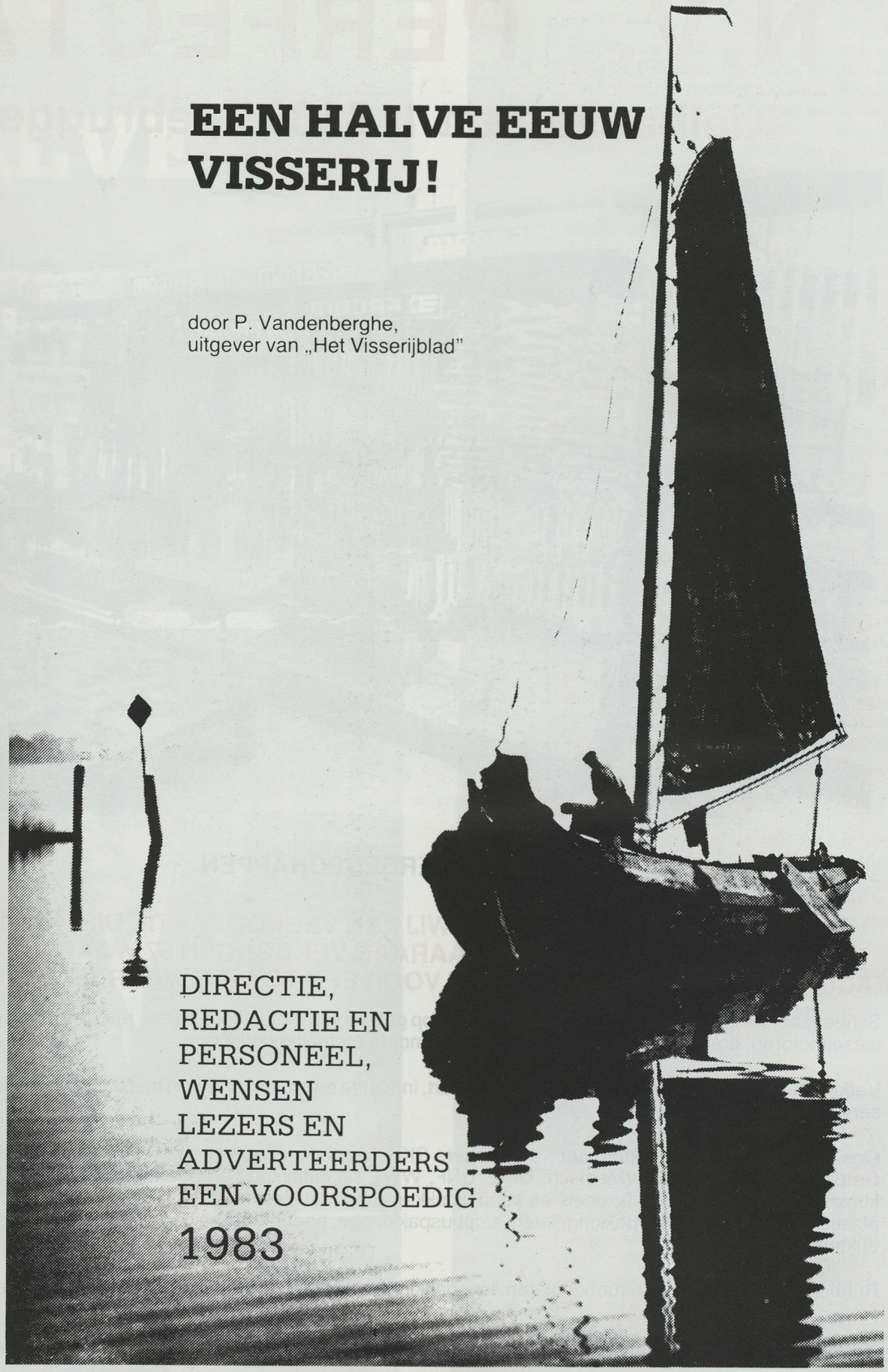
EEN HALVE EEUW VISSERIJ!

door P. Vandenberghe,
uitgever van „Het Visserijblad"



DIRECTIE,
REDACTIE EN
PERSONEEL,
WENSEN
LEZERS EN
ADVERTEERDERS
EEN VOORSPOEDIG
1983

N.V. PERFECTA

Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge



FACOM GEREEDSCHAPPEN

OOK DIT JAAR ORGANISEREN WIJ EEN VERKOOPAKTIE DIE NOG LOOPT TOT 21 JANUARI 1983 MET DAARAAN VERBONDEN 67 WAARDEVOLLE „FACOM" GEREEDSCHAPSPRIJZEN VOOR EEN TOTALE WAARDE VAN 439.238 B.F.

- Scheepsherstellers met meer dan 30 jaar ervaring op gebied van metaalkonstruktie, revisie en herstel van scheepsdieselmotoren, draaien, frezen, lassen, slijpen en andere metaalbewerkingen.

- Verkoop van industriële artikelen voor scheepvaart, industrie en ondernemingen met daaraan verbonden een vlotte service.

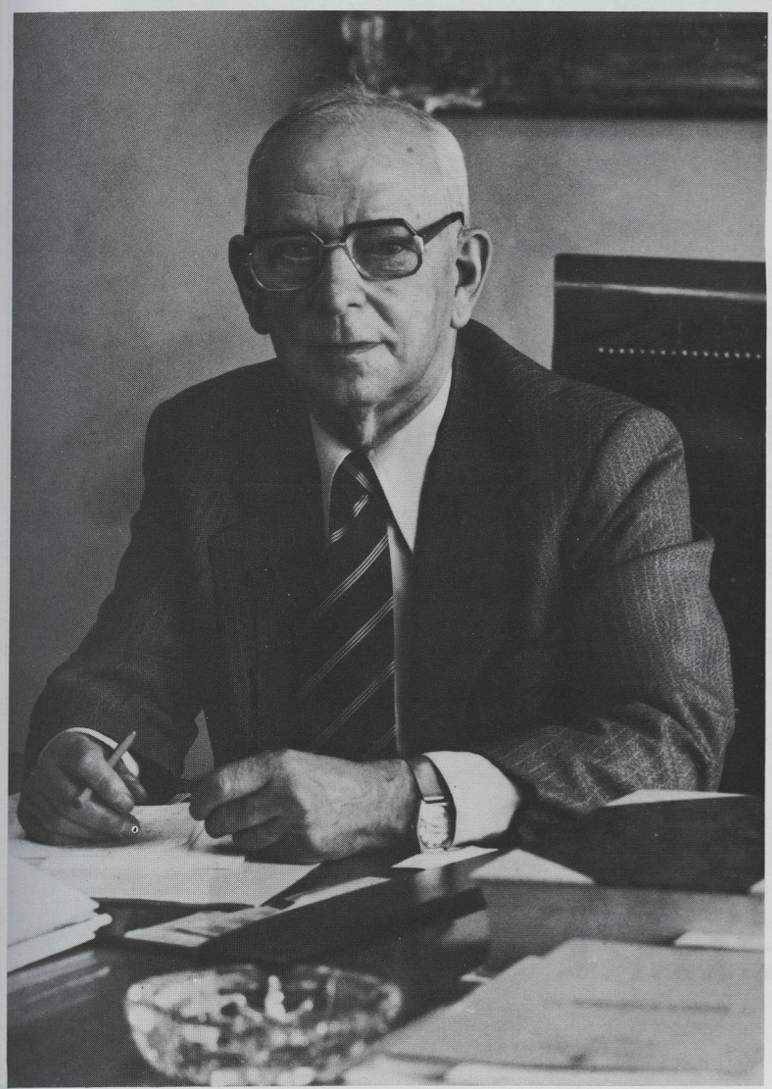
- Ons programma omvat ondermeer : kogellagers SKF, filters (Knecht, Filt, Crosland, Winslow, enz...), V-riemen Gates, bouten en moeren (Metrisch, UNC, UNF, WW), slijpmachines en boormachines Perles, boren, tappen, kunststoffen, hydraulische flexibels en koppelstukken (Imperial Eastman), pijpverbindingen (E.O., Voss, Blago), plastieken rubber slangen, pakkingplaten, stopbuspakkingen, pneumatische gereedschappen en tal van nevenprodukten.

- Rubberartikelen, celrubber, rubber platen flenspakkingen op maat en vele andere afdichtingsmaterialen.

Steeds tot Uw dienst : ✆ (050) 54 50 41 - (050) 54 41 89
Telex : 81352 perf. zb. B.

EEN HALVE EEUW VISSERIJ!

door P. Vandenberghe,
uitgever van „Het Visserijblad"



Met de uitgave van ons volgend nummer zal „Het Visserijblad" zijn 50e jaargang ingaan.

Het was op 1 februari 1929, als onderwijzer nog niet benoemd zijnde, dat de toenmalige burgemeester Moreaux (want er waren geen examens nodig om bediende in stadsverband te worden) ons, op aanwijzing van de toenmalige directeur van de Oostendse vismijn, de heer Gust Velthof, belastte met het inrichten van een statistiekendienst voor vis volgens de richtlijnen van de Konventie van Kopenhagen. Volgens deze konventie moest elk land, voor iedere soort vis en per vaartuig, de visgronden, enz..., gegevens op papier zetten. Vroeger werd dit door een Staatsdienst gedaan maar, de desbetreffende cijfers werden steeds met één jaar vertraging vrijgegeven, niettegenstaande op vlugger bekendmaking dikwijls was aangedrongen. Weinig van vis kennend, buiten het leven van de garnaalvissers op de Vuurtorenwijk, waar we geboren waren, werden wij spoedig door de h. Velthof opgeleid.

Iedere dag, 's morgens vroeg, moesten wij de verkoop volgen, zodat het dagelijks opmaken van de statistieken vlug en naar behoren gedaan werd, en de maandelijkse tabellen de eerste dag van de maand, die er op volgde, volledig ter kontrole van onze directeur voorlagen. Hij stelde ons soms de vraag, wanneer de voorgaande dag een zware verkoopsdag was geweest, hoe wij dit voor mekaar hadden gekregen om nog tijdig klaar te komen en of alles wel juist in mekaar zat.

Ons antwoord was toen kort: wij hebben alles tot 's avonds laat, thuis afgewerkt en gekontroleerd!

Wekelijks moesten we ook verslag uitbrengen voor de Schepen van de Vissershaven, die dit rapport niet alleen gebruikte om het Schepencollege voor te lichten, maar er in zijn weekblad nuttig gebruik van te maken.

Aangespoord door mensen uit andere middens en de Engelse taal goed machtig zijnde, werden we Belgisch correspondent voor „Fishing News" en van de toen uitgegeven Nederlandse „Visserijcourant" waarin wij de belangen van de Belgische visserij begonnen te verdedigen.

Na in enkele jaren meer en meer in de visserijproblematiek ingewerkt te zijn werden we op zekere dag bij onze directeur ontboden. Daar waren drie hogere ambtenaren, die ons vroegen of wij de medewerker waren van „Fishing News" en de „Visserijcourant", en of we aldus niet zouden te vinden zijn om een eigen Belgisch Visserijblad te stichten, waarbij wij de medewerking zouden toegezegd krijgen van de Belgische autoriteiten in kwestie en meer. Deze drie ambtenaren waren niet minder, dan de h. Robert Verschelde, toen directeur bij het Ministerie

»



Een investering optimaal financieren kan u alleen op basis van een vergelijking van uw mogelijkheden:

Met overheidssteun?
Met risicokapitaal en de fiscale voordelen genieten ?
Met andere aangepaste vormen?

Raadpleeg een relatiegelastigde-ondernemingen van de Bank Brussel Lambert

Zetel Oostende: Wapenplein 3 - 8400 Oostende - Tel. 059/70 30 73

De BBL denkt aan u...

