, met de roepletters OST, en werd ondergebracht nabij de watertoren.

Terzelfdertijd werd een tweede kuststation voorzien te Antwerpen, in het gebouw van het Loodswezen. Elk van deze stations kreeg een aan zijn geografische ligging aangepaste functie toegewezen :Oostende waakte over de veiligheid op de Noordzee, terwijl Antwerpen de toegangen tot de Schelde en de scheepvaartweg naar Antwerpen voor zijn rekening nam, maar bovendien nog contact onderhield met de Kongoboten.

De techniek stond niet stil. Alhoewel er reeds in 1925 proefnemingen werden gedaan met radiotelefonie, duurde het nog tot in 1928, vooraleer deze exploitatietak operationeel werd. De telefonie zou later een geweldige evolutie in het radioverkeer meebrengen. De gekwalificeerde telegrafist — alleen bevoegd om het radioverkeer af te handelen — en die voor de rederij een relatief zware en onproductieve post op de exploitatierekening vertegenwoordigde, kon vervangen worden door de telefonist, die dan terzelfdertijd de functie van dekofficier vervulde. De radio kwam aldus in het bereik van de kleinere schepen.

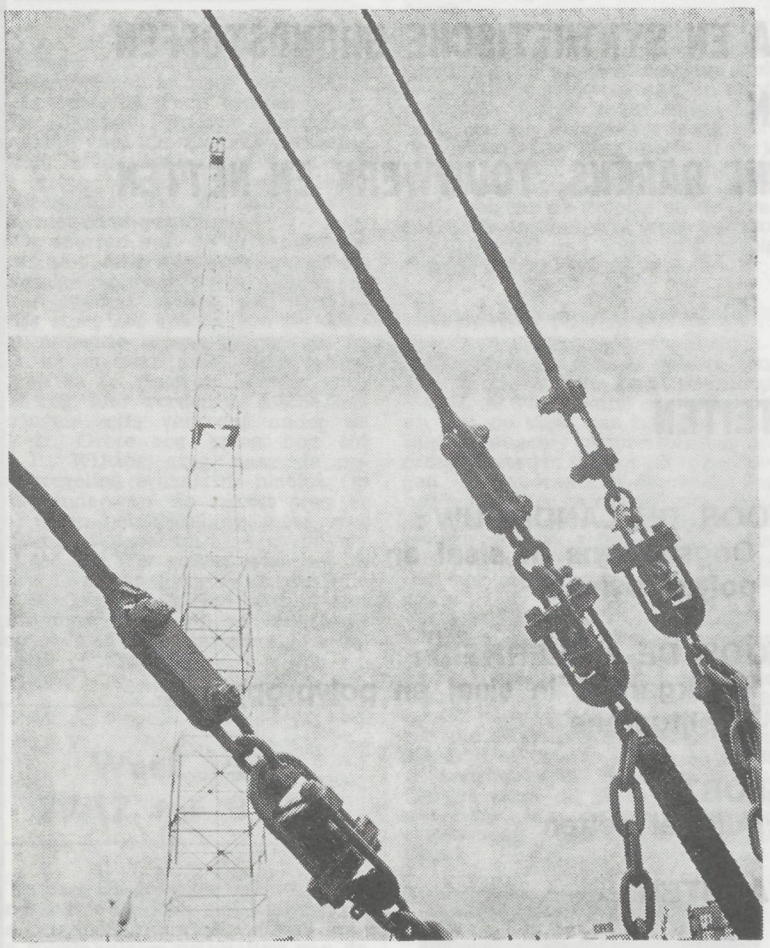
In 1928 werd een derde kuststation ingeschakeld, namelijk het Radio Middenkantoor te Brussel, dat terzelfdertijd de intercontinentale radiotelegrafie- en telefonieverbindingen tussen vaste stations verzekerde. Het werkte samen met het zendstation te Ruiselede en het ontvangcentrum te Liedekerke, en had tot opdracht het verkeer op lange afstand, met de Kongoboten en met de schepen die op Zuid-Amerika voeren, af te wikkelen. Wegens de omslachtigheid van de procedure bij de coördinatie van de bewerkingen in de drie stations, werd ook het lange-afstandsverkeer later volledig aan Oostende-Radio toevertrouwd.

De economische recessie in de dertiger jaren, en het steeds dreigender wordend gevaar voor oorlog dat er op volgde, hebben de expansie van de radio niet kunnen afremmen.

De kostprijs van de apparatuur was intussen door massaproductie reeds zodanig gedrukt dat, na de vrachtschepen, ook de coasters en vissersvaartuigen met radio konden worden uitgerust.

Op 19 juli 1930 werd de Regie van Telegrafie en Telefonie opgericht. Onder haar bevoegdheden had zij ook de exploitatie van het radioverkeer. Uit haar eerste jaarverslag blijkt dat, op 28 februari 1931, reeds 150 schepen van onze vloot radio aan boord hebben.

Onder de nieuwe leiding ondergingen de radiodiensten een verjongingskuur. De exploitatie van Oostende-Radio werd in 1932 overgebracht naar nieuwe gebouwen te Stene, en een modern zendstation werd te Middelkerke opgericht. Op 30 oktober 1933 werd de radiotelefonische dienst tussen abonnees van het Belgisch net en de maalboten geopend. Te Antwerpen werd zulke openbare telefoondienst in 1934 officieel in gebruik genomen. Het zendstation te Ruiselede werd uitgebreid. De installaties waren er verspreid over een oppervlakte van ongeveer 100 ha. Lange-golf-antennes, gespannen tussen 8 pylonen van 287 m hoog, vormden een horizontaal vlak van draden dat 400 m. op 1.400 m. besloeg. Typerend voor die tijd was, dat aanvankelijk nog hogere antennemasten voorzien waren, maar dat, om het prestige van de Eifeltoren niet in gevaar te brengen, bij de uitvoering de hoogte tot 287 m. beperkt bleef.



De antennes te Middelkerke.

Mei 1940 was voor de van strategisch belang zijnde radiodiensten katastrofaal. Al wat bij de aftocht niet kon meegenomen worden, werd door onze genietroepen ter plaatse vernietigd. De terreinen en gebouwen werden door de vijand bezet. Het zendcentrum Ruiselede werd zelfs door de Duitse troepen een tijdlang gebruikt als radiostation voor vliegtuigen en U-boten.

In 1944 begonnen de T.T.-diensten dan met vernieuwde moed aan de heropbouw van de kuststations. Met gedurende de bezetting in het geheim bestelde apparatuur, aangevuld met toestellen van de bevrijdingslegers, werd een voorlopige dienst opgericht, die de bevoorradingsschepen van de geallieerden moest toelaten op een veilige manier onze havens aan te doen. Naarmate de toestand zich regulariseerde, kon verder gegaan worden met de definitieve uitbouw van de kuststations, zowel wat gebouwen als wat technische uitrusting betrof. In eerste instantie moest er voor gezorgd worden dat Oostende-Radio een volwaardig Korte-Golf-station zou worden.

De economische heropleving weerspiegelde zich weldra in de verkeerscijfers. Door de gestadige uitbreiding van de wereldhandelsvloot, en de regionale expansie van onze havens in het bijzonder, werd al spoedig het saturatiepunt van onze mogelijkheden bereikt. Er moest bijgevolg uitgezien worden naar een nieuwe en ruimere behuizing voor de administratieve en technische diensten. Die werden gezocht en gevonden in het zendcentrum aan de Kruisschanssluis te Antwerpen in 1959, het kuststation Oostende-Radio te Oudenburg in 1964, het kuststation Antwerpen-Radio op de Linker-Oever in 1965. Samen met het zendstation te Middelkerke, werden de activiteiten van al deze centra gecoördineerd in het in 1964 opgericht Gewest van de Radio Maritieme Diensten te Oostende.

Door de toepassing van de mogelijkheden op VHF-gebied, bood zich in 1961 een nieuw potentieel van gebruikers aan, nl. de binnenvaarders. Deze exploitatie was vooral voor Antwerpen van groot belang. De buitengewoon snelle aangroei van het aantal met VHF uitgeruste binnenschepen, en het dichte waterwegennet waarover ons land beschikt, rechtvaardigen de oprichting van relaisstations te Gent, te Hasselt, te Luik en te Ronquières.

Maar ook het verkeer van Oostende-Radio steeg voortdurend. Het zendcentrum Ruiselede moest steeds meer zenders en antennes ter beschikking van OST stellen. Deze ontwikkeling had voor gevolg dat Ruiselede in 1972 ook administratief werd geïntegreerd in het Gewest van de Radio Maritieme Diensten.

Het nieuwe gebouw dat door de Radio Maritieme Diensten dit jaar in de Perronstraat te Oostende werd betrokken, centraliseert naast de geplande operatorenzaal met telecommando voor de ontvangers en de zenders van het kuststation ook nog de herstellingsplaatsen, alsmede de gewestelijke directie.

Na middengolven en korte golven veroverde VHF een belangrijke plaats, terwijl lange golven alleen nog voor radiobakens en peilingen gebruikt worden. De eenzijbandtechniek werd ingevoerd waardoor het aantal gesprekskanalen quasi verdubbelt en de kwaliteit van de lange afstandsverbindingen in de hf-banden erg verbeterde.

Als laatste operationele nieuwigheden vallen de automatische alarmsystemen, de selectieve oproepen en de TOR (telex over radio) te vermelden. Satellietcommunicatie is, althans in België, nog beperkt tot verbindingen tussen vaste stations, alhoewel alles er op wijst, dat zij in de nabije toekomst ook in de maritieme diensten courant zullen worden.

De toekomst

Het succes van selcal d.i. selectieve calling en TOR ten spijt, blijven de kuststations ondernemingen, die niet alleen zware investeringen vergen maar ook zeer arbeidsintensief zijn. De telegrafie met de seinsleutel en de telefonie hebben in de voorbije jaren nog geen fundamentele wijzigingen ondergaan. Automatisatie dringt zich dus op. Maar in de veronderstelling dat TOR en selectieve oproep zouden kunnen gekoppeld worden aan satellietverkeer, dan nog stelt zich de vraag hoeveel schepen, in verband met de kostprijs, in de eerstkomende jaren daarvan gebruik zullen kunnen maken. Alhoewel in de scheepsbouw de tendens bestaat naar verruiming van de tonnemaat, en de scheepvaart daardoor steeds grotere investeringen vereist, waardoor procentueel het aandeel van de radio in de bedrijfskosten neiging zou kunnen vertonen tot dalen, zal het aantal gebruikers aanvankelijk niet erg hoog oplopen. Ingevolge de thans reeds bestaande overcapaciteit, valt het in de lijn der verwachtingen, dat de scheepsconstructie in de komende jaren eerder zal afgeremd worden. Een en ander leidt ons tot de conclusie, dat de thans gebruikte telegrafie en telefoniesystemen, alhoewel voor technische verbetering vatbaar, nog niet als afgeschreven mogen worden beschouwd. Dit belet echter niet dat de Belgische radiomaritieme diensten de evolutie op de voet zullen blijven volgen, niet alleen om te allen tijde de grootst mogelijke waarborgen te bieden ter beveiliging van de scheepvaart, maar ook om het belang van onze nationale economie naar best vermogen te dienen.

OSTEND STORES & ROPEWORKS

La Mouette

Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, - 8400 OOSTENDE

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

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

(11KV)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Week van 22-12 tot 24-12

Zoals gewoonlijk en zoals verwacht is de Kerstweek weinig voordelig geweest voor de visserij. Bijna alle soorten werden erg goedkoop verkocht, vooral wijting, kleine schelvis, schar, platjes, rode zeebaars, leng en haai. Duur waren tong, tarbot, griet, staart, grote steenschol, heilbot en hondstong. Van de aangevoerde rode zeebaars moesten een 400-tal bennen opgevangen en naar de vismeel verwezen worden. Verleden week betaalde men er nog tot 40 fr. het kg. voor. Ook blauwe leng is fel in prijs gedaald en viel terug van 58 naar 28 fr. het kg. Het spreekt vanzelf dat aan dergelijke prijzen voor de IJslanders weinig te rapen was. De O.216 moest het zelfs stellen met iets meer dan 500.000 fr. met een vangst van 900 bennen. Gelukkig voor de visserij is er maar één Kerstweek in een jaar.

Voor de haringvissers is het nog bevredigend verlopen. Er werden geen te grote vangsten aangevoerd, zodat men er weg mee wist. De prijs lag tussen 7 en 9 fr. het kg.

HODI

Voor de kanaalvissers was het eveneens een behoorlijke week. De tongen werden immers nog redelijk duur verkocht. Toch werden maandag dalende prijzen genoteerd, waarbij voor de kleinste sortering tot 20 fr. minder betaald werd. Ook de grote soorten kenden dalende prijzen, hier was de daling evenwel niet zo uitgesproken.

De soorten van de bijvangst waren niet allemaal even goedkoop, sommige soorten waren zelfs erg duur. Vooral staart, waarvan de prijs steeg tot 160 fr. het kg. Tarbot noteerde tussen 100 en 235 fr. het kg. en voor griet werd tussen 40 en 88 fr. gegeven. Minder duur was rog, hier werden de kleine sorteringen zelfs verkocht onder de 10 fr. Grote rog kreeg nog tot 23 fr. Wijting ging naar de opvangregeling evenals de platjes. Op het einde van de markt was er ook geen belangstelling meer voor grote platvissoorten.

Voor de Westvissers was het in feite de minst goede week van alle maal. Grote en kleine wijting aan minimumprijzen, gul en kabeljauw ook al niet duur en schol iets boven de opvangprijs.

Week van 29-12 tot 31-12

In deze laatste week van 1975 toch nog enkele merkwaardige dingen op de Oostendse markt. Eerst was daar de spektakulaire prijsdaling van de kleine tongsorteringen. Kleine tong viel terug van 90 naar 70 fr, voor/kleine tong van 133 naar 102 fr en

STRAALBUIZEN

slips zakten naar even boven de 60 fr. Ook de tarbotprijs was veel lager dan gewoonlijk op deze laatste week van het jaar.

Tweedens was daar de even spektakulaire prijsstijging van de kabeljauw die op het einde van de markt dicht bij de 80 fr het kg haalde. Er was ook de grote aanvoer van knorhaan door de haringvangers, zij kregen er echter maar de minimumprijs voor, zegge de vismeelprijs van 55 fr de ben. Het sop was de kolen dus niet waard.

Er was ook de fel gestegen prijs van de garnaal waarbij maandag tot 116 fr geven werd. De haringvissers deden het niet erg goed met vangstjes die eigenlijk het uitvaren niet waard waren.

Voor de twee IJslanders, die met slecht weer af te rekenen hadden en dan ook maar kleine vangstjes vis aan land brachten, werden het geen te beste resultaten. In feite waren ze allebei te laag aangezien het de O.81 moest den met 680.000 fr en de O.334 met 496.000 fr. De prijzen voor de meeste vissoorten waren weinig interessant met vooral blauwe leng te goedkoop. Ook rode zeebaars kreeg nauwelijks 19 fr. Koolvis kreeg rond de 20 fr en schotse schol werd verkocht tussen 13 en 17 fr het kg. Kabeljauw was hier redelijk goedkoop en de partij haai door de O.33 op de markt gebracht kreeg amper tussen 12 en 14 frank.

De Westvissers brachten het er redelijk goed af. Wijting werd weliswaar maar verkocht aan de minimumprijs (11 fr) maar moest toch niet naar de vismeel verwezen worden. Kabeljauw ging sterk in prijs stijgen en liep op tot 75 fr het kg. De gullen varieerden tussen 17 en 60 fr volgens de grootte en de kwaliteit. Steenschol was veel goedkoper dan verleden week (als gevolg van de lagere tongprijs).

GOEDKOPE TONGEN

Een gedeelte van de geloste tongen waren in ieder geval goedkoop. Vanaf de voor/kleine sortering tot en met de slips was het een steile afgang waarbij prijsverschillen genoteerd werden die tot 30 fr bedroegen. Wie vooraan in de markt lag heeft het dus getroffen deze week en daarbij was de O.186 de grootste geluksvogel. Dit schip geraakte dan ook nog aan 905.000 fr, al werd er dan ook een prachtige vangst voor gelost.

Weinig goede prijzen te noteren voor de kanaalsoorten. Alleen heek en staart deden het bijzonder goed Staart kreeg tussen 60 en 142 fr terwijl heek verkocht werd aan prijzen die schommelden tussen 60 en 132 fr. Rog haalde tussen 15 en 26 fr, keilrog tot 32. Schol en iek noteerden rond de 20 fr, derde slag moest op het einde van de verkoop opgehouden worden aan 720 fr de mand.

ZALTBOMMEL
TELEF. 91-31-4180-2654

HARINGAANVOER OOSTENDE

Span	*Aanvoer in kg*	*Totale opbr.*	*Min.-Max prijs*	
VRIJDAG 19 DECEMBER 1975				
O.141-O.369	4.500	40.500		
Z.209-Z.509	3.950	35.532		
O.309-N.705	1.950	17.550		
O.127-O.303	1.700	15.300		
O.94-O.206	3.050	27.198		
O.306-N.706	5.850	52.414		
-	21.000	188.494	8.97	
MAANDAG 22 DECEMBER 1975				
O.309-N.705	6.550	56.330		
Z.209-Z.509	1.100	9.980		
N.708-N.709	10.150	87.290		
N.40-N.41	1.250	9.650		
O.127-O.303	3.250	24.700		
O.94-O.206	2.250	16.920		
N.706-O.306	3.450	26.910		
	28.000	231.780	8.27	
DINSDAG 23 DECEMBER 1975				
O.309-N.705	5.200	44.720	8.60	
O.127-303	5.850	51.480	8.80	
N 708-709	11.300	102.468	8.06	9.40
O.1[illegible]-369	8.550	73.530	8.60	
	30.9000	272.198		8.80
TOT. WEEK	79.900	692.472		8.67

29 DECEMBER 1975

Span	Aanvoer in kg.	Totale opbrengst	Min.-Max. prijs	
O.309 - N.705	2.950	29.000	8,—	10,40
O.369 - O.141	12.100	110.854	9,14	9,40
N.708 - N.709	8.300	74.694	8,98	9,06
O.94 - O.206	4.350	38.020	8,74	
Z.209 - Z.509	1.600	14.400	9,—	
	29.300	266.968	8,—	10,40

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
19-12	14	81.250	1.040.749			
22-12	26	279.150	6.505.891			
23-12	3	48.610	559.882			
24-12	2	1.600	10.506			
	45	410.610	8.117.028			
26-12	2	27.560	544.528			
29-12	20	213.700	5.781.331			
30-12	2	23.985	934.065			
	24	264.945	7.259.924			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
18-12	2	127	7.709	52.—	69.—	
19-12	14	1.216	65.561	41.—	66.—	
20-12	16	1.298	68.694	39.—	69.—	
22-12	10	766	56.076	62.—	89.—	
23-12	14	1.048	77.210	54.—	92.—	
24-12	14	824	49.717	40.—	90.—	
27-12	14	1.694	96.200	40.—	83.—	
29-12	7	483	41.080	71.—	116.—	
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-12	5	441	32.988			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-12	2	4.745	231.809			
29-12	2	7.442	196.900			

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-12-1975	29-12-1975
Schelvis		
Groot	23.— ——	30.— ——
Middel	20.— ——	21.— ——
Klein	17.— ——	.....
Kabeljauw	21.—21.60	21.60-26.20
Gul	18.—21.—	19.—22.—
Wijting	11.— ——	11.—13.80
Schaat	20.—28.40	28.—31.—
Zeebaars	18.60-20.—	18.—20.—
Leng	16.—17.40	17.60-28.—
Schartong	10.—11.40	17.60-18.40
Heilbot	90.—100.0	100.0-131.0
Koolvis	19.40-21.40	18.40-23.—
Hondstong	8.—31.—	12.—30.—
Zeewolf	.....	.....
Staart	86.—131.2	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	29-12-1975	30-12-1975	31-12-1975
Lappen	132 -141,4	138 —,—	.....
Grote	155 -169	166,6—,—	.....
¾	171 -178,6	179,8-180,4	.....
Blok	157 -170	149,8-165,8	.....
voor-kleine	101 -131,8	107,8-108,6	.....
kleine	71,80-90,—	78,40-82,—	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten			
grote	142 -151	138 -155	.....
blok	163 -182	164 -185	.....
fruit	169 -198	176 -204	.....
schone kleine	160 -169	163 -197	.....
kleine	132 -140	105 -146	.....
tout petit	108 -118	83,—95,—	.....
slips	81,—102	62,—100	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	.....	.....	.....
Tong V	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	29-12-1975	30-12-1975	31-12-1975
Grote	18,—22,60	21,——,—	.....
grote iek	19,—23,40	.....	.....
kleine iek	19,—24,60	.....	.....
derde slag	14,40-19,—	.....	.....
platjes	12,40-14,—	.....	.....

Zeebrugge

Soorten			
I	14,25—,—	14,25—,—	.....
II	14,25—,—	14,25—,—	.....
III	14,25-16,—	14,25-20,—	.....
V	15,—18,—	18,—20,—	.....
IV	12,30—,—	12,30—,—	.....

Nieuwpoort

Soorten			
Moeien	.....	.....	.....
grote pladijs	.....	.....	.....
drielingen	.....	.....	.....
platjes	.....	.....	.....

OOSTENDE

MAANDAG 22-12-1975

IJSLAND				
O.282	19	410	—	379.320
O.316	18	1000	—	829.380
O.216	17	900	—	511.045
NOORDZEE				
O.243	15	325	—	231.010
NOOP HEAD				
O.231	16	375	—	268.560
KANAAL				
O.120	17	210	1000	317.644
O. 82	17	155	4100	923.084
O.128	18	250	950	488.990
O.198	17	130	5100	855.992
O.229	17	150	1250	299.039
WEST				
Z. 34	8	115	2650	565.177
Z. 62	7	175	—	103.555
O.217	8	250	—	105.209
N. 3	7	225	—	147.970
KUST				
O.491-737	1	15	—	10.040
O.142-116	1	37	—	29.650

DINSDAG 23-12-1975

WEST				
N.761	6	90	210	99.552
N.720	6	95	—	69.222
N.719	6	165	—	101.714
KUST				
O.116-142	1	9	—	8.420

WOENSDAG 24-12

KUST				
N.705-O.309	1	32	—	6.126
O.141-369	1	8	—	4.380

VRIJDAG 26-12-1975

IJSLAND				
O.129	19	355	—	351.665
WEST				
O.279	8	195	60	188.328

MAANDAG 29-12-1975

IJSLAND				
O. 81	18	700	—	680.340
O.334	17	520	—	496.050
KANAAL				
O.186	17	300	4500	905.569
O.232	16	200	—	424.810
O.135	16	220	1000	346.290
Z.502	16	125	4900	530.775
Z.597	16	250	600	268.930
O. 83	16	140	3700	488.050
O.123	16	170	1150	440.386
NOORD				
O.239	10	300	—	303.270
WEST				
N.752	9	260	—	265.860
O.285	9	180	—	183.645

DINSDAG 30-12-1975

KANAAL				
O.180	16	110	4000	509.110
WEST				
N. 45	12	285	—	419.715

NIEUWPOORT

MAANDAG 22 DECEMBER 1975

N.15	654.979	N.765	65.289
N.591	57.807	N.345	22.913
N.736	19.525	N.590	27.988
N.470	27.988	N.172	23.970
N.788	23.970		

's Namiddags werden 400 kg garnaal verkocht waarvan de prijs schommelde tussen 63 en 71 fr. De totalle dagomzet bedroeg 950.954 fr.

WOENSDAG 24-12-1975

N.579	126.756	N.738	102.185

MAANDAG 29-12-1975

N.470	44.915	N.590	44.915
N.172	53.535	N.788	53.535

ZEEBRUGGE

MAANDAG 29-12-1975

Z.583	10	2.000	150	542.412
Z.189	10	1.000	100	365.122
Z.19	14	3.000	200	755.688
Z.525	8	1.000	70	309.730
Z.576	8	2.000	150	482.557
Z.460	9	500	100	148.641
Z.546	9	1.000	100	357.115
Z.175	9	500	120	140.308
Z.516	6	300	50	147.080
B.5	9	2.500	180	668.808
Z.16	7	4.000	250	1.361.660
Z.563	8	350	100	152.532
Z.505	8	350	100	149.154
Z.549	10	500	180	282.500
Z.403 - 558	2	—	60	55.688
Z.257 - 437	2	—	60	54.440
Z.511 - 550	2	—	40	44.620
Z.201 - 560	2	—	80	72.327
Z.471 - 472	2	—	70	68.450
Z.468 - 601	2	—	80	78.030
Z.554 - 538	2	—	60	67.420
				6.669.828

DINSDAG 30-12-1975

Z.418	16	3.000	200	876.186
Z.584	9	900	120	285.510
Z.161	8	1.400	90	508.108
Z.444	3	250	20	79.400
Z.492	6	1.000	60	257.190
Z.507	8	800	70	253.107
Z.429	10	1.000	130	279.732
Z.506	8	1.300	110	367.050
Z.108	8	1.500	80	490.569
Z.403	2	300	20	90.870
Z.599	3	50	20	41.750
Z.578	3	100	20	74.230
Z.592	8	700	80	238.224
Z.570	3	100	20	48.390
Z.542	7	700	110	213.507
Z.537	7	600	50	65.886
Z.307	9	100	100	89.720
				4.589.419

ONVERWACHTE TOPPRIJZEN IN DE LAATSTE WEEK VAN HET JAAR

Op dinsdag 30 december kregen we op zekere manier ‚onverwachte topprijzen in de afslag te Oostende wat de ronde vis betreft zoals kabeljauw en grote gullen. De N.45 kreeg er voor zijn kabeljauw in bakken liefst 4.190 fr of nagenoeg 84 fr het kg. wat toch nog altijd meer dan 80.000 fr maakte voor zijn 20 bakken. Voor zijn grote gullen kreeg de N.45 over de 3.800 fr de ben of zo wat 76 fr het kg. Aan 22 kg filetvis uit een ben, komt dit reeds op 170 fr het kg filetvis. Voor de koper, zijn werk, B.T.W. en kosten niet medegerekend! Voor de kabeljauw, panklaar versneden, komt dit voor de koper aan het zacht prijsje van 140 fr het kilogram. Wat zal er daarvoor dan gevraagd worden in de winkels ?

Wat nu de tongprijzen betreft, kregen we de eigenaardigheid dat deze een tamelijk mindere prijs kregen, in de afslag en dit niettegenstaande de komende feestvieringen en reveillons van het nieuwe jaar. Het is deze onberekenbaarheid die in kwestie visprijzen zo kenschetsend is.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	29-12-1975	29-12-1975	30-12-1975	30-12-1975	31-12-1975	31-12-1975	29-12-1975	31-12-1975	
Tarbot : groot (123)	179 -202	280 —,—	215 —,—	240 -285					
middel (123)	131 -147	9,—120		85,—210					
klein (123)	60,—90,40	60,—88,—		50,—81,—					
Griet : groot (123)	70,———,—	45,—65,—	73,———,—	40,—55,—					
middel (123)	60,———,—	20,—44,—	48,40—,—	35,—45,—					
klein (123)	40,—43,—	20,—30,—	32,———,—	38,—40,—					
Schelvis : groot	31,———,—	18,———,—		18,———,—					
middel		10,40—,—		10,40—,—					
klein									
Heek : groot	120 -132,2								
middel	80,20-98,60								
klein	60,—70,40								
Lom									
Leng	21,———,—								
Rog (I)	7,—28,60								
Keilrog (123)	27,80-37,40		39,20—,—						
Rog (23)									
Tilten (23)									
Scherpstaart (23)									
Halve mans (23)									
Teelt (2)									
Katrog (2)									
Kabeljauw	33,—72,—	30,—35,—	75,—83,60	30,—35,—			56,—62,—		
Gul (groot)	16,—60,—	28,—42,—	20,60-73,—	25,—36,—			28,—50,—		
Gul (middel)		18,—24,—		17,—26,—					
Gul (klein)		13,—22,—		17,—28,—					
Hozemondhamme	60,—140		52,—142						
Wijting : groot	11,40-12,80	11,—13,—	13,—19,40	12,———,—			14,—16,—		
klein		11,—14, —		11,———,—			11,—12,—		
Schar	6,—13,20		10,—16,—				24,—28,—		
Steenscholl	11,80-62,—	60,—71,—	6,—34,—	53,—57,—					
Zeehaai	12,—19,80	13,—14,—	18,———,—	13,—14,—					
Hondshaai	8,60—,—		6,80—,—						
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	8,—14,60								
Schartong	14,—37,60								
Volle haring									
IJle haring	9,—10,20								
Haringshaai									
Steenholk	3,60- 6,—		11,60—,—						
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Pollak	28,—37,60								
Zonnevis	112 —,—								
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel									
Schotse schol									
Zeehond									
Bot									
Rode Poon (roobaard)	12,———,—								
Grauwe Poon (knorh.)	6,80—,—		6,40—,—						
Rode Knorhaan	13,60-26,—								
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NAAR HET OPSTELLEN VAN EEN KAART VAN DE POLLUTIE VAN DE STRANDEN EN KUSTWATEREN

Onder impuls van de Wereldorganisatie voor de Gezondheid en het Milieu, twee stichtingen van de Verenigde Naties, is er verleden week te Genève een konferentie gehouden over de pollutie van de stranden en kustwateren van de Middellandse Zee. Hieraan werkten 15 landen mede die langs deze zee liggen en waaronder als één der voornaamsten Frankrijk. Het is de eerste maal dat deze landen hiervoor bijeenkwamen omdat de graad van pollutie van de Middellandse Zee bijzonder erg aan het worden is. Op deze konferentie heeft men beslist om gedurende de twee eerstkomende jaren minitieus de graad van de voortschrijdende pollutie in kaart te brengen. Ieder land zal minstens éénmaal per maand, op de dichtstbevolkte stranden en in de hiervoor liggende kustwateren, een onderzoek verrichten naar de aard van de vervuiling. Voor de specifikatie hiervan worden er nagenoeg 40 laboratoria ingericht. Van de stranden, de wateren en de zeeprodukten, zal er een microbiologisch onderzoek plaatsgrijpen van de levende organismen, evenals van de zichtbare vervuiling. Wat dit laatste betreft, zal men allerhande vuil kollekteren en op kaart brengen zoals ledige flessen, stukken hout en ander afval, teerbollen ,olieplekken, keukenafval, enz..... Dit onderzoek zal twee jaar in beslag nemen, waar na men dan besluiten zal kunnen nemen met betrekking tot de ingrijpende maatregelen. Intussen zal men in deze paar jaar kunnen nagaan of de pollutie in stijgende lijn gaat ofwel, dank zij sommige maatregelen door de landen intussen getroffen of op weg van uitvoering, deze vervuiling in toom kan gehouden worden. In betrokken kringen noemt men het reeds verheugend, dat men nu besloten heeft tot het op kaart brengen van de pollutie.

Dit schijnt inderdaad een absolute noodzakelijkheid te zijn vooraleer men tot het nemen of het opleggen van maatregelen kan overgaan.

VERSCHRIKKELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN EEN FRANS VISSERSVAARTUIG

Verleden week, bij het terugkeren van de visserij op Zuid-Ierland, kreeg men aan boord van de Franse hektreiler de „Avel-Mad" een verschrikkelijk ongeval waarvan het beeld wel levenslang bij de aanwezige bemanning zal bijblijven. Een lid van de bemanninf, de 55 jarige Pierre Nerriec, werd plots door de winch gegrepen en vooraleer men het gevaarte kon doen stoppen, door de zware stalen kabel rond de as gedraaid. Het zwaar verminkt lichaam van de man, die nochtans niet onmiddellijk dood was, bleef er tussengekneld zonder dat men hem kon losmaken. Men was verplicht het lichaam op de winch gewikkeld te laten tot men in de thuishaven Douarnenez binnenliep waar intussen de Overheden verwittigd waren. De brandweer heeft nog meer dan één uur moeten werken om het stoffelijk overschot vrij te maken. Kan men het zich voorstellen wat het voor de overige bemanning betekende, op een schip te varen en altemets aan de winch voorbijgaan, waar het verminkt lichaam van hun maat tussengeknield zat. En dan voor diegenen die het hebben zien gebeuren, er machteloos bijstonden en hun maat ter plaatse hebben zien sterven. Een tragische bijzonderheid is tevens dat het de laatste reis was van de 55 jarige Nerriec die op rust ging gaan. Het slachtoffer laat een echtgenote en vier kinderen achter.

Typerend is nog, dat enkele uren voordien, op hetzelfde vaartuig een lid van de bemanning een beenbreuk opliep. De helikopter die men gevraagd had om deze man van boord te halen moest echter onverrichterzake terugkeren vanwege het zeer slechte weder. Van toevallig ongeluk gesproken, is dit zeker een geval dat kan tellen.

FRANS PROTEST TEGEN VERHOGING BRANDSTOFPRIJZEN

De Vereniging van de Industriële Visserij van Noord-Frankrijk en van de Normandie heeft een protesttelegram laten geworden aan de heer Chapon, franse Staatssekretaris van Zeewezen met volgende inhoud :

« De Verenigde reders van Gravelines, Boulogne, Dieppe en Fécamps, vergaderd in Algemene Zitting, prosteren unaniem tegen de verhoging van de brandstofprijzen met 50 B. fr. de hectoliter. Samen met de verhoging met ongeveer 30 B. fr. de hectoliter op 15 oktober maakt deze verhoging in twee maand tijd nagenoeg 25 % uit. Gezien deze verhoging ongeveer komt op een ogenblik van zeer zware uitbatingskosten en gezien deze verhoging niet kan gerekupereerd worden in de visprijzen, vragen dringend om afschaffing van de nieuwe verhogingsmaatregelen ».

Of dit protest een gehoor zal vinden is zeer onwaarschijnlijk. Intussen wordt de positie van de rederijen immers moeilijker en zal dit tenslotte onvermijdelijk moeten leiden tot verdere stopzettingen, opliggens en wellicht faillissementen.

Ook in België is er voor januari nog geen vooruitzicht inzake ristournes.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

Aan de maandagmarkt van 22 december werd aangevoerd : 12.000 kg. tong; 249 kisten tarbot en griet; 1645 kisten kabeljauw; 503 kisten koolvis; 590 kisten schelvis; 929 kisten wijting; 1876 kisten schol; 224 kisten schar; 1051 kisten haring; 358 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg. : heilbt 12,60-12,50; tarbot 14,28-12,00; grote tong 14,26-13,53; grootmiddel tong 16,29-14,69; kleinmiddel tong 15,80-14,82; tong één 13,86-11,96; tong twee 11,85-9,50.
Per stuk : kreeften 23,51-19,71.

Per 40 kg. : tarbot 482-179; griet 242-92; kabeljauw één 72-42,40; kabeljauw twee 86-49; kabeljauw drie 72-63; kabeljauw vier 68-46; kabeljauw vijf 48-23; koolvis één en twee 45; koolvis drie 54; koolvis vier 32-24; blanke koolvis 70-54; schol één 46-41; schol twee 56-47; cshol drie 57-44; schol vier 55-29; schelvis één 50-45; schelvis twee 51-45; schelvis drie 30-28,80; schelvis vier 33-18; wijting twee 30; wijting drie 32,60-28,50; schar 31-16.

De besommingen waren : KW.4 f 3.100; KW.22 f 16.000; KW.24 f 33.500; KW.51 f 11.900; KW.105 f 24.000; KW.29 f 9.300; KW.43 f 56.500; KW.113 f 10.800; KW.145 f 13.000; KW.149 f 7.400; KW.152 f 5.700; KW.174 f 8.500; KW.185 f 69.900; KW.214 f 8.100; KW.221 f 9.400; KW.187 f 12.600; KW.194 f 8.400; KW.226 f 4.700; VL.73 f 29.500; VL.105 f 930; IJM.29 f 1.700; IJM.30 f 37.000; IJM.44 f 19.000; IJM.115 f 20.000; IJM.154 f 8.700; IJM.4 f 7.300.

Aan de **woensdagmarkt** van 24 december werd aangevoerd : 99 kg tong, 5 kisten tarbot en griet, 1007 kisten kabeljauw, 260 kisten wijting, 71 kisten schol, 75 kisten schar, 10 kisten haring en 61 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 13.63, grm. tong 14,64, klm. tong 15.95, tong 1 15.81, tong 2 14.56, tarbot 13.29.

Per 40 kg : tarbot 300-250, griet 245-172, kabeljauw 1 162-96, kabeljauw 2 130-92, kabeljauw 3 124-90, kabeljauw 4 84-70, kabeljauw 5 70-31, schol 1 90, schol 2 112, schol 3 98, schol 4 70-69, wijting 3 50-27.20, haring 1 35-24, schar 86-41.

De besommingen waren : UK.123-6 f 6400, UK.17-56 f 4500, UK.18-23 f 4100, UK.48-78 f 3500, UK.107-200 f 6800, UK.135-145 f 3000, VD.19-73 f 6800, VD.24-89 f 6200, VD.54-77 f 5000, KW.4 f 4500, UK.234 f 1800, Ug.216 f 3100, Duitse kotter BX.729 f 13000.

Op **donderdag** 18 december werd te IJmuiden aangevoerd : 650 kg tong, 35 kisten tarbot en griet, 1206 kisten kabeljauw, 467 kisten koolvis, 102 kisten schelvis, 386 kisten wijting, 376 kisten schol, 73 kisten schar, 15 kisten haring, 9 kisten makreel, 186 kisten varia.
tong 13.46-13.06, m. tong 15.66-14.93, klm. tong 16.02-15.67, tong 1 15.49-14.37, tong 2 13.69-13.39, tarbot 13.60-13.19.

Per 40 kg : tarbot 473-243, griet 267-174, kabeljauw 1 102-63, kabeljauw 2 140-64, kabeljauw 3 112-64,

Prijzen, per 1 kg in gulden : gr. kabeljauw 4 71-56, kabeljauw 5 61-27, koolvis 1 50-48, koolvis 2 45-39, koolvis 3 60-48, koolvis 4 41-34, schelvis 1 76-70, schelvis 2 48, schelvis 3 55, schelvis 4 45-32, schol 1 71-57, schol 2 86-66, schol 3 80-55, schol 4 70-30, wijting 2 30, wijting 3 55-27.20, haring 1 25-24.20, makreel 1 38, makreel 2 28-20.82, schar 86-50.

De besommingen waren : Spanvissers : UK.208-236 f 9.400, UK.7-89 f 13.000, UK.17-56 f 4.100, UK.107-200 f 2.600, UK.135-145 f 3.000, VD. 19-73 f 3.300, VD.24-89 f 4.300, VD. 54-77 f 4.000, KW.41 f 40.000, UK.73 f 5.600, VD.6 f 900, IJM.23 f 13.000.

Aan de dinsdagmarkt van 23 december werd aangevoerd : 258 kisten tong, 34 kisten tarbot en griet, 386 kisten kabeljauw, 15 kisten koolvis, 138 kisten wijting, 358 kisten schol, 21 kisten schar, 3 kisten haring en 35 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg : grote tong 14,75-14,64; grootmiddel tong 15,18-15,00; kleinmiddel tong 15,18-14,98; tong één 12,53-12,15; tong twee 9,80-9,64; tarbot 12,97-12,33

Per 40 kg : tarbot 406-141; griet 212-112; kabeljauw één 90-48; kabeljauw twee 124-46; kabeljauw drie 100-52; kabeljauw vier 70-45; kabeljauw vijf 56-34; schol één 49-46; schol twee 56-52; schol drie 65-35; haring één 24; schar 65-30; lever 72-56; kuit 48.

DURE OF GOEDKOPE VIS ?

In het Laatste Nieuws van zaterdag lezen we het volgende :
Wie tijdens de Kerstdagen aan de kust vis op het feestmenu plaatste, moest zeer diep in zijn geldbeugel tasten.

Voor een kilo tong diende 350 fr te worden neergeteld, voor een kilo kleine kreeften 320 fr, voor een kilo grote garnalen 220 fr en voor de kleiner garnaalsoort 110 fr".

Tot daar dit blad.
We moeten doen opmerken dat dit waarschijnlijk de prijs is in sommige vishandelszaken aangerekend. Want vóór Kerstdag kostten in de vismijnen van de kust de duurste tongen van 160 tot 204 fr en deze week van 140 tot 180 fr.
De tarbot bleef schommelen rond de 205 fr en de kreeftjes behaalden hoogstens 150 fr in de vismijnen van Zeebrugge, terwijl de duurste garnaal gekwoteerd werd op 85 fr per kg.

Daarbij dient 6 t.h. BTW gevoegd.

Zoals altijd vastgesteld is de prijs door de producent ontvangen merkelijk lager dan de verkoopprijs in de winkel.

HET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN DE STRIJD TEGEN DE VERONTREINIGING VAN DE ZEE

door W. VYNCKE, hoofd van de afdeling «Biologie en Viskwaliteit» van het Rijksstation voor Zeevisserij.

DE ONDERZOEKINGEN in verband met de verontreiniging van de zee zijn essentieel onderdeel geworden van het algemeen visserijonderzoek. Dit geldt niet alleen op nationaal vlak maar vooral ook op internationaal vlak, nl. in het kader van de aktiviteiten van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee en de konventies van Oslo, Parijs en Londen. De konventie van Oslo is sedert april 1974 van wal gestart en het technisch en wetenschappelijk apparaat dat voor de werkzaamheden noodzakelijk is, werd gekreëerd. Dit geschiedt door middel van bijzondere komitees en werkgroepen (o.m. SACSA (Standing Advisory Group on Scientific Advice) en de werkgroep over biodegradeerbaarheid van toxische stoffen. De overige konventies zullen in de nabije toekomst dezelfde weg opgaan. Dit wijst erop dat het storten van afvalstoffen in zee, door rechtstreekse lozingen of via de waterlopen streng worden gereglementeerd.

ER BESTAAT in deze konventies een zgn. «zwarte lijst» die de stoffen beschrijft waarvoor een absoluut stortingsverbod geldt en een «grijze lijst» waarop stoffen voorkomen die onder bepaalde voorwaarden in zee mogen gestort worden of waarvan de toxiciteit nog onvoldoende bewezen is. Het zijn vooral deze stoffen die voor het wetenschappelijk onderzoek in aanmerking komen.

ER ZIJN IMMERS momenteel vaak slechts schaarse gegevens voorhanden over de toxiciteit van diverse verbindingen en hun invloed op de mariene fauna en flora en over de gevolgen voor de konsument wanneer hij vis, schaal- en weekdieren verbruikt.

DE BIOLOGISCHE RESEARCH-AFDELING van het Rijksstation voor Zeevisserij en de Commissie TWOZ draagt in principe alleen verantwoordelijkheid op het gebied van de studies over de toxiciteit van afvalstoffen t.o.v. het mariene leven zelf. Niettemin kunnen de bekomen gegevens i.v.m. koncentraties aan kontaminanten in zeedieren ook voor de Volksgezondhidsautoriteiten waardevolle indikaties geven in verband met de veiligheid voor de konsument van vis als levensmiddel. Het belangrijke aspekt «bescherming van de konsument» is aldus niet te scheiden van de studies over de toxiciteit t.o.v. de mariene dieren zelf.

DOOR DE SNELLE VOORUITGANG van de technologie zal de industrie gekonfronteerd worden met de verwijdering van nieuwe afvalstoffen, die niet op de huidige lijsten van de konventies voorkomen en waarvan de schadelijkheid in vele gevallen onbekend is. Daarenboven is het niet uitgesloten dat bepaalde industriën hun fabrikage-procédé's dermate zullen wijzigen, dat zij andere afvalstoffen bekomen dan de verbindingen die momenteel in de konventies voorzien zijn, dit om gemakkelijker aan deze internationale reglementeringen te kunnen ontsappen.

DEZE TOESTAND heeft tot gevolg dat een bestendig wetenschappelijk onderzoek van de kontaminanten in het mariene milieu nodig is. Alleen op deze manier zal het voor de Overheid mogelijk zijn wetenschappelijk gefundeerde beslissingen inzake het al dan niet toelaten van het storten van bepaalde afvalstoffen in zee te nemen. Dit wetenschappelijk onderzoek dient zowel in laboratorium als op zee te worden uitgevoerd.

ONDERZOEKINGEN IN LABORATORIUM

DOOR DE TOENEMENDE verontreinigingsgevaren van de Noordzee enerzijds en door de internationale verdragen (in de eerste plaats de Konventie van Oslo) anderzijds, is het noodzakelijk aandacht te besteden aan de studie van de toxilogische aspekten van mariene polluanten. In dit verband dient gewezen op de internationale werkgroep «Biodegradabiliteit en toxiciteit» van de Oslo-Commissie waar ook het Rijksstation aan meewerkt.

LABORATORIUMPROEVEN hebben het voordeel dat zij unifaktorieel kunnen worden uitgevoerd, d.w.z. dat men een bepaalde faktor, zoals bv. de temperatuur, kan laten variëren, terwijl men de andere faktoren konstant houdt, en dat men op internationaal vlak tot gestandardiseerde testmetoden kan komen.

TOXICITEITSPROEVEN zijn van groot belang voor de bepaling van volgende punten :

— de toxiciteit van een bepaald polluant op verschillende soorten organismen. Dit is zeer belangrijk, aangezien het afsterven van een bepaalde schakel in de voedselketen een zeer grote invloed op de daaropvolgende schakels van de keten kan hebben.

— de akkumulatie en de desorptie van een welbepaalde stof in diverse testorganismen.

— de chronische toxiciteit van een polluant. Hiervoor dienen langdurige experimenten die bij voorkeur één of twee generaties van de testorganismen bevatten te worden aangewend. De mogelijkheid bestaat immers dat een organisme slechts nadelig beinvloed wordt, nadat het voor een relatief lange periode aan deze stof werd blootgesteld.

VAN GROOT BELANG in deze eksperimenten is het gebruik van verschillende soorten organismen gelet op de relaties tussen de verschillende soorten onderling (bv. predatatie, parasitisme, symbiose, enz.). In het laboratorium worden momenteel systematisch schaaldieren (garnalen), weekdieren (mosselen) en vissen (kleine schollen of tongen) gebruikt.

IN HET KADER van deze «in vitro»-proeven wordt voorrang verleend aan deze afvalstoffen waarvoor door de industrie aanvragen tot dumpen werden ingediend. Er valt hierbij op te merken dat het aantal aanvragen in stijgende lijn gaat en dat derhalve het toxilogisch onderzoek zal moeten worden geintensifieerd.

ONDERZOEKINGEN OP ZEE

OP EN ROND de plaatsen in zee waar toelating werd verleend bepaalde afvalstoffen te lozen dient op regelmatige tijdstippen (meestal tweemaandelijkse) z.g. «monitoring» te worden uitgevoerd. Dit wordt trouwens door de Internationale Konventies opgelegd.

DEZE MONITORING omvat in hoofdzaak een bestandsopname van de aanwezige visstocks en een gedetailleerde studie van de bodemorganismen (benthos) die gevoeliger voor eventuele toxische invloeden zijn daar zij ter plaatse blijven.

DEZE BESTANDSOPNAME wordt aangevuld door een reeks fysische en chemische bepalingen van het water en de sedimenten zoals zuurtegraad, zuurstofgehalte, turbiditeit, zware metalen, fosfaten, nitraten, enz. De juiste aard van de analysen hangt van de natuur van de geloosde stoffen af. Deze monitoring kan verder ook worden aangevuld met studie van de primaire produktie (plankton).

HET MONITORINGSPROGRAMMA van een bepaalde dumpingplaats moet over verschillende jaren worden doorgevoerd ten einde de eventuele nadelinge effekten op lange duur te kunnen volgen.

BREVO

- 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

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(32K)

REDERS, VISSERS, HANDELAARS

UW VERZEKERINGEN

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

DE ZEEKUST

H. BAELSKADE 30 OOSTENDE

BURGERLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID, BRAND, ONGEVALLEN, LEVEN, FAMILIALE, T.V., AUTO, ENZ...

BEHEER : P. VANDENBERGHE

ZAAKVOERDER : BILLIAU LEO

Tel. : 70 16 89

(16KV)

HET JAAR 1975 en „DE BOLLE"

door A. OPSTAELE, voorzitter

Traditiegetrouw, nemen wij heel graag, met dank, de gelegenheid te baat, om langs het Visserijblad, de stem van het Visserstehuis voor jongeren „De Bolle", te laten horen.

De Bolle bestaat meer dan tien jaar. Sedert de oprichting konden tientallen jongeren, bij ons, hun huis en thuis vinden, en was het hen mogelijk, spijts alle familiale moeilijkheden, te varen op onze Zeevisserij. De Bolle heeft bewezen heel nuttig werk, te hebben geleverd. De Bolle is eenvoudig weg niet meer uit onze Zeevisserij-wereld weg te denken.

Niet alleen is er kwantitatief een ruime bezetting in het tehuis, maar ook kwalitatief wordt er naar gestreefd, onze jongens naar best vermogen op te vangen. Naast een gezellige, warme en hartelijke sfeer, hen verzekerd door het onvermoeibaar en begrijpend echtpaar, dat dagelijks het huishouden verzorgt, kunnen wij nu sedert enkele maanden ook beroep doen op de bevoegde leiding en begeleiding door een gediplomeerd maatschappelijk werker.

Inderdaad ook onze jonge vissers hebben recht op een deskundige benadering. De indiensttreding van een sociaal assistent is overigens het begin en de start van onze uiteindelijke betrachting, een volwaardige sociale dienst uit te bouwen ten behoeve van onze vissers en hun families.

De enorme familiale moeilijkheden, die ongekend en in stilte ook in onze vissersfamilies aanwezig zijn en de talloze spanningen en wrijvingen die ook op het vissersleven hun weerslag hebben, gaan vandaag helaas nog steeds te loor, tussen de materiële, economische en industriële problemen van de visserijsector.

Wij zijn echter gelukkig onze belofte op dit stuk van sociaal dienstbetoon te hebben kunnen inlossen.

Dat dit alles niet alleen een grote morele inzet vergt van allen, die met De Bolle en de visserij begaan zijn, ligt voor de hand. Helaas ook op het financiële vlak kennen wij grote zorgen en beslommeringen.

Gelet op de uiteraard beperkte bezetting van ons home, waar onze vissers-jongens tussen twee zeereizen in, slechts een klein aantal dagen aan de wal vertoeven, zijn onze inkomsten zeer gering.

De nood wordt met de dag groter. Eerstdaags zullen wij ons genoodzaakt zien opnieuw bij U aan te kloppen, vragende ons te helpen, onze vissers te helpen.

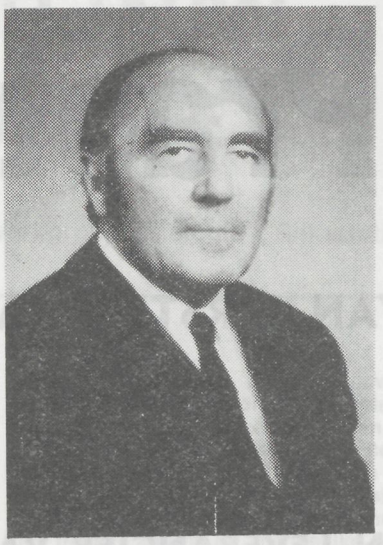
Wij weten dat wij niet tevergeefs op U beroep zullen doen. Het loont zeker de moeite De Bolle te redden. U weet voor WAT U het doet en zeker voor WIE U het doet.

Waar ieder mens recht heeft op een merkwaardig bestaan, heeft ieder van ons de plicht het zijne er toe bij te dragen, dit recht waar te maken.

Namens het tehuis, de directie en alle jongens van De Bolle, wensen wij allen die in welke hoedanigheid ook, zich voor onze vissers en hun families inzetten, een vrolijk Kerstfeest en een gelukkig en veilig Nieuwjaar.

Wat met Zeebrugge?

door Max Desutter, o/voorzitter van Visgroothandel van de Kust



Het is niet de opflakkering der laatste weken én van de prijzen én de aanvoer die mijn optimisme van einde 1974 kunnen wettigen. Wat is er te Zeebrugge gebeurd in 1975 ? Weinig of niets positiefs.

1) de sortering van de vis is erbarmelijker dan ooit en uitermatig grillig.
2) wat heeft de vismijncommissie gepresteerd ?
3) waar blijft de beloofde aanpassing van het vismijnreglement.
4) stijging der algemene onkosten (biezonder lonen) komen aan een niet meer haalbaar niveau.
5) moedeloosheid bij de handel.

Te Zeebrugge dweepte men destijds met de «trap» te Oostende. Maar de vismijnkaai te Zeebrugge overtreft reeds van ver de «trap» en dit in een vismijn die naar E.E.G. allures streeft. Maar «leve de folklore».

In zijn nieuwjaarswens einde 1974 schreef premier TINDEMANS «Luctor et emergo» «ik vecht en blijf over». De groothandel vecht inderdaad en blijft maar spartelen om niet te verdrinken. Een slinkende en verknoeide binnenlandse markt en een beetje uitvoer naar Frankrijk is alles wat er overschiet. Wie is de schuldige ? Zeker niet de groothandel die veel risico's neemt, maar hoofdzakelijk het ontbreken van een «markt». Met te weinig en dan veel te onregelmatige aanvoer kan men geen klienteel opbouwen of houden.

De topprijzen van de laatste weken zijn oogverblindend en na Nieuwjaar kan gans de vloot van West-Europa en andere er terug op los vissen en wat dan ? Sommige zullen komen aandraven en misschien jubelen met grotere besommingen dan in 1974, maar wat gezegd over de mindere kwantiteit ? Hoelang nog zal de verbruiker die hoge prijzen voor bepaalde soorten nog kunnen of willen verwerken ? Hij zal het visverbruik ontwennen en bij eventueel plotse grote aanvoer geen aandacht meer geven aan het «visje».

Reders en handelaars beweren dat het slecht gaat, maar wat doen zij en wij ? Wie moet voor regelmatiger aanvoer, voor beter sortering ja voor betere kwaliteit zorgen ?

Ware het niet verstandiger en nuttiger de koppen bij elkaar te steken en aan dezelfde tafel te gaan zitten, niet om elkaar verwijten toe te sturen, maar om uit te kiezen wat er van weerskanten kan bedisseld worden. Wie neemt het initiatief, wie is geschikt zijn fouten te erkennen, toegevingen en opofferingen te doen voor het algemeen belang ?

Moge voor 1976 al dit pessimisme gelogenstraft worden, moge er een einde komen aan die vernietigende inflatie en moge ten slotte het ganse bedrijf goed gaan in 1976 dit is mijn vurigste wens.

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

(25KV)

Hoofdvertegenwoordiger
„INDUSTRIE"
dieselmotoren

SPECIALITEIT
verbouwing van
viskotters voor
de pelagische- en
semi-pelagische visserij
Reeds verbouwd
O.236 - O.334

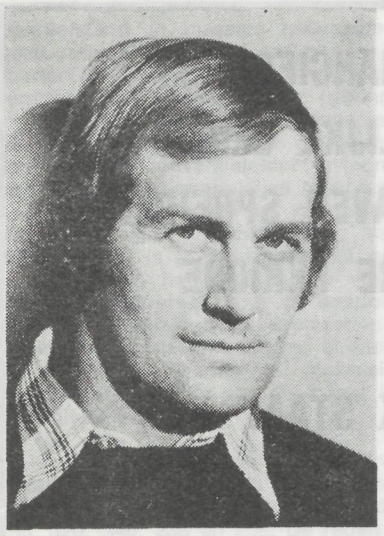
alle reparaties aan
visserijschepen
motoren
viswinches

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

PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN GELUKKIG NIEUWJAAR.

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

(40KV)



ER WAREN EENS 777 MILJOEN STUKS KABELJAUW IN DE NOORDZEE

door Ir. Rudy DE CLERCK, Werkgroep „Biologie", Rijksstation voor Zeevisserij

Tot op het einde van de 19e eeuw was iedereen, die zich met de visserij bezig hield, er van overtuigd dat de zee onuitputtelijke voedselreserves in zich hield. Het jaarlijks verschijnen van grote visscholen in de kustwateren beschouwde men immers als een minimaal gedeelte dat de onmetelijke oceaanstock hen toeliet te vangen. Uitroeiïng van de visstocks of overbevissing ervan leek de reinste waanzin. Rond de eeuwwisseling kwam het onderzoek inzake de zee tot stand. Eerst stapvoets om een verbinding te maken tussen het zgn. „visserslatijn" en de eerste resultaten van eigen onderzoek. Vlug kwam men o.m. tot de vaststelling dat het verspreidingsgebied van de gebruikelijke vissoorten niet zo heel ver strekte, zeker niet tot in de reusachtige oceanen. In sommige gevallen was dit verspreidingsgebied slechts een gedeelte van de relatief kleine Noordzee, bv. uitsluitend de zuidelijke Noordzee, zodat men vlug de begrensdheid en ook het kwetsbare van de diverse visstocks begon aan te voelen. Mede door het onderzoek kende de visserij in deze eeuw een forse vooruitgang zowel inzake visserijtechnieken als inzake de kennis van de visstocks. Dit bracht logischerwijze met zich mede dat door deze betere kennis de visstocks harder werden aangepakt, resulterend in steeds hogere en rendabeler vangsten. Het schrikbeeld van de visserij, de overbevissing, bleef evenwel lange tijd en zelfs nu nog voor velen een onzinnige zaak, hoe duidelijk de bewijzen van de visserijbiologen ook mochten zijn. Het moet ook gezegd worden dat de term overbevissing — evenals verontreiniging — meermalen onbevoegd of onkundig werd gebruikt om als overkoepelende oplossing te dienen voor alle nefaste zaken die zich in de zee voordeden. Een schoolvoorbeeld hiervan was de krisis in de garnaalstand in 1971, toen door het onderzoek duidelijk werd gemaakt dat de predatie van kabeljauw de enige reden was van de tijdelijke uitdunning van de Noordzee garnaalstand en dat er geen sprake was van overbevissing. Anderzijds hebben de werkgroepen van de „Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee" jaar na jaar het instandhouden van optimaal bevisbare stocks betracht en pas in de laatste twee jaar zijn deze konklusies geresulteerd in het begrenzen van de vangsten in functie van de omvang van de stock, nl. onder de vorm van kwoteringen. In de eerste plaats werden de Noordzee haring- en tongstocks aangevat, doch spoedig volgden alle belangrijke vissoorten in en rondom de Noordzee. Hoewel het internationaal gevolg geven aan deze beperkingen als een waardering van het biologisch visserijonderzoek mocht worden aangezien, moet toch worden toegegeven dat de meest afkerigen tegen deze maatregelen zich pas gewonnen gaven bij het beschouwen van het angstwekkend beeld van de achteruitlopende vangsten in een relatief korte tijdspanne. Ook de Noordzee kabeljauw is thans bij de beperkingen ingeschakeld en het doel van dit artikel bestaat er in de grondslagen hiervan even te belichten.

Wat weten we van de biologie van de kabeljauw ?

Kabeljauw komt voor van de noordelijke Barents Zee tot het noorden van de Golf van Gascogne, rond IJsland, het zuidelijk gedeelte van Groenland en langs de Amerikaanse kusten van het zuidelijk gedeelte van Baffin Land tot Noord Carolina. Men treft er de kabeljauw aan vanaf de ondiepe kustwateren tot een diepte van 600 meter. In deze gebieden komen tientallen zgn. sub-populaties voor, elk met hun eigen paai- en voedselgebied.