Bank Brussel Lambert

van Verkeerswezen waaronder de Belgische visserij ressorteerde, de h. Karel Dezuttere, afdelingshoofd van de Provincie West-Vlaanderen en secretaris van de Hogere Raad voor de Zeevisserij werkend onder het voorzitterschap van de toenmalige goeverneur van de Provincie West-Vlaanderen en de h. Gustaaf Velthof, bestuurder van de Oostendse vismijn en zetelend in diverse lokale en nationale kommissies, de visserij aanbelangend.

Stadsbediende zijnde en toen niet goed beseffende welk enorm werk dit alles zou meebrengen, lichtten wij ons in bij een drukker, die bereid was drukker-uitgever te wezen zonder nochtans enige financiële verantwoordelijkheid te nemen. Twee weken later gaven wij aan voornoemde heren ons akkoord het waagstuk te ondernemen.

Maar dat was niet alles! Het financieel aspect was moeilijker op te lossen dan het redactioneel gedeelte en daaraan moest tenslotte eerst gedacht worden. Een brief naar het Ministerie van Verkeerswezen, de goeverneur en het Oostendse stadsbestuur werd met veel begrip en aanmoedigingen beantwoord en zelfs met een financiële toelage gesteund. België zou dus voortaan ook over een eigen Visserijblad beschikken. Voor een begin werden drie ruime toelagen gestemd.

Iedere dag, 's morgens vroeg, moesten wij de verkoop volgen, zodat het dagelijks opmaken van de statistieken vlug en naar behoren gedaan werd en de maandelijkse tabellen de eerste dag van de maand, die er op volgde, volledig ter kontrole van onze directeur voorlagen. Hij stelde ons soms de vraag, wanneer de voorgaande dag een zware verkoopsdag was geweest, hoe wij dit voor mekaar hadden gekregen om nog tijdig klaar te komen en of alles wel juist in mekaar zat.

Het eerste nummer met een foto van Koning Albert, van Minister Forthomme, goeverneur Janssens de Bisthoven en burgemeester Moreaux, alsmede een aanmoedigende brief van elk, werd in de visserijmiddens op entoesiaste manier onthaald, maar wij kregen twee weken nadien van de toenmalige Oostendse schepen van de Vissershaven, tevens uitgever van een lokaal weekblad, als ambtenaar een felle uitbrander te verduren, waar wij voorheen nog zo vaak door hem gelauwerd werden voor ons werk als bediende. Dat was een eerste ontgoocheling. Later beseften wij waarom, maar, volharden in ons entoesiasme en redactioneel goed terzijde gestaan, was het wachtwoord en antwoord hierop gegeven. En zo kon het blad groeien, na een eerste jaar verlieslatend te zijn, nadien kosten dekkend, dankzij hard labeur na de diensturen als stedelijk ambtenaar en het verwerven van publiciteit en abonnementen.

Na anderhalf jaar gesticht te zijn, namen wij ontslag als stadsbediende om ons vrijer te kunnen bewegen en werden wij door de minister, toen in functie zelfs, het ambt van griffier van de Ongevallenkas voor de Zeevisserij toegewezen, zodat deze taak, geen staatsambt zijnde, ons toeliet meer tijd aan het vakblad en de belangen van de visserij te besteden.

Niet alleen het blad vergde toen al veel tijd, ook de stichting van de Beroepsvereiniging voor de Kustvisserij „Hand in Hand", het hulpsecretariaat en het mandaat van schatbewaarder van de Propagandacommissie voor Visverbruik, enz... vergden al onze aandacht om goed geïnformeerd te zijn over de belangen van de visserij. De Oostendse visserij lag ons nauw aan het hart, maar ook Zeebrugge, waar wij wekelijks een zitdag hielden als griffier, en Nieuwpoort, genoten onze volle aandacht.

Maar hoe het vakblad zich ook ontwikkelde en evolueerde, een lonend bestaan had men er niet aan. De drukker betalen en zien onze onkosten te dekken, was onze grote bezorgdheid. Het was tenslotte in 1938, dat wij de onvergeeflijke fout begingen zelf de drukkerij over te nemen en veel schulden te maken, denkend op eigen vleugels beter te kunnen vliegen en er nog meer van te kunnen maken, maar vergetend dat wij buiten dit alles, veel andere werkzaamheden hadden en ondertussen ook de Belgische Visserijalmanak gesticht hadden, die onze taak in ons vissersmilieu met al zijn gaven en gebreken, niet vergemakkelijkte. Het wel en wee van een vakblad in al die jaren verschenen, dat bovendien in juli 1941 door de bezetter geschorst werd, beschrijven, zou boekdelen vergen.

Het valt te begrijpen dat, met het onafhankelijk karakter ons eigen, wij soms niet terugdeinsden, terecht of misschien ten onrechte, er op los te gaan en mistoestanden, bij gebrek aan bescherming van onze vissers en hun bedrijf, in krachtdadige termen aan te klagen, om aldus de misnoegdheid of de vijandschap van de ene of de andere autoriteit, belanghebbende of politieker, op onze nek te halen. Maar bij dit alles, welke vergissingen of eventuele foutieve kommentaren daarmee soms gepaard gingen, hebben wij steeds slechts één doel nagestreefd, met name proberen objectief, onafhankelijk te blijven t.a.v. de visserij en de vele belangen van het bedrijf, hoe moeilijk het ook was en hoe onaangenaam, soms vrienden te mishagen. Dat is tenandere het risico dat men loopt als men zo'n beroep uitoefent.

Ons visserijbedrijf heeft immers na de oorlog een grote krisis meegemaakt. Talrijke rederijen verdwenen of weken uit naar de vreemde, en ondertussen de belangen van de kleinen, die evenveel moeilijkheden hadden, verdedigen, was niet gemakkelijk. Die mensen kennen immers wel uitstekend hun vak, maar administratief waren zij niet onderlegd en gemakkelijk een prooi van financiële en andere belangenjagers.

Onze vissers zijn vakmensen die, hoe onredelijk zij soms ook zijn, moeten beschermd en geholpen worden, zoals destijds de landbouwers en de binnenschippers.

Vóór de oorlog was het bedrijf in al zijn vormen veel beter gestructureerd dan nu. Grote rederijen bestonden en belangrijke kapitalen werden geïnvesteerd in de groothandel van konservenfabrieken, rokerijen en inleggerijen, ijsfabrieken, enz.

De naoorlogse evolutie heeft weliswaar veel van die grote ondernemingen, met zware administratieve lasten, doen verdwijnen.

Sedertdien heeft gans het bedrijf méér dan de helft van zijn capaciteit en zijn bestaansrecht ingeboet en is overgegaan naar de artisanale. Maar we zijn er niet gelukkiger om geworden, want ingevolge het gebrek aan doelmatigheid in het streven naar een krachtige en bestaanswaardige visserij, is spijtig genoeg, veel verloren gegaan.

Daarbij zijn de internationale vraagstukken inzake de vrijheid van de zee, de territoriale wateren, de beperking der vangsten en de zware exploitatiekosten, niet van aard om het bedrijf zonder goede leiding renderend te houden. Gelukkig is, in de loop der jaren, bij de overheidsdiensten het begrip en de belangstelling voor de visserij gegroeid en kwam er steeds méér steun waar dit, een halve eeuw geleden, vooral op hoger vlak, een zeldzaamheid was. Daarom alleen al, is het in stand houden van een vrij en onafhankelijk vakblad een noodzaak!

Dat wij in al die jaren, voor alle takken van ons visserijbedrijf, en de overheid, in ons vakblad niet altijd even mals zijn geweest, is zeer goed mogelijk. Één zaak staat echter vast, namelijk dat, hoe scherp en hoe onaangenaam wij soms ook kunnen geweest zijn, wij dat steeds hebben gedaan om de belangen van de visserij in het algemeen en die van de kleinen in het biezonder, te dienen over wie gewezen goeverneur Baels ooit eens terecht zegde: de kleine reders moeten geholpen worden, de groten, de handel en de industriëlen, zullen zich zelf wel redden.

Wij willen dit klein overzicht niet sluiten zonder al diegenen te danken, die ons bij de uitgave van ons blad hebben geholpen 't zij redactioneel, 't zij anders.

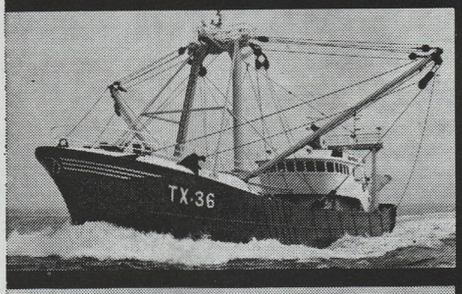
Wij danken ook hen die uit eigenbelang ons werk bestrijden of bestreden hebben, daar ze ons steeds in de gedachte hebben doen volharden, nl. **„doe wel en zie niet om."**

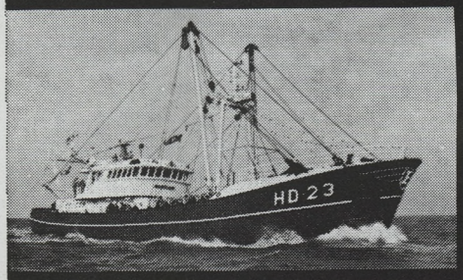
BOLNES VISSERIJ

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

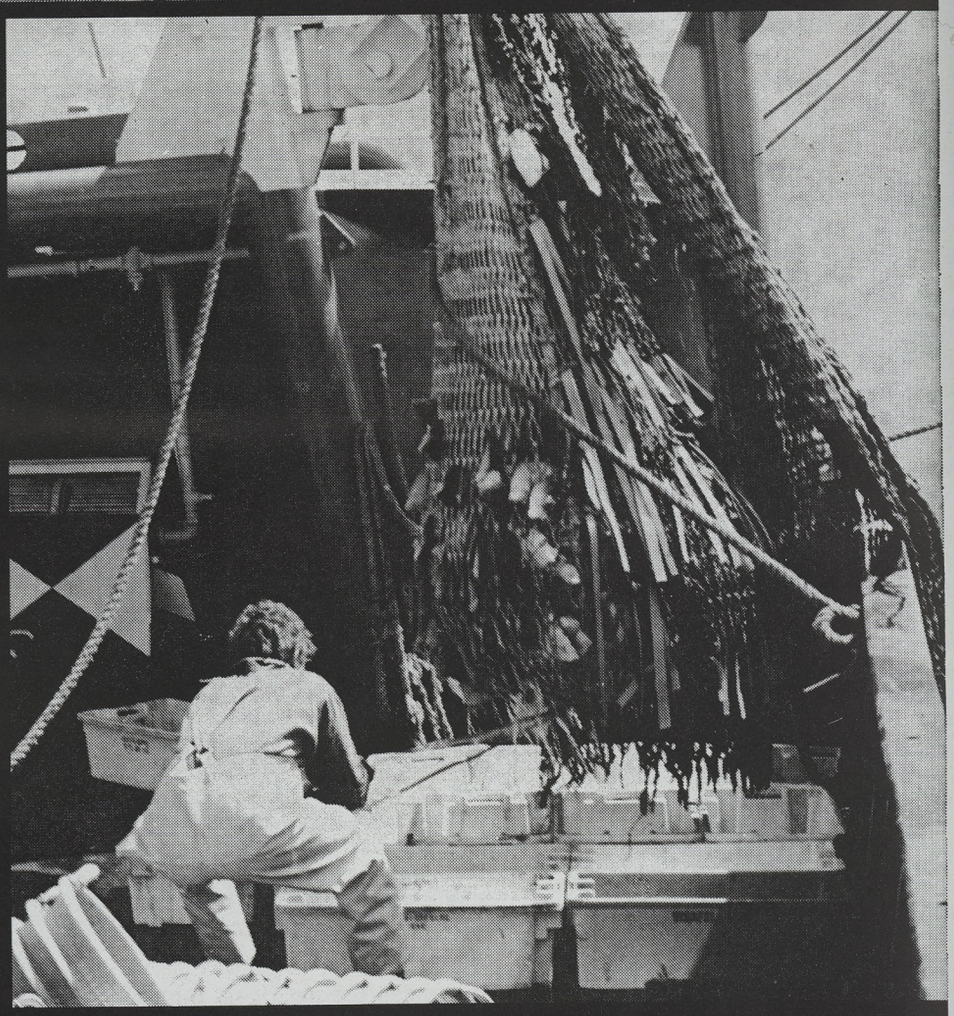
De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.
Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.











Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

STUWKRACHT EN VERNIEUWINGS - GEEST BESTE WAARBORGEN VOOR TOEKOMST

door W. Martens, Eerste Minister.



Het is mij een eer en een waar genoegen U deze boodschap met mijn beste gelukwensen te brengen, ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van het „Visserijblad".

Voor het bestuur en de ploeg van dit „Visserijblad", evenals voor alle lezers is dit een gedenkwaardige gebeurtenis, waar ik mij van ganser harte bij aansluit, als Eerste-Minister en in mijn persoonlijke naam.

Het is inderdaad in die twee hoedanigheden dat ik mij rekenschap heb kunnen geven van het belang van de visserij, een economische sector in expansie, ondanks de aanzienlijke verhoging van de kosten en het huidig algemeen moeilijk klimaat.

Te oordelen naar de beschikbare statistieken zal het volume van de bedrijvigheid en het totale zakencijfer dit jaar bemoedigend zijn.

Dit verheugt mij des te meer, daar ik aan de hand van persoonlijke en vriendelijke contacten die ik met dit mooie beroep heb gehad, heb kunnen waarderen met welk meesterschap en met welke voorliefde voor hun vak onze vissers hedendaags werken in soms zeer harde arbeidsvoorwaarden.

Daarom lijkt mij dit jubileum een uitgelezen gelegenheid om hun een welverdiende hulde te brengen.

In de afgelopen halve eeuw hebben wij allerlei ontwikkelingen gekend. Ook in uw beroep dat een van de eerste in de wereld was, waren aanpassingen noodzakelijk om rekening te houden met de technische vooruitgang, met de handelsvoorwaarden en met de verbruikers.

In dat verband druk ik de vurige wens uit, dat de openbare opinie mede dank zij de actie van de instanties belast met de bevordering van de zeeprodukten, meer aandacht zou besteden en meer belang zou hechten aan de zeeprodukten, die een groter aandeel in de consumptie verdienen.

Op Europees vlak kan men met genoegen vaststellen dat een meer realistische wil ontstaat om in een nabije toekomst te komen tot een evenwichtiger en gunstiger akkoord voor onze zeevisserij, wat de reglementering en de uitoefening van het recht inzake zeevisserij betreft.

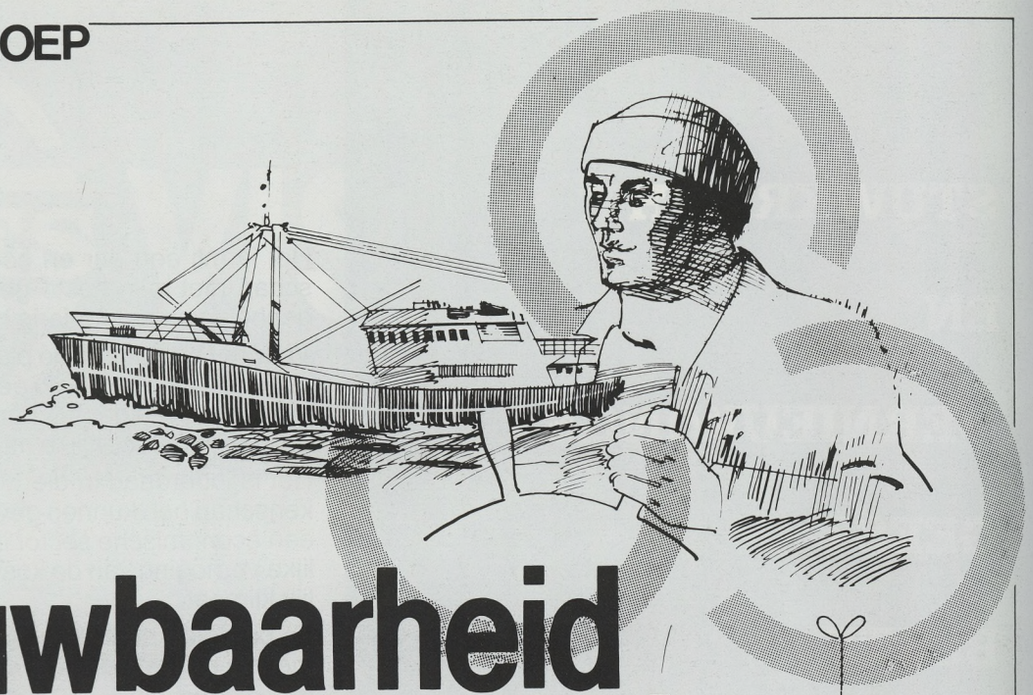
Maar de meest optimistische redenen om de toekomst gunstig onder ogen te zien, liggen in uw aller bekwaamheid om de troeven, die een grote traditie u heeft toevertrouwd, waardevol te benutten. Uw stuwkracht en uw vernieuwingsgeest zijn de beste waarborgen voor de toekomst.

Het is met die overtuiging dat ik bij dit jubileum van het „Visserijblad" aan u allen en aan uw gezinnen mijn beste wensen van voorspoed aanbied.

Wilfried MARTENS
Eerste-Minister

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitskontrole.

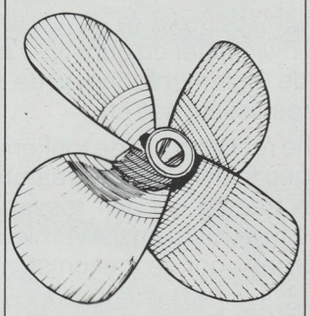
Oog en oor voor uw wensen.

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij danken u voor uw vertrouwen in onze bedrijven en produkten. De allerbeste wensen voor u en de uwen in 1983, behouden vaart en goede vangst.

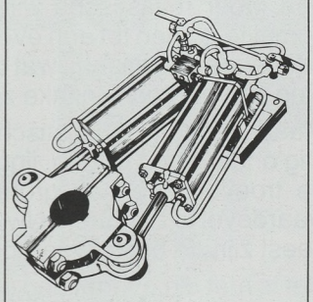
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

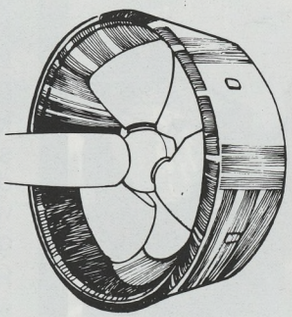
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

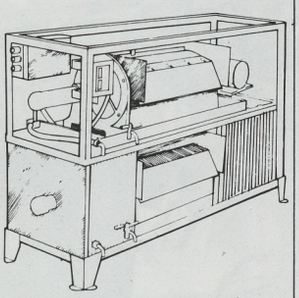
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

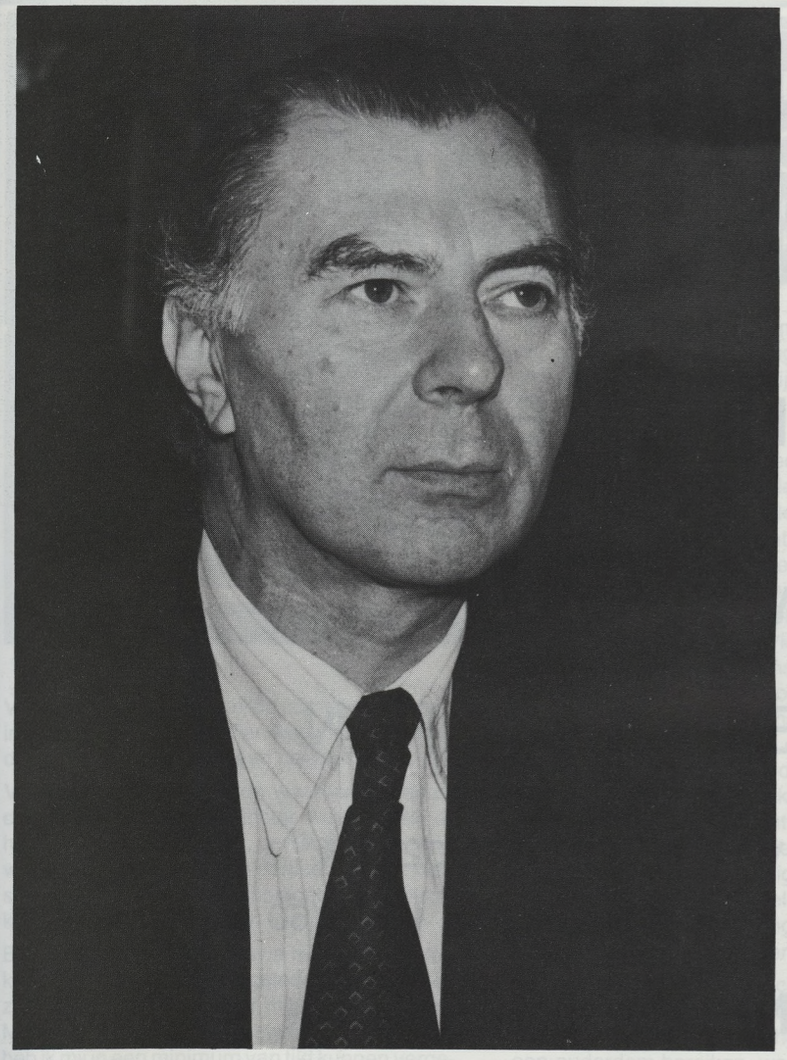
Unieke scherfijsinstallaties die zondermeer in het gekoelde visruim kunnen worden gemonteerd. Kapaciteiten 600 kg tot 4500 kg/24 hr. Roestvrijstalen konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

G&P 14514



VISSERIJ OPNIEUW IN CENTRUM VAN EUROPESE BELANGSTELLING

Waarde Vriend,

Het is voor mij een groot genoegen voor de tweede keer een bescheiden bijdrage te kunnen leveren voor dit jubileumnummer.

Het Visserijblad bestaat 50 jaar. Een hartelijk eresaluut aan de man die het roer houdt al die jaren, en ondertussen ook mijn vriend geworden is, aan Pros Vandenberghe.

door Leo TINDEMANS,
Minister van
Buitenlandse
Betrekkingen

Toen ik nog Minister van Landbouw was lagen de visserijproblemen bijna dagelijks op mijn werktafel. En ook nu, als Minister van Buitenlandse Betrekkingen, en zeker toen ik gedurende 6 maand de Voorzitter was van de E.G.-Ministerraad, werd ik regelmatig met de problemen van uw sektor geconfronteerd.

Vandaag staat trouwens de Visserij opnieuw in het centrum van de Europese belangstelling: op 31.12.1982 komt een eind aan de overgangsperiode voor Engeland en Denemarken en zou ook een einde moeten komen aan het overgangsregime van deze nieuwe E.G.-telgen en kan een gemeenschappelijk visserijbeleid van start gaan. Ook de brandstofregeling staat nog steeds in het brandpunt van de belangstelling en wordt eveneens op het E.G.-vlak, in het kader van de concurrentiewetgeving, behandeld.