De eieren zijn pelagisch, evenals de larven en de post-larven. De paaiperiode in de Noordzee is gelegen in de periode december tot april. De eiproduktie is afhankelijk van de leeftijd : een kabeljauw van een meter lengte bijvoorbeeld produceert ongeveer 3 miljoen eieren. Een absoluut maximum werd gevonden bij een kabeljauw van 34 kg. met een volume van 9,1 miljoen eieren. Het paaien zelf gebeurt dichtbij of op de bodem bij een temperatuur schommelend tussen 0° en 6° C. Gedurende het paaien zwemt de mannelijke kabeljauw omgekeerd onder het wijfje, waarbij de buikzijden elkaar bijna raken.

Het opgenomen voedsel varieert volgens het stadium : in het larvaal stadium is het uitsluitend zooplankton en in het eerste demersaal leven zijn het invertebraten (vnl. copepoden). De volwassen kabeljauw is een typische omnivoor, m.a.w. hij eet alles wat beschikbaar is en wat hij binnen kan krijgen, zowel invertebraten als vis (zelfs kleine soortgenoten).

Een kabeljauw kan tot 22 jaar oud worden. Zijn weerstand is hoog : hij kan leven bij een temperatuur tussen 0° en 20° C, vanaf een zuurstofgehalte van 2,7 ml/l, tussen een zuurtegraad van 4 tot 10 en zowel bij oceanische zoutgehalten als bij bijna zoetwater.

Vanaf een lengte van 30 cm. heeft de kabeljauw bijna geen natuurlijke vijanden meer, alleen zeehonden en andere zeezoogdieren kunnen de kabeljauwstand — in een te verwaarlozen hoeveelheid — reduceren in aantal.

Schoolvorming komt slechts voor gedurende het paaien en bij abnormaal hydrografische omstandigheden.

De totale wereldstock aan kabeljauw wordt op 2 miljard stuks geschat met een jaarlijkse output van 3 miljoen ton. De grootste biomassa in de Noordzee tot op heden kwam voor in 1971 met een omvang van 777 miljoen stuks kabeljauw.

Hoe ziet de situatie er uit in de Noordzee ?

De jaarlijkse gemiddelde internationale vangst op Noordzee kabeljauw in de periode voor de tweede wereldoorlog beliep 95.000 ton. In de naoorlogse periode tot in 1964 bleek de output ten bedrage van gemiddeld 98.000 ton weinig te verschillen met de vooroorlogse periode. Vanaf 1965 tot op heden wordt evenwel gemiddeld boven de 257.000 per jaar gevangen, dus ruimschoots het dubbele van alle voorgaande periode. Een topjaar werd bekomen in 1972 met 346.000 ton. De reden van deze verdubbelde vangsten kwam duidelijk naar voren, vanaf het jaar 1965 was er een verdriedubbelde visserij-inspanning vast te stellen van de kabeljauwvisserij in België, Nederland, Duitsland en Frankrijk. Ook de traditionele kabeljauwvisserijen van Engeland en Schotland kenden een lichte intensifiëring van de inspanning.

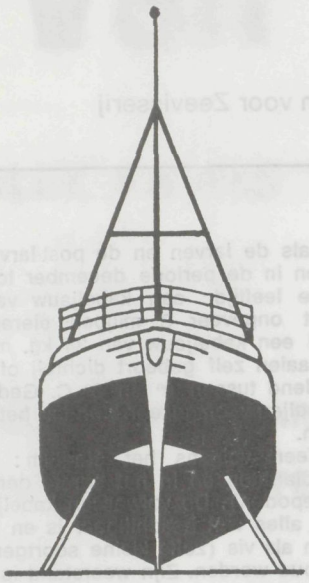
Maar niet alleen deze toegenomen visserij-inspanning dient verantwoordelijk te worden gesteld voor de plotse stijging van de kabeljauwvangsten. In dezelfde periode kenden we immers ook de rekordvangsten van tong, schol, wijting, schelvis, koolvis, sprot en zandspiering. **De globale aanvoer uit de Noordzee steeg in de periode 1960-1970 tot 3 miljoen ton, hetzij eventjes het dubbele van de periode 1930-1938.** Vanwaar deze bruuske verdubbeling van de produktie ? Dat was ook het hoofdtema van een internationaal symposium dat deze zomer werd gehouden door de „Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee". Noch ernstige hydrografische variaties hadden plaats gehad in de zestiger jaren en noch kon worden aangetoond dat de vruchtbaarheid van de Noordzee zou verhoogd zijn geworden door de verontreiniging bv. de toegenomen afvoer van fosforhoudende bestanddelen van de gebruikte wasmiddelen. De interrelatie tussen de verschillende vispopulaties zelf bracht uiteindelijk de meest aanvaardbare verklaring. De oorzaak van dit hele gebeuren zou gelegen zijn in de Noorse purse-seine visserij die zowel de haring- als

(Vervolg bladzijde 37)

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/33.33.60

PRIV. 050/31.34.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7748V)

DANK ZIJ EEN FINANCIERING OF EEN PERSOONLIJKE LENING KUNT U UW UITGAVEN SPREIDEN OVER EEN LANGERE PERIODE

EEN NIEUWE BANK STAAT VOOR U OPEN

DE BANK BRUSSEL LAMBERT

(28KV)

OTT-GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

— Tel. (052) 47 82 80 —
— Postnummer 9160 —

— Alle soorten koorden en touwen
— Specialiteit van verslagen nylon
— Fabricatie van polyethyleentouw
— Alsook alle soorten sportartikelen, zoals bijzen, trapeezen, klimladders, ringen, autotrekkabels, enz.

KIES KWALITEIT !
Koop bij
„DEKKO"
Steeds de beste voorwaarden

THERMO - ISOLERENDE VERPAKKING IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN VOOR :

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

ALLE TOEPASSINGEN IN EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN

KISTEN – AFROL – HOUTZAGERIJ

n.v. LEMAHIEU

STATIONSSTRAAT 9-9A — 8030 BEERNEM
Tel. (050) 78.84.67 — Telex 81359 - Lemahi B

(30KV)

(Vervolg van bladzijde 35)

makreelstand in massale hoeveelheden in haar netten wist te vangen. Deze reductie blijkt nu een zegen te zijn geweest voor de andere vissoorten. De massa's oude haringen en makrelen van 10 jaar en meer met een zeer lage conversiefaktor (geringe omzetting van opgenomen voedsel tot visvlees) verorberden in feite een te hoog volume plankton uit de Noordzee, ten nadele van de andere snelgroeiende vissoorten die wel een gunstige conversiefaktor vertoonden. Het wegvallen van deze oudere makreel en haringpopulaties bracht meteen meer planktonvoedsel beschikbaar voor onze belangrijke vissoorten zoals tong, schol, kabeljauw, schelvis, wijting, sprot en zandspiering. Van een verhoogde vruchtbaarheid van de Noordzee is er dus helemaal geen sprake, wel heeft zich een verschuiving van het beschikbare voedsel voorgedaan. Het voedsel werd minder concurrerend voor de soorten die het — met de minste energieverliezen — direkt konden omzetten tot eigen weefselaangroei zodat we mogen stellen dat het voedsel economischer werd gebruikt. Ten koste van de verminderde haring- en makreelstand heeft zich een op zijn minst verdubbelde aanvoer van de meest belangrijke vissoorten in de Noordzee gemanifesteerd.

De recente hoge kabeljauwvangsten vertonen evenwel grote jaarlijkse schommelingen ;in duizend ton uitgedrukt werden van 1967 tot en met 1974 respectievelijk de volgende vangsten gemaakt : 250, 285, 199, 255, 320, 346, 236 en 208. De reden van deze steeds wisselende vangsten moet gezocht worden in de grote fluktuaties die zich in de opeenvolgende broedjaren voordeden. In de beschouwde periode kan de volgende klassifikatie worden gemaakt : sterke jaarklassen : 1969 en 1970 ; goede jaarklasse : 1972 ; zwakke jaarklassen : 1967, 1968, 1971 en 1973. Bij de kabeljauwvisserij is het thans zo dat de weerslag van de sterkte of zwakte van de jaarklassen onmiddellijk voelbaar is in de kwantiteit van de vangsten. Immers door zijn snelle groei wordt de kabeljauw reeds op een leeftijd van anderhalf jaar gevangen (bij een lengte van 30 cm.) en door de intense visserij is reeds na het aflopen van het tweede levensjaar meer dan 75 % van het broedjaar opgevist. Een sterke jaarklasse als bv. die van 1969 bestond aanvankelijk bij een leeftijd van 1 jaar uit ongeveer 363 miljoen stuks. Bij het ingaan van het derde levensjaar waren nog 76 miljoen stuks in zee aanwezig, hetzij nauwelijks 20 % en bij het ingaan van het vijfde levensjaar bedroeg de stock ervan 8 miljoen stuks, dus amper 2 %.

Tussen anderhalf jaar en het bereiken van het derde levensjaar wordt dus de grootste hoeveelheid van een kabeljauwbroed weggevist. Dat is werkelijk jammer omdat door de snelle groei tot het zesde jaar jaarlijks ongeveer 15 cm. lengte bijkomen. In biomassa uitgedrukt betekent het ook bv. dat tussen het eerste levensjaar en het zesde levensjaar (wanneer slechts 20 % van een broedjaar overschiet) het gewicht van een kabeljauw vertiendubbelt. In het geval dat bv. kabeljauw pas vanaf het zesde jaar zou mogen worden gevangen (bij een lengte van ongeveer 80 cm.) zouden de vangsten minstens het vijfvoudige van de huidige kunnen bedragen. Maar zover zijn we nog niet en zullen we wellicht nooit geraken.

Wel is het een feit dat er aan die biomassa thans reeds moet worden gedokterd. In het voorgaande bleek dat bij het ingaan van het derde levensjaar de dichtheid van het kabeljauwbroed nog nauwelijks 20 % bedroeg van het oorspronkelijk aantal. Dat is gering omdat juist bij de leeftijd van drie jaar de geslachtsrijpheid optreedt. Het dermate verdunnen door de visserij van geslachtsrijpe kabeljauw stelt meteen het probleem van de voortplanting in het daglicht. Konkreet gesteld blijven niet genoeg volwassen dieren over om voor de voortzetting van de soort te zorgen. Eenmaal deze noodzakelijke schakel is verbroken kan de krisis ten volle naar voren komen. Intussen is thans reeds de daling van de biomassa overduidelijk. De Noordzee stock bestond in 1971 uit 777 miljoen stuks kabeljauw, in 1972 uit 495 miljoen, in 1973 uit 339 miljoen en in 1974 uit amper 214 miljoen. **In vier jaar tijd is de stock meer dan gehalveerd geworden.** Een situatie om zich hierover ernstig te bezinnen. Gelukkig is er de komst van een nieuwe sterke jaarklasse, nl. deze van 1974. Ze komt reeds overvloedig voor in onze najaarsvangsten en zal — tijdelijk — de biomassa opnieuw doen stijgen. Maar eens temeer zou door een te intense bevissing van deze ongeslachtsrijpe 1- en 2-jarigen deze gunstige kentering maar een lapje op de wonde zijn. Vandaar de eis van de biologen om door de vangstbeperking de stock opnieuw leven in te blazen. Een krisistoestand is er vooralsnog niet, maar kwetsbaar is de kabeljauwstand terdege. De wankele toestand van de tongvisserij met de noodkreet SOS (Save Our Soles) van de visserijbiologen indachtig mag zich niet herhalen in de kabeljauwvisserij en daar zal wel iedereen mee instemmen die met het voortbestaan van de visserij bekommerd is.

HET GOEDE KEERPUNT ?

door Walter VAN ROOSE, Secretaris van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij.

Men moet nooit wanhopen. In de loop van november is de markt, na maanden van slabakken, beginnen te herleven en kwamen er in onze vismijnen eindelijk nog eens topprijzen en topbesommingen voor.

Is dit het einde van de recessieperiode en tegelijk het startsein van de langverwachte heropleving ?

Het zou dwaas en vermetel zijn, voortgaande op de suksessen van een paar marktdagen, met de kop in de wind te lopen en nu al viktorie te kraaien.

Al te vaak worden in en over de visserij konklusies getrokken uit vaststellingen van één dag, één week, of uit losstaande feiten en belevenissen. Ook journalisten en andere buitenstaanders bezondigen zich dikwijls aan voorbarige en simplistische uitspraken. Een paar voorbeelden om dit duidelijk te maken. Zo is het in een zekere pers bvb. jarenlang de gewoonte geweest de reder wiens schip een besomming van meer dan 1 miljoen fr maakt, een miljonair te noemen. Bij de lezers bleef die term dan ergens in het achterhoofd hangen en werd er door sommigen onvermijdelijk uit afgeleid dat er in het zeevisserijbedrijf veel „rijke stinkerds" moeten zijn.

Of er is een plotse overvloed van een of andere seizoengebonden vissoort, met inzinking van de markt en verwijzing tot vismeel, en weer gaan de poppen aan het dansen en wordt schande geroepen. Recente voorbeelden, nog vers in ieders geheugen : wijting, makreel, haring.....

De wet van vraag en aanbod is nu eenmaal zo oud als de wereld, en men mag in de visserij nog altijd zijn handjes kussen dat er zo iets als een opvangregeling bestaat. Waarbij toch moet worden vastgesteld dat, over een geheel jaar gezien, de totale opgevangen hoeveelheid t.o.v. de globale visaanvoer feitelijk te verwaarlozen is.

Liever dan zich op de indrukken van slechts een paar weken te baseren, lijkt het ons interessanter de evolutie van de Belgische zeevisserij op middellange termijn na te gaan.

De eerste en voornaamste vaststelling is en blijft dat de visaanvoer van jaar tot jaar achteruitboert. Het verschijnsel beperkt zich niet tot ons land; het geldt voor de hele West-Europese visserij en zelfs op wereldvlak. Maar dat is maar een magere troost.

Als we nagaan wat door de Belgische visserij aangeland werd — in eigen en in buitenlandse havens bijeengeteld — is 1972 het laatste jaar geweest dat de 50.000 ton overschreden werd. Sindsdien is het bergaf gegaan en voor de eindrekening van dit jaar wordt verwacht dat we zelfs beneden 39.000 ton zullen blijven.

De redenen van deze spectaculaire terugval zijn genoeg bekend : uitputting van de visstocks en vermindering van de vloot. Het ene is aan het andere gekoppeld en een spoedige verbetering lijkt nog niet voor morgen.

Wij zitten in een gemeenschappelijk schuitje samen met de andere

(Vervolg bladzijde 39)

SCHEEPSWERVEN

ALFONS BOCHER P.V.B.A.

— ■ —

NIEUWBOUW EN HERSTELLEN
VAN SCHEPEN — SLIPWAY

Afdeling :

THERMISCH VERZINKEN
WARM GALVANISEREN
DEPOT L'AIR LIQUIDE
DEPOT PETROGAS

— ■ —

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

(39KV)

INDUSTRIELE
ARTIKELEN
WERKTUIGMACHIENEN

Traen Coucke

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

(37KV)

p.v.b.a. STOKOTA

KAAIWEG 4 — MOERZEKE

☎ (052) 47.70.60 - 21.35.90 - 47.89.36

■ **Boven- en ondergrondse**

OPSLAGTANKS

voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik
in alle afmetingen

■ **Transporttanks**

■ **Pijplijdingen**

■ **Silo's**

Moderne uitrusting voor konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

(38KV)

TELEFLEX

AFSTANDSBEDIENING
VOOR
MOTOR
EN
KEERKOPPELING

VERTEGENWOORDIGD DOOR :

ELECTRO MARINE p.v.b.a.

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

(33KV)

(Vervolg van bladzijde 37)

visserijlanden uit West-Europa. De bijgeroepen dokter heet de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie en zijn voorschriften dragen allemaal dezelfde melding : quota.

Een soort dieet dus.

Voor ons is dat dieet nog draaglijk, we moesten de buikriem maar met één gaatje vernauwen, maar voor de Hollanders bvb. die last hadden van zwaarlijvigheid (te grote schepen) en te hoge bloeddruk (te zware motoren), komt de aderlating en de opgelegde vermageringskuur hard aan.

Het moet nog afgewacht worden of de behandelende geneesheren te Londen wel de juiste therapie hebben voorgeschreven. Het lijkt ook voor hen een beetje zoeken en tasten, en het genezingsproces kan wel enkele jaren aanslepen.

Inmiddels zit men opgescheept met nog een andere kwaal die heel Europa teistert ,de gevolgen van de oliekrisis en de algemene recessie waaraan maar geen einde schijnt te komen. Dat betekent voor de visserij een echt drama door de scheefgegroeide verhouding tussen de galopperende kosten en de ter plaatse trappelende prijzen. Minder vis, maar ook minder geld, men dient geen tekeningetje te maken om te begrijpen dat er alom geween is en geknars van tanden.

Veel cijfers ter staving zijn daarbij niet nodig. Slechts dit : de totale omzet in onze vismijnen gerealiseerd ligt NU lager dan deze van twee jaar geleden, terwijl de muntontwaarding tussen 1973 en 1975 alleen al meer dan 25 % bedraagt. Voeg daarbij dat de onkosten WEL blijven stijgen — en hoe ! — en ook de leek zal beseffen dat dit niet lang meer mag aanslepen of dat er brokken van komen.

Aan het eind van de tunnel ziet men evenwel een lichtje verschijnen. Zoals gezegd, sedert november is er een greintje hoop op beterschap ontstaan. Is dit het goede keerpunt ? Het is mogelijk, maar nog ver van zeker.

Om te kunnen overleven zal bij de oriëntering en het begeleiden van de Belgische visserij naar een goed evenwicht dienen gezocht te worden tussen vloot, bemanning, visaanvoer en jaaropbrengst.

Daarvoor lijkt het best te streven naar een vissersvloot van ongeveer een 200 eenheden met een totale tonnemaat van 20.000 B.T. In de veronderstelling dat deze vloot door 1200 vissers bemand wordt en er jaarlijks een aanvoer van ±40.000 ton wordt bereikt, is het voor de economische leefbaarheid onontbeerlijk dat de jaaromzet, die nu amper 1,3 miljard fr. bedraagt, tot minstens 1,5 miljard fr. zou kunnen worden opgedreven.

Dat kan alleen wanneer de tendens tot heropleving van de jongste weken zich verder doorzet, en wanneer er te gelijk door het georganiseerd bedrijf zelf aan meer overleg, planning en samenwerking gedaan wordt.

Het herstel van de prijzen en van de marktevolutie hangt af van een gunstig evenwicht tussen de vraag en het aanbod en van een positieve wending in de algemene konjunktuur. Beide faktoren heeft men niet altijd in de hand, maar zij kunnen door het treffen van verstandige beleidsmaatregelen en door het aanscherpen van een geest van discipline en samenhorigheid in belangrijke mate in goede zin worden omgebogen.

Moge er op dit terrein in het jaar 1976 ook iets nieuws en opbouwends tot stand gebracht worden, is het hetgeen wij de aanvoersektor van onze zeevisserij van harte toewensen.

Gerichte visserij of niet ?

ONDERZOEK VAN DE GEDRAGINGEN VAN HARINGEN DOOR MIDDEL VAN EEN KABELSONDE

door ir. G. C. VANDEN BROUCKE

In het kader van het onderzoek omtrent pelagische haringnetten voor middenslagtreilers werd in de maanden oktober en november door de werkgroep «Techniek in de Zeevisserij» (Commissie T.W.O.Z.) een reeks proeven uitgevoerd.

De proeven beoogden het testen en het eventueel in gebruik nemen van een kabelnetsonde voor de haringvisserij.

Deze netsonde — een kabelecholood — laat toe volgende gegevens te verklikken : (a) de vertikale opening van het net, (b) de afstand tussen bodem en het net en (c) de plaats van de visschool ten opzichte van de zeebodem en het net.

Als net werd een nettype gebruikt dat uit vier identieke delen bestaat, het zogenaamde haringatoomnet.

Als voornaamste karakteristieken van het net gelden, dat :

— de boven- en onderpees een lengte hebben van 57 m,
— het net uit polyethyleen garen is vervaardigd,
— de maaslengte varieert tussen 800 en 38 mm en
— de kuil dubbel gebreid is.

De bovenpees wordt door twee à vier vlotters van 60 of 80 inch omhoog gehouden. Aan de onderkant van de zijpees wordt een gewicht van 25 à 30 kg bevestigd. De bovenste oplanger heeft een lengte van 60 vadem (109,80 m). De onderste oplanger is verdeeld in twee delen, nl. 20 à 24 voet aan de onderste hoek van het net bevestigd en 60 vadem (109,80 m) vanaf de gewichten.

Tussenbeide is een gewicht van 300 à 400 kg geplaatst. De functie van dit gewicht is tweeërlei, nl. het net op een zekere diepte houden en het net openhouden.

De netsonde is bevestigd in het midden van de rug van het haringnet, juist achter de bovenpees. Daartoe wordt een stuk netwerk met fijne mazen op de rug van het net aangezet om te voorkomen dat de netsonde door de mazen heen zou zakken.

De kabel wordt naar een boven nok van het net geleid, waar hij met een kliphaak wordt ingehaakt. Verder gaat de kabel van deze nok via een kabelrol naar de lier, die op de achterreling van het vaartuig staat opgesteld.

De kabel wordt eerst naar de nok van het net geleid om te voorkomen dat de bovenpees naar beneden wordt getrokken. Dit naar beneden trekken wordt veroorzaakt door het eigen gewicht van de kabel en de hydraulische weerstand.

In het midden van de onderpees wordt een lichte ketting van ca 10 m aangebracht teneinde een duidelijk echo van de onderpees te verkrijgen.

Wat betreft de proefomstandigheden kan worden aangestipt dat de experimenten aan boord van twee zijtrawlers werden uitgevoerd. Vaartuig A is gebouwd in 1963 en heeft een lengte van 27,80 m. De bruto tonnemaat bedraagt 89,83 BT en het heeft een motor van 375 pk. Vaartuig B is gebouwd in 1968 en heeft een lengte van 28,80 m. De bruto tonnemaat beloopt 130,90 BT en het vaartuig wordt voortgestuwd door een motor van 420 pk.

Voorts dat de proeven werden uitgevoerd 30 à 35 mijl west, zuid-west van Scheveningen waar de diepte ongeveer 46 m bedraagt.

Tevens dient opgemerkt te worden dat gedurende de proefreis de weersomstandigheden goed waren nl. 2 à 4 Beaufort, zodat in gunstige omstandigheden kon worden gewerkt.

Zoals reeds werd aangestipt, kan via een netsonde, de verticale opening van het net, de afstand bodem-net en de relatieve stand van het net t.o.v. de visscholen worden nagegaan. Deze fac-

(Vervolg bladzijde 41)

STALEN BUIZEN EN HULPSTUKKEN

DIN — ASA — NBN

VAN LEEUWEN BUIZEN
1800 VILVOORDE

SCHAARBEEKLEI, 189 - TEL. 02/251.30.74 - TELEX 21.378

(41KV)

Behouden vaart met

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

o.a. — Delo 100 Motor Oils
— Delo 300 Motor Oils
— Delo 1000 Marine Oils

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

Te verkrijgen bij

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

Chevron

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

Chevron Olieprodukten

METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(35KV)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 70.67.07 —

het koudste het best bewerkbaar

(27KV)

JEAN TOLLENAERE

HOLSTRAAT 127 - 9000 GENT
Telefoon (091) 25 54 52
Handelsregister 12.124

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK

★

ALLERLEI RUBBERDARMEN

★

UITGESNEDEN JOINTS
IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

(34KV)

Vervolg van bladzijde 39)

toren zijn van groot belang tijdens de pelagische visserij op haring omdat deze laatste zich met het boordecholood gemakkelijk laten detecteren. Hiermede wordt niet bedoeld, het opsporen van de visscholen, maar wel het feit dat haringen goede echo's geven op de recorder. Via deze gegevens kan de diepte van de haringscholen worden bepaald.

Een andere belangrijke factor is de gedraging van de haring t.o.v. het schroefwater, geluid en licht die wel enige ervaring vereist. Eens dat de schippers van dit laatste op de hoogte zijn, is het hun taak de vangsten te verwezenlijken door het net in de juiste richting en op de optimale diepte te manoeuvreren.

De voornaamste parameters die bij het zetten van een bepaald net en het regelen van zijn diepte kunnen worden aangepast, zijn de bevlotting, de belasting, lengte van vislijn, verschil in lengte tussen bovenste en onderste oplangers, motor-toerental en lengte van het koptouw.

Gedurende de proefreis werden dan ook opmetingen gedaan van diepte en opening van het net in functie van deze variabelen die de schipper zelf in handen heeft.

Ter illustratie worden twee proeven weergegeven waarin slechts twee parameters worden veranderd nl. : motortoerental en belasting van het net (gewichten).

Bij de eerste proef werd met het boordecholood in de romp van het schip ingebouwd de diepte t.o.v. de kiel gemeten. Deze diepte bedroeg 46 m.

De optuiging die bij deze eerste proef werd gebruikt, kan als volgt worden samengevat :

— 60 vadem oplangers,
— 21 voet verschil tussen bovenste en onderste oplanger
— 2 x 2 blazen van 1,5 m omtrek,
— gewichten van 400 kg.

Met de netsonde werd de afstand bodem-bovenpees gemeten. Deze hoogte bedroeg met de gebruikte optuiging 36 m.

Uit deze twee gegevens blijkt dat de bovenpees zich 10 m (46 — 36 m) onder de kiel van het schip bevond.

EERSTE RESULTAAT.

Het motorentoerental bedroeg 500 toeren per minuut. De netopening beliep 19 m.

TWEEDE RESULTAAT.

Het motortoerental werd verminderd tot op 460 toeren per minuut. Aangezien de afstand bodem-bovenpees konstant bleef, mag worden besloten dat de bovenpees op dezeldfe hoogte gebleven was. Op de recorder van de netsonde kon worden gezien dat de onderpees 1 m was gezakt. Dit heeft tot gevolg dat de verticale netopening 20 m was en dat de horizontale opening verminderd was.

DERDE RESULTAAT.

Het toerental werd tot 540 toeren per minuut opgedreven. Opnieuw bleef de bovenpeesstand onveranderd. De afstand onderpees-bovenpees was tot 18 m verminderd.

VIERDE RESULTAAT

De gedragingen van het net tijdens het draaien werd nagegaan. De resultaten op het echogram van de netsonde wezen erop dat het net werd gevormd en er kans bestaat tot scheuren. Door dit manoeuvreren daalde de onderpees met meer dan 2 meter. De bovenpees bleef weer onveranderd.

TWEEDE PROEF.

Bij de tweede proef werd dezelfde optuiging gebruikt, maar in plaats van gewichten van 400 kg werd 350 kg aangewend.

De diepte bedroeg 47,60 meter. De bovenpees bevond zich op 40 m boven de zeebodem. De afstand kiel van het schip tot bovenpees bedroeg dan ook 7,50 m.

De verdre resultaten lagen in dezelfde lijn als deze uit de eerste proef zoals uit onderstaande tabel.

Tabel — Samenvatting van de resultaten.

	Eerste proef			Tweede proef		
Diepte (meter)	46			47,60		
Lengte oplangers (vadem)	60			60		
Verschil bovenste oplanger (voet) onderste oplanger	21			21		
Gewichten (kg)	2 × 400			2 × 350		
Blazen	2 × 1,5 m			2 × 1,5 m		
Toerental toeren per minuut)	460	500	540	460	500	540
Afstand kiel-bovenpees (meter)	10	10	10	7,60	7,60	7,60
Afstand bovenpees-zeebodem (meter)	36	10	36	40	40	40
Netopening (meter)	20	19	18	20	19	18

Uit deze en andere proeven is gebleken, dat :

— Door middel van kleine snelheidsvariaties de hoogte van de bovenpees praktisch niet verandert. Het is enkel de onderpees die van stand wijzigt. Door grotere snelheidsvariaties verandert de diepte van het net onder de waterspiegel in omgekeerde zin met het motortoerental van de vaartuigen.
— De juiste instelling van de verticale netopening kan worden bekomen door een juiste kombinatie van bevlotting en belasting (gewichten).
— De diepte van het net kan worden geregeld door de lengte van de vislijn te veranderen en zeer gevoelig is aan het verschil tussen bovenste en onderste oplanger.
— De gedragingen van het net ook afhankelijk is van de lengte van het koppeltouw (afstand van beide schepen).
— Het scheuren van het net meestal gebeurt bij het draaien. Daarom is het noodzakelijk goed het reliëf van de zeebodem op het boordecholood na te gaan want het is juist de onderpees die geweldig zakt tijdens het draaien zodat haperen aan de ravels niet uitgesloten is.

Als algemeen besluit kan worden aangenomen dat met behulp van deze apparatuur het mogelijk is het net juist in te stellen t.o.v. de bodem en waterspiegel zodoende kan de visnamigheid van het net worden verhoogd. Met het boordecholood kunnen de haringscholen enkel in vertikale richting onder de kiel van het vaartuig worden gedetecteerd. Belangrijk is dan ook te weten in welke richting de haringscholen zich bewegen. Daarom zou voor deze visserij een sonar voor ondiep water zeer efficiënt kunnen zijn.

Tenslotte dient opgemerkt, dat om netvervorming en te grote vangsten (gebarsten net) te voorkomen, het gebruik van tractiemeters wordt aanbevolen.

FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

BEMOEDIGENDE RESULTATEN BIJ INZET VAN HET VIJFDE WERKINGSJAAR

Bij Koninklijk Besluit kwam in 1971 het Fonds voor Scheepsjongens tot stand. In de diverse Nationale zeehavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort werd het de Reders mogelijk, beroep te doen op scheepsjongens om hun schepen te helpen bemannen en tevens de « aankweek » van de visserijbeoefening voor de « toekomst » te verzekeren.

Na deze eerste vierjarige proefperiode mag met zekerheid gezegd worden dat, de initiatiefnemers zowel uit de beroepsbeweging, Reders, Staats- en Provinciediensten, het bij het rechte eind hadden toen zij de oprichting van het Fonds voorstonden.

Eén en ander vernamen wij van de Heer Claeys, welke reeds van bij aanvang der inwerkingtreding van het Fonds, instaat voor de administratieve verhandelingen.

Alzo blijkt, dat in tegenstelling met de periode « vóór » de oprichting van het Fonds, ieder scheepsjongen welke in aanmerking komt en langsom het Waterschoutsambt zijn aanmonstering bekomt, de leeftijd moet hebben van 15 jaar en niet ouder mag zijn dan 18 jaar. Tevens is de betoelaging maar voorzien tot en met 399 gepresteerde zeevaartdagen.

Na deze periode van ouderdom of uitputting van de vaartdagen, krijgen deze vissers welke niet voor betoelaging van het Fonds in aanmerking komen, de gelegenheid om zich verder als lichtmatroos of matroos bij de visserij in te werken, maar dan met rechtstreekse bezoldiging door de Reder welke hem langsom het Waterschoutsambt in dienst nam.

Het mag gezegd dat vóór het totstandkomen van het Fonds, ieder scheepsjongen vanwege de Staat, slechts een kleine tegemoetkoming kreeg en dit in evenredigheid met de besomming van het vaartuig. Dit percentgewijze bedrag werd dan op een spaarboekje geplaatst.

Sedert de inwerkingtreding van het Fonds krijgt ieder scheepsjongen nu immers het vast bedrag van 300,— fr min 5 % aftrek voor recht-

(Vervolg bladzijde 43)

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

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

TEL. 80.11.01

(3KV)

(Vervolg van blz. 41)

streekse belasting, en dit per gepresteerde zeevaartdag. De Reders welke de scheepsjongens aanwerven betalen de volledige R.M.Z. bijdrage ten gunste van de scheepsjongens en krijgen dit evenredig bedrag dan nadien trimestrieel van het Fonds terug. Volgens de wettelijke bepalingen krijgen de scheepsjongens ook de overeenstemmende bedragen welke hen recht geeft op een betaalde feestdag.

Al deze voormelde uitkeringen aan de scheepsjongens, zijn dan ook het resultaat van de samenwerking tussen de Reders, de Staat en de Provincie.

Immers op de besomming van de Reder-eigenaar van een varend vissersvaartuig wordt een aftrek gedaan van 0,40 % om het Fonds voor Scheepsjongens te helpen spijzen. Verder is er een tussenkomst van 150,— fr. per zeevaartdag-scheepsjongen door de Staat en 100,— fr. per eenzelfde scheepsvaartdag door de Provincie West-Vlaanderen.

Een ander gunstig resultaat van de werking van het Fonds, is het feit dat er gemiddeld-vaartprestatie's zijn van 20.000 dagen, en er gemiddeld van 170 tot 190 scheepsjongens ingeschreven zijn en aktief de zeevisserij beoefenen. Dit met betrekking op de drie Nationale havens.

Aldus kan er een besluit getrokken worden dat, dank zij de medewerking van Reders en Overheidsdiensten, er een positieve poging met resultaat werd verricht om de kwijnende visserijbevolking heropleving te geven.

Niettemin stellen er zich problemen voor de toekomst.

De bijna verdubbelde R.M.Z. bijdragen welke periodiek moeten gestort worden (ten opzichte van 1971), alsmede de evenredige verhoogde uitkeringen voor in aanmerking komende betaalde feestdagen, stellen problemen om de Balans, inkomsten en uitgaven met betrekking op het Fonds, in evenwicht te houden.

De ruim veertig miljoen fr. uitgaven welke totnogtoe door het Fonds werden uitgekeerd, hebben immers een « doel » gehad, terwijl de scheepsjongens als basis van het verdere visserijbedrijf, door hun inzet, een vaste en gereglementeerd inkomen hebben ontvangen, wat destijds niet het geval was.

Spijts de steeds hoger wordende Sociale voorzieningslasten, welke zowel de Reder als de Staatsdiensten treffen, vernemen wij dat het Fonds voor Scheepsjongens, welke nu de aanpassingsperiode is ontgroeid, een blijvend bestaan moet kennen.

Het is daarom ook verheugend, dat het Ministerie van Landbouw, Dienst Zeevisserij, in de toekomst verder de belangen van de scheepsjongens zal behartigen, vermits bij Koninklijk Besluit de verdere werking van het Fonds werd veilig gesteld, omdat zekerlijk het nut van het bestaan van het Fonds bewezen is.

Voortaan zal elke reder verplicht zijn bij te dragen, wat maar rechtvaardig is. Ook de 300 fr. per dag zal aangepast zodat het fonds met meer financiele hulp van Staat en Provincie, zijn groot nut kan blijven behouden.

P. VANDENBERGHE

De Koöperatieve Visafslag (O.V.A.) te Oostende een welzijn

door Roger CATTOOR, direkteur van de Onderlinge Visafslag Oostende

Nu het einde van het jaar aan de horizon verschijnt, komt de spontane reaktie in ons op om een terugblik te werpen op onze gedragingen, in de schoot van ons bedrijf ,tijdens het voorbije jaar.

In de overige, hierbijgaande bijdragen van bekwame mensen in visserij, hebt U kunnen lezen, het was U overigens reeds bekend, omtrent de rampen, tegenslagen, brandstofkwestie, IJslandvisserij, terugloop van de vloot en bemanningsleden, en meer. In dit alles staat onze koöperatieve als een buffer middenin, de stoten opvangend en verwerkend, om te proberen de schade aan de uitbating van haar leden-reders te beperken.

De algemene ekonomische toestand brengt, zoals in ieder bedrijf overigens, talrijke problemen met zich mede, zoals de aanhoudende loonsverhogingen, gepaard gaande met de syndikale eisen, en die niet altijd van aard zijn om de eksploitatie te vergemakkelijken.

Moeilijke perioden hebben wij doorgemaakt, vooral tijdens de eerste helft van het jaar, en moest beroep gedaan worden op tegemoetkomingen van de reder zelf. De komst en aanvoer der « echte » IJslanders heeft de wonden wat geheeld, doch sporadische inkomsten zijn niet van aard om viktorie te roepen.

Duimen wij allen samen opdat het ons aan het hart liggende bedrijf terug welvarend worde, welvaart welke automatisch aan alle aanverwante bedrijven overgeheveld wordt. De start ligt bij de besommingen van de reder. Vandaar onze wens : « maakt goede besommingen ».

Als wens voor onszelf vragen wij opdat de leden-reders niet teveel schade zouden berokkenen aan de inkomsten van de vennootschap, want begrijpt het wel, uiteindelijk zou er toch aan uw deur moeten geklopt worden.

Gij zijt een Koöperatieve Visafslag. Dertig jaar geleden bestonden er een tiental tot dat ze langzaam herleid werden tot «Crops». Pêcheries à Vapeur en Verenigde Vissers-reders. Dank zij begrip werd eerst Pêcheries à Vapeur met de Ver. Vissers-reders versmolten tot, wat wij noemen : de Onderlinge Visafslag.

Achteraf, en inziende dat de onderlinge wedijver tussen twee visafslagen, slechts nadelig was, en sommige kopers toeliet soms maanden te wachten om hun gekochte vis te betalen, welke tot onvermijdelijke verliezen aanleiding gaf, hebben we het te danken gehad aan het helder inzicht van zowel wijlen de Heer Lucien Decrop als de Heer Bauwens dat zo'n toestand niet kon blijven duren omdat tenslotte de reders het gelag duur zouden betalen.

Elke week immers stonden beide visafslagen voor miljoenen in schuld op de banken, daar de reders onmiddellijk hun vangst betaald werden en de handelaars soms weken op hun betalingen lieten wachten.

Grote verliesrisikos met als gevolg ernstige verhoging van het visafslagrecht waren onvermijdelijk.

In die moeilijke financiële ogenblikken trad één man naar voren om in overleg met de betrokkenen de toestand te trachten te saneren. Het was de heer Vandenberghe. Slechts één oplossing was immers mogelijk: de likwidatie van een der maatschappijen of de versmelting.

De heer Vandenberghe nam die ondankbare opdracht aan, had een drietal samenkomsten met de HH. Decrop en De Herde. De Crops visafslag werd op hun verzoek gelikwideerd. De beheerraad van de Onderlinge Visafslag gaf zijn instemming. De eerste moeilijkheid was uit de weg geruimd. Voor de reders betekende deze snelle onderhandelingen en knappe oplossing, een miljoenenbesparing. De verdere sanering ten opzichte van banken en slechte betalers zou hij samen met ons na overleg met de beheerraad doordrijven.

De afslagrechten voor de leden werden in Koöperatief verband niet verhoogd en gedurende jaren op hetzelfde peil gehouden, wat een groot sukses mag genoemd. De deficitaire banktoestanden werden uit de weg geruimd en ook de slechte betalers.

Alhoewel de aanvoer dit jaar geweldig verminderde, de sociale lasten en lonen een zware hypotheek worden op elke eksploitatie, is thans alleen een lichte verhoging sedert juli tot stand gekomen.

Als men echter vaststelt wat daarvoor allemaal gepresteerd wordt, welke diensten reders en leveranciers bewezen worden, dan mag gezegd, dat de beheerraad en ons personeel uitstekend werk hebben verricht in een tijd waarin elke zaak nog zeer moeilijk aan zijn trekken komt en waar jaarlijks meer dan voor één miljard frank verhandeld wordt voor een geringe kommissie.

Wij hebben gemeend ter gelegenheid van dit jaareinde hierop eens te mogen wijzen en de beheerraad van deze Koöperatieve Visafslag geluk te mogen wensen voor de wijze waarop de visafslag beheerd wordt. Ook ons personeel kunnen we slechts loven voor hun uitstekend werk ten bate van het visje en zijn bedrijf.

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
voorspoedig 1976

(18KV)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
een voorspoedig 1976

(19KV)

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1976

(17KV)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een voorspoedig 1976

(20KV)

De PVBA VISLOSSERSBOND
GUSTAAF VAN WAES

wenst haar kliënteel een
voorspoedig 1976

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

Belanghebbenden kunnen zich hiervoor telefonisch opgeven op volgende nummers: (050) 51 27 56 - (050) 51 27 61

(24KV)

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 70.54.88

ALLE
HERSTELLINGEN
en
ONDERHOUD

(K12)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN
IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 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 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen

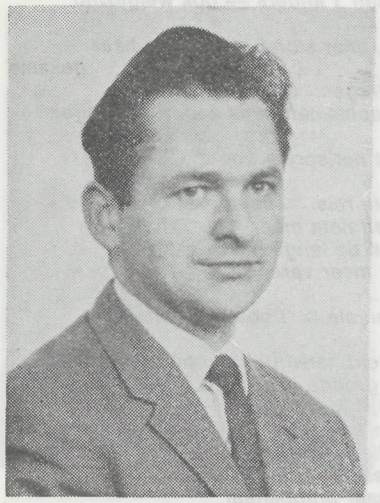
A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

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



DON QUICHOTTE ZOEKT DE STER

door Jef DEROOSE

Het is veel moeilijker een artikel te schrijven voor het glorieuze kerstnummer van Het Visserijblad dan tien gewone visserijbladen helemaal vol te schrijven ; in het laatste geval hoef je slechts wat beschouwingen, kritiek en nieuwsjes te brengen, voor dit speciale nummer echter verlangt men iets openbarends, iets troostends, een boodschap kortom.

En wie heeft er vandaag voldoende pretentie om voor de anderen een boodschap te verkondigen ?

Immers, de troost komt niet langer van een kind in de kribbe of van een man aan het kruis, want de waarheid komt voortaan van uit de macht, van wie meedoen en meelopen met de meerderheid. Kijk zelf maar :

— Een stel Molukkers vechten tegen de indonesische diktatuur, ze gijzelen en doden onschuldigen opdat men aandacht aan hun vrijheidsstrijd zou schenken en gans Nederland springt terecht op, in heilige verontwaardiging. Straks overweegt men om de doodstraf weer in te voeren ! Maar als de Basken in Spanje mensen neerschieten en daarom zelf de dood krijgen, springt minister Den Uil middenin de betogers en roept door zijn megafoon schande over Franco en huilt om begrip voor de doders in Spanje.
Waarom mag de enen niet en de andere wel onschuldigen uitmoorden ?

— Man en vrouw, werkloos, mogen onbelast 300.000 fr werklozensteun genieten, dat is zoveel als minstens 50 procent van de werkende mannen verdienen, wier vrouw voor de kinderen zorgt en géén steun krijgt en niet kan arbeiden.

— Van de dop gesproken : we hebben meer dan 200.000 werklozen, maar de trammaatschappij in Brussel vraagt sinds maanden werkkrachten. Tevergeefs, want niemand biedt zich aan.

— De nationale statistiek bewees onlangs dat iedere postbediende gemiddeld per jaar 20 werkdagen ziek is. De regering heeft nochtans toegelaten dat de posterijen nieuwe bedienden aanwerft.

— Een voor korruptie veroordeelde Baudrin heeft nog miljoenen wedde ontvangen ; een ingenieur Mertens, die korruptie aanklaagt, wordt door minister Defraigne onmiddellijk zijn wedde afgepakt.

Wie vertelt er nu eigenlijk de waarheid ?

Als ge maar aan de goeie kant staat, wordt je geloofd ; zelfs al verdien je als vakbondsbaas 10,15 maal meer dan een gepensioneerde, dan nog mogen en durven die grote leiders beweren dat eenieders loon maksimaal maar 5 keer hoger zou mogen zijn. En hij wordt nog toegejuicht ook. Men beweert dat meneer Debunne 5 miljoen per jaar in zijn portefeuille steekt, en dat Is 50 maal meer dan de ontvangsten van een gepensioneerde !

Maar we moeten vredelievend zijn, want het wordt kersttijd. We moeten liedjes zingen van de 3 wijzen die de ster zochten.....

Nochtans, als ik geroepen zou zijn om de ster te zoeken, zou ik me geen wijze maar een don Quichotte gevoelen.

Tenandere, waar zouden we die ster kunnen vinden ? In de kwotaregeling-konferentie misschien, of t.v. de EEG-gasoilsubsidie, in Oostende, Carracas of Brussel ?

Wat hebben we als macht om onze waarheid op te dringen, wat betekenen wij — zelfs eendrachtig — om onze eisen dwarsdoor de konferentietafel te slaan ?

Ik hoop dan maar, gezien het kerstdag wordt, dat sommigen van ons een heel kelin stukje ster zullen vinden diep in hun binnenste eigen-ik, en dat zulks voldoende zal blijven om hier en daar een ander mens, moreel vooral, een handje toe te steken. Het is misschien niet veel, het is misschien in de ogen van de nukkigen nogal don quichotterig, maar om de wereld te veranderen moet je een groter geloof hebben dan ik bezit.

Het parelsnoer

Van een gelegenheidscorrespondent kregen we hiernavolgende verzen, die bewijzen dat hij de visserijproblemen steeds volgt. We laten hierna zijn ontboezemingen volgen.

'T VISSERIJJAAR ging voorbij met veel schaduw en wat licht.
Vanuit de stille einder is nog geen beterschap in 't zicht.
Een reeks (matte) parels uit ons jaar hebben we aan korregaren geregen
en daarmee een snoer gemaakt van happenings om eens t' overwegen.
Doch denk met nederigheid daaraan : we hebben niet alles wat we willen,
Er zijn op deze wereld mensen die zelfs hun honger nog niet kunnen stillen !

Het ideaal zullen we ook hier... nooit bereiken.
We wroeten ons bestaan ergens tussen armen en rijken.

«HAAST EN SPOED is zelden goed »,
zegt onze Raad met een gerust gemoed
en laat de zaken in de kast bevriezen
zodat men 't jaar daarop van 't stof moet niezen !
In vredesnaam, wie weet dan nog wat uit te leggen
of met klare geest iets over 't gebeurde te zeggen ?
Een Salomonsoordeel al trekkend aan de baard
dat geeft onze onderzoeksraad van de... vaart

DE REDERS EN DE VAKBONDEN moeten samenwerken.
Daardoor kunnen ze hun stootkracht sterken,
om van een regering voordeel af te dwingen
en d'eerste minister op de vissersmarkt te laten zingen !
Doch, er is van de Rederscentrale niks te melden
Ze doen niks anders dan tegen mekaar te schelden.
Dat past in 't kraam van Vader Staat.
«Verdeel en heers» was steeds een wijze raad... !

NAAR IJSLAND, voor de limieten, zijn ze gereisd.
De beurs van de Rederscentrale was altijd goed gespijsd.
Ze gingen het, op zijn Vlaams, aldaar eens zeggen,
maar ze mochten zelfs hun papier niet op tafel leggen !
Want, het was een rendez-vous voor diplomaten.
En, daar ziet men liefst geen Oostendse... platen.
Zo kwamen ze terug van een kale reis
van ginder verre, van 't land van vis en ijs.

DE REDERSCENTRALE maakt nu witte en zwarte boeken.
Waarom eigenlijk moet ze het zo ver gaan zoeken ?
Ze zitten zelf in de «Raad van het Bedrijf»
en kunnen daar rechtstreeks terecht met hun geschrijf.
Maar, zelfs in eigen vergadering weten ze niet wat te zeggen.
Bovendien is 't jaarverslag der Raad ook veel te laat,
Wat zouden ze dan in de bedrijfsraad uit gaan leggen.
Zodat de visserij weer eens in haar blootje staat !

REDERSCENTRALE heeft tegen testaankoop verloren;
't Was een proces dat rechtsgeleerden kon bekoren.
Testaankoop had gezegd «er is in vis veel kwik
en daarvan krijgen de mensen de hennetik...»
Daardoor was 't met de visverkoop gedaan;
Tien miljoen van de Rederscentrale naar de maan !
Had de secretaris beter gekeken in zijn boeken
dan had de Rederscentrale nu die tien miljoen niet moeten zoeken.

HET KREDIET voor de danish pair is een flop,
heeft zelfde effekt als de prijzenstop !
De dure premies voor ongevallen steeds betalen.
Niemand vraagt ze vanwaar ze 't kunnen halen...
Daarbij moeten ze de vangsten nog beperken
en krijgen links en rechts nog slagen op hun vlerken !
Van 't brandstoffront is 't dat de almoes komt.
Hoe komen z'eigenlijk op 't eind van 't jaar nog rond ?

VAN DE MAZOET valt 't een en 't ander wel te zeggen.
Grote rederijen kunnen veel geld op tafel leggen
en kopen daarmee veel mazoet in één keer.
Daardoor krijgen ze grote ristoernen weer.
En wie is er op 't einde, och arme, weer de duts ?
De kleine reder, 't haar groeit hem door de muts.
Maar als ge belooft dat g'het 't zegt aan niemand
krijgt ge van de mazoetbaas wel wat ristoerne in de hand.

WIE KENT ER Pier z'n schaamteloze uitspraak niet
dat de zeemacht nooit ofte nooit Oostende... verliet ?
Van z'n eerste leugen gebarsten is hij niet.
't Is een grote man die heel verre, verre ziet.
Doch wie kan er tegen onze zeemacht winnen,

(Vervolg bladzijde 46)

(Vervolg van bladzijde 45)

Steeds paraat en sterk als 't waait van... binnen !
Daarmee verloor Pier de grote slag,
waardoor de zeemacht niet meer in Oostende... mag.

«MAAR», ZEI EEN MINISTER, diep geroerd door het gebeuren,
«jullie hoeven daarom niet zo te zeuren»,
«kijk, ik zal als troost een klein kadootje doen
en straks krijgt ge daarbij van madame de minister nog een natte zoen»
«Als ge van mij een dok met slipway krijgt...
mag ik er dan op rekenen dat ge verder zwijgt... ?»
Prestige is voor onze Pier gepaste munt...
Hij sloeg maar toe, en dacht... een nieuwe stunt !

WAT GAAN WE NU DOEN met al die dokken ?
Al onze schepen zijn lange reeds vertrokken !
Vroeger was er voor 168 plaats genoeg.
We hebben er nu nog 68 en kleiner nog van boeg.
Naar 't schijnt gaan de Zeebruggenaars nu verhuizen
want in hulder haven krijgen ze geen... luizen !
Op de kaai wacht Pier met als geschenk een schoteltje in tin
Zo regelt men in Vlaanderen alles in der... min !

IN ZEEBRUGGE immers liggen de treilers in het slijk.
voor hen is toch geen plaats meer achter de... dijk
Sedert tien jaar werd niet meer uitgediept, 't stemt droef
want er is schade aan schip, koppeling, motor en schroef.
Verder, langs een verroeste ladder op en neer,
per dag en nacht, soms tien tot vijftien keer.
Inderdaad een sociaal-erkentelijk land
waar de arbeidsinspektie kijkt langs d'andere kant !

JACHTEN zijn onafscheidelijk van 't grote kapitaal,
dat niks te doen wil hebben met vissers, n'est ce pas, Monsieur de Waal ?
Treilers moeten plaats maar maken voor de jachten.
Brugge is blijkbaar niet van plan de visser meer te achten !
Kerncentrales, containers, olie, zeemacht, sluizen en fabrieken,
Brugge heeft alle ambities en, waarom niet, alle... baggertechnieken !

BRUGGE is met haar vissers erg begaan.
Nooit heeft ze zulk schone kado gedaan !
«WE ZULLEN», zei Vanmaele, «de schuine muren rechte trekken
en de kaaien zullen gelapt worden op hun zieke plekken,
de kas is te arm voor een sluis en trouwens de reders willen geen,
maar de nato krijgt van ons een nieuw dok in... leen» !
Het hele bedrijf is van zoveel schijnheiligheid in hare schelp gekropen.
Later zal men vertellen dat de visserij van armoe is... verzopen !

DE HOLLANDERS komen in onze wateren vissen
Ze zijn daarbij heel slim en laten zich niet klissen,
al zitten ze daarbij in onze territoriale wateren.
Bang zijn ze niet, de Belgen doen toch niets dan tateren !
En is om te vissen, 't weer te slecht,
met hun 300 P.K. komen ze in onze wateren wel terecht.
Dan liggen onze schepen alreeds binnen
en is hun vaardag naar de pinnen...

ZE GAAN ZELFS NAAR GASKONJE op tongenvangst
Overal zijn ze thuis, zelfs op zee blijven ze liefst het langst
Groot misbaar der Fransen tegen de wekkers
Die Hollanders zijn echte vissestekkers..... !
Zo diep gaan ze nu korren
Bovendien hebben ze maar 5 man aan boord
dat zelfs de slapende sintjakobsschelpen porren !
en volgens de Franse wetten is dat..... ongehoord.

OVER TIJD zat er nog een in onze limieten te vissen.
Vertel ons nu niet dat ge van mijlen kunt missen.
Een van ons had 't gezien met 't oog al speurend
en meldde de snode daad al kleurend.
Waterschout, politie en gendarmen werden gealarmeerd.
Maar toen de zeemacht uitvoer was de dag al gepasseerd.
En ondertussen was het kwaad gebeurd
en de Hollander was z'n puisten gescheurd !

EEN SMULPAAP heeft klacht eens neergelegd
en omtrent het lijden van arme kreeften de waarheid eens gezegd.
«'t Is niet om aan te zien hoe ze moeten lijden die arme beesten
opdat de mensen eens heerlijk zouden kunnen feesten».
Aan de kaai kwam de 900 in vliegende vaart verleden week
met aan boord een toffe infirmière en een hele apotheek.
Ze gat hem een spuit, met kennis van zaken uiteraard
Maar was 't aan die kreeft of aan die..... gulzigaard ?

«TREFT STEEDS DE SCHULD, de dutsen, zij die achteraan in 't rijtje staan»
Zo zei Courteline reeds en zo is 't Esperance eens vergaan
Toen z'op een schone dag ongeduldig op haar Prins te wachten lag.
De vlugge Prins, door 't stralend beeld van Sprance verblind
heeft, dronken van liefde, maar — hoe kan 't anders — ook welgezind
met volle vaart het Oosterhoofd geramd.....
«' t Is haar schuld», zei de nijdige Prins, daar stond hij met z'n haar gekamd

«Ge moet 't maar aan mijn wachtsman vragen.....
Maar 't liep verkeerd, die dag was de wachtsman thuis aan 't hertejagen !

«ALS DE DRANK is in de zeeman», zegt het spreekwoord,
dan is 't verstand al overboord.
Zo was de schipper van 120 eens de hele reis..... patat
zodat hij van vissen, kompas en zee geen nota meer had.
Zelfs de matrozen trokken mekander aan de lange haren.
Zei de stuurman «schipper zo wil ik niet meer varen»
«Wat !», bulderde de verzopen kapitein...
«als ge niet zwijgt vliegt ge overboord en sla ik 't boeltje klein».

ZE HEBBEN DAAR OOK de decca hersteld, terwijl hij dubbelzag.
Hij nam de pook op die in 't logiest ten gronde lag.
«Geen verdriet», zei de meester na God,
«we doen nog een trekje achter kreeften en bot,
en gaan dan naar de françaises met volle..... kracht»
«We verkopen onze vangst en vieren feest tot pitten in de nacht»
Zo gaat het in de dronken wereld met haar brabbeltaal
Eerst vermoorden ze mekaar en zijn dan vrienden allemaal.....

HIER IS ER NOG IETS waar wat aan schort :
in 't ontwikkelingsland is er gedroogde vis tekort.
Voor zulk een vis toont een neger z'n blote buik,
zoals wij tonen een witte buik voor een geneverkruik !
Maar de vis wordt hier gewoon gemalen
en gaat naar de varkens in reuzebalen.
't Kan niemand schelen dat de neger van honger blaat
of is 't omdat de drogezouterij in onze westhoek staat ?

DE ZEEVISSERIJ heeft de belangstelling van de wetenschap.
Vergaderingen, boeken, verslagen, kom, één grote map.
Hoeveel schubben heeft een vis nu tussen kop en staart ?
Waarom, waarom legt ze zoveel eieren in maart ?
Waarom, waarom ademenen door kieuwen en niet door de neus ?
Dat wil de wetenschap met zekerheid weten, heus.
Maar, wij kijken uit met diep verlangen
wanneer de wetenschap ons zal leren waar we visjes moeten vangen...

«VOZOR MOET BLIJVEN», heeft de koopvaardij besloten,
«wij hebben niets te zien met de vissers en hun boten»
En Vozor zegt «de vissers moeten ons advies niet kennen»
Wat dan beduidt : vissers zijn onmondig als hennen.
De visserij is bij Vozor verplicht verzekerd
maar daardoor is haar toestand niet verbeterd.
Roerend is de bezorgdheid van de Staat
als 't om de oorlog in Cyprus of Egypte gaat !

«IN ANDERE LANDEN zijn de vissers ook in een verzekeringsbond»,
zegt de minister; als een appel schijnt hij zo rond.
Weet die man dan niet, dat zulks niet verplicht is daar,
maar dat men gaat hoe men wil en waar ?
«Onze schepen gaan nog niet vissen in 't Suezkanaal»
Mijnheer de Minister, ge begrijpt toch... Vlaamse taal ?
«We weten het wel, ge moet tegen ons niet liegen,
koopvaardij en baggers konden wel eens de lucht invliegen !

EN DAN ZULT GE NODIG HEBBEN onze centen,
dan zult ge de visserij pluimen van haar renten !
Als g'het 't eigenlijk goed bekijkt,
hoe die baggermaatschappij zich verrijkt !
Met emmers put ze water uit de haven
en vaart ermee naar zee om de meeuwen te laven !
Dat draagt allemaal uw goedkeuring wel weg
maar voor de visserij geen centen, zeg.....!

IEDERE NATIE BESEFT het belang van een kust.
Alleen bij ons dient het enkel voor spel en voor lust.
Het is een venster op de wereld nochtans
en geeft zelfs aan de arme landen een kans.
Gij die met moed dit paternoster hebt afgelezen
is het nu doorgedrongen tot uw onverschillig wezen,
dat onze visserij heeft verloren haar stabiliteit
en nu moedeloos haar..... laatste korretjes breit !

ZEEBONK

NIEUWJAARSPRAKKEZEREN

door Leon INGHELBRECHT, zeeloods

SALDO (1)

't Is weer eens tijd om het boekjaar af te sluiten, beste tijdgenoten, 't is weer eens 't moment om het bilan te maken. 't Jaar loopt immers weer op haar laatste pootjes. We hopen van ganser harte dat het voor u best goed gaat en dat het saldo batig zal zijn, maar sta ons toe daaraan te twijfelen. Ge zijt toch ook allemaal gemoeid met de zeevisserij ? En zo te zien, in het Beste Visserijblad, staan de zeilen niet helemaal bol. Er is danig veel gebeurd tijdens dit vissejaar, dat we ons niet hebben moeten vervelen. Maar 't verrassende is toch ook weeral dat we 365 dagen ouder zijn. We razen doorheen de tijd. We razen doorheen de ruimte met ons allen gezeten op die ene bol. Met grote en bekwame spoed volgen de nachten op de dagen, zonder ook maar de minste aarzeling. De storm volgt op het mooi weer ; de terugreis volgt op de heenreis. Het evenwicht wordt steeds maar hersteld. Het ene kan zonder het andere niet. Daarbuiten is alleen maar de dood..... En we hebben tussendoor deze diepzinnige beschouwingen de man daar tegenover nog maar eens goed bekeken, op zoek naar een batig saldo. Treurig, treurig effenaf, dat beeld tegenover ons. Een weinig stichtend schouwspel. De groeven hebben zich nog maar eens wat dieper uitgehold. Onze domme, platte kijkertjes hebben zich nog maar wat dieper in hun rimpelenbos teruggetrokken, alsof ze bang waren allemaal die ellende nog langer te moeten aanschouwen. In een wanhopig levens-élan, hebben we gepoogd, een kwestie van evenwicht, door onze gezichtsbegroeiïng het tekort van ons glooiende schedeldak aan te vullen. Helaas, een weinig boeiende gebeurtenis. De gele wachters in onze ingevallen mond zijn stille symbolen van betere tijden. De lange, slungelige armen langs de magere ingevallen borstkas, getuigen van weinig olympisch vertoon. Maar we zijn klaar, moedig, voor een volgende termijn, met de moed van de wanhoop. En dit blijkt wel nodig als we even nagaan welke boeken we allemaal niet gelezen hebben in het afgelopen jaar, hoe weinig vergaderingen we hebben bijgewoond, hoe weinig we (weeral) gedaan hebben voor onze minderontwikkelde broeders, hoe weinig lichaamsoefeningen we gedaan hebben met het oog op onze kroonslagader. Een lamentabel bilan, dat wel.