Ik prijs mij nu gelukkig dat ik reeds tien jaar geleden met de problematiek van de zeevisserij kennis maakte. De toen opgedane ervaring, samen met uw sympatieke medewerking, maakt het mij mogelijk om met kennis van zaken deze sector, waarin direct en indirect twintigduizend Vlaamse gezinnen werkzaam zijn, mijn steun toe te zeggen.

Zowel aan uw uitstekend Visserijblad als aan de Visserij zelf wens ik graag behouden vaart toe.

ZWART-IJMUIDEN

Machinefabriek & Technische Handel H. ZWART b.v.

Middenhavenstraat 76 IJmuiden — ∅ 02550 - 30304 — telex 41808

SPECIALISTEN IN DIESELTECHNIEK
LEVERING EN SERVICE
VAN
DAF DIESELMOTOREN

VOORTSTUWING VAN 65 PK TOT 320 PK

AGGREGATEN TOT 220 KVA (50 Hz), 250 KVA (60 Hz)

SERVICE : **BOLNES** DIESELMOTOREN

ZWART TECHNIEK B.V.

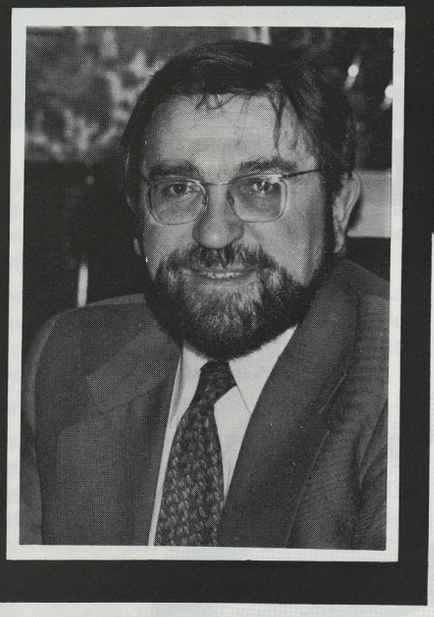
SPECIALISTEN IN ENERGIEVOORZIENING

- DIESEL - ELEKTRISCHE AGGREGATEN
  kompleet met besturing tot 2600 KVA
- POMP- EN COMPRESSORAGGREGATEN

Levering met alle merken motoren en onder alle klasseburo's

SERVICE IN BINNEN- EN BUITENLAND

Middenhavenstraat 76 IJmuiden — ∅ 02550 - 30304 — telex 41808



INVESTEREN IN DE TOEKOMST

door H. DE CROO,
Minister van Verkeerswezen

Vijftig jaar Visserijblad, vijftig jaar degelijke vakinformatie, vijftig jaar wel en wee van een sector die ons allen zeer nauw aan het hart ligt.

Via hartelijke felicitaties en waardering aan de dynamische directeur, stichter van dit blad, de heer Pros Vandenberghe, ben ik zeker dat mijn welgemeend proficiat aan eenieder die de laatste vijftig jaar bij het zeevisserijgebeuren betrokken geweest is, zal worden overgemaakt.

Bij mijn aantreden als nieuwe minister van Verkeerswezen, nu een jaar geleden, vormden de zee en de zeevisserij voor mij een ontdekking. Mede dank zij uw zeer gewaardeerd vakblad heb ik mij in een minimum van tijd kunnen vergewissen van de problemen en het dynamisme van de sector, doch werd ik ook eveneens meteen geconfronteerd met de drama's van de zee. Ook in 1982 sloeg het noodlot toe en eiste een zware tol.

In deze kerstperiode gaan mijn gedachten dan ook in de eerste plaats naar de door het noodlot getroffen families en naar allen, die met hun leven als inzet, borg staan voor het dynamisme van de zeevisserij.

Het zal U niet verwonderen, dat juist dit dynamisme aan de basis ligt van mijn belangstelling en mijn waardering voor de sector. Een sector, waar de gemiddelde leeftijd van de opvarenden schommelt rond de dertig jaar, mag een unicum in ons land worden genoemd. Enig ook wat ministeriële belangstelling betreft. Niet minder dan 3 ministers worden dagelijks met de problematiek van de zeevisserij geconfronteerd.

Zoals mijn collega's dit ongetwijfeld zullen doen, kan ook ik niet nalaten bij het overlopen van vijftig jaar Visserijblad, vijftig jaar visserijgeschiedenis, even stil te blijven staan bij een constant kenmerk van onze Belgische zeevisserijvloot nl. de hoge produktiviteit. Een jaarlijkse aanvoer van rond de veertig miljoen kg en een bruto besomming van meer dan twee miljard frank met een tweehonderdtal schepen, zijn feiten die voor zichzelf spreken.

Voor mij, zoals trouwens voor de reders, betekenen deze resultaten een stimulans om onze inspanningen ten bate van de sector en van de ganse gemeenschap voort te zetten.

Ik erken dat ministeriële sympathie alleen, weinig aarde aan de dijk brengt. Als Minister van Verkeerswezen voel ik mij evenwel geprivilegeerd.

De wet op het scheepskrediet alleen volstaat niet om de structurele problemen van onze visserijvloot op te lossen. Zo de vervangingsbouw van de laatste twee jaar ontegensprekelijk een succes mag worden genoemd – sedert 1.1.1980 noteert men opnieuw een jaarlijkse nettoaangroei van onze vloot zowel wat de bruto tonnage als wat de motor Pk betreft – benadert onze visserijvloot geenszins met haar 22.000 B.T. het peil van voor de invoering van de tijdelijke sloopremieregeling, zonder nieuwbouwverplichting, waarbij 15 % van de vloot werd afgebouwd. Bijkomende stimuli dringen zich op. Het VOZOR-premiestelsel betekende voor de jonge schippers en motoristen ontegensprekelijk zulke stimulans. Met 34 premies, 18 voor de aankoop van een eerste vaartuig en 16 voor nieuwbouworders, werd het gestelde doel, verjonging van de vloot en vernieuwing van de rederskaders, in belangrijke mate bereikt.

Vandaag en morgen stelt zich het probleem van de geleidelijke vervanging van talrijke, in de jaren zestig, gebouwde eenheden, welke thans een ouderdom bereiken, waarop zij om economische en technische redenen aan vervanging toe zijn.

Ik ben er mij van bewust, dat het met de VOZOR premie op gang gebracht nieuwbouwprogramma, welke in 1983 zal voleindigd zijn amper zal volstaan om de vloot op peil te houden.

Nieuwe impulsen dringen zich op. Partiële oplossingen lossen niets op. Daarom heb ik mij van meet af aan ten gunste uitgesproken van het aanpassen aan de economische realiteit van de bestaande sloopremieregeling, met nieuwbouwverplichting.

Konkreet betekent dit, dat van januari 1983, voor elke gesloopte ton, van economisch niet renderende eenheden, een premie van 30.000 fr i.p.v. 6.000 fr zal worden uitbetaald.

De helft van de premie zal reeds bij het ondertekenen van het nieuwbouwcontract worden uitgekeerd, waardoor de exploitatie met het te slopen vaartuig, tot het beschikbaar komen van het nieuwe schip zal kunnen voortgezet worden.

Moge dit nieuw initiatief voor het zeevisserijbedrijf in 1983 het inzetten van een voorspoedig jaar betekenen.

De resultaten van de laatste jaren hebben aangetoond dat zij die investeren in de zeevisserij, investeren in de toekomst. Als Minister hiertoe helpen bijdragen is dan ook voor mij meer dan een eer.

Het Departement van Verkeerswezen staat inzake zeevisserij immers in voor schip en bemanning en ligt bovendien financieel mede aan de basis van de nieuwbouw en vernieuwing van de vloot.

Sinds het verdwijnen in de zestiger jaren van de grote rederijen vormen de familiale bedrijven de steunpilaren van de sector. De familiale structuur biedt uitstekende waarborgen voor een degelijke uitbating.

De resultaten hangen vrijwel uitsluitend af van de bekwaamheid van de schipper die aan boord gedurende elke viscampagne op zichzelf is aangewezen, maar ook van de bekwaamheid, waakzaamheid en werklust van de reder die er zorg moet voor dragen zo spaarzaam mogelijk te exploiteren en die tussen elke viscampagne in, voor het voorbereiden van de volgende reis dient in te staan. Het zijn dan ook zij die naar aanleiding van dit jubileum een bijzondere hulde verdienen.

De keerzijde van de medaille is dat bij een familiale structuur de kapitaalvorming uiterst moeilijk wordt. Meer dan vijftig miljoen frank bijeenbrengen voor een nieuwbouworder is voor een individuele reder of schipper-reder een haast onmogelijke taak.

De wetgever heeft gelukkigerwijze de Minister van Verkeerswezen een zeer akuraat instrument ter beschikking gesteld om deze kapitaalhandicap te helpen overbruggen, nl. de wet van 23.8.1948 op het scheepskrediet.

De wet, waarbij kredieten aan bijzonder gunstige voorwaarden worden toegekend, heeft sedert haar in voege treden voor de zeevisserij reeds geleid tot 573 kredietverstrekkingen ten bedrage van 2.331.728.000 fr.

In essentie gingen deze kredieten naar nieuwbouworders. Op de wet op het scheepskrediet wordt echter eveneens beroep gedaan bij het inbouwen van een nieuwe motor of vislier of bij het aanpassen van de schepen aan de moderne visserijtechnieken.

Dank zij de gecumuleerde inspanning van de overheid en van de reders werden dit jaar opnieuw zes nieuwe schepen te water gelaten, waarvan er thans reeds vier ten volle operationeel zijn. Hierdoor zal begin 1983 onze vloot, met haar 205 eenheden, de kaap van de 22.000 brutoton overschrijden.

Bovendien plaatste ik, dit jaar alleen, mijn handtekening op niet minder dan 11 nieuwe scheepskredietcontracten, waaronder vijf voor nieuwbouw op Belgische werven, allen gelegen aan de kust. Deze contracten vertegenwoordigen een investering van meer dan 315 miljoen frank.

De hoge productiviteit – de negen schepen die sedert 1 januari 1981 de vloot kwam versterken, hebben dit jaar voor meer dan 120 miljoen frank bruto besomming gezorgd – is voor mij een doorslaggevend argument om, in deze moeilijke tijden, ook voor 1983 de nodige budgettaire middelen op de begroting in te schrijven.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst voor uw spaargeld

méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid



NATIONALE MIJ. VOOR

KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen

EEN GOUDEN JUBILEUM

Eerst en vooral bied ik de uitgever en de ganse redaktie mijn beste gelukwensen aan ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van „Het Visserijblad".

Ik wens dit vinnig en vechtlustig blad nog vele jaren van opbouwend strijdgenot toe, in wijsheid, overeenkomstig de jaren ervaring, en in het belang van onze mooie Vlaamse zeevisserij.

Aan onze reders en vissers.

1982 was weer eens gekenmerkt door de moeilijkheden rond het totstandkomen van een gemeenschappelijk beleid voor de zeevisserij. Tijdens de eerste helft van dit jaar, hebben wij hiertoe diverse pogingen ondernomen. Dit was niet helemaal zonder sukses, want het dient gezegd dat de nogal sterk uiteenlopende standpunten gaandeweg dichter bij elkaar kwamen te liggen, zo onder meer wat het Britse en Franse standpunt betreft.

Met Denemarken op de voorzittersstoel kwam evenmin schot in de zaak. De Denen hebben trouwens hun eisen zeer hoog gesteld en met klem verdedigd in de verschillende visserijraden die aan dit onderwerp werden gewijd.