SALDO (2)

Neen, we moeten ons absoluut eens herpakken en we beloven plechtig het beter te zullen doen in de volgende termijn. Eigenlijk zouden we dit eenvoudig al moeten uit dankbaarheid. Want we zijn nog bij de joelende, opstappende bende. We trekken mee naar de eindstreep van 1975. We nemen de nieuwe start voor de volgende etappe. Wat hebben we weeral niet achter ons gelaten, een boel man, een boel. En al diegenen die er niet meer bij zijn, Berten, den eletrieker, Fluutte, Tchiepetchauw, de Scherpen, hebben we onder de weg achtergelaten. Maar ja, den electrieker en Berten waren allange ziek en 't was beter dat ze dood zijn..... 't Waren allemaal brave jongens. Ze hebben den hemel verdiend. Ze hebben steeds goed hulder wacht gelopen, trouw het logboek ingevuld, nieuwe olie in 't machien gedaan, de vis gegut gelijk het zijn moest. Als ze binnen waren, hebben ze altijd de brave kindertjes geholpen bij het huiswerk, naar 't maritiem geweest en kommisjes gedaan voor maa, naar de mijn geweest en soms eens een punt gaan drinken. Maar nu is hulder vakantie uit. Tchiepetchauw en de Scherpen hebben nog elk een paar maanden van hulder pensioen geprofiteerd maar z'hadden toch ook zoveel fleurecien, 't was ook geen werk.....

Met tante Mille van de Cirkelstrate hebben we verleden jaar nog nieuwjaar gevierd. Ze was een beetje verslechterd op heur ogen maar anders was ze nog stief goed. We hebben tegare nog een wup gedaan in « 't lichtschip ». Ze was nog goed te pote, 't mens. Nog vele jaren, Mille, je ziet er nog stief goed uit en zo goed da je gie nog kunt dansen voor joen ouderdom, nog vele jaren, Mille, je verjoengt gie nog. Wabliefje, zei ze, en we riepen haar nog eens hard in het oor « gelukkig nieuwejaar, Tantetje ».

Nu is ze allange bij den Here.

Een voorspoedig jaar en dat het beter moge zijn dan verleden jaar.

VISSERIJBLAD (1)

Uitgebreid hebben we geschreven en gelezen in het Beste Visserijblad over de laagten en de hoogten van het bedrijf en eens waren we erg geschrokken toen we daarin het voorstel lazen dat de ministers en al diegenen die zodanig begaan zijn met ons bedrijf, ook lid zouden worden van de vissersbond. We vonden dit danig oorspronkelijk en met spanning hebben we het jaar uitgekeken. Maar helaas, wie dacht dat het engagament zover ging, moet maar eens met de beide poten wijd open op het dek gaan staan.

We hebben ook wel even opgekeken naar die vraag, in koeien van letters, of de onderzoeksraad voor de scheepvaart nog wel zin heeft. Een heel stoute vraag en we vermoeden dat die eerbiedwaardige raad wel even zal hebben geduizeld bij zovele « frankigheid ».

Tijdens het voorbije jaar werd ook in Frankrijk hard gestreefd naar de vorming van een enkele « Nationale Groepering van Produktie » maar daar is het individualisme al niet veel beter dan bij ons. Maar toch werden aldaar 59 nieuwe vissersvaartuigen in de vaart gebracht. Met het recht van de zee ging het ook al niet danig goed. Zo te zien ontzettend veel vergaderingen en ontvangsten. Maar ieder natie doet, met de leugenachtige glimlach van de diplomatie, toch wat ze wil. Maar toch moeten we voortpraten en alle absolutisme is uit den boze. Monsieur, oui Monsieur, a demain, Monsieur. Morgen 12 mijlen, overmorgen honderd mijlen en volgend jaar 200 mijlen. En toch lijkt het wel eens nodig. Kijk maar eens met allemaal die schraapzucht en dat winstbejag helpen we ons zelven maar steeds dieper in de put. Steeds maar vissen, steeds maar korren, zoveel ge maar kunt, zoveel vis als ge maar kunt aan de wal brengen..... en meteen weten we niet meer waar we ze allemaal moeten steken. Alle diepvriezers zitten vol. Overal, in de rijke landen natuurlijk, zitten de kasten vol. Natuurlijk daar krijg je op lange of op korte termijn goed geld voor. En het zouten en drogen is echt niet de moeite waard. Welke prijs krijg je in 's hemelsnaam nog van mensen die nu nog gezouten vis moeten eten ? Als je zoutevis eet, ben je arm en heb je geen geld, dus aan mensen die zoutevis eten en geen geld hebben verkopen we geen vis ! 't Een brengt 't andere mee. Het fameuze evenwicht ! In Frankrijk werd in de loop van 't jaar nog maar eens een « Komitee Voor de Problemen van de Zee » opgericht. Onze beste wensen vergezellen dit komitee met de hoop dat het niet verzinkt in een zee van komitees.

En toch hebben we weeral gezien dat in de grote zeevarende naties het onderricht en de opleiding ter zeevisserij druk voortgaan, aangepast wordt en voornamelijk gemoderniseerd. Wat maakt een volk sea- minded., overseas minded ? Dit is tenslotte het basiselemt dat al uitmaken, wie en welk land de wereldvisserijmarkt gaat beheersen. Straks eten we nog alleen vis die ingevoerd is. De strijd om de zeevisserijmacht is een boeiend kijkspel. Ons beleid denkt nog niet aan het bestaan van een visserijbedrijf. Hoe zou ze dan ook denken aan de medespelen ?

De minister vond zelfs enkele maanden geleden dat de visserij geen mazoetvergoeding nodig had ?

Dat onze vlijtige moderne treilers het nog heel goed kunnen doen in de huidige wereldkonkurrentie hebben we bewezen, gezien door de O.288 die voor het jaar 1974 een totale opbrengst telde van 26 miljoen fr. Maar het zeevisserijbedrijf heeft in het laatste jaar zonder dubbelzinnigheid bewezen een skabreus bedrijf te zijn, waarin een grote rederij een zware klap wel kan kompenseren maar een familiebedrijf in de huidige omstandigheden kopje onder gaat. En op zee slaapt de duivel nooit. Dit keer lag hij met zijn bokkepoten op de loer in de vorm van Jupiter, de duivel van het licht. Hij zorgde er voor dat de matroos van wacht het licht van Torness voor dit van Stroma hield en deze verkeerde koers moest zonder twijfel naar de rampzalige rotsen van Berry Head voeren. Zeg nooit dat het je niet kan overkomen. Op zee slaapt de duivel nooit.

En meteen kom je dan te staan tegenover de beperkingen van de kleine, moedige reder die het aangedurfd heeft, nog geinspireerd door het zoete bloed van de voorvaderen, in deze moeilijke tijden de grote vlakte te gaan bevissen. Hem blijft geen keuze meer over. De zee heeft

(Vervolg bladzijde 48)

(Vervolg van bladzijde 47)

hem overwonnen. Anderzijds staat de kleine reder ook helemaal alleen met de elementen, alle elementen dan, ekonomische, technische, financiele, sociale en noem maar op. De overheid, de regering, heeft geen belangstelling voor dit harde beroep. Het heeft te weinig politieke mogelijkheden want, je mag gerust zijn, er is geld genoeg voor allerhande nutteloze en buitensporige uitgaven. Kijk maar eens, om maar iets te noemen, naar de 600 miljoen van Zeebrugge, schadevergoeding alleen voor de nieuwe sluis..... !

Met de garnalen hebben we weeral rare toeren meegemaakt in 't afgelopen jaar ; Geen kop geen staart te vangen. En de kruwers en de bootjessjouwers sloeg de angst al om het zoute hart. Een ongeluk komt immers zelden alleen, zou de garnaal nu ook verdwenen zijn ? Wat blijft er dan nog over ? Maar, de levende zee, de onuitputtelijke zee, heeft opnieuw voor de verrassing gezorgd. De zee is niet logisch, of leidt ons « logisch » denken naar het verkeerde ! We hebben enige maanden later nog nooit van ons leven zoveel grote en lekkere garnaal gezien. Het verschijnsel doet ons even denken aan de levensgeschiedenis van de termiet die tijdens de « vol nuptial » de vleugels breekt en tengronde valt. Het beest kronkelt zich in doodstrijd in de grond en ieder logisch denkende mens zou zonder aarzelen zeggen : het is met de termiet gedaan ! Niks van. Normaal gezien moet het al doodgaan van de honger maar ziet, het legt twee eieren en de termiet eet van deze eieren er een op en legt de volgende dag opnieuw twee eieren en voedt zich opnieuw met een eitje en zo gaat het door tot de eieren gaan uitbroeden en er termietjes genoeg geboren zijn, die de moeder dan op koninklijke wijze zullen komen voeden! Zeg me, wat gebeurt er dan allemaal in de ondoorgrondelijke diepten van de oceanen ? En wie geeft ons de verklaring van de vulkanische garnalenuitbarsting ?

De zandwinning uit zee nam tijdens het verlopen jaar steeds verder uitbreiding. Zouden visserijmiddens erin geslaagd zijn de sluimerende aandacht van ministers in rok en colbert te trekken op het gevaar van deze gulzigheid voor de zuidelijke Noordzee ? Deze zee is een kindertuin, een pouponnière van de oceaan. Wat daar allemaal groeit en bloeit is mirakuleus. Men vermoordt toch geen kindertuin ?

Met de jaren zien we ook het aantal kamikazen, kandidaat zelfmoordenaars, toenemen op de vlakte voor ons. Zowel 's winters als 's zomers ziet men nu allerhande schuiten, wrakken, badkuipen en vlotten naar zee gaan met aan boord een reeks onbevoegde, onervaren naievelingen. Mist of storm 't kan allemaal hun koude kleren niet raken. Ze stoeien en spelevaren dat het een pret is. Wat een drama's er daarbij al gebeurd zijn, schijnt geen van hen te weten of te beseffen. Ieder eerlijk zeeman is steeds kontent veilig aan de wal te komen en dankt daarvoor steeds de Heer ! Een « jachtman » betaalt om onveilig naar zee te gaan. Blijkbaar hebben ze geen besef van de woorden van Gonzales in « The Tempest » van Sheakespeare : « I give you 1000 furlongs of sea, For one acre of barren land ! »

En de koppigheid waarmee de wouldbe zeelui te werk gaan op hun drijvende wrakken kenmerkt binst het jaar ook de IJslandse krampachtigheid ten aanzien van de limieten. Hun vasthoudendheid kan tot nadenken stemmen en tot diep praktiseren. Het belang van een groot deel van de Europese visserij is er rechtstreeks mee gemoeid. Eigenbelang is onweerlegbaar. Willekeur is er ongetwijfeld. Het lag al heel lang in de bedoeling van de IJslanders zich te voorzien van de nodige bewapening, diplomatieke en andere, om de eigen maatregelen kost wat kost te doen eerbiedigen. De nuchtere koele noordelijke geest heeft het gewoon gewonnen van de nutteloze poppekasten en praatbarakken die internationale organisaties zijn.

Moest men inderdaad moeten wachten op de besluiten van de patisseries die de grote organisaties zijn, dan zou men algauw tot de vaststelling komen, dat er helemaal geen vis meer te vangen is rond IJsland. Met het tempo waaraan nu gevist wordt in deze wateren, mogen we ons op korte tijd aan overbevissing verwachten. Zodoende is de unilaterale maatregel van de IJslanders wel te aanvaarden en te begrijpen. Vergeten we niet dat nagenoeg alle ons omringende visgronden naar de haaien zijn en dat alle vloten zich nu concentreren op de vernietiging van de gronden rond IJsland, de enige plaatsen waar nog winstgevend kan worden gekord. Dat er bovendien nog maar wordt gekord op heel lekkere vis om er gewoon vismeel voor de varkens en voor de landbouw van te maken, laten we nog buiten beschouwing. En in deze optiek valt de maatregel van IJsland toe te juichen.

Nederland zwom dit jaar in de haring en de IJmuidervissers mochten een warm applaus in ontvangst nemen in het congresgebouw van Den Haag voor de manier waarop ze hun vis verzorgen. Een ervaren schipper won zo maar eventjes voor de vijfde keer de zilveren beker. Aan de Vlaamse vissers werd een bijzondere toelage verstrekt voor de aanschaffing van moderniseringsapparatuur. Maar, we mogen nu ook weeral niet geloven dat het in Nederlands visserijwezen allemaal koek en ei is. Kijk maar eens even naar die Urkers die naar Canada uitwijken. Dat doen ze ook zo maar niet voor de leute en de lol.

Nog even terugkomende op de zandwinning in de zuidelijke Noordzee. Er werd vastgesteld uit aangepaste onderzoekingen, dat de biologische evolutie van bepaalde stocks niet in de gunstige zin verloopt. Globaal gezien speelt de jaarlijkse rol van het visbroed en de internationale visserij inspanning bij deze evolutie een rol. Hoe zal men kunnen bepalen welke rol de zandwinning daarin speelt ?

En de vissers van de andere kant, uit de Seinebaai ? Ze weigerden te Honfleur aan de zeevisserijfeesten deel te nemen uit protest tegen de doorgaande vervuiling. Vele soorten zijn al verdwenen en het gaat slecht met de bestaande overschotten. Amateurs zijn er genoeg omdat allemaal te bestuderen, maar men ziet geen resultaten komen. Er verandert helemaal niks. En om verder nog over de polutie te klappen. Er werd ook zieke vis gevangen en meteen werd deze in het laboratorium onderzocht. De diagnose was onverbiddellijk : tengevolge van een plaatselijk hoge zuurgraad vlak boven de bodem, werd de vis aangetast. Lozing van zwavelzuur is hiervan de oorzaak.

Ook nog in het afgelopen jaar besloot onze ministerraad ook de tussenkomst voor de brandstof tot 0,50 fr. te brengen voor de zeevisserij en we lezen ook de luide juichkreet van ons eigen Beste Visserijblad : leve de vrijheid roept het blad triomfantelijk. Bezadigd als we zijn, hebben we even verwonderd opgekeken. Wat doe je nu in 's hemelsnaam met vrijheid aan boord van een rollend en stampend schip tussen verschansingen en schotten ? Maar vermoedelijk viseert ze daarbij de betrekkingen tussen schepen en havens. Er waren tamelijk veel IJslanders en Britten op onze vismarkt van 't jaar. Terug brachten ze tering en nering in de streek. Maar de Denen blijven de beste visvangers van de gemeenschappelijke markt. Zij kwamen ook wel eens langs hier gezeild, maar laveerden liever naar IJmuiden, wat ook een heel stuk dichter bij huis is.

Gedurende het afgelopen jaar is Canada tot de vaststelling gekomen dat dringend maatregelen moeten worden getroffen tegen overbevissing door Spaanse Sovjetschepen. Deze middelen zouden dan niets anders zijn, dan de uitbreiding der visserijgrenzen. Ierland is volop in haar visserijontwikkeling en Schotland schijnt duidelijk over haar hoogtepunt heen. De (ingebeelde) strijd tussen de beide landen voor wat de vis aangaat, zou wel eens erg kunnen beinvloed worden ten nadele van het vissend Schotland, door de olieboem. Vaartuigen en bemanningen vinden in deze nieuwe arbeidssektor, off-shore bedrijvigheden genoemd, wel een en ander te doen. Het nieuwe soort werk schijnt meer welstand te zullen brengen zonder het zware en ondankbare labeur aan boord van de treilers, dat niet altijd de menselijke en finantiele waardering kent die het verdient. Maar het blijft toch een hele stap om van de zeevisserij naar de olie te gaan werken. Velen zullen zich niet geroepen voelen. Het zijn ook twee danige uitersten visserij en olie !

In dit jaar 1975 beleefden we ook de mislukking van de Witte zee vangsten. Ook daar schijnt er wel een en ander veranderd te zijn sedert onze stoomtreilers lang voor de tweede oorlog naar de Witte Zee trokken en toch met goede vangsten terugkwamen. Dit schijnt nu wel niet meer mogelijk. Is de markt kieskeuriger geworden ? Liggen de kosten te hoog ? Is de kwaliteit van de vangsten aldaar veranderd ? Er is heel wat meer dan dat veranderd in het bedrijf sedert we gekende figuren waren in de noordelijke ijswateren.

1975 wordt ook nog bestempeld door de beperkingen van de vangsten in de Noordzee. Dit kan natuurlijk voor velen heel nadelig zijn o.a. ook voor de Deense vismeelfabrieken. We weten immers wel dat de Denen de grootste visvangers zijn. Voor de Denen is het meel al belangrijker geworden dan de vis. De overbevissing van haring en schelvis is zo erg geweest, dat iedereen er nu de gevolgen moet van dragen.

Weigering van de Fransen deel te nemen aan visserijfeesten maar ook zwarte vlaggen in de vissersjachthaven van Zeebrugge, waar de visserij helemaal als underdog beschouwd wordt. Maar vermoedelijk wenst de stad Brugge een gelukkig nieuwjaar aan haar vissers met de belofte de dingen goed te maken in 1976.

De aanwezigheid van de Hollanders op onze kust binnen de 3 mijlen gaf aanleiding tot een terechtwijzing aan de stropers. Wellicht gaan ze er nu beginnen aan denken, dat ze niks verloren hebben met hun schepen van 300 P.K. of groter dan 50 ton, binnen de vlaamse 12 mijlen.

Voor 1976 moeten we maar eens wensen dat de statistieken van de visserijvloot opgenomen in de E.E.G. boeken voor wat ons land aangaat, een beetje juister zullen worden weergegeven. Wie spreekt er nu nog van de « Narwal » ? Dat verdriet ! Van Narwals, spaar ons. En wat schepen hebben we allemaal verloren dit jaar ! Een zwart jaar, om zo rap mogelijk te vergeten. Maar nooit meer zullen zij kunnen vergeten diegenen, die er met hart en met ziel bij betrokken zijn. Een rampjaar. Maar eigenlijk wel beschouwd, verschillen de jaren van de zeevisserij wel van mekaar wat dat aangaat ? De duivel slaapt er nooit !

Even te onthouden dat in 't afgelopen jaar de Nederlandse regering besloot te slopen en te verkopen en stilligpremies uit te keren, dat verschillende Belgische vissers naar Denemarken gingen verkopen en dat er bij ons veel opliggende schepen waren. We zagen weeral veel cijfers en studies over de krisis in de zeevisserij, maar steeds zoeken we tevergeefs naar de oplossing. Moeilijk, dat wel, maar hier en daar ook veel geblaat en weinig wol. En dat er 80 miljoen werd toegekend aan de glastuinders voor stookolie en propaan en dat ons bedrijf zoveel als niks kreeg. Alleen maar weeral een nieuwe demonstratie van de stiefmoederlijkheid waarmee we behandeld worden ?

Er ging verleden jaar veel te veel goede vis naar de vismeelfabrieken. Ze moest een beter bestemming kunnen krijgen. Er werd aangetoond dat staande warnetten belovend kunnen zijn voor de toekomst. Een techniek evenwel waarmee onze mensen heel weinig vertrouwd zijn. Men beoefende dit nog wel op onze kust in dé tijd maar met het verdwijnen van de oudere generaties verdween ook deze techniek. Wellicht grijpen we wel terug naar de eens waardeloze dingen van onze voorouders. Zou het dan toch waar zijn dat de geschiedenis zich herhaalt ?

We hebben nog gezien dat Minister Lavens aanwezig was bij de doop van het motorschip « Shannon » en dat 50 miljoen frank minder werd geboekt na 9 maanden in de Oostendse vissershaven. Dat het zeemanstehuis Godtschalck een dubbel jubileum vierde en dat de Russen de

(Vervolg bladzijde 49)

(Vervolg van bladzijde 48)

Zeemanstehuizen in de vreemde op de black list zetten en dat de zeemansvrouwen sedert lang geemancipeerd zijn !

Het vislosserspersoneel ging nogal eens arrogant tewerk in onze goede haven en sluit hier mee aan, bij de algemene tendens van het laisser-aller in het oude Europa. Waar gaat het naartoe. De mensen willen veel geld verdienen, maar ze willen niet meer werken ! Och ja, het is ook weeral waar dat de mens niet op de wereld gekomen is om te werken maar dat nu moet doen uit noodzaak. Iemand die dus niet graag werkt, moet zich daaromtrent geen zorgen maken. Het hoort bij onze natuur. Wijzelf hebben allang een broertje dood aan werken. En dat de rederscentrale een belangrijk proces verloor hebben we ook meegemaakt. Het eksperiment van de Urkers was boeiend en belangwekkend. Reuze zeg ! 't Was allemaal goed dat dat de klokke sloeg. Maar, ze zijn toch teruggekomen naar 't oude Europa. 't Zou allemaal heel goed zijn in Canada..... met de visserij..... als de vis niet zo goedkoop betaald werd ! Maar, is dat precies niet het geval bij ons ? Moest men daarom naar Canada trekken om dat te leren ? We hebben verder dit jaar ook nog vernomen dank zij ons eigen en Beste Visserijblad dat er nog miljoenen nutteloos in de banken liggen en dat het geld alleen maar dient om ambtenaren te betalen, dat er forellen gekweekt worden in Bretagne en dat in Lavandou, ge weet wel daar in het zuiden van Frankrijk, miljoenen garnalen gedood zijn door bezoedeling. En verder nog dat de zeerechtconferentie te Geneve maar geringe vooruitgang boekt, dat er maar teleurstellende resultaten uit de bus komen. We moeten ons van daaruit niet aan wonderen verwachten. Het wantrouwen waart er rond.

En dat was een greep uit ons laatste visserijjaar. Een greep in de tottebak. Hetgeen we er uit gehaald hebben, is nu ook weeral niet om mee op te lopen. Niet dat we van nature uit pessimist zijn. We kunnen er ook niet aan doen, dat we zo weinig hoopgevends uit de bak konden halen.

We hebben getrokken doorheen het jaar, zonder wekkers aan 't loodzeil van onze korre ? En ge ziet zelf wat er allemaal uit de kuil komt. We waren eigenlijk al een beetje bang om de pooklijn los te trekken, maar als ge nu ziet wat er allemaal uit de kuil gevallen is, dan moet ge toch toegeven dat het maar een deerlijk trekje is geweest. We gaan het liefst allemaal maar overboord gooien tegare met de gallen en de striemers om het zo rap mogelijk te vergeten. Maar we moeten voortvissen. We kunnen niet anders. Misschien zal de vangst in 't nieuwe jaar beter zijn. Hoop doet leven. Hoop is het brood der ellendigen.....

En wij zitten ook in deze eindeloze stroom van vele zwarte en minder zwarte happenings. Steeds maar gaat het door. We gaan naar zee en we komen terug. We vissen eens goed en eens minder goed. 't Is somtijds wel eens een elebutje maar 't is toch meestal buts en poers. Maar we doen voort. Als we thuis zijn eten we 's morgens ons boterhammetje met maa en de spruiten. 't Gebeurt al wel eens, dat we met hen tot aan de school gaan, waar die lieve juffra altijd maar aan de deur staat. We omhelzen moeders' schoonste en we gaan varen om de zure bete broods. Portugal davert op haar grondvesten ; de fusies van de gemeenten zijn goedgekeurd ; Franco is dood ; de kamer stemt ; Geneve vergadert, Ford gaat op reis. Maar wij gaan gewoon naar zee en steeds doen we ons best om terug te keren. We houden onze ruggegraat recht en kijken steeds met opgeheven hoofd voor ons uit, met vranke blik uit onze (snel achteruitgaande) platte oogjes. We proberen onszelve niet te verliezen tussen al deze boeiende en minder aantrekkelijke gebeurtenissen.

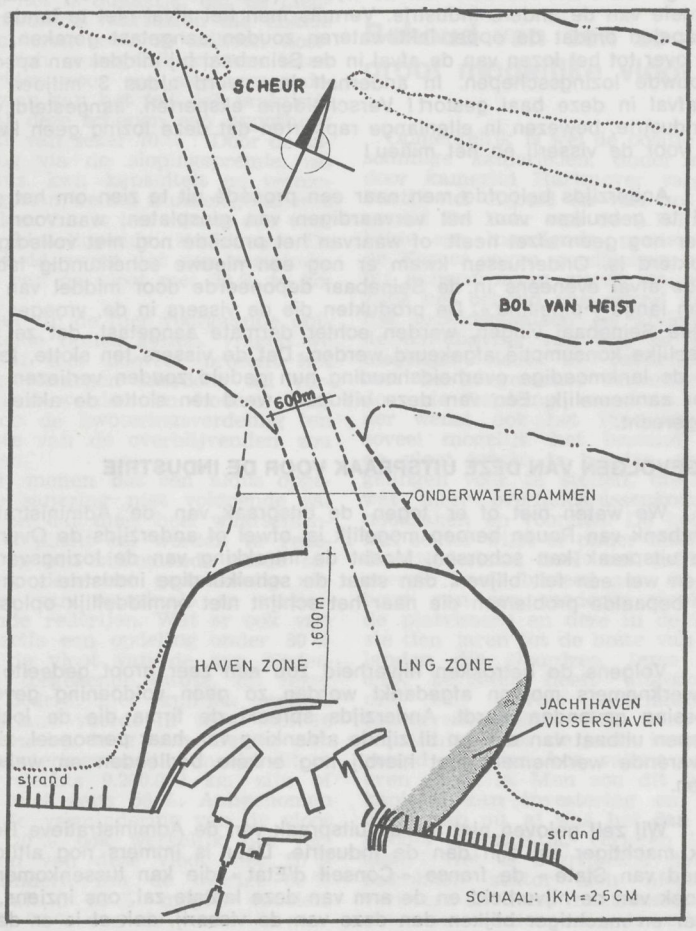
En straks gaan we allemaal eens samen het voorbije jaar vieren, de gebeurtenissen die voorbij zijn en deze die nog komen moeten. Met ons allen gaan we nieuwjaar vieren, met de feestneus op de voetzoekers en al de fleurige lichtjes. Zet de muziekdoos maar wat luider, Marceline, kom we gaan eens dansen, hop met de beentjes. En dat we toffe jongens zijn, dat willen we weten.....

We hebben even door het raam gekeken. Er hangt een waterige zonnetje in de West. Het trekt regen. We hebben de stoors neergelaten en onze voordeur op slot gedaan en we zijn te kooi gegaan, niet nadat we de plantjes op de vensterbank water hebben gegeven. Nog even hebben we gelezen over onze existentialistische zenith.

Toch een gelukkig nieuwjaar allemaal. 't Zal zeker beter zijn, binnenkort. Dat wel.

ZEEBRUGGE MOGELIJKE PROOI VAN INDUSTRIËLE EN ENERGETISCHE ONTWIKKELELING ?

EN DE VISSERIJ ?



Staatssekretaris voor Streekekonomie Luc Dhoore heeft een tienjarenplan voor de industriële ontwikkeling van het kustgebied en de daarmee gepaard gaande energieproduktie onlangs aan de pers voorgesteld. Het gaat om een formidabel opzet dat 122 tot 125 miljard frank zou kunnen gaan kosten en dat het resultaat is van een studie die in overheidsopdracht werd gemaakt door het studiesyndikaat Symarinfra (1), nadat reeds in het voorjaar van 1974 een eerste studie in die aard — maar toen verricht op eigen initiatief van de studiegroep in samenwerking met Symarindus (2) — aan Streekekonomie was voorgelegd.

INDUSTRIE EN ENERGIE

Zowel voor de industrialisatie als voor de energieproduktie kunnen de zee en de Belgische kust een belangrijke rol spelen. Daarom werd door Symarinfra een industrieel kompleks uitgedacht waar de energieproduktie centraal zou staan. Daarrond worden een aantal nevenbedrijven ingeplant die naast energie- ook watergebonden zijn en die tevens de neveneffekten van de energieproduktie nuttig gebruiken.

Symarinfra meent dat voor steenkool en aardolie de invoer en de behandeling geen nieuwe problemen zullen doen rijzen, maar het aardgas zal niet meer alleen via de bestaande pijpleidingen kunnen worden ingevoerd, zodat men is aangewezen op de uitbouw van een L.N.G.-terminal. (Liquidrate Natural Gaz) met een jaarcapaciteit van 12 miljard Nm3 en met voorzieningen voor latere uitbreiding. Tenslotte houdt de Studie rekening met een eventuele inplanting in de maritieme gebieden van kerncentrales met een vermogen van 4.000 tot 6.000 MWe, met uitbreidingsmogelijkheden.

De L.N.G.-terminal omvat de bouw van een aanlegplaats voor metaantankers met een diepgang van 14 m., de ruimte nodig voor de uitbouw van een terminal met 300.000 tot 500.000 m3 L.N.G. opslag en de nodige hervergassingsinstallaties.

Symarinfra is van oordeel dat voor de kerncentrales een eiland van 8 tot 10 km van de kustlijn de beste oplossing is en dat voor de inplanting van de L.N.G.-terminal de voorhaven van Zeebrugge het meest geschikt is (ook met het oog op de veiligheid), omdat daar bovendien een industrieterrein beschikbaar is voor de andere industriële aktiviteiten en ruimte waar de opslag van steenkool en petroleum kan voorzien worden.

DE ZEEWAARTSE UITBOUW VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

De buitenhaven voor Zeebrugge werd ontwikkeld op basis van een aantal beschouwingen die rekening houden met het dynamisch evenwicht van de zeebodem in de nabijheid van het Schelde-estuarium, nautische faktoren en zeestromingen. Maar er blijven nog verscheidene aspekten te onderzoeken : de maksimale uitbouw in zeewaartse

(Vervolg bladzijde 50)

(Vervolg van blz. 49)

richting, het technisch plafond inzake diepgang voor Zeebrugge, de baggerwerken, de vorm en de grootte van de onderwaterdammen, de golfpatronen buiten de haven, de golfpenetratie binnen de haven, de keuze en de uitvoeringsmethoden van de zeeweringen en de bagger- en funderingstechnieken.

Tegelijkertijd met de uitbouw van de buitenhaven van Zeebrugge dienen ook werken uitgevoerd te worden om de stranden van de oostkunst te verbeteren en te verdedigen.

De kostprijs van de uitbouw van een voorhaven, zoals geschetst in de tekening bij dit artikel (havenhoofden, baggerwerken, toegangswerken tot de zeesluis, enz., inklusief de kustverdediging van de Oostkust, zou ongeveer 10 miljard frank kosten.

DE KUNSTMATIGE EILANDEN VOOR KERNCENTRALES

Volgens Symarinfra is het bouwtechnisch volkomen mogelijk een kunstmatig eiland te bouwen in de Noordzee en daarvoor komen vijf plaatsen in aanmerking : drie aan de Westkust (Trapegeer, Smalbank 1 en 2), één aan de Middenkust (Wenduinebank) en één aan de Oostkust (Schooneveld). Zonder vooruit te willen lopen op de konklusies van de Kommissie der Wijzen, noemt Symarinfra toch al als de optimale oplossing (rekening houdend met toerisme en veiligheid) een kerneiland op minimum 8 tot 10 km voor de kust en dan blijft door eliminatie de Wandelaar en in mindere mate de zone rond de Smalbank over. De bouwkost is daar nochtans het duurst : 9,9 miljard fr. (220 ha). Volgens raming, maar deze zone biedt de meeste kans op een maksimalisatie van de neveneffekten.

Telt men daarbij een vaste oeververbinding voor het kerneiland (3 miljard), de vier kerncentrales zelf (62,2 miljard) plus bijhorigheden (stockage warmte, waterontzilting, uraniumverrijking, offshore techniek) geraamd op 15 miljard, de werken aan de terminals (8 miljard, waarvan 1 miljard voor de aanlegsteiger L.N.G., 5 miljard voor stockage van het gas, en 3 miljard voor stockage steenkool, petroleum) en de andere infrastruktuur voor haven en industrie (afstandsverwarming, kouderekuperatie, industriële gassen, synthese-bedrijven) die nog zowat 15 tot 17 miljard gaat kosten, plus tenslotte de reeds eerder in dit artikel geciteerde uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge (10 miljard) dan komt men aan zowat 122 tot 125 miljard in prijzen van 1975 en B.T.W. eksklusief.

NU BESLISSEN !

Volgens staatssekretaris Dhoore is het van prioritair belang dat de overheid een beslissing neemt over het principe van het al dan niet vestigen van kerncentrales aan de kust en de timing ervan. De timing zal trouwens een determinerende rol spelen voor de keuze van de vestigingsplaats (voor de Wandelaar wordt de nodige aanlegtijd vooraleer met de bouw van de eerste kerncentrale kan worden gestart, geraamd op 4 tot 6,5 en dat is vrij lang). Men mag ook niet vergeten dat er in de aangeduide zones nog een bodem- en hydrologisch onderzoek nodig is dat algemeen vereist wordt bij de bouw van kerncentrales.

Of de centen uit het nationaal budget (met kompensaties voor Wallonië ?) zouden komen of met het Vlaamse regionaal budget moeten worden bekostigd (maar dan komen er naast watersjeiks ook energiesjeiks.....) is in het huidige stadium van het onderzoek nog niet uitgemaakt. Alhoewel mag worden verwacht dat de Waalse Ekonomische Raad vrij spoedig aan het grienen zal gaan ! Dat laatste heeft Luc Dhoore niet gezegd.

EN DE VISSERIJ ?

Het West-Vlaams Ekonomische Studiebureau welke aan dit fantastisch ontwerp, waarvan de verwezenlijking door sommigen zozeer beoogd wordt, schijnt samen met Symarinfra bij dit alles geen rekening te houden met de belangen van de Zeebrugse en zelfs de ganse Belgische Kustzeevisserij, die het nu al zo lastig heeft om te bekomen dat er een daadwerkelijke bescherming van de 12-Mijlszone gedaan wordt, teneinde onze kustvisserij en de broedplaatsen van garnaal en vis, te bewaren.

We stellen ook vast dat men in de Rederscentrale aan de belangen van de kleine man in onze visserij nog weinig of geen aandacht verleent en dat het nochtans noodzakelijk is, zeer waakzaam te zijn, wil men ook onze kustvisserij tengevolge van de inplanting van kerncentrales niet wegvagen.

Men zwijgt hierover in alle talen.

(1) Symarinfra werd in december 1973 gesticht door de Dienst voor Nijverheidsbevordering, de Nationale Investeringsmaatschappij en de NV L.L. en N. De Meyer.

(2) Symarindus : initiatiefnemers waren de Dienst voor Nijverheidsbevordering en het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau.

SENSATIEBRENGENDE UITSPRAAK DOOR RECHTBANK VAN ROUEN

VERBOD VOOR FABRIEKSLOZINGEN IN DE SEINE-BAAI

We herinneren ons de vele protesten vanwege de vissers in de Seine-baai tegen de pollutie door de scheikundige fabrieken die aan de monding van de Seine gelegen zijn. In dit verband kregen we reeds op 10 december 1974 het blokkeren van de Seinemonding door de lokale vissersvaartuigen, op 21 februari 1975 het blokkeren van de havens van « Le Havre » en op 19 en 20 juli van dit zelfde jaar het blokkeren van de haven van Deauville.

Niettegenstaande veelvuldige beloften vanwege de Maritieme Diensten en het betrokken staatssekretariaat, ging men door met de pollutie. Volgens de autoriteiten kon men niet ingrijpen omdat het dekreet op de anti-pollutie, verschenen in het frans staatsblad van 23-2-1975, slechts kracht van uitvoering krijgt, één jaar na dit verschijnen. Dit en vele andere zaken namen de moe getergde vissers niet en zij hadden daarom een raadgever aangesteld die de zaak bij de Administratieve Rechtbank van Rouen inleidde. Deze rechtbank heeft nu een vonnis geveld waarbij de lozingsvergunningen voor de fabrieken uitgevaardigd door de Prefekt van het departement « Seine-Maritiem » ingetrokken worden.

BELANG DER LOZINGEN :

De voornaamste lozing gebeurt door een fabriek die scheikundige meststoffen bereidt. De scheikundige afval hiervan, namelijk het calciumsulfaat of phosgips werd vroeger rechtstreeks in de Seinemonding geloosd. In maart 1973 verscheen er een verbod vanwege de Prefektuur voor dergelijke lozingen in de Seine, omdat het zoutgehalte van het Seinewater te hoog werd waardoor dit water niet meer kon gebezigd worden door verscheidene andere fabrieken langs de Seine gelegen.

We laten duidelijk opmerken dat het lozingsverbod dus niet uitgevaardigd werd ten voordele van de visserij (wat dacht men wel) maar ten voordele van de andere industrie. Vermits men het afval niet te lande kon opstapelen omdat de oppervlaktewateren zouden aangetast geraken, ging men over tot het lozen van de afval in de Seinebaai bij middel van speciaal gebouwde lozingsschepen. In anderhalf jaar werd aldus 3 miljoen Ton gipsafval in deze baai gestort ! Verscheidene eksperten, aangesteld door de industrie, bewezen in ellenlange rapporten dat deze lozing geen kwaad kon voor de visserij en het milieu !

Anderzijds beloofde men naar een procédé uit te zien om het gipsafval te gebruiken voor het vervaardigen van gipsplaten, waarvoor men echter nog geen afzet heeft, of waarvan het procédé nog niet volledig uitgedokterd is. Ondertussen kwam er nog een nieuwe scheikundig fabriek die de afval eveneens in de Seinebaai deponeerde door middel van een 14 km lange « pipe-line ». De produkten die de vissers in de, vroeger zeer visrijke Seinebaai vingen, werden echter dermate aangetast, dat ze voor menselijke konsumptie afgekeurd werden. Dat de vissers ten slotte, tegenover de lankmoedige overheidshouding hun geduld zouden verliezen, was zeker aannemelijk. Eén van deze uitlopers werd ten slotte de aktie voor het gerecht.

DE GEVOLGEN VAN DEZE UITSPRAAK VOOR DE INDUSTRIE

We weten niet of er tegen de uitspraak van de Administratieve Rechtbank van Rouen beroep mogelijk is, ofwel of anderzijds de Overheid deze uitspraak kan schorsen. Mocht de intrekking van de lozingsvergunningen wel een feit blijven, dan staat de scheikundige industrie toch wel voor bepaalde problemen die naar het schijnt niet onmiddellijk oplosbaar zijn.

Volgens de betrokken nijverheid zou een zeer groot gedeelte van de werknemers moeten afgedankt worden zo geen voldoening gevende oplossing gevonden wordt. Anderzijds spreekt de firma die de lozingsschepen uitbaat van een op til zijnde afdanking van haar personeel, zijnde 70 varende werknemers met hierbij nog enkele bedienden en walwerklieden.

Wij zelf geloven niet dat de uitspraak van de Administratieve Rechtbank machtiger zal zijn dan de Industrie. Daar is immers nog altijd de « Raad van State » de franse « Conseil d'Etat » die kan tussenkomen op verzoek van de nijverheid en de arm van deze laatste zal, ons inziens, wel langer en machtiger blijken dan deze van de visserij, ook al is er de uitspraak van Rouen.

WELKE OPLOSSING WIL MEN IN NEDERLAND VOOR DE TONGENVISSERIJ ?

In Nederland geeft de tongenkwotering aanleiding tot heel wat controversies en polemieken. Het probleem wordt natuurlijk verschillend benaderd door de Regering dan door het Produktschap en door de Kamerleden. Hierbij komt dan nog, dat men tussendoor nog overal tendensen ziet doorstromen die op de keper beschouwd tegenstrijdig zijn, namelijk langs de ene zijde een sanering door vermindering van het aantal varende eenheden en langs de andere zijde het behoud van een zo groot mogelijke vloot, al naar gelang in veel opzichten het eigenbelang zulks dicteert.

Sanering door vermindering van het aantal schepen

Zoals men weet, werd er een ontwikkelings- en saneringsfonds in Nederland opgericht via hetwelk de overheid nu tot een vermindering van de tongvloot met 20 % wenst te komen. Men heeft in dit verband zelfs de slopingspremie verdubbeld en deze voorkeurregeling naderhand tot de 31 december verlengd. Het voor deze premie in aanmerking komend vaartuig moet echter uit de vaart genomen worden, gesloopt ofwel buiten de E.E.G. aan het buitenland verkocht worden.

Hiervoor komen echter slechts oude vaartuigen in aanmerking, want het is duidelijk, dat de nieuwe moderne vaartuigen die enkele jaren terug reeds 20 miljoen kostten, zich onmogelijk kunnen laten verleiden voor een slopingspremie, afgezien van het feit dat praktisch op al deze schepen een hypotheek drukt van zeker 70 % ! Door de sanering via de slopingspremie, zal er dus, kwa kapaciteit en vermogen gezien, weinig kunnen gesaneerd worden. Dit is ten minste één voor ons klaarliggende konklusie. De Overheid wenst tot een vermindering van de vloot met 20 % te komen.

Maar in de hier voorgaande ontwikkelde optiek gezien, vragen we ons af met hoeveel procent het vangstvermogen hierdoor zal verminderd worden en hoeveel boni dit op de kwoteringsverdeling ten gunste van de overblijvenden zou maken.

Wij menen dat een aldus opgevatte sanering niet voldoende zal zijn en dat men heel waarschijnlijk verplicht zal worden te rekenen op een bijkomende harde sanering door het gewelddadig uitvallen van marginale en verlieslatende rederijen. Wat er ook van zij, zelfs een opdeling onder 80 % van de vloot van de aan Nederland toegekende kwota, zal zeker het bedrijf niet kunnen redden. Nederland voerde in 1974 voor 16 miljoen kg. tong aan. Gevolg aan de kwoteringsregeling mocht dit in 1975 slechts 9.200.000 kg. zijn of nog niet eens 58 %. Aangenomen dat de vermindering van de vloot met 20 % ook werkelijk het vermogen van deze vloot met 20 % vermindert, zou de overige 80 % nog altijd 58 % mogen opdelen, hetzij 72 % van de werkelijk aangevoerde hoeveelheid van 1974.

Ook dit schijnt ons volstrekt onvoldoende voor de overblijvenden om aan hun trekken te komen vooral in het licht gezien van de zo sterk gestegen algemene uitbatingskosten en daarbij nog het onzekere van een staatstussenkomst in de brandstofprijzen voor 1976.

Aan een gemiddelde van 125 B. Fr. het kg. betekent de 16 miljoen kg. van 1974, zowat 2 miljard fr. Aan 72 % voor de overblijvende 80 % van de vloot is dit nog altijd nagenoeg 600 miljoen B. Fr. verlies voor de totaliteit van de overblijvende vloot, hetgeen in de huidige omstandigheden onmogelijk te dragen is. Men zal dus, voor de redding van de nederlandse tongvloot zeker andere maatregelen moeten uitwerken in de zin van een bijkomende steun ofwel naar een andere regeling dienen uit te zien.

Met één van overheidswege gerichte politiek op het verminderen van de vloot en bijgaande dus op een begrenzing van de vangkapaciteit van de vloot, is verder nog een nevenprobleem mede gemoeid, namelijk dit van de nieuwbouw. Het is inderdaad duidelijk dat men dan ook verplicht zal zijn de nieuwbouw te remmen of minstens te begrenzen voor wat de vaartuigen betreft die op vis gaan door een kwoteringsmaatregel getroffen (zullen er binnenkort nog vrije soorten bestaan ?). Dit zal natuurlijk ook zijn weerslag hebben op de tewerkstelling in de scheepsbouw, zodat de Staat ook daar wellicht zal verplicht worden te saneren of bij te springen.

Behoud van een zo groot mogelijke vloot

Opmerkelijk is wel de positie van sommige kamerleden, onder meer door kamerlid Hartmeyer van de Partij v.d. Arbeid en van het kamerlid De Boer van de A.R.P. die beide een ingediende motie door de Kamer zagen goedkeuren waarbij aangedrongen wordt op, enerzijds het behoud van zoveel mogelijk arbeidsplaatsen en anderzijds **de handhaving van een zo groot mogelijke vloot,** in tegenstelling met de aangezochte vermindering door de Regering, voorstaan. Verder wenst ook het Produktschap zoveel mogelijk het bestand van de vloot intakt te houden en regelingen voor te stellen, die heel wat meer overheidstussenkomsten noodzaken en voorzien. De betrokken sektor wijst er onder meer op, dat Nederland heel wat geld en energie heeft besteed aan de uitbouw van een moderne vloot op de platvisserij en deze in de laatste tien jaren tot de beste van alle landen die Noordzee, Ierse Zee, enz., bevissen, heeft uitgebouwd met een stevige internationale concurrentiepositie. Ook werd een bemanning door de jaren heen gevormd waarvan het vakmanschap even uniek is. Men zou dit uniek kapitaal aan investering en vakmanschap nu, al was het dan ook slechts gedeeltelijk, verloren laten gaan ! Het is begrijpelijk dat de betrokken sektor zich hiertegen verweert en liefst maatregelen zag genomen worden, die de concurrentiepositie van Nederland niet aantast. Dit beduidt natuurlijk dat de Overheid eerder het geïnvesteerde kapitaal en vakmanschap dient te bewaren opdat binnen afzienbare tijd, wanneer de beperkingsmaatregelen hun vruchten zouden opgebracht hebben, dit kapitaal terug te kunnen aanwenden en valoriseren. In dit verband denken sommigen dan aan een beurtelings uitvaren en stilliggen waarbij in het laatste geval de Regering de kosten van het stilliggen voor haar zou nemen. In deze kosten zou dan natuurlijk eveneens de delging van het geïnvesteerd kapitaal en de doorlopende huur van apparatuur, verzekering, enz. dienen inbegrepen. Bij het beurtelings varen zou de 50 % ingezette vloot misschien aan haar trekken komen, vermits ze dan zelfs over een kwota zou beschikken, namelijk de 9.200 Ton die hoger zou komen te liggen dan de 50 % van de aangevoerde 16.200 Ton in 1974 ! Aldus zouden er zeker renderende (?) reizen kunnen gemaakt worden, terwijl het stilliggen geen aanleiding zou geven tot verliezen, gezien deze kosten door de regering zouden gedragen worden. Aldus zou de unieke Nederlandse vloot met haar concurrentiepositie behouden blijven en zou men, naargelang van de verbetering van de stand van de platvisserij (tong, schol, platvis) en de daarmede betrekking hebbende internationale opvoering van de kwota, tevens gelegenheid bieden om, meegaande, de uitvaarten geleidelijk op 60 % en meer te brengen.

Of deze theorie aan te kleven is, is een standpunt welke wij niet durven innemen, omdat de factoren weersgesteldheid, vangplaats, vangperiode, enz., zoveel factoren zijn die een afwisselend stilliggen en uitvaren fel kunnen beïnvloeden. De vis en de natuur zijn zo grillig dat, zich op zo'n methode steunen zeker geen vaste zekerheid geeft een vissersvaartuig renderend te houden.

P. Vandenberghe

DE LONEN IN DE PAKHUIZEN DER VISMIJNEN

In het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij van 19-12-1975 werd er met de werkgevers der pakhuizen een nieuwe overeenkomst afgesloten voor het jaar 1976.

Hierna volgen de belangrijkste punten van de overeenkomst :

— LONEN

a) vanaf 1 januari worden de lonen als volgt aangepast.

Huidige lonen	lonen vanaf 1 januari 1976
geschoolde arbeiders : 122 fr.	131,10 fr.
geoefende arbeiders (chauffeurs) 114 fr.	122,55 fr.
gewone arbeiders : 108 fr.	116,10 fr.

dit in het kader van de 40 uren week.
Aangezien, bij het afsluiten van de C.A.O., de index van de maand december niet gekend was, kunnen de nieuwe lonen vanaf 1 januari met 2 fr. worden verhoogd indien het indexcijfer de **150,12** overtreft. (index november = 149,23).

b) de koppeling van de lonen aan de index **BLIJFT BEHOUDEN,** zoals voordien.

— EINDEJAARSPREMIE

Dit jaar wordt opnieuw een eindejaarspremie van 4.000 fr. toegekend, waarvan 2.000 fr. te betalen door de werkgever en 2.000 fr. door de vakbond die de sociale premie in juli 1975 uitbetaalde voor het sociaal fonds.

Dit werd opnieuw mogelijk omdat onze vraag werd ingewilligd, namelijk om de bijdrage van het fonds van 1 naar 1,75 % te brengen, ten laste van de werkgever.

De premie van 2.000 fr. wordt door de vakbonden betaald vanaf 5 januari op de sekretariaten.

Voor de werklieden van **Zeebrugge** is er een speciale betaling op maandag 5 januari in de burelen van de vismijn tussen 12 en 13 uur voor de leden van het A.B.V.V. en A.C.V. (lidboekje meebrengen !). De premie vanwege de werkgever dient betaald op 31 december 1975. Dezelfde voorwaarden gelden : minstens 6 maand in het bedrijf en **in dienst op 31.12.1975.**

— GEDEELTELIJKE WERKLOOSHEID

De leden die gedeeltelijk werkloos zijn, moeten vanaf 1.1.1976 door de werkgever op hun stempelkaart of wit formulier de volgende vermelding, betreffende de uren werkprestaties per week, laten aanbrengen :

„40 uren week verdeeld over 6 dagen".

Medegedeeld

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Tel. 00-31-4180 - 2654 - 2800

Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

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

PROpulsion

SEFFLE	Verstelbare schroeven in o.a. roestvrij staal voor sleepboten, supply schepen, visserijschepen enz.
ESCHER WYSS	Verstelbare schroeven, ook voor de grootste vermogens

MAnoeuvring

SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines
PORSGRUNN	Draaivleugel stuurmachines, ook voor de grootste roermomenten
BECKER	Stabilo roeren voor alle typen
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens

Cooling

PROMAC	Visruimkoeling
PROMAC	Scherfijsmachines
BABCOCK	Zoetwaterbereiders

HODI ZALTBOMMEL

Vaste straalbuizen
Straalbuisroeren

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België : 031-742051

FEDERAL VAN VOORDEN B.V.

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

BELGISCH BEZOEK IN ZWOLLE

Vrijdag 28 november 1975, een dag uitstekend geschikt om te vliegen. Dit konden wij verheugend konstateren op de vroege ochtend van deze dag, want dat betekende dat wij inderdaad bezoek zouden kunnen verwachten bij SWD - Zwolle, hetgeen op de avond daar aan voorafgaande lang niet zeker was i.v.m. mist.

Op het vliegveld van Antwerpen stond dan ook prompt op tijd een charmante stewardess op haar passagiers te wachten, gasten van SWD - Zwolle, die, vergezeld van hun echtgenotes, met een charter vliegtuig naar het vliegveld Twente werden gebracht. Daar werden zij opgewacht door een 2-tal Zwolse SWD - Hostesses, die het gezelschap naar Zwolle begeleidden met behulp van twee bussen.

In hotel v. Gijttenbeek werd een welkomstwoord uitgesproken door de hr. K. Siekman, direkteur van SWD - Zwolle, met aansluitend een inleiding over het onderwerp ,,SWD, een divisie van de VMF'', waarbij hij duidelijk van zijn Belgische afkomst blijk gaf, wat een gezellige ontspannen sfeer gaf. Tevens gaf hij een uitstekend overzicht van onze aktiviteiten. Dat was ook het geval met de film ,,Wij leveren kracht'', die de woorden van de heer Siekman een extra aksent verleende.

Verkoopchef, de heer Kind, gaf, op de hem bekende humoristische wijze, gestalte aan onze verkoopaktiviteiten in heden, verleden en toekomst en een helder overzicht van de marktontwikkeling, en dat alles afgewisseld met vrolijke klanken, door de heer Van Dis ontlokt aan een elektronisch orgel, wat welhaast professioneel aandeed.

Na het ,,borreltje'' werd gezamenlijk de lunch genuttigd, die, hoe kon het ook anders, ,,Hollandse Koffietafel'' werd genoemd, maar die er desondanks bij onze Belgische buren goed inging.

Enkele beelden van de biezonder geslaagde bijeenkomst waarop de Belgische genodigden hartelijk begroet werden.

Na de lunch werden de dames van de heren gescheiden, uiteraard alleen maar op praktische gronden. Want de dames was een verrassingstocht door het Overijsselse land aangeboden, terwijl de heren een rondleiding door het Zwolse bedrijf maakten, waar duidelijk bleek dat bijna alle aanwezigen reeds jarenlang vertrouwd waren met de dieselmotoren hier geproduceerd. Natuurlijk werden de gasten na deze rondwandeling door de heren Beuzel, Gazenbeek en Idema volledig ingelicht over de konstruktie, ontwikkeling en inbouw van SWD motoren, alsmede over de sevice faciliteiten die SWD-klanten ten dienste staan.

Deze onderwerpen kwamen opnieuw aan de orde tijdens de hierop volgende discussie, waar nog soms wat dieper op deze zaken kon worden ingegaan.

Inmiddels waren de dames weer teruggekeerd en met hun echtgenotes verenigd, zodat er terecht reden was voor vrolijkheid.

Nog meer vrolijkheid kwam los tijdens het diner in Raalte, waar wederom de heer Van Dis voor voortreffelijke muziek zorgde.

Te vroeg naar de mening van velen, was het afscheid daar, zodat het vliegveld Twente moest worden opgezocht voor de start naar Antwerpen.

Maar daar kwam het niet meer van die avond, want door de mist in Antwerpen moest het vliegtuig uitwijken naar Brussel, waar bij aankomst bleek dat de bussen daar ook waren gearriveerd.

Zo had deze interessante en gedenkwaardige dag toch nog een goed einde gevonden.

Gastronomie in Vlaanderen 1976-1977

Het boekje wordt aangenaam doorbladerd. Een pluspunt is de fotografische afbeelding van elk restaurant. Want zowaar het is dat men met de ogen eet, zowaar is het ook dat men tussen twee restaurants van dezelfde klasse, deze kiest waar men zich naar uiterlijk het best zal voelen.

Er staan recepten in die werkelijk super zijn en ook een enkel dat zo ingewikkeld voorgesteld wordt, dat het totaal onbegrijpelijk is. Maar van deze kok beweren (jaloerse ?) kollega's dat hij vaardiger met de pen op het papier omspringt dan met de lepel in de pot.

Iedereen zal ook de zeer praktische gegevens waarderen als prijsklasse, openingsdagen, al of niet gunstige parkeermogelijkheden. Ook dit boek komt op een gunstig ogenblik : jaareinde, waar men er eens uit wil ,en waar men aan geschenkjes moet denken.

Andere lezers zullen de restaurateurs er in voorkomend, verwijten dat ze voor visbereidingen alleen denken aan tarbot en tong, waar men met gewone vissoorten even lekkere bereidingen kan maken.

Maar zijn het bereiden van kabeljauw, schelvis, steert (lottes), wijting en haring, zonder te spreken van pieterman, vlaswijting en zeepaling ook niet uitstekend.

Of is dat voor een restaurant een te demokratische (?) vis.

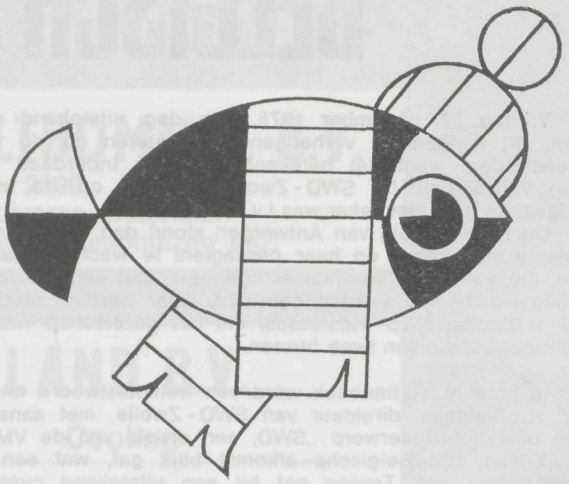
Wat er ook van zij, voor nieuwsgierige gastronomen is een boeiend boek verschenen. Het is het werk van niet minder dan 32 journalisten, fotografen en keukenspecialisten.

WAAR GAAT HET OVER ?

Het boek is een **toeristische gids.** De vijf Vlaamse provincies worden beschreven in de vorm van een praktische handleiding voor de dagjestoerist, voor uit-met-de-familie. Een opsomming van bezienswaardigheden, auto-, fiets- en wandelroutes. Het is ook een **restaurant-gids.** Per provincie worden een twintigtal gastronomische restaurants voorgesteld. Tenslotte is het ook een **kookboek.** Ieder opgenomen restaurant vertrouwt twee recepten van eigen specialiteiten toe.

Op welke basis worden de ruim 100 restaurants uitgekozen ? Volgens de uitgever werd de keuze gemaakt door een uitgebreide groep van specialisten, die als voornaamste norm hanteerde : eethuizen waar een uitstekende verhouding bestaat tussen kwaliteit en prijs, zo zegt het voorwoord.

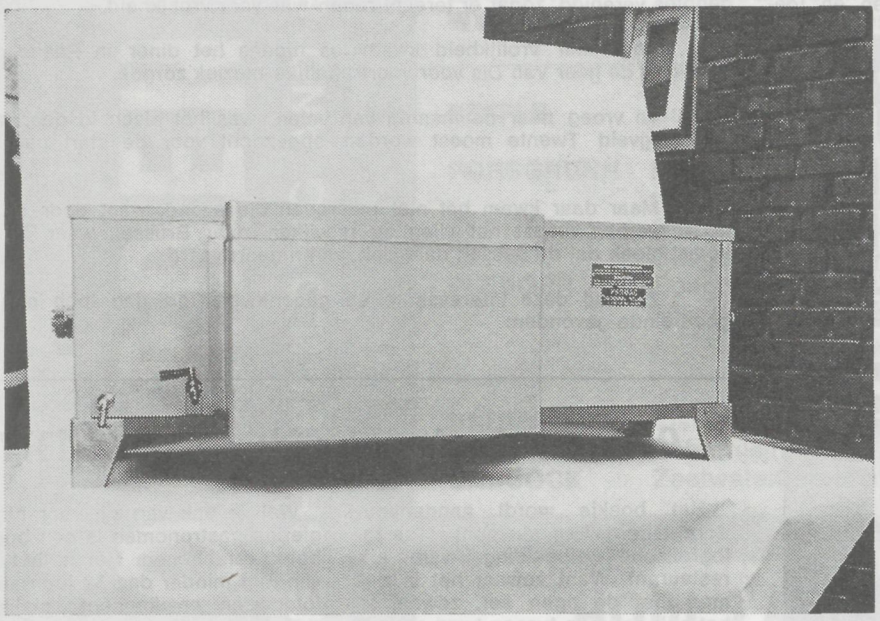
Gastronomie in Vlaanderen 1976-1977 is een uitgave van CMT-Brussel, 269 blz., 375 frank en vanaf heden verkrijgbaar in ons kantoor Vindictivelaan 22, Oostende en op onze drukkerij.



- **Houd Uw vangst koel met een**

  P R O M A C scherfijsinstallatie

  op Uw trawler.



Er zijn meer dan 250

PROMAC scherfijsinstallaties

geïnstalleerd op trawlers

in drie jaar tijd.

— De installaties zijn absoluut bedrijfszeker en veilig.

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

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

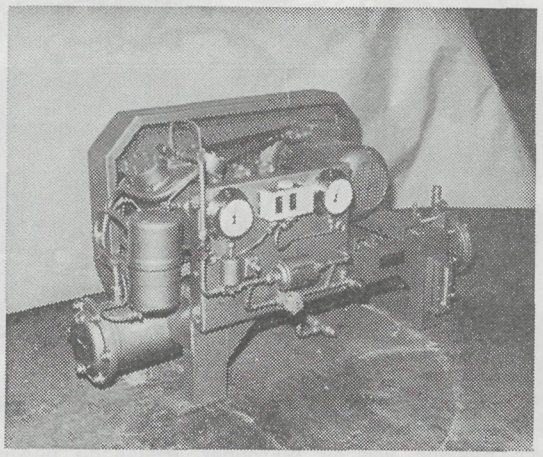
— Produktiekapaciteit 600 - 4500 kg/24 uur.