Het blauwe Europa komt dus zeer moeilijk van de grond. Het ontbreken van een gemeenschappelijk visserijbeleid kan leiden tot een verontrustende situatie, als gevolg van nationale beslissingen, die bij ontstentenis van een gemeenschappelijk akkoord zonder veel coördinatie worden genomen. Wij betreuren dit dan ook ten zeerste. Voor een kleine lidstaat, met vrijwel geen eigen visgronden, komt het er meer dan ooit op aan bijzonder waakzaam te zijn.

Het kan nuttig zijn nogmaals te onderstrepen dat wij principieel voorstander blijven van een EG-conserveringsbeleid op basis van technische maatregelen, veeleer dan op basis van een TAC- en quota-regeling.

Sinds jaar en dag heeft de Belgische delegatie gewaarschuwd voor de gevaren die aan een TAC- en quota-regeling onbetwistbaar verbonden zijn. Hoe dan ook, wij moeten ons rechtmatig deel van de koek bekomen, ten einde de leefbaarheid van onze vissersvloot veilig te stellen.

Ter gelegenheid van mijn kontakten met de visserijmiddens heb ik steeds gepoogd nuchtere en zakelijke taal te spreken, erop wijzend dat, binnen de beperktheid van de zeer krappe financiële middelen, toch een nationaal visserijbeleid wordt gevoerd dat misschien niet opheffmakend is maar in elk geval wel doordacht en goed afgewogen. In sommige buurlanden worden bepaalde zaken (bv. nieuwbouw) misschien veel grootser aangepakt, maar het is niet uitgesloten dat dit achteraf wel eens een misrekening zou blijken. Wij voeren ons beleid op onze manier, d.w.z. voorzichtig en bedachtzaam en steeds in nauw contact en overleg met de sektor.

De brandstofbesparingspremie is ongetwijfeld bij onze reders goed in de smaak gevallen; deze problematiek moet in de toekomst van nabij worden gevolgd, rekening houdend met wat in de andere lid-Staten ter zake van toepassing is.

Toch mogen we het belang van de tenuitvoerlegging van strukturele maatregelen niet uit het oog verliezen, met het oog op een aangepast en zich voortdurend aanpassend beleid inzake vloot, bemanning, experimentele visserij, wetenschappelijk en technisch onderzoek. Vermits in 1983 het projektenbeleid voor de experimentele visserij tien jaar innoverende werking achter de rug heeft, wens ik speciaal even stil te staan bij deze boeiende wissel op de toekomst van onze bedrijvigheid. Door stille werkers (bedrijfsmensen, ambtenaren en technici) wordt hier hardnekkig en met veel verbeeldingskracht geijverd om de zo broodnodige vernieuwing en aanpassing te stimuleren. De verwachtingen die wij in dit projektenbeleid stellen zijn groot en worden trouwens steeds groter, naarmate steeds meer nieuwe eisen naar voor komen, zoals die in verband met de gasoil-problematiek. Wij hopen dat, in zijn tweede decennium, dit projektenbeleid een belangrijke faktor moge worden in de herstrukurering van onze visserijsektor.



door P. DEKEERSMAEKER,
Staatssekretaris
voor Europese Zaken
en Landbouw

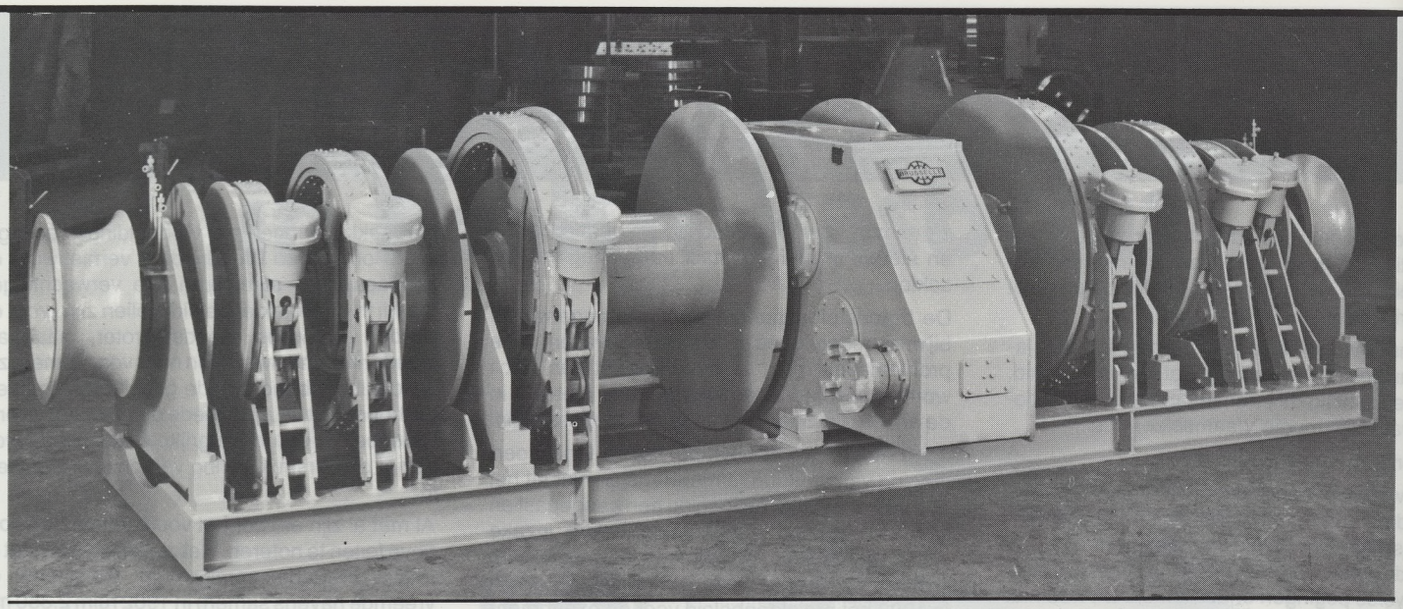
Al met al zijn er voor het voorbije jaar ook positieve feiten te noteren. Het ziet er naar uit, dat de totale bruto-besomming (in Belgische en vreemde havens samen) in 1982 ruim 2.350 miljoen F zal bedragen, hetzij een stijging met zowat 12 % t.o.v. 1981 (ter vergelijking : in 1981 kenden wij een groei van 10 %, en in 1980 slechts 2,2 %). Dit is dus heel wat meer dan een nul-groei, in tegenstelling tot het resultaat in tal van andere sektoren van de ekonomie. Het is waar dat anderzijds ook de exploitatiekosten verder de hoogte zijn ingegaan, vooral dan de gasoil-prijs, waarin evenwel – sedert begin november – een dalende tendens valt waar te nemen. Maar al bij al mag toch gesteld worden dat de sektor gezond is. Dat onze reders en kandidaatreders blijven geloven in de toekomst van het visserijbedrijf blijkt uit de sedert een paar jaren flink toegenomen animo voor nieuwbouw evenals voor modernisering- en aanpassingswerken van bestaande vaartuigen.

Jammer genoeg moet ook dit jaar deze Nieuwjaarsboodschap een herinnering bevatten aan hen die in het voorbije jaar omkwamen op zee. Hierbij denken wij vooral terug aan de O.202 „Pelagus" die op 21 januari 1982, zo kort na de ramp met de Z.180, machteloos vastliep op de rotsen van Vestmannaeyjar, op de zuidkust van IJsland. Vier mensen kwamen om in deze scheepsramp : twee jonge opvarenden van de „Pelagus" evenals – eerder uitzonderlijk bij een schipbreuk – ook twee mannen van de ter hulp gesnelde IJslandse reddingsploeg.

Anderzijds mogen wij dankbaar zijn dat, bij de recente schipbreuk van de Z.209 „Onedin" op 6 november 1982, de vijf opvarenden allen veilig aan wal konden worden gebracht, zoals trouwens ook op 10 januari 1982, de vijf opvarenden van de Z.574 „Nautilus".

Tenslotte heeft mijn jaar kennismaking met de visserij mij geleerd het dynamisme en het economisch belang van deze sector te waarderen. Moge in 1983 voor ons allen een jaar worden van goede verstandhouding en vruchtbare samenwerking.

Ik wens U allen, naast en voorspoedig 1983 met mooie besommingen, vooral een behouden vaart.



ONZE JONGSTE AANWINST OP ONS FABRIKATIE-PROGRAMMA:

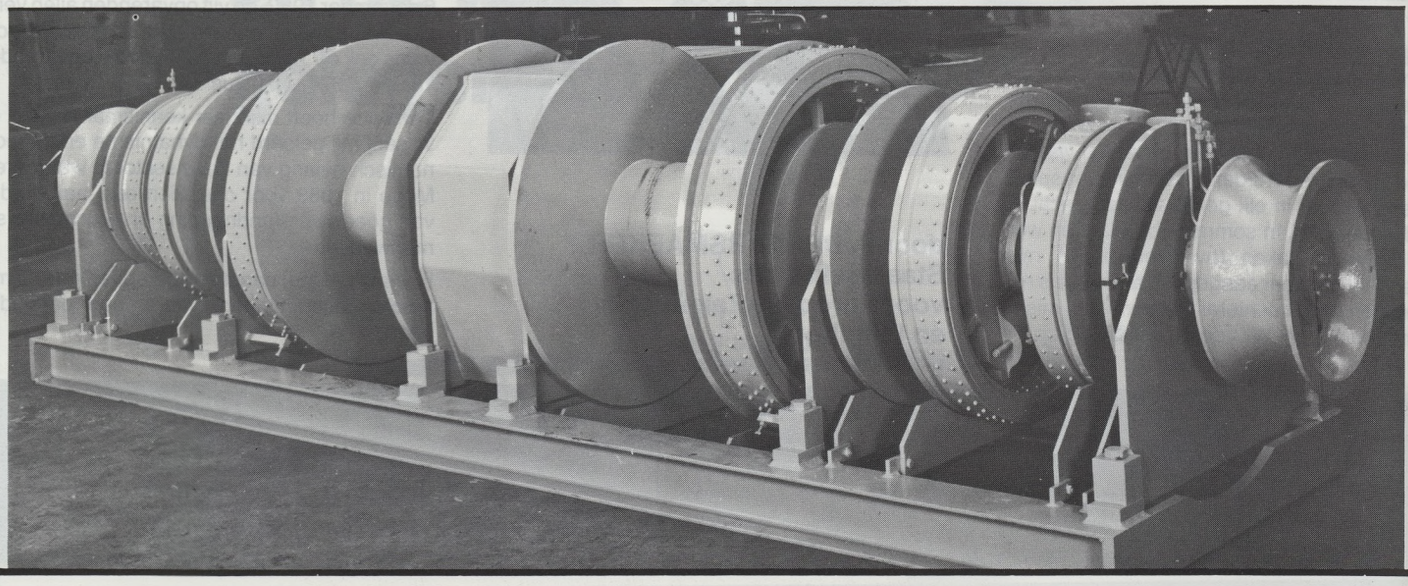
DE NIEUWE 6-TROMMEL VISLIER TYPE 3000-6

EEN BRUSSELLE PRODUKT DAT KRACHT AAN DUURZAAMHEID PAART:

Op de gemiddelde trommeldiameter: van 20 tot 30 ton max. trekkracht.
Alle trommels met gekombineerde friktiekoppelingen en brandremmen pneumatisch bediend vanaf de brug: 1 handle per trommel.
DE EERSTE VAARTUIGEN MET DEZE NIEUWSTE VISLIER UITGERUST:
Z.46 „Neptunus" Z.90 „Oosthinder"
+ 3de in aanbouw op de Scheepswerf Degraeve, Zeebrugge

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1, 8450 NIEUWPOORT – ✆ (058) 234.871 – Tlx. 810.32





DE ZEEVISSERIJ 1955-82

door O. VANNESTE,
Gouverneur
van de Provincie West-Vlaanderen

Dit jaar publiceerde het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau een struktuur-analyse van de Belgische zeevisserij. Deze studie was een aktualisatie van een analoge studie die werd uitgevoerd op het einde van de jaren vijftig (de Belgische Zeevisserij. Een ekonomische studie). Het beeld van de Belgische zeevisserij is gedurende de meer dan twintig jaar die tussen beide studies zijn verstreken, grondig gewijzigd.

Waar de zeevisserijvloot in 1955 nog 430 vaartuigen telde, is dit aantal in 1981 teruggevallen op minder dan de helft, namelijk 205. Deze daling is reeds aan de gang sedert 1958 en enkel in 1980 viel er nog een stijging met drie eenheden te noteren. Vooral in de jaren zeventig is de afbouw aanzienlijk geweest. Vele faktoren, zoals de fors opgelopen bouwkosten, de hausse van de brandstofprijzen en het algemeen klimaat van onzekerheid omtrent het visserijbeleid lagen aan de basis van het stilvallen van de nieuwbouw. Pas in 1980 kwamen opnieuw zes nieuwe schepen in de vaart. In 1981 werd hetzelfde aantal bereikt, en eind 1981 waren nogmaals vier vaartuigen in aanbouw. Nu de belangrijke stimulans van de VOZOR-premies is weggevallen, kan de provinciale nieuwbouwpremie, samen met een soepele toepassing van de wet op het scheepskrediet, de zo noodzakelijke vernieuwing en modernisering van de vissersvloot op peil houden.

Vermits oudere vaartuigen vervangen worden door gemiddeld grotere vaartuigen met krachtiger motoren, is de evolutie inzake tonnenmaat en drijfkracht niet zo ongunstig geweest. In 1955 telde de vloot 26.350 BT en 63.913 PK. In 1981 waren de cijfers respektievelijk 21.588 BT en 88.291 PK, dit is een lichte achteruitgang inzake tonnenmaat en een positieve evolutie inzake drijfkracht. De toename van de gemiddelde kapaciteit van de vaartuigen blijkt uit de verdeling naar scheepsklasse. Waar in 1955 meer dan twee derden van de vaartuigen minder dan 70 BT haalden, is dit anno 1981 teruggevallen op iets meer dan één derde.

De bemanningsevolutie loopt parallel met de halvering van de vlootomvang. In 1955 waren 1.800 vissers aangemonsterd op 391 bemande vaartuigen; in 1981 waren nog 894 vissers tewerkgesteld op 193 bemande vaartuigen. Het tewerkstellingsverlies tengevolge van produktiviteitsstijgingen werd vrijwel volledig gekompenseerd door de verschuiving naar grotere vaartuigen die een grotere bemanning vereisen. Het kwantitatieve bemanningsprobleem, dat in 1955 nog zeer accuut was, is momenteel heel wat minder ernstig. Het aksent ligt nu vooral op het kwalitatieve vlak en de noodzakelijke hervorming van het visserij-onderwijs.

RECORDJAAR IN 1955

Het jaar 1955 was inzake aanvoer door de Belgische vloot een rekordjaar. Toen werden 72.000 ton visserijprodukten aangevoerd voor een totale waarde van 580 miljoen frank. In 1981 werd nog slechts 44.000 ton aangevoerd. Tengevolge van de stijging van de visprijzen bedroeg de besomming evenwel 2,1 miljard frank. Wanneer deze globale gegevens nochtans gerelativeerd worden ten opzichte van de daling van de vlootomvang, valt niettemin een gestadige toename van de vangst per vaartuig te noteren. Sedert 1978 is de situatie zelfs vrij goed te noemen.

De aanvoer van visserijprodukten in België volstaat echter niet om de interne markt te voorzien. In 1981 werd in België zowat 161.000 ton vis gekonsumeerd (aanvoergewicht). Gezien jaarlijks zowat 20.000 ton wordt uitgevoerd, is België in aanzienlijke mate afgestemd op invoer. In 1955 werd 66.000 ton ingevoerd voor een waarde van 931 miljoen frank. In 1981 was dit opgelopen tot 110.000 ton voor een waarde van 10 miljoen frank. De expanderende interne markt en de grote afhankelijkheid van de invoer wijzen erop dat er voor de Belgische visserijvloot nog belangrijke expansiemogelijkheden zijn.

GROTE EVOLUTIE

Evenwel blijkt het vrij moeilijk deze mogelijkheden aan te pakken. Sedert 1955 immers, heeft het visserijbeleid een uitermate grondige evolutie doorgemaakt. Waar 25 jaar geleden de visserij nog was gekenmerkt door een grote mate aan exploitatievrijheid, is deze anno 1982 in ruime mate aan banden gelegd, door het instellen van exclusieve visserijzones en vangstbeperkingen. De diskussie op EG-niveau over de visserijzones en vangstkwota, is evenwel nog steeds niet gesloten. Deze situatie stelt ondermeer de Belgische visserijsektor voor grote onzekerheid. Om eenzijdige en diskriminerende beslissingen van de diverse EG partners te voorkomen, is het van groot belang dat op korte termijn overeenstemming wordt bereikt inzake het Europees visserijbeleid.

Een ander probleem dat dringend de aandacht vergt, is dat van de rentabiliteit. Aan de ene zijde dient een bevredigende oplossing te worden gevonden voor de problematiek van de brandstofprijzen, aan de andere zijde kan ook nog werk worden gemaakt van de verhoging van de opbrengsten. Ondermeer dient in dit verband gedacht te worden aan bepaalde maatregelen inzake marktbeleid en aan de verbetering van rationalisatie van de verwerkings- en afzetstruktuur.

De ganse problematiek van de zeevisserij is thans sinds 50 jaar behandeld geworden in het „Visserijblad"; zowel de betrokken beroepsgroep, de overheid en een breed publiek kreeg aldus via dit blad de nodige informatie over de gang van zaken in de zeevisserij; ook werden via dit medium standpunten ingenomen om de belangen van de zeevisserij te dienen.

Derhalve breng ik graag en welgemeend eerbetoon aan allen die bij de nooit aflatende werking ervan betrokken waren. Mocht de invloed die van hen uitgaat ook in de toekomst een blijvende vreugde en drijvende kracht voor de Belgische zeevisserij betekenen.

DE BESTE STUURLUI STAAN AAN WAL.

Het is een hele opgave om in deze krisistijd het hoofd boven water te houden. U moet overal tegelijk zijn. Snel en efficiënt reageren is de boodschap.

Maar daar zit een gevaar in. Want terwijl U honderd en een details regelt verliest U de grote beleidslijnen uit het oog. En uw bedrijf wijkt van de uitgestippelde koers af.

Om dat te vermijden hebt U een stuurman aan de wal nodig: uw agent van de G-bank die zijn financiële en beheerstechnische ervaring te uwen dienste stelt en met U nagaat hoe U uw zaak veilig door de krisisstorm kunt loodsen.

De bankservice die hij U daartoe aanbiedt, is van het allerhoogste gehalte. Maar dat wist U natuurlijk al langer.

Generale
Bankmaatschappij

Aan Pros...
...van zijn vrienden !

Mijnheer de Redacteur,

We hebben vernomen dat „Het Visserijblad" volgende week zijn 50e jaargang ingaat en dat te dezer gelegenheid met Kerstdag er een feestnummer zal verschijnen waarin talrijke bevoegden er hun ideeën en wensen zullen voorop zetten.

Als niet genodigden daartoe, maar als lezers en vrienden van je vakblad en bewonderaars van wat je allemaal in je leven en gedurende dit vijftigjarig bestaan voor de visserij hebt tot stand gebracht en behartigd, hebben we het toch nodig geacht en aangedurfd met de medeplichtigheid van een paar van je medewerkers, een naamloze brief in te zenden in de hoop dat ze de moed zullen hebben dit zonder je weten en vragen als sluikpersartikel in te lassen, hoe moeilijk het soms is je te omzeilen. Binnen vijftig jaar zullen we de visserijgemeenschap daarover niet meer kunnen inlichten en zal ook dit tot de geschiedenis behoren.

Het is ons allen bekend dat je in al die voorbijgaande jaren in „Het Visserijblad", dikwijls met je opvliegend karakter, een harde taal hebt gebruikt en wat volgens jou niet goed was, bekampt hebt, bijzonderlijk wanneer het ging tegen de belangen van de maatschappijen welke je hebt opgericht of er in zetelde en vooral wanneer het ging tegen de belangen van kustvissers en kleine reders.

Het is ons ook bekend dat je soms onredelijk waart en daarin noch vriend noch vijand spaarde en dat je daardoor ook nu en dan je echte goede vrienden mishaagde, zoals wij het zijn, zonder je er rekenschap van te geven. Het is voor die reden dat we ook thans onze naam niet willen prijs geven in de hoop dat je medewerkers de moed zullen hebben dit artikel ook eens te laten verschijnen.

We weten immers allen dat wanneer het slecht gaat in de visserij en in de zaken die je er behartigt of wanneer de Hogere Overheid te lang wacht om een beslissing te nemen of deze je niet bevalt, je op dat ogenblik in je burelen niet moet bezocht worden om van je een gunst te bekomen of een goede raad te krijgen of om met je een gesprek aan te gaan.

Je personeel raadt ons dan aan, wat te wachten en je op dat ogenblik met rust te laten. Het is ons ook bekend, dat je nu de 76 nadert, je nochtans nog altijd de eerste en de laatste op je burelen bent en je personeel moet zien dat het er ook tijdig is, want het is misschien niet genoeg bekend dat je de bedrijven waar je nog steeds de leiding hebt, in al hun werking en moeilijkheden leidt en kontroleert, alsof je nog 30 waart. Maar je veranderen, je zeggen of schrijven dat je het voortaan wat zachter en kalmer moet aandoen, dat is olie op het vuur gooien en je nog meer kwaad bloed zetten.

Het is daarom dat we dit briefje langs de weg van de vrije sluikpers zenden en hopen opgenomen te zien om je nochtans geluk te wensen namens je vele vrienden en ter attentie van je vijanden, die zich ook wel zullen herinneren waarom, niettegenstaande ze ook door je geholpen werden, ze je niet kunnen luchten.

Je blad, dat toch een vrij vakblad is gebleven, wordt zowel door de Overheid, vriend of vijand, de visserij van België en Holland zeer veel en graag gelezen, zelfs al bevallen sommige artikelen hen niet altijd, maar omdat er veelal goede gedachten inzitten, het resultaat van een jarenlange praktische ondervinding in alle lagen van ons bedrijf. Daarom is het dat, niettegenstaande je moeilijk karakter, we je verwezenlijkingen bewonderen en je mogen bedanken voor al wat je in die 50 jaar voor de Belgische visserij betracht en verwezenlijkt hebt. Want wanneer we alles eens bekijken, is het niet alleen Het Visserijblad, maar ook zoveel andere zaken welke je voor de kleine visser en reders in al die jaren hebt tot stand gebracht of helpen verwezenlijken. Je werk omtrent dit alles opsommen, zou boekdelen vergen.

Degenen die nog leven en je sedert je jeugd en vooral sedert dat je in 1929 in de visserij kwam, hebben leren kennen en je bezig hebben gezien moeten, niettegenstaande alles, voor jou en je verwezenlijkingen hun pet afdoen.

Het volstaat niet alleen aan je Visserijblad te denken maar aan de tijd dat je in de vismijn aan stad was, dat je er vlug secretaris werd van een stedelijke zieken- en pensioenkas voor vissers en vissersweduwen waar de vissers reeds aan 54 jaar een stedelijk pensioen kregen, dat je hulpsecretaris en schatbewaarder waart van de toenmalige Nationale Propagandacommissie voor Visverbruik en de toenmalige gouverneur van West-Vlaanderen, een Rijksnormaalschool voor onderwijzeressen en regentessen te Brugge bezocht, waar je een propagandadag voor een groter visverbruik met een prijskamp met talrijke prijzen voor alle studenten en een groots visdiner had ingericht. Je werd, voor zover ons nog bekend, griffier van de Ongevallenkas voor Zeevissers, waar je de stempel op zette tegen de misbruiken door de syndikaten, toen al in het leven geroepen.

Het volstaat de nog in leven zijnde reders te herinneren aan wat je voor alle reders en vissers begin, tijdens en na de oorlog gedaan hebt en hoe talrijken onder hen door oorlogsfeiten geteisterd, door je geholpen werden en je wekenlang Frankrijk afreisde om hun schepen op te zoeken, te doen herstellen en terug te brengen. Ook hier zijn boekdelen over te schrijven.

Het volstaat ook te wijzen op je stichting van de beroepskustvissersverenigingen Hand in Hand te Oostende en Zeebrugge, de stichting van het Verbond der Belgische Visserij, waar voor het eerst groot en klein verenigd werden en tenslotte de Rederscentrale, waarvan je nevens Vanderrol, Bauwens en Menu, de grote bezieler van waart en nu, niettegenstaande je harde lijn, er nu tekort bent.

En dan spreken we niet van de stichting van je coöperatieven Hulp in Nood en SCAP, waar je nog steeds met harde hand leidt zonder te spreken van de coöperatieve visafslag O.V.A., waar je 15 jaar geleden alle privé-afslagen wist uit te schakelen en tot de sterkste en goedkoopste visafslag van onze tijd wist om te vormen.

Tenslotte is het ons onmogelijk nog te wijzen op de talrijke commissies of verenigingen waarin je zetelt of gezeteld hebt, waar je soms een harde taal gebruikt, onrecht wil bestrijden en je praktische kennis van vrije visserij van belang is.

Dit alles overwogen hebbend en wetend dat achter die ruwe korst een gouden hart zit, zouden we echter je willen doen begrijpen dat je het langzamerhand wat zachter zou moeten aandoen en niet de eerste en de laatste op je burelen moet zijn, want niet alleen je vrienden houden nog van je, maar de kleine man, uw kustvissers en kleine reders, hebben je nog zo nodig, uit wier mond we nog dikwijls vernemen : "'t Is te hopen dat hij er nog lang moge zijn, want waar anders dan bij hem moeten we gaan wanneer we hulp nodig hebben ?".

Ook je vrienden, die je hier in dit schrijven wat hard aangepakt hebben, wensen dat in 't belang van al wie het goed meent en van de ganse visserij. Zij hopen dat in al je bedrijvigheid je nog lang gezond moge blijven om de verenigingen welke je leidt, verder in het leven te kunnen houden in het belang van de ganse Belgische visserijgemeenschap.

Dat is niet alleen de wens van de ganse visserij maar ook van de Overheid, die je heeft leren kennen voor je onverdroten inzet voor het belang van de velen die nog dagelijks op je beroep doen en het ook wel eens hebben over je onstuimig karakter, maar nog veel meer over de talrijke nuttige verwezenlijkingen, in het belang van je medemensen, tot stand gebracht.

Je vrienden.



DE Zeeuwsche Banier

● VERSE MOSSELEN ● GEPELDE MOSSELEN
● MOSSELCONSERVEN ● OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.
YERSEKE (Holland)
✆ 0031 1131 1321 b.g.g. 2041 telex 55176

DE ZEEBRUGSE VISSERIJ : BLOEIEND EN TOEKOMSTGERICHT



door Frank VAN ACKER, burgemeester van Brugge

De jongste jaren komt Zeebrugge vooral in het nieuws door de gigantische werken die er een wereldhaven zullen van maken. Nochtans floreert in Zeebrugge ook een visserijbedrijvigheid die gerust de belangrijkste van het land mag genoemd worden. Een schets van deze Zeebrugse visserij, minder gekend maar daarom niet minder belangrijk!



De Zeebrugse vissershaven, zowel op het vlak van de aanvoerwaarde als de productiecapaciteit de numero uno van de Belgische visserijbedrijvigheid.

EEN VLEUGJE HISTORIEK

Het einde van de 19e, en het begin van de 20ste eeuw, is voor Zeebrugge de periode geweest waarin de nieuwe zeehaven gestalte heeft gekregen. In 1907 wordt die haven plechtig geopend. Maar daar alleen blijft het niet bij; men wil in Zeebrugge immers ook een vissershaven aanleggen, als de kristallisatie van de visserij aan de Oostkust. Opdat de vissers van Heist er met hun bootjes zouden in terecht kunnen als schuilhaven, wordt in 1906 een vissersdok opengesteld, oostwaarts van de vaargeul naar de zeesluis, en in 1909 komt er een houten loods voor de visverkoop.

In de decennia die volgen zullen vissershaven en vismijn diverse keren uitbreiden, telkens vergroot of vernieuwd worden om te kunnen voldoen aan de groeiende visserij-aktiviteiten.

De visserij-akkomodatie in Zeebrugge lijdt sterk onder de 2de wereldoorlog, maar daarna komt er een nieuw elan. In 1948 bouwt de stad Brugge een nieuwe vismijn, 180 m lang en 29 m breed, die in 1966 omwille van de toenemende aanvoer alweer met 100 m moet verlengd worden, en aldus de vorm aanneemt die wij thans nog kennen. Het aantal pakhuizen is inmiddels verhoogd tot 34. Ook het vissersdok is nog uitgebreid.

Vandaag de dag is Zeebrugge een grote en moderne vissershaven rijk, waaromheen een bedrijvigheid gegroeid is die een niet te onderschatten aantal arbeidsplaatsen telt, o.m. in de visverwerkende nijverheid en in de toeleveringsbedrijven (brandstof, tuigage, scheepswerven, enz.).

Eén van de recentste belangrijke realisaties is de automatische slipway die in 1940 in het Prins Filipsdok is aangebracht, en waar de schepen voor onderhoud en herstelling terecht kunnen.

DE PLAATS VAN ZEEBRUGGE IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Van de 3 zeehavens in ons land – Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort – is die van Zeebrugge ontegensprekelijk uitgegroeid tot de belangrijkste, en dat zowel voor wat de visverkoop betreft, als voor het aantal vaartuigen en vissers.

Wat de visaanvoer betreft staat Oostende weliswaar nog steeds bovenaan : 55 % tegenover 39 % voor Zeebrugge in 1981. Maar door een zekere specialisatie van Zeebrugge op duurdere vissoorten zoals tong, tarbot, garnaal en langoestienen, haalt Zeebrugge nu het leeuwenaandeel naar zich toe in de globale besomming, nl. zo'n 56 % van het verkoopcijfer in de 3 havens samen.

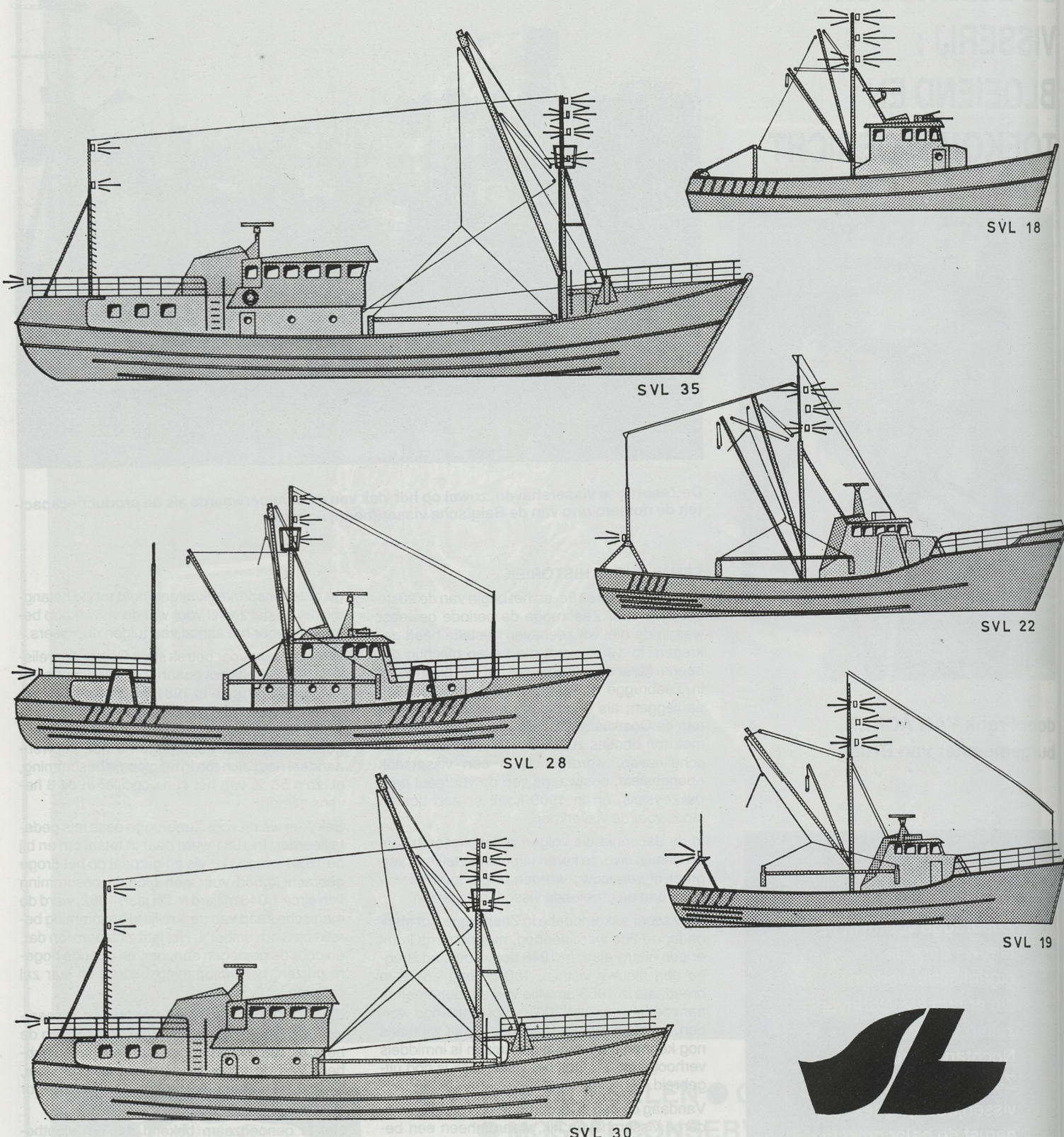
Bekijken we dit voor Zeebrugge eens iets gedetailleerder. In 1981 werd daar in totaal om en bij de 15,01 miljoen kg vis en garnaal op het droge gebracht, goed voor een globale besomming van circa 1,043 miljard fr. Dit jaar, 1982, werd de magische kaap van de 1 miljard besomming bereikt op 3 november jl. Het laat zich aanzien dat, én door de gestegen aanvoer, én door de hogere prijzen, het besommingsbedrag dit jaar zal oplopen tot 1,2 miljard.

Eind 1981 bestond de Belgische zeevisserijvloot uit 205 schepen, waarvan er meer dan de helft, nl. 108, in Zeebrugge hun thuishaven hebben. Van de totale tonnenmaat van de vloot, 21.588 BT, neemt Zeebrugge 11.948 BT voor zijn rekening.

Het is genoegzaam bekend dat het vlootbestand de jongste 20 jaar overal is teruggelopen. Daar staat dan wel tegenover dat er ook een generatie nieuwe schepen ingezet is, meestal groter en moderner uitgerust. Zeebrugge blijft in die evolutie allesbehalve achterop, maar staat zelfs aan de top. In de loop van 1982 werden 4 nieuwe schepen – de Z.39, Z.50, Z.89 en Z.284 – in de vaart gebracht, en 2 – de Z.46 en Z.54 – te water gelaten. Daarenboven zijn er nog drie schepen voor Zeebrugge in bestelling.

En om deze vergelijkende cijferreeks af te ronden, stippen we nog aan dat er eind 1981 van de 894 aangemonsterde zeelieden 480 in de Zeebrugse vloot zaten.

»



SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

DE STAD BRUGGE EN DE ZEEBRUGSE VISSERIJ

De uitbating van de vismijn hoort toe aan de stad Brugge, die sedert 1926 de visverkoop organiseert, en de mijn sinds 1973 ingeschakeld heeft bij de gemeentebedrijven.

Het stadsbestuur heeft altijd een bijzondere interesse betoond voor de visserij in Zeebrugge. Er zijn inspanningen gedaan om tot een rationeler en beter beheer van de vismijn te komen, en daartoe zijn een reeks diensten overgenomen van de partikuliere sektor, o.m. de vissorteerders en de kielbank (1966), de viswegers (1966), de bennenverhuring (1974) en de loskraantjes en sorteertafels (1978).

Ingrijpend is de manier waarop, door toedoen van het stadsbestuur, onlangs de visafslag gereorganiseerd is. Voorheen werd de visafslag verzekerd door een P.V.B.A. waarin enkel de handelaars vertegenwoordigd waren. Sinds 1 oktober van dit jaar gebeurt dit door de S.V. „Zeebrugse Visafslag". Van de 180 aandelen is telkens één derde in handen van het stadsbestuur, de rederscentrale afdeling Oostkust en de handelaars. Een deskundiger en evenwichtiger organisatie van de visafslag wordt zo mogelijk. Officieel, volgens artikel 3 van de oprichtingsakte, is het doel van de maatschappij als volgt: „Het inrichten, bevorderen, leiden en waarnemen aan de Belgische Oostkust van de veiling van vis, schaal-, schelp- en weekdieren, en het daartoe kunnen verrichten van alle nijverheids-, handels- en financiële ondernemingen, van roerende of onroerende aard".

Eind 1982 kan de Zeebrugse vismijn als een bloeiend en kommercieel gezond bedrijf bestempeld worden, met een bekwaam en dynamisch bestuur.

Nog andere verbeteringen zijn trouwens doorgevoerd of staan op stapel.

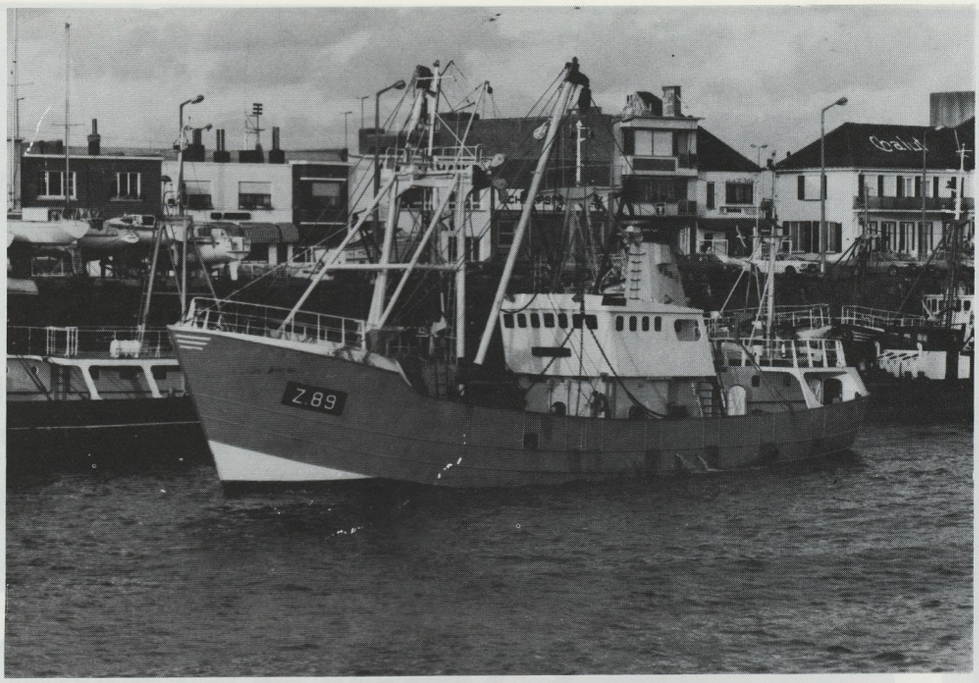
Door de stijgende aanvoer en de grotere schepen is bijvoorbeeld een nieuwe regeling getroffen voor wat betreft het opgeven van de vangsten en het aantal vaartuigen die toegelaten worden per marktdag. Door deze nieuwe regeling, die inging in mei van dit jaar, zijn de vaartuigen verzekerd van hun marktbeurt op de marktdag waarop ze ingeschreven werden en wordt de mogelijkheid om verwezen te worden naar een volgende dag wegens gebrek aan plaats, uitgeschakeld.

PROBLEMEN EN TOEKOMSTVERWACHTINGEN

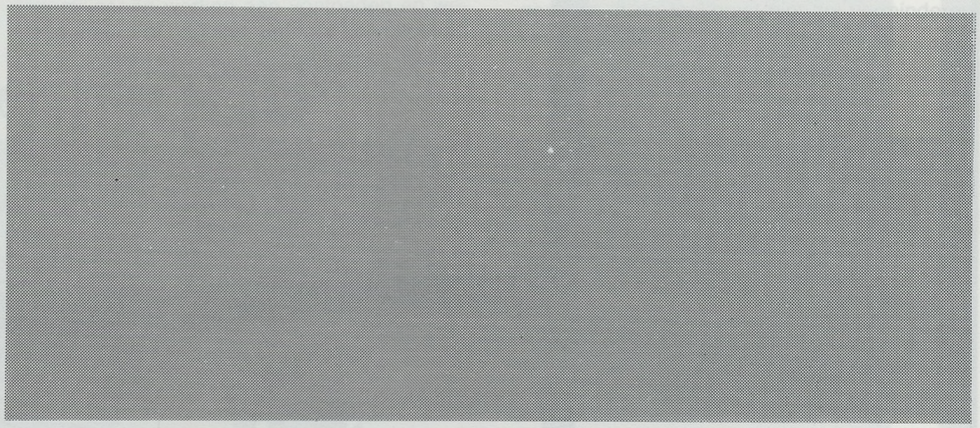
Het ontbreekt in de visserijsektor zeker niet aan problemen. De toenemende verontreiniging van het zeemilieu zal het kwaliteitsprodukt dat vis toch is, uiteraard niet ten goede komen. Er zijn ook de brandstofprijzen die fors de pan uit rijzen. De meeropbrengsten van de verkoop van de vangsten houden bijlange geen gelijke tred met de kolossale kostenstijging van de brandstof. De boten verbruiken ook heel wat; een doorsnee vaartuig komt aan 3000 l. of meer per 24 u. De brandstofprijzen blijven voor de visserij dan ook een levensgroot probleem.

Niet alleen daar zijn er financiële problemen; ook de investeringen voor nieuwe boten worden loodzwaar. De tijd dat men via relatief weinig financiële middelen met een visserssloepje kon uitzetten is voorbij. Vandaag durven de kosten voor een nieuw groot stalen vaartuig oplopen tot 60 à 70 miljoen.

Last but not least zijn er de vraagtekens in verband met de verdere maritiem-industriële uitbouw van Zeebrugge, vooral dan inzake de voorhaven en de LNG-terminal. In visserijkringen vreest men wel eens dat die grootschalige havenaktiviteiten de visserij zouden in de hoek drummen. Tegenover die vrees staat evenwel de intentie om de visserij zeker te behouden, en zelfs belangrijke infrastruktuurwerken uit te voeren ten gunste ervan.



De Z.89, een van de nieuwste eenheden van een voortdurend expanderende Zeebrugse vissersvloot.



De Zeebrugse vismijn, het kloppend hart van een boeiende en bloeiende sector.



Bij het GOUDEN JUBILEUM van „Het Visserijblad"

willen wij onze dank zeggen voor de hardnekkige strijd die uw vakblad door de jaren heen heeft gevoerd in het belang van de Visverwerkende Nijverheid.

wensen U dan ook nog een lange en vruchtbare toekomst!



Pvba Aug. Van den Abeele

8000 Brugge, Pathoekeweg 68/70

De betrouwbare firma voor alle gerookte - gemarineerde - diepgevroren of verse vis.

✆ (050) 31.51.41 tlx. 81.153

BOODSCHAP VAN BURGEMEESTER FRANK VAN ACKER VAN BRUGGE

Zoals de jongste jaren gebruikelijk is geworden, is mij gevraagd om enkele overwegingen in dit jubileum-kerstnummer van HET VISSERIJ-BLAD te schrijven. Het is een uitnodiging die ik met genoegen aanvaard, en ik wil er gebruik van maken om een beeld te geven van Zeebrugge, van belangwekkende dingen die daar het voorbije jaar gebeurd zijn en het komende jaar nog zullen gebeuren.

Er zijn vooreerst de enorme havenwerken. In de voorhaven worden twee dammen in zee gebouwd. Op de oostelijke dam is men bezig met de konstruktie van een terminal voor vloeibaar aardgas. Alles wordt in het werk gesteld om daar tegen 1985 de eerste tanker met het gas uit Algerije te kunnen ontvangen. Het gaat om een uiterst belangrijk project. Dat bleek nog enkele dagen geleden toen de Algerijnse president Chadli zelf en enkele van zijn ministers, ter plaatse zijn komen kijken naar de werken.

Het komende jaar wordt ongetwijfeld een historisch jaar voor de haven. Men voorziet immers dat begin september 1983 de nieuwe grote zeesluis, de toegangspoort tot de achterhaven voor zeereuzen tot 125.000 ton, en die nieuwe achterhaven zelf, operationeel zullen zijn.

Die havenexpansie mag evenwel de woon- en leefgemeenschap Zeebrugge niet in de hoek drummen. Ik kan in alle oprechtheid zeggen dat het Stadsbestuur op dat vlak niet met de handen in de schoot is blijven zitten. Er is heel wat gebeurd om de toekomstige leefbaarheid van Zeebrugge veilig te stellen. Enkele maanden geleden is op het Marktplein een gloednieuw gemeenschapshuis in gebruik genomen. Naast de administratieve diensten, biedt dit centrum ruimte voor allerlei uitingen van het kultureel- en ontspanningsleven van de Zeebruggelingen.

Op de zeedijk staat een nieuw badengebouw, en aan de Evendijk Oost wordt een nieuwe sporthalle uit de grond gestampt. Er zijn voor talrijke miljoenen werken aan voetpaden en wegen gebeurd of gepland, en door de voltooiïng van de werken aan de nieuwe sluis, laat het zich aanzien dat de oude Kustlaan, als vitale verbinding doorheen de dorpskom, binnenkort weer zal kunnen in gebruik genomen worden.

Uiteindelijk komen we dan ook bij de visserij in Zeebrugge. En dat het er goed mee gaat, bewijst het feit dat in 1982 voor de tweede opeenvolgende keer het magische cijfer van 1 miljard fr. besomming gehaald werd in de Vismijn. De stad heeft er zich altijd voor beijverd om het beheer van de visserij-aktiviteiten beter en rationeler te maken. Dat werd het afgelopen jaar het duidelijkst bewezen met de hervorming van de Zeebrugse Visafslag waarin nu, naast de handelaars, ook het stadsbestuur en de reders vertegenwoordigd zijn.

Geachte lezers, Zeebrugge met zijn bevolking, zijn