PROMAC

NEDERLAND B.V.

OUDE STATIONSWEG 15 ZALTBOMMEL

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



(43KV)

Zij hadden pech...

— De Z.19 Sonja van schipper André Vantorre had de visserij bedreven. Toen men aan de korre lag, begon het toerental van de motor te dalen. Dit scheen op een abnormale belasting van de motor te wijzen. Toen men de boelen begon te winden, zag men een onbekend voorwerp in de schroef steken. Te Milfordhaven haalde een duiker een bundel plastiek repen uit de schroef. Toen zag men dat de bescherming van de schroefbus uitgerukt was en twee moeren verdwenen.

— Ten N van het lichtschip Noordhinder moest de Z.564 Poolster wegens stormweer de visserij staken. Op de terugweg naar huis liep het toerental van de motor naar beneden. Dit kwam door het vastlopen van 2 krukpenlagers waardoor de motor niet meer op gang kon worden gebracht. Het defekte vaartuig werd op sleep genomen naar Zeebrugge door de Z.542 van schipper François Devoogt.

— Tijdens het vissen bij windkracht 8, kreeg de Z.176 Romeo twee zware zeeën te verduren. Het zeewater sloeg binnen langs de openstaande voorruit van de brug en overspoelde het decca-apparaat. Daardoor werd de voedingsinrichting verbrand .Met behulp van de radar kon de visserij echter voortgezet worden.

— Tijdens het winden van de visboelen aan boord van de Z.568 van schipper René Vlietinck, hoorde men een harde klop in de vislier. Men stelde echter niets abnormaals vast, maar de visserij werd niettemin gestaakt en koers gezet naar de thuishaven. Bij nazicht aldaar zag men dat enkele tanden van het kroonwiel afgebroken waren.

— Bij het winden van de stuurboordboel aan boord van de Z.27 Mercurius in de haven voor onderhoudswerken, sloeg de rem door van de kleine lier, waarmee de bokken omhoog getrokken worden. De stuurboordbok kwam terecht op een elektrische verlichtingspaal op de kaaimuur. De paal brak zowat een halve meter boven de grond af en viel op de kaai. De bok noch de kaai liep schade op.

— De O.305 van Bogaert André werd door een heffer VI van de Fa Decloedt aangevaren. Volgende schade werd opgetekend : reling ingedrukt en opgeheven over een lengte van ongeveer 3 meter; lekkage voordek over een breedte van 2 rijen planken; ook werd schade aan achterdek bb ter hoogte van de achtergalg genoteerd. Dit alles gebeurde bij het binnenlopen van de haven in een dikke mist.

Werklozensteun en varen

Mijnheer,

Heden zaterdag 20 december wou ik mijn schip ter haringvisserij laten varen, maar had twee man tekort.

Toen ik bij twee man aandrong, kreeg ik voor antwoord : we kunnen voor die weken zoveel verdienen met te doppen, waarom zouden we dan varen ?

Ondertussen moet mijn schip blijven liggen en betaal ik verzekering, interesten op mijn kapitaal, enz.

Dit alles hebben we te danken aan de syndikaten ! Leve de democratie ! Een reder.

NOTA DER REDACTIE : Als men weigert te varen, geef ze over aan de waterschout of de bureau voor werklozensteun.

Doe dat onmiddellijk en wacht niet tot er een zoekenbriefje komt.

NIET ELKE REDER BETAALT VOOR HET SCHEEPSFONDS

Mijnheer de Direkteur,

We horen in de laatste tijd geregeld door sommige reders boffen, dat zij hun 0.40 fr per honderd niet storten voor het scheepsjongenfonds, niettegenstaande ze een scheepsjongen aan boord hebben.

Meer nog. Wij moeten de RMZ op 300 fr per vaartdag voor die jongens betalen en hebben nu praktisch al de vier kwartalen gestort.

Dit geld moeten wij terug krijgen van het scheepsjongensfonds, maar zopas hebben we nog maar het tweede kwartaal terug gehad en er zijn er die beweren dat ze het nog niet ontvangen hebben.

Tot wie moeten we ons wenden voor deze teruggave ?

We betalen toch ook daarvoor ?

Een reder.

NOTA DER REDACTIE : Voor zover ons bekend zal binnenkort de betaling voor het scheepsjongensfonds een wettelijkheid worden, zullen alle reders verplicht zijn er voor te storten, zodat er geen profiteurs ten laste van een ander meer zullen kunnen gevonden worden.

Deze voor de visserij zeer nuttige instelling zal binnenkort gevestigd worden in de burelen van de visserijdienst en onder leiding staan van het ministerie van landbouw, waar een commissie van vier of vijf ambtenaren en reders, de vraagstukken welke zich voordoen, zullen bespreken en oplossingen voorstellen aan de bevoegde minister.

Wat nu de terugbetaling der RMZ bijdragen betreft, door elke reder voor zijn scheepsjongen voor te schieten heeft de Staat en de provincie hun aandeel voor 1975 aan de Rederscentrale betaald en moest deze ze ook reeds lang, of in elk geval de eerste drie kwartalen reeds terugbetaald hebben aan de reders.

Zij die deze sommen niet ontvingen, moeten zich wenden tot de zeevisserijdienst, Koninginnelaan te Oostende, voor zover zij zelf aan hun verplichtingen voldaan hebben.

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1976 VERSCHENEN

De 38e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.250 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt.

Dit boekwerk is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij 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 600 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 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.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- **ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30 te Oostende;**
- **Stadsbureel, Vindictivelaan 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.**
- **IJmuiderstores, Haven IJmuiden;**
- **Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;**
- **Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.**

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VISSERIJSCHOOL „PASTER PYPE"

Lijst winnende nummers trekking Kersttombola op 13 december 1975

0324 2215 5018 8490 0431 2222 5120
8929 0445 2299 5168 9071 0526 2435
5188 9147 0831 2548 5210 9154 0842
2661 5282 9407 1010 2891 5623 9424
1174 2917 5696 9704 1179 2935 5899
1237 3108 6131 1289 3385 6394 1365
3544 6521 1374 3640 6954 1415 3681
7063 1416 3765 7698 1[illegible] 3933 7742
1479 4033 7866 1502 4263 7886 1540
4866 7916 1682 4893 8043 1806 4901
8163 1832 4982 8281

OMSLAGEN

0294 0431 0657 0875 0987 1090 1162
1203 1436 1616 1869 1932

De prijzen kunnen afgehaald worden van 5 januari 1976 tot 31 januari 1976, op school tijdens de schooluren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Voor hoelang nog een Belgische IJslandvisserij ?

Men schrijft ons.

Men is werkelijk verbaasd in de betrokken kringen zo weinig begrip voor de realiteit te vinden. Inderdaad is de recente overeenkomst tussen België en IJsland van voorlopige aard en duur en heeft IJsland op geen enkel ogenblik haar inzicht prijs gegeven, eerlang alle buitenlandse visserijaktiviteit in een 200 mijlenzone volledig te verbieden. We kunnen gerust aannemen dat Oostende haar laatste IJslandse vaartuigen kent, ten ware men, als tegenprestatie voor bepaalde wederdiensten ,geneigd zou zijn het absoluut luttel belang van de uitstervende Belgische IJslandse vloot, over het hoofd te zien. Maar zelfs deze overweging is een zuiver spekulatieve, zodat men in de betrokken Oostendse kringen zeker rekening moet houden met een eerlange afschrijving van alle IJslandse aktiviteit. Het is duidelijk dat de Konferentie op het Zeerecht van de Verenigde Naties en waarvan binnen enkele maanden een nieuwe sessie, ditmaal in New-York, zal doorgang vinden, tot de erkenning zal komen van de 200 mijl territoriale zone, waarin aan de oeverstaten op gebied van visserij, praktische volledige souvereine rechten gegeven worden. Er is slechts een afwijking te voorzien daar waar de oeverstaat niet bij machte is zelf de biologische rijkdommen van de zee uit te baten. Dit is zeker niet het geval met IJsland dat daartoe wel bij machte is. Men zou dus best, voor wat onze visserij betreft, hiermede rekening houden en de toekomst hierop akseren. In dit verband vinden we de nieuwbouw en het in bedrijf komen van vaartuigen zoals de N.15, de O.186 en binnenkort de O.303 dan ook absoluut noodzakelijk, wil het bedrijf hier in België niet tot minstens een halvering veroordeeld worden. Dit soort vaartuigen zou gewis de leemten kunnen aanvullen die zeker binnenkort, het uitvallen van onze IJslandse schepen zullen nalaten.

Het moet ons echter uit de pen, dat men dat van officiële zijde toch zo weinig inziet en dat het onbegrijpelijk voorkomt, dat men de bouw van vaartuigen die zeker in de vervanging van de IJslandse vaartuigen zouden kunnen voorzien, niet beter stimuleert door bijzondere kredietvoorwaarden, laat staan door bepaalde subsidies. In dit verband zouden de officiële instanties duidelijke taal dienen te spreken en klaar laten uitschijnen of zij een belangrijke visserijbedrijvigheid wensen te behouden ofwel of zij hiervoor geen interesse wensen op te brengen. Aan de hand van de eerste resultaten van de vaartuigen van de klasse N.15 en O.186 valt toch uit te maken dat er nog een zekere toekomst in de visserij zit. Het komt ons dan ook voor, dat alle betrokken kringen, waartoe we zowel de visserij zelf, de verwerkende nijverheid als de Overheden, de Stad Oostende ,de Provincie en de Staat betrekken, alle initiatieven en krachten zouden moeten samenbundelen om de bouw van dergelijke eenheden mogelijk te maken en vooral te vergemakkelijken. Er zou een kommissie ter zake dienen samengesteld bestaande uit afgevaardigden van het bedrijf en de Overheidsdiensten om hieromtrent een studie te ondernemen. Een samenbundeling van krachten kan inderdaad veel bereiken, meer dan men soms zou kunnen vermoeden. Verwijzen we in dit verband onder meer naar het privaat-initiatief van de S.V. Hulp in Nood, Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen, die niet geaarzeld heeft op deze weg voor te gaan, door zeer goedkope kredieten ten bedrage van 10 % van de nieuwbouwwaarde ter beschikking te stellen van de rederijen. De interesten door Hulp in Nood gevorderd bedroegen slechts 1,5 tot 4 % ! De Stad Oostende die een bijzonder budget heeft voor Toerisme zou, ons inziens, wel een budget voor nieuwbouw kunnen voorzien. Ook de Provincie, voor wie de visserij toch iets moet betekenen, zou wellicht een subsidiefonds kunnen oprichten evenals de Staat. Het is inderdaad zo, dat kredieten alleen niet volstaan, omdat de rederijen ten slotte toch voor onoverkomelijke terugbetalingen zouden komen te staan. Behalve kredieten en faciliteiten dienen er ook subsidies toegekend. Wat nu bv. de Stad Oostende betreft, zou men gemakkelijk, ter bevordering van de nieuwbouw, een zeker aantal jaren vrijdom van dok-, sluis- en liggelden kunnen geven. Inderdaad, hoe meer vaartuigen er komen, hoe beter de algemene kosten voor onderhoud van sluizen, dokken en vismijn, kunnen gerealiseerd worden. Met hetzelfde beschikbaar personeel kan men te Oostende gemakkelijk een dubbele vloot gerieven. Wat men dus langs één kant zou uitgeven, zou zeker dubbel aan inkomsten opbrengen ook met betrekking tot de afslagrechten en de bezetting van de pakhuizen, waarvan er nu reeds verscheidene niet verhuurd geraken. Aan de vooravond van een nieuw en misschien moeilijk jaar, zou men zich daarover toch wel eens kunnen bezinnen en het prachtig voorbeeld gegeven door de Koöperatieve „Hulp in Nood" dubbel indachtig zijn.

R.B.

Nota der Red. : Voor de bouw kan steeds langs officiële zijde op de Feoga beroep gedaan in te lepalen voorwaarden.

De NMKN geeft 70 % kredieten aan een goedkope interest. Wat kan men meer verlangen ?

De aanvoer van vis in onze havens in november

Uit de statistiek van de aanvoer van de verschillende soorten vis, in onze Belgische havens aangevoerd blijkt duidelijk dat het gewichts aanvoer van bodemvis bestendig achteruit gaat.

Voor bodemvis is de achteruitgang van 2.713.267 kg. naar 2.379.630 kg. wat een vermindering van wat meer dan 400 duizend kg. betekent.

Dat er in verhouding een prijsverhoging waar te nemen valt van 5,25 fr. per kg. is begrijpelijk, als men rekening houdt met het feit dat tong voor een meerder gewicht van ongeveer tien duizend kg. een meerder waarde van meer dan zes miljoen frank werd genoteerd. Ook de IJslandse aanvoer kende een betere prijs.

Dat de haringprijs gemiddeld 4,35 fr. lager was dan in 1974, is begrijpelijk, als men vaststelt dat in november 3.279.000 kg. haring werd aangevoerd tegen 9.781.000 kg. in november 1975.

Ook de aanvoer van garnaal was verdubbeld in gewicht 6.776.000 kg. tegen 3.882.000 kg. in nov. 1974.

Dat dit een grote terugslag had op de prijsvorming, is begrijpelijk.

De gemiddelde prijs liep terug van 53 fr. naar 39 fr.

In totaal was de opbrengst in cijfers beter dan vorig jaar, maar was de 28,34 fr. tegen 29,16 fr., al dient gezegd dat hiermee geen rekening dient gehouden, gezien deze **algemene** gemiddelde prijs afhangt van de meerdere of mindere aanvoer van bepaalde goedkope soorten.

SOORTEN	NOVEMBER 1974 Hoeveelheid kr.	Waarde fr.	Gem. prijs fr./kg.	NOVEMBER 1975 Hoeveelheid kr.	Waarde fr.	Gem. prijs fr./kg.
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	22.294	694.770	31,16	28.727	1.156.350	40,25
Andere kabeljauw	591.579	18.250.488	30,85	400.311	13.843.981	34,58
IJslandse schelvis	22.154	426.422	19,24	47.268	1.147.090	24,26
Andere schelvis	98.600	2.085.154	21,14	108.432	2.096.195	19,33
Koolvis	270.103	4.692.230	17,37	115.690	2.587.029	22,36
Wijting	335.870	5.577.799	16,60	371.771	5.241.980	14,10
Schol	264.648	5.727.881	21,64	204.129	5.149.538	25,22
Tong	196.581	22.496.670	114,43	206.398	28.722.608	139,16
Rode zeebaars	121.137	3.531.136	29,14	184.446	4.324.375	23,44
Roggen	129.132	3.031.170	23,47	94.100	3.049.990	32,41
Overige	661.169	17.100.409	25,86	618.358	18.567.218	30,02
TOTAAL	2.713.267	83.614.129	30,81	2.379.630	58.8863.54	36,09
2. Pelagische vis						
Haring	228.130	3.279.002	14,27	976.976	9.781.022	10,01
Sprot	5.160	48.713	9,44	—	—	—
Overige	73.022	559.925	7,66	93.801	646.983	6,90
TOTAAL	306.312	3.887.640	12,69	1.070.777	10.428.005	9,73
3. Schaal- weekdieren						
Garnalen	72.951	3.882.364	53,21	171.356	6.776.746	39,54
Noorse kreeft	8.252	587.160	71,15	20.302	1.474.760	72,64
Overige	115.417	1.666.644	14,44	81.244	982.320	12,09
TOTAAL	196.620	6.136.168	31,20	272.902	9.233.826	33,83
ALGEMEEN TOTAAL	3.216.199	93.637.937	29,11	3.723.309	105.548.185	28,34

KORTE BERICHTEN

NIEUWE VERDEDIGINGS-TAKTIEK VOOR BESCHERMING ENGELSE IJSLANDERS

Teruggekeerde schippers uit de betwiste IJslandswateren hebben hun voldoening uitgedrukt over de nieuwe taktiek die door de Engelse beschermings- en bewakingsschepen thans wordt toegepast. Eén en ander is natuurlijk het gevolg van de bijkomende steun door Engelse oorlogsfregatiten geleverd.

Voorheen werden de IJslandse kanonneerboten door de beschermings- en sleepboten geschaduwd als zij de britse vaartuigen benaderden. Door hun grote manoeuvreerbaarheid konden de kanonneerboten zich echter tussen de engelse vissersvaartuigen inschuiven en aldus van menig eenheid de sleeplijnen doorvaren. Met de komst van de fregatten van de Navy hebben de engelsen echter een nieuwe taktiek uitgestippeld die voor de vissers volledige voldoening geeft. Van het ogenblik dat een IJslandse kanonneerboot gemeld wordt, vaart een fregat haar tegemoet en jaagt haar naar de open zee waar de betere manoeuvreerbaarheid van de kanonneerboot ten overstane van de Engelse beschermingsvaartuigen verloren gaat. Terzelfdertijd leggen de onbewapende beschermingsschepen en sleepboten zich als een tweede verdedigingslinie rond de zone waarin de vissersvaartuigen opereren.

Sinds deze taktiek werd toegepast, hetgeen trouwens maar mogelijk is wanneer de Engelse vissersschepen zich allen in een bepaalde zone koncentreren, hebben de IJslandse kanonneerboten slechts één enkel sleeplijn kunnen doorsnijden en dan nog door het feit dat het betrokken vaartuig zich te ver verwijderd had van de beschermde zone. De nieuwe verdedigingsaktie moet zich echter nog waarmaken bij een eventuele meervoudige aanval, langs verscheidene zijden tegelijk door de IJslandse marine.

Verleden week slaagde de IJslandse kanonneerboot « Odin » er toch in, de beschermde zone binnen te dringen en kon drie, nochtans vergeefse pogingen wagen om de sleeplijnen te vernietigen van de Grimsby trawler « Boston Phantom ». De Engelse fregatten « Leander » en « Brighton » bijgestaan door de sleepboten « Euroman » en « Lloydsman » konden echter de « Odin » uit de beschermde zone loswerken waarop deze laatste zich verwijderde. Even voordien hadden de « Odin » en het fregat « Brighton » elkaar gehinderd met wederzijds stoten en duwen. Gezien de meeste Engelse vissersvaartuigen voor Kerstdag thuis wensen te zijn, want « Christmas » is nog altijd van bijzondere betekenis in Engeland, bleven in het midden van de week van 15 tot 20 december, nog slechts 16 vaartuigen in de beschermde zone over met daarbij 8 beschermingsschepen.

ENGELSE VISSERIJ EIST SUBSIDIES WEGENS DE HOGERE BRANDSTOFKOSTEN

Met betrekking tot de aankondiging begin december van een prijsverhoging met 30% voor de brandstof, heeft de Britse visserij voor subsidies aangeklopt bij de regering. De Britse trawlerfederatie heeft een dringende bijeenkomst gevraagd met de heer Paert F., minister van Landbouw en Visserij en dit nog voor Kerstdag. Aangenomen wordt dat bv voor de diepzeevloot alleen reeds, de verhoging van de brandstofprijzen een bijkomende last zal betekenen van nagenoeg 50 miljoen B.fr. en voor de gezamelijke visserij meer dan 80 miljoen B.fr. In de toestand waarin de visserij momenteel verkeert, mitsgader de opgelegd kwoteringsbeperkingen, is dit een door het bedrijf onmogelijk te dragen last, aldus de woordvoerder. Volgens de regering moet een eventuele hulp gezien worden in een nationaal kontekst voor de ganse nijverheid. Dit gegeven zijnde meent de visserijsektor dat zij zeker niet vooraan in de rij zullen kunnen plaatsnemen. Men wijst er nochtans op dat de regering wel de middelen heeft gevonden om in de auto-industrie de Chryslerfabrieken ter hulp te komen met meer dan 14 miljard B. fr. terwijl zopas bericht ontvangen werd dat Noorwegen in 1976 haar steun aan de visserij zal gaan opvoeren tot een kleine 5 miljard B. fr. Volgens de federatie zal de verhoging met ongeveer 1300 B. fr. de ton brandstof, voor de hoogzeevloot per reis een bijkomende kost aan brandstof betekenen van ongeveer 110.000 B. fr. Om zich enig idee te geven wat deze verhoging voor een plaatselijke haven betekent, zal deze verhoging voor de gezamentlijke vloot van Lowestoft 40 miljoen B. fr. bedragen. Dit betekent 40 miljoen B. fr. minder aan inkomsten voor de rederijen, waar de bemanning op één ten honderd vaart. Men vreest dan ook in de betrokken kringen dat in 1976, zonder speciale subsidies, heel wat rederijen de pijp aan maarten zullen moeten geven.

Het is inderdaad zo dat de brandstofprijs in Engeland begin 1976 van 4.200 B fr per ton zal verhogen tot 5.400 B. fr. per ton. Als men daar aan toevoegt dat ook in Engeland de bestaande brandstofsubsidie voor 1976 wegvalt, of minstens nog niet vernieuwd of verlengd werd, dan begrijpt men heel goed de paniekstemming waarin de Britse bedrijf zich bevindt. Men heeft berekend dat de brandstofverhoging een bijkomende kost op de aangevoerde vis zal bedragen van zowat 100 tot 125 B. fr. de ben. Het lagerhuislid Walter Clegg van het Fleetwood-distrikt heeft dan ook 'n parlementaire vraag ingediend om de hulp aan de visserij te herzien en minstens de bestaande subsidieregeling voor 1976 te verlengen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VISSERS OVERLEGGEN IN IJMUIDEN

De Vereniging Visserij Belangen Urk is vorige week donderdag in spoedoverleg bijeengekomen voor een vergadering in IJmuiden. De vereniging drong eerder deze week bij de minister aan op doeltreffende financiële maatregelen om de moeilijkheden van vooral de kustvissers op te vangen. Anders vreest het bestuur van de vereniging akties van de leden, die kusthavens willen gaan blokkeren. Afgevaardigden uit Den Oever, Harlingen, Urk, Zeeland, IJmuiden en Scheveningen zullen vandaag de te volgen taktiek bespreken.

GESLAAGD VOOR VISFILEREN

Bij het examen visfileren aan de gemeentelijke school voor visserij en scheepvaart te IJmuiden zijn de volgende kursisten geslaagd : De dames : S.A.W. Jacobs, Santpoort, D.E. Struijk-Wolker, Hoogvliet.

De heren : L. Gravemaker, IJmuiden, P. van Oorschot, IJmuiden, A. van Gelder, IJmuiden, J.N. Turenhout, Santpoort, J. Niessink, IJmuiden, R. B. Bakker, IJmuiden, P. van Opbergen, IJmuiden, C. Niessink, IJmuiden, R. van der Kamp, IJmuiden, M. Sjoordema, Haarlem K.K. Brunner, IJmuiden, J.P. Bos, IJmuiden, C. Struijk, Hoogvliet, H. J. Arzbach, Amsterdam, P. van der Kaaij Sntpoort, A.C. de Niet, IJmuiden, S.J. Poland, Alkmaar, E. Chr. Poland, Alkmaar, G. Plug, IJmuiden.

ENGELSE REKORD-BESOMMINGEN

In Hull brak de hoogzeevisser « Somerset Maughan » in de week van 15 tot 20 december het absoluut rekord der brutobesommingen. Teruggekeerd van een 23 dagenreis van de Witte Zee met een vangst van nagenoeg 4.200 bennen van 50 kg. (3.211 kits) maakte het schip een besomming van 5.120.000 B. Fr. ! waarmede het onder meer zijn eigen rekord versloeg met meer dan 1.000.000 B. Fr.

Het was voor kabeljauw en gul met daarbij een kleine 300 bennen schelvis. De schelvis kreeg 27 fr. in de afslag en de gul nagenoeg 24 fr.

Het was de derde reis van de aan boord zijnde schipper die ondermeer vertelde, dat het de ganse duur van de reis mooi weder was en intensief kon gevist worden. Terzelfdertijd kwam in de a fslag een ander vaartuig, de « Artic Vandal » die een besomming maakte van bijna 4,5 miljoen, waarmede het eveneens zijn persoonlijk rekord en het rekord van de rederij versloeg.

MEER BIJZONDERHEDEN OVER HET ZWAAR IJSLANDS - ENGELS INCIDENT

We herinneren ons hoe een paar weken terug in d dagbladen in grote opmaak het incident tussen de Engelse Navy en de IJslandse Marine, waarbij kanonsalvo's afgevuurd werden (waarschijnlijk blank), weergegeven en zelfs vertekend werd

Het incident greep plaats in de viermijl territoriale zone aan de ingang van de Seydisfjord, één van de diepwater-inhammen op de Oostkust van IJsland waar de zware Engelse sleepboot Loydsman en de twee onbewapende beschermingsschepen „Star Aquarius" en „Star Polaris" zelf bescherming zochten teken het slechte weder en de zeer hoge golven op 10 december. Bij het invaren van de Fjord kwam de IJslandse kanonneerboot „Thor" met het internationaal signaal „Stop" in top, plotseling op de Engelse schepen toegevaren en viseerde de 900 Brt. zware „Star Aquarius", terwijl langszij een gewapende enterbemanning klaar stond. De „Star Aquarius" wendde onmiddellijk en vluchtte naar de open zee, maar gezien de IJslandse „Thor" de jacht inzette gebeurde een aanvaring tussen beide schepen. Als de schepen van elkaar losgingen, kwam de Engelse sleepboot „Lloydsman" tussen beiden invaren als bescherming voor de „S.A." Toen de „Thor" dit wenste te beletten door vóór de boeg van de „Llodysman" te varen, kwam het opnieuw tot een aanvaring tussen de „Thor" met ditmaal de sleepboot. Hierbij liep de IJslandse kanonneerboot zeer zware schade op. De „Thor" antwoordde met het afvuren van zijn voorgeschut en in het gewirrewar dat hierop volgde, ontstond een nieuwe aanvaring, waarop de IJslander dan met het achetrste geschut vuurde. Na een verdere korte jacht door de „Thor" op de zich verwijderende Engelse schepen die de vissersvaartuigen terug gingen vervoegen 30 mijl buiten de kust, keerde de IJslander terug. De „Llodysman" zelf was praktisch niet beschadigd.

Naar het blijkt, werd heel waarschijnlijk door de „Thor" met blank geschoten.

ENGELSE MINISTERIELE WENSEN

In de « Fishing News » heeft de Engelse Minister van Landbouw en Visserij, Fred Peart zijn beste wensen laten toekomen aan de vissers en reders. Hij beklemtoont er de moeilijkheden waarmede het bedrijf te kampen heeft, en drukt het voornemen van de regering uit, alle mogelijke maatregelen te overwegen en te treffen, zonodig in internationaal verband om de visserij te steunen en te helpen. We hopen dat dit voornemen zowel in België als in Engeland, werkelijkheid moge worden.

KORTE BERICHTEN

VERVANGINGSVISSERIJ OP BLAUWE WIJTING

De Kommissie van de Schotse Hooglanden en Eilanden heeft een krediet van 28 miljoen B. fr. ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de visserij op de blauwe wijting, aldus werd medegedeeld door de voorzitter van de Kommissie in Iverness in Schotland. Dit zou onder meer een alternatief moeten worden voor de kabeljauwoorlog en voor de beperkingen op de bevissing. Men heeft het inzicht voor deze visvangst twee 72 meter trawlers uit te rusten. Deze experimentele visserij moet de mogelijkheid nagaan van visserij op deze soort, de populatiedichtheid en de vangstseizoenen. Deze visserij zou plaats hebben op de Westkust van Schotland en zo zij kan lonend aangehouden worden, terzelfdertijd de lokale ekonomie stimuleren.

GROTE SPROTVANGSTEN OP DE OOSTKUST VAN SCHOTLAND

In Grimsby zijn door drie Deense trawlers de eerste grote sprotvangsten binnengebracht. Samen brachten ze meer dan 550 Ton binnen. Het gaat hier om trawlers op de industriële visserij met een brutotonnemaat van rond de 150 Ton. De Schotse en Britse kleinere trawlers op de sprot vissen praktisch allen ter hoogte van de Tyne-monding waar men terug koncentraties heeft vastgesteld van grote sprot met een hoog oliegehalte. Deze visserswaartuigen landen hun vangst echter niet te Grimsby maar te North Shields. Indien de grote vangsten blijven duren, zal de Britse redersfederatie een verhoging van het hen toegekend kwotum vragen met een verwijzing naar een voorgaande voor de haring waar Denemarken en IJsland begin november eveneens een wijziging in de hun opgelegde beperking konden losmaken

UITBETALING VAN AVARIJSCHADEN, ZONIET GEEN NIEUWE VERGUNNING VOOR OLIE-UITBATING

Rond de Shetland Eilanden heeft Shell en de B.P. oliewinningen. Deze werden vroeger toegekend onder beding dat eventuele schaden aan visserijschepen als gevolg van de oliewinning door de maatschappijen zouden vergoed worden. Er was vooral overeengekomen, dat er geen afval van buizen van de pijpleidingen in zee mochten gekipt worden. Verscheidene vissersvaartuigen liepen echter reeds averijen op aan het vistuig door het zich op de bodem bevinden van ijzerafval en voorwerpen voortkomende van de booreilanden. In dit verband werden reeds 14 vorderingen voor schadevergoeding ingediend, waarvan er drie door de maatschappij verworpen werden en twee in beraad gehouden terwijl twee andere gevallen in behandeling zijn. Op een totaal gevorderde schade van nagenoeg 500 duizend B. fr., werd echter slechts 325 duizend B. fr. toegekend, zodat één en ander aanleiding geeft tot protesten vanwege de gefrustreerde vissers. Toen de maatschappijen nu een nieuwe vergunning voor uitbreiding van de „pipe-line" aanvroegen, werden zij door de Regeringsraad van de Shetlandeilanden voor de keus gesteld eerst de schadevorderingen van de vissers te voldoen of geen vergunning.

SAMENWERKING ONDER DE IERSE VISSERIJ-KOOPERATIEVEN

Vertegenwoordigers van verscheidene visserijkoöperatieven voor de bevoorrading aan de visserij zijn in Ierland samengekomen om een Federatie van Koöperatieven op te richten, hun krachten te bundelen en zoveel mogelijk initiatieven te nemen om een maksimum rendement te kunnen geven aan de visserij in het algemeen. De Federatie is de overtuiging toegedaan, dat dit ten zeerste aan het bedrijf in het algemeen zal ten goede komen. De vertegenwoordigers van de verscheidene koöperatieven zullen zich eveneens verenigen voor samenaankopen. Kontakten met kooperatieven uit andere streken en landen zullen eveneens gelegd worden. Het gaat hier niet alleen over bevoorrading, maar eveneens over aankoop van vis.

Het is jammer dat het voorbeeld altijd van buiten uit moet komen en dat men hier in België niettegenstaande de zo beperkte oppervlakte en bedrijvigheid, men het zo moeilijk heeft om de visserij van het nut van de koöperatie te overtuigen. Eigen reders helpen deze liever bevechten dan te steunen en wanneer het slecht gaat, doen ze dan beroep op de regering om hun eigen tekortkomingen te zien dekken.

ZELFZUCHTIG OPTREDEN DER ENGELSE VISSERIJSYNDIKATEN

Het is een algemeen verschijnsel vanwege de syndikaten dat ze nergens begrip kunnen opbrengen voor zelfs de meest voor de hand liggende zaken.

Gezien de moeilijkheden de Engelse IJslanders bezorgd door de IJslandse kanonneerboten, resulteerde dit in een mindere besomming voor de ingezette vaartuigen. Dit namen de syndikaten niet en na onderhandelingen met de redersbonden werd een vergoeding voorzien voor de vissers van 3 % op de brutobesomming wanneer één sleeplijn en van 5 %, wanneer twee sleeplijnen doorgevaren werden. Dit schijnt nu echter niet voldoende te zijn voor de syndikaten die beweren dat ook op de vaartuigen die geen sleeplijnen afgekapt werden, een mindere opbrengst te noteren valt vanwege de moeilijker omstandigheden waarin de visvangst plaats grijpt. Men wenst dus dat de overeengekomen vergoedingen opgetrokken worden. In dit verband moeten we toch op de onaanvaardbare houding wijzen van de betrokken syndikaten, gezien de rederijen toch de eerste en voornaamste slachtoffers zijn, niet alleen vanwege het verloren gegane vistuig, maar ook vanwege de mindere besommingen. Dit zijn echter geen argumenten die de syndikaten beletten de rederijen nog wat dieper de put in te duwen. Het is vooral in Fleetwood dat de syndikaten deze eisen stellen waarop de redersvereniging echter niet geneigd is in te gaan. Het ekonomisch totaal onverantwoord optreden vanwege de syndikale Engelse transport verwondert ons zeker niet. Het is een internationaal verschijnsel en in dergelijke omstandigheden meer nog, een internationale kwaal, die de ondergang van veel industrieën betekent.

Eens genationaliseerd, zullen ze, zoals in Rusland niets meer te zeggen hebben en ook zoveel niet meer verdienen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 28.12.1975 tot 3.1.1976

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Alle dagen te 07u.50 (x), te 10u.05 (x) en te 14u.35 (x).

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Alle dagen te 11u.50 (x), te 15u.45 (x) en te 18u.30 (1) (x).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Op 28, 29, 30 en 31.12.1975 te 01u.25 (x), te 13u.25 (x) en te 20u.25 (x) ;
— Op 28, 29 en 30.12.1975 te 23u.25 (x) ;
— Op 1, 2 en 3.1.1976 te 11u.15 (x), 23u.15 (x) ;
— Op 2 en 3.1.1976 te 08u.15 (x).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Alle dagen te 01u.15 (x) en te 05u.05 (2) (x).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
— Op 28, 29, 30 en 31.12.1975 te 00u.30 (x), te 03u.30 (x), te 09u.30 (x) en te 17u.25 (x) ;
— Op 1, 2 en 3.1.1976 te 00u.20 (x) en te 15u.20 (x).
— Op 2 en 3.1.1976 te 03u.20 (x), te 09u.20 (x) en te 12u.20 (x).

Afvaarten uit Folkestone :
— Alle dagen te 07u.35 (x) en te 22u.45 (x).
(x) Nemen ook voertuigen.
(1) Op 1, 2 en 3.1.1976 : vertrek te 19u.00 (x)
(2) Op 1, 2 en 3.1.1976 : vertrek te 05u.15 (x)

Visaanvoer te Den Helder

Week van 15 tot en met 20 december 1975

Met in de voorweek nog redelijke kabeljauwaanvoeren van de kleinere kotters, kwamen op vrijdag de eerste weekkotters weer binnen met uiteraard grote hoeveelheden schol.

Hoewel voor bepaalde scholsoorten de prijs nog redelijk bleef, kon helaas niet worden voorkomen dat grote hoeveelheden van de kleinste soort doordraaiden.

Door de kleine tongaanvoeren, die uiteraard een hoge prijs opbrachten, (ruim f 16,— per kg gemiddeld) bleven over het algemeen de besommingen beneden de verwachtingen.

Dit had weer tot gevolg dat op zaterdag slechts 14 grote kotters hun aanvoer losten, om de markt niet nog meer te overvoeren met schol. De overblijvende schepen zullen in de komende week hun vangsten lossen.

Dat de aanvoeren van tong zo klein waren is het gevolg van de uitgevaardigde beperkende maatregelen op de aanvoer van deze vissoort, waarbij het de vissers slechts is toegestaan maximaal 200 kilogram aan te voeren. En hoewel tegen de kerstdagen de schol als regel geen hoge prijzen weet op te brengen, werd de afgelopen week toch weer bewezen hoe gemakkelijk een vismarkt te overvoeren is.

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

3.718	kg	TONG	f	58.455,51	vn	f 1716	f 1256
8.972	kg	TARBOT	f	82.876,33	van	f 1432	f 379
183.670	kg	SCHOL	f	209.820,96	van	f 228	f 072
78.320	kg	KABELJAUW	f	114.934,13	van	f 475	f 071
1.921	kg	GRIET	f	7.498,04	van	f 515	f 248
7.660	kg	SCHAR	f	6.963,04	van	f 178	f 040
14.570	kg	WIJTING	f	11.350,04	van	f 093	f 057
7.610	kg	BOT	f	5.817,48	van	f 105	f 018
2.875	kg	BOT	f	5.817,48	van	f 105	f 018
2.875	kg	LEVER en KUIT	f	4.740,26	van	f 190	f 070
4.110	kg	SCHELVIS	f	3.321,33	van	f 100	f 063
1.630	kg	STEENBOLK	f	350,88	van	f 043	f 020
701	kg	TONGSCHAR	f	1.995,54	van	f 372	f 184
681	kg	DIVERSEN	f	721,46	van	f	f
316.438				508.845,18			

De vangstbeperkingen voor Europese Hof van Justitie

Wij lezen in de Hollandse Telegraaf van zaterdag hiernavolgende:

— „Het Europese Hof van Justitie in Luxemburg zal zich buigen over de vraag of de in Nederland van kracht geworden beschikking „vangstbeperking tong en schol" al dan niet in strijd is met het EEG-recht.

Deze vraag was opgeworpen tijdens de zitting van de economische politierechter vorige week vrijdag, toen ongeveer 30 Urker vissers moesten voorkomen wegens overtreding van deze verordening. De Zwolse politierechter besloot bij tussenvonnis de zaak voor prejuridisch advies aan het Europese Hof voor te leggen, omdat hij voldoende twijfel aanwezig achtte.

De advocaat-generaal, mr. P.A.H. Bos, heeft de officieren van justitie op grond hiervan verzocht alle vervolgingen van vissers op te schorten. De opsporing van overtredingen zal wel doorgaan.".

Tot daar dit bericht.

Heerst er verwarring ?

De Urker reders die niet lang hebben gewacht om tot daden over te gaan, om te weten of ze strafbare feiten plegen, zullen hier waarschijnlijk twee zaken verwarren.

Ten eerste, de interpretatie van 't verdrag van Rome waardoor 'n lidstaat aan de producenten, dus hier reders, van zijn land geen kwantitatieve beperking van zijn produktie mag opleggen voor een produkt waarvoor in de gemeenschappelijke markt een regeling bestaat. Dit geschiedt ingevolge een besluit nr 21.42.70 welke een marktregeling behelst.

Daar de negen landen (vroeger zes), tot dit traktaat toegetreden zijn, is het wel mogelijk dat de Urkers zich hierop voor het Europees Hof willen beroepen en de Hollandse regering willen doen in overtreding nemen met deze beperking op te leggen. Maar hier heeft niet de Hollandse regering maar waarschijnlijk het Produktschap die beslissing genomen, zodat de Hollandse regering in haar overtredingsnemingen niet kan beschuldigd worden dit economische Besluit genomen te hebben.

2e Er is een ander internationale overeenkomst welke op veel hoger niveau genomen is en met dit EEG Besluit niets te zien heeft.

Deze overeenkomst is deze geregeld door een wet van 12-4-1957 waarbij het toegelaten is maatregelen te nemen om de visstand te beschermen. Deze wet is bekrachtigd door een wet van 28-7-1961 te Londen genomen. En vermits men besloten heeft op een veel hoger niveau van meer dan 20 landen van buiten de EEG de visstand te beschermen en de Hollandse regering die goedgekeurd heeft, heeft deze Staat, lid zijnde van de N.E.A.F. de plicht en het recht straffen te voorzien tegen hen die de maatregelen, genomen om de overbevissing tegen te gaan, overtreden.

Men kan als zodanig geen visser van een ander land in overtreding nemen, maar voorlopig wel aan dit land de overtreding door deze begaan, overmaken. En het is dit land welke dan zelf een strafmaatregel moet nemen.

Wat er ook van zij : het hoger wereldbelang inzake beperking van de visserij en het opvoeren van de visstand met al haar geboortefouten en gaven, is een wereldbelang waaraan de beschikkingen van het EEG verdrag van ondergeschikt belang zijn, zodat het ons niet zou verwonderen dat het Europees Hof van Justitie het standpunt inneemt door de Hollandse regering genomen en in het traktaat van Londen vastgelegd moet zijn.

Wachten we ondertussen de beslissing of liever het advies af van het Hof van Justitie te Luxemburg.

Ook dat zal aantonen dat, wat men ook doet om de visserij niet te beknotten, het alleen een kwestie van tijd en van aanpassen zal zijn.

P. Vandenberghe

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.533 was aan het vissen toen het toerental van de motor naar omlaag liep. Men trok daarop de schroef af en begon met het winden van de visboelen. Toen bemerkte men dat er een zware tros in de schroef stak. Na heel wat vruchteloze pogingen te hebben aangewend, besloot men via de radio sleephulp in te roepen van de Zeetijger te Oostende. Dit gebeurde dan ook en het defekte vaartuig werd naar Zeebrugge gesleept.

— De Z.578 Caroheim lag afgemeerd in de Zeebrugse vissershaven ten westen van de kleine steiger met de voorsteven naar het westen. Bij het van boord komen van de reder, zag men dat er aan bakboordzijde van het schip schade veroorzaakt was. Ter hoogte van de achtersteven waren twee planken ingedrukt over 3 m. en 1 stut gebroken. Gezien de beschadiging plaats vond één meter boven de waterspiegel en juist onder de gollving van de achtersteven, wordt vermoed dat dit moet zijn veroorzaakt door een brandstoflichter die de schepen bevoorraadt.

— Schipper Roger Ackx van de Z.571 Zephyr kreeg bij het opbergen van het vislosmateriaal een talieblok op het hoofd. Het slachtoffer werd met een grote wonde en hevig pijn naar het hospitaal overgebracht.

— Ter visserij slaeg de Z.588 Vita Nova met de bakboordboel vast. De boel werd grotendeels afgerukt t.t.z. net met alsook de steennetten. Gezien de boel niet dadelijk kon worden vervangen, werd koers gezet naar de haven van Great Yarmouth om de nodige herstellingen te laten uitvoeren.

— Ter visserij sloeg de Z.497 Polaris met de stuurboordboel vast aan een onder water zittend voorwerp. Het korretouw brak door de hevige ruk waardoor de stuurboordboel verloren ging. Tijdens dreggingswerken ging ook het anker verloren, zodat men verplicht was het dreggen stop te zetten en huiswaarts te keren.

IS DE TOEKOMST IN DE NIEUWBOUW AAN DE PLASTIEK ?

Niettegenstaande er reeds in de late zestiger jaren vissersvaartuigen in gewapende plastiek van de werf kwamen, waarbij we in het bijzonder aan Frankrijk denken, waar reeds in 1968-69 een achttienmeter schip te water gelaten werd, kregen we toch niet de verwachte doorbraak. Nu schijnt er echter meer schot te komen in de nieuwbouw in gewapend plastiek, waarbij vooral de goede resultaten van de reeds in uitbating zijnde types doorslaggevend waren.

Het is echter met deze nieuwbouw zoals met andere. Men moet kunnen in serie bouwen, zoniet wordt het te duur. Het is daarom ook dat in Frankrijk, verscheidene kleine werven, die tot nog toe op de houtkonstructie ingesteld waren, zich verenigd hebben met het inzicht over te gaan tot de bouw van vaartuigen in polyester. Deze verscheidene werven aldus gegroepeerd, zouden hun werf behouden, maar zich specialiseren op een paar bepaalde types die ze wensen gehomologeerd te zien **om van de staatspremie** te kunnen genieten. Het grote voordeel zou verder zijn, dat er slechts één enkel studie- en tekenbureel zou vandoen zijn voor de verscheidene werven en dat bepaalde stukken werkelijk in serie zouden kunnen gefabriceerd worden voor de onderscheidelijke scheepswerven. Deze laatste zouden hierdoor wel hun werf-onafhankelijkheid kwijtspelen die aangetoond werd door sommige eigen partikulariteiten in de bouwtrant waaraan men onmiddelijk de werf herkende en die zelfs een zekere familietraditie uitmaakte waarvan sommigen niet wensten af te stappen. Tegenover de moelijkheden waarin de bedrijven de laatste jaren verkeren, heeft men zich hier echter toch wijselijk bij neergelegd.

Bouw van 27 meter-types in plastiek !

Kregen we in 1968-69 een 45 tonner in plastiek met een lengte van 18 meter en in 1971 reeds een 22 meter type, dan krijgen we voor het ogenblik een volledig afgewerkt 23 meter met een breedte van 5.90 m, 1.85 m diepgang en een brutotonnage van 60 ton. De voorsteven waarover bij de plastieken modellen altijd het meeste sceptisme heerste is in polyester van 3 cm dik volledig bewapend met glasfiber. De waterdichte schotten zijn op dezelfde manier gerealiseerd met versterkingen waardoor ze de kloekte van eik verkrijgen. De brug is gebouwd in drie op elkaar ingewerkte polyeslgen van elk 12 mm. Boven de machinekamer krijgen we een afscherming met ondoorzichtbare maar toch het licht doorlatende polyester De prijs van deze 22 meter, volledig afgewerkt is ongeveer 6,5 miljoen B. fr.

Wat nu de vaartuigen betreft die zullen voorgesteld worden voor homologatie, komt hierin een 27 reeds over een 30 meter spreekt. meter type voor terwijl men zelfs Dit 27 meter type zou een breedte hebben van 6,50 meter, een holte van 3,80 en een diepgang van 3,50 meter. Men voorziet hiervoor een motor van 700 HP met een verstelbare schroef. Een groot voordeel die de schepen in polyester bieden, is zeker wel de kwasi afwezigheid van onderhoud. Dit werd bewezen door de prototypes die reeds in de vaart zijn en die anderzijds nog niets van hun weerstand verloren hebben. Het is vooral in dit verband dat men in Frankrijk goede hoop heeft, dat de toekomst aan de bouw in polyester is. Het is in lieder geval zeker de moeite waard deze evolutie van dichtbij te volgen.

Wat zullen onze kleine Belgische werven doen ? De moeite waard om te weten.

Wat ook van belang is, is te weten welke financiële steun de Franse regering daaraan geeft, daar het ons voorkomt dat, zo de opgegeven prijzen juist zijn, dit soort bouw goedkoper zou uitvallen dan de huidige in staal.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BEVORDERING

We vernemen dat Julien Verleene, zoon van reder Engel Verleene van de O.369, ondervoorzitter van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, tot de graad van Commandant in de Genie bevorderd werd. Julien Verleene zeer goed gekend in de visserijmiddens, bereidt zich intussen voor tot het majoorsekamen. Hij volgt hiertoe de cursussen aan de Koninklijke Militaire School. Aan Julien, zijn echtgenote, ouders en familie onze hartelijke gelukwensen.

DANK EN WENSEN VAN ONS IBIS-TEHUIS

Onze Ibis instelling, waar alle weeskinderen van vissers en andere sociale gevallen ondergebracht worden en die op het huidig ogenblik proppensvol zit, zond ons zijn Kerst- en Nieuwjaarswensen, als volgt :

«De Ibis jongens, het personeel en de hr Caestecker, dankbaar voor alle konkrete steun en sympathie in het voorbije jaar, bieden U hun dank en welgemeende wensen aan voor een gelukkig en gezond jaar 1976».

Ons blad en zijn medewerkers wensen op onze beurt aan alle kinders en het personeel een gezond jaar en eindelijk een nieuwe school en sociaal verantwoorde instelling.

EEN NEDERLANDSE VISIE OVER 1975

De heer K. Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, heeft in het mooi kerstnummer van «De Visserijwereld», zijn visie gegeven over wat 1975 voor de visserij was.

Hij schrijft hieromtrent het volgende :

In het begin van 1970 werd onder de vissers de vrees geuit dan wanneer niet spoedig een initiatief zou worden genomen om het steeds verder opvoeren van het motorvermogen in de tongvisserij tegen te gaan, de mogelijkheid van een te sterke bevissing op tong wel eens zou kunnen ontstaan.

De Nederlandse Vissersbond, daartoe aangespoord door haar achterban, zocht contact met bepaalde zusterorganisaties om de Nederlandse Overheid te verzoeken maatregelen te treffen tot het niet overschrijden van de grens in de boomkorvisserij van 800 PK. In en Hoofdbestuursvergadering werd daartoe een besluit genomen, waarbij aan het secretariaat opdracht gegeven werd een brief met een dergelijk verzoek te schrijven aan de Directie der Visserijen. Het antwoord op deze brief was negatief. Er was volgens de Nederlandse Overheid geen wettelijke basis om een dergelijke PK-stop in te voeren. Tijdens de jaarvergadering in 1972 werd nogmaals door vele vissers gepleit tot het instellen van een PK-stop doch nu op 1000 PK. Ook toen bleek dat de Nederlandse Overheid nog steeds geen wettelijke middelen, tot het invoeren van een PK-stop, voorhanden had. Nederland bezat op dat ogenblik een jonge moderne vloot, bemand met jonge schippers en vissers. Deze jonge generatie deed niet anders dan elkaar stimuleren in steeds hogere besommingen. Men had niet in de gaten dat deze hogere besommingen een gevolg waren van steeds hogere prijzen. De vangsten vertoonden reeds gedurende een aantal jaren een dalende lijn der PK. Uit de verslagen van de besprekingen zowel op nationaal als op internationaal niveau kon men lezen dat met bezorgdheid gesproken werd over deze dalende lijn. Echter dit werd door de jongere generatie niet opgemerkt. Voor hen telde alleen de besomming en de nettouitkomst. Deze jongeren generatie had het zo druk met vissen en praten over nog grotere kotters en nog meer PK's dat zij niet toekwam aan het bezoeken van vergaderingen of het lezen van artikelen van hun organisaties.

Tot op een gegeven moment de olie-sjeiks de oliekraan bijna dicht draaiden. De vissers werden hierdoor opgeschrikt. Het gevaar van een oliedistributie leek niet ondenkbaar. De gevolgen waren fataal.

Bij investeringen die gebaseerd waren op olieprijzen van 7 à 8 cent per liter moest opeens gerekend worden met een verdrievoudiging van de prijs. Deze oliecrisis was van invloed op de economische situatie in heel West-Europa. Vooral de prijzen van de luxe vissoorten, waaronder ook tong, kwamen onder zware druk. Italië, een vrij behoorlijke afnemer van tong, maakte de export bijzonder moeilijk. Ook dit had zijn weerslag op de prijs. De organisaties moesten in het geweer om een dreigende catastrofe voor de visserij af te wenden. De gasolie-garantie-regeling deed zijn intrede. Mede onder aandrang van de Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij werd de invoer in Italië weer mogelijk. De kosten bleven echter sterker stijgen dan de opbrengst van de vis.

Als klap op de vuurpijl valt dan in november 1974 de beslissing dat de visserij op tong moet worden verminderd. 1975 is het jaar waarin dit voor het eerst zal moeten plaatsvinden. De jonge generatie, die zich tot dat moment alleen had bemoeid met de vraag hoe vang ik zoveel mogelijk tong, wordt opeens voor het feit gesteld dat zij in plaats van meer, minder tong moet gaan vangen. Vooral in de laatste maanden van 1975 wordt een grote onrust vaardig onder de vissers. Aan de ene kant de enorme investeringen, welke vereisen een zo groot mogelijke besomming en aan de andere kant het quotum tong, dat zo goed als zeker is volgevist.

Welk een bijzonder moeilijke situatie.

Vader die vroeger de opdracht kreeg om het organisatorische werk maar op te knappen, krijgt nu het verwijt dat hij niet goed op zijn tellen heeft gepast en zich in de luren heeft laten leggen. Alle Zeerechtconferenties, EEG-onderhandelingen of Noord Oost Atlantische Visserij Conventies doen niets ter zake. Tong moet er komen.

Het feit dat er zonder dat van enige quotering nog sprake was, al diverse kotters voor de wal kwamen, doet niet ter zake. De zondebok is en blijft de quotering. Een organisatie, die met een bloedend hart, omdat men de Nederlandse visserij ook voor de toekomst veilig wilde stellen, voor de quotering gestemd heeft, moet van de baan. Het besef dat alleen met eendracht van macht de Nederlandse Overheid aan haar verantwoordelijkheid kan worden herinnerd, wordt vergeten.

De realiteit van 1975 vraagt om gezond verstand en geen onbezonnen reacties.

De realiteit van 1975 vraagt om samenbundeling en niet om ontbinding.

Moge 1976 worden het jaar van bezinning.

Moge 1976 worden een jaar van het herstellen van fouten gemaakt in de jaren daarvoor.

Dan zal ondanks de duistere wolken Kerstmis 1975 een kerstfeest zijn waarin het licht doorbreekt voor de toekomst. Moge dan ook 1976 een jaar worden waarin vrede, gerechtigheid en tevredenheid openbaar wordt. Zodat onze verwachting is op Hem die alles bestuurt en regeert. Zo zal dan ook alles worden niet zoals wij het willen maar zoals God het wil.

Tot daar zijn visie.

Wij kunnen hem hierin volledig volgen en moeten er aan toevoegen dat, zo Holland veel zwaarder getroffen wordt door de restricties, men dit vooral te danken heeft aan de ongebreidelde stuw van de nieuwbouw, die tenslotte geleid heeft tot catastrofale gevolgen die we kennen, zo 1976 ons geen verandering brengt.

DE BENNENHISTORIE TER VISMIJN VAN OOSTENDE

15 Fr. PER BEN IN PLAATS VAN 8,50 Fr.

Vorige week had te Oostende de aanbesteding plaats voor de concessie der benneverhuring bij het lossen van vis.

Een paar maanden geleden was de kwestie al behandeld in de vissershavencommissie, waar moest vastgesteld worden dat de huidige concessionaris een merkelijke prijsverhoging zou daarstellen. Deze zienswijze was niet moeilijk daar hij geen concurrenten had en de overname van zijn materialen in zijn vorig kontrakt stond.

Zes jaar geleden kwam de Rederscentrale als concurrent met zijn prijs voor de boeg.

Thans was er niemand, zodat de enige offerte 17 fr per ben bedroeg waarvan de helft door de reder en de andere helft door de handelaar te betalen zal zijn.

In feite komt het hier op neer dat per slot van rekening het toch de reders zijn die zullen betalen.

Schepen Dumarey oordelend dat deze abnormale prijsverhoging niet gerechtvaardigd was, heeft de verhuurder bij zich geroepen, zodat na beraadslaging deze zich akkoord verklaarde de prijs vanaf 1 januari op 15 fr per ben te brengen.

Ook de voorwaarden van innen werden vastgelegd.

Tenslotte zullen volgens de uitbater alleen ronde bennen gebruikt worden.

Deze concessie is voor zes jaar afgesloten.

In Zeebrugge worden de bennen geleverd door de stad Brugge, waar tot op heden 6 fr aan de reder en 6 fr aan de handelaar aangerekend werd.

zee
mans
almanak
1976
verkrijgbaar

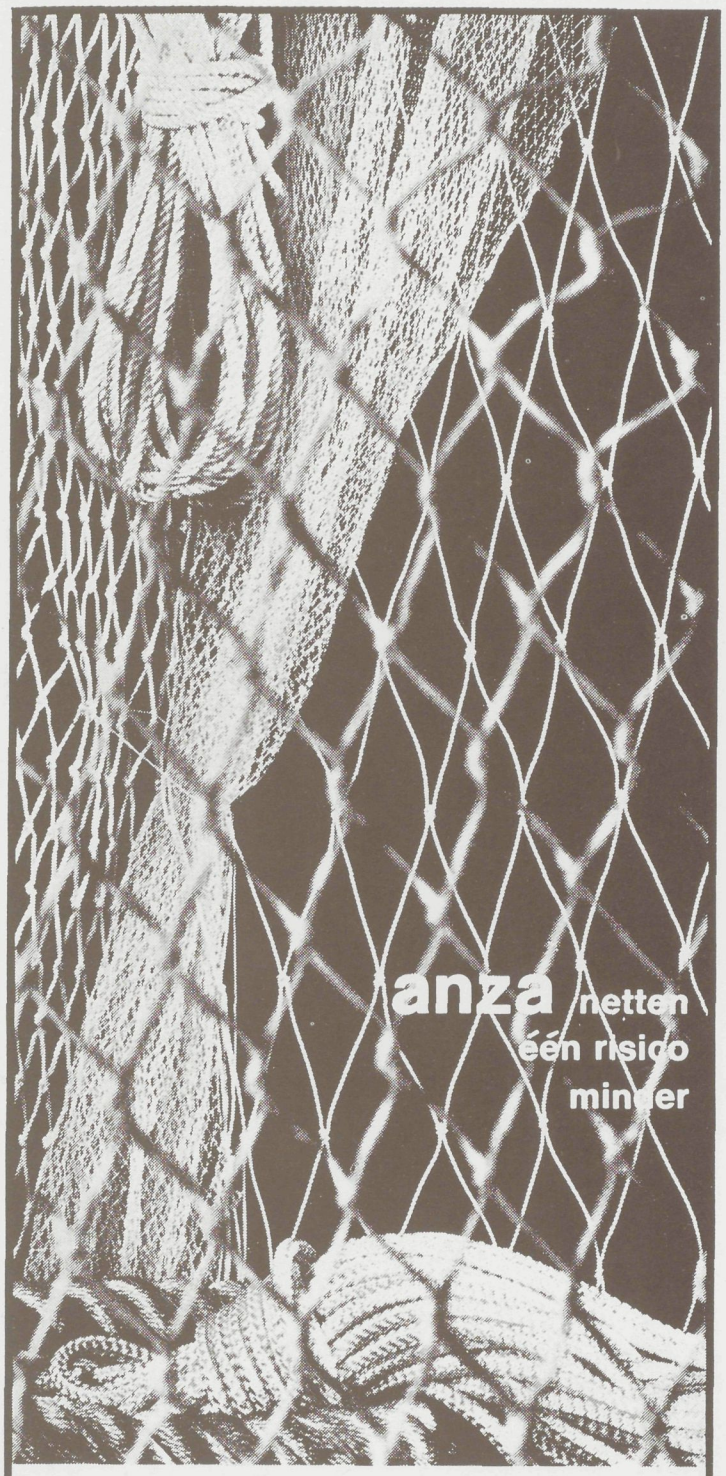
In België

Drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
H. Baelskaai, 30,
8400 Oostende
☎ 059/70.77.13 - 14
B.T.W. nr. 412.522.588

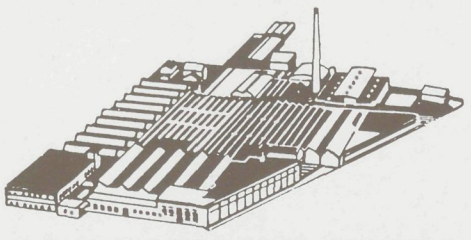
Hand in Hand
Tijdokstraat, 34,
8380 Zeebrugge
☎ 050/81.11.01
Door storting
van het bedrag
van 600 fr.
plus 36 fr. B.T.W.
plus 60 fr.
verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Oostende

Voor Holland

Door storting
van het bedrag van
40 gulden
plus 5,50 gulden
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Oostende



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



90 jaar ervaring
tot uw dienst

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN ·· HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN ·· HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

scap oostende
49187 anza nl

met de kerstdagen en het nieuwe jaar
voor de boeg en terugblikkend op een 1975
vol zorgen voor de visserij, kunnen wij
niet anders doen dan u en uw clienteel
een in alle opzichten beter 1976 toewensen
de beperkingen die de visserij worden
opgelegd, gepaard aan de steeds stijgen-
de exploitatiekosten, vragen van ons allen
nog meer inventiviteit, inzet en volharding.
door steeds te blijven werken aan verbete-
ring van onze produkten en onze nettypen
leveren wij onze bijdrage aan een meer
lonende visserij.

49187 anza nl
scap oostende

M

HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

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

■

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

■

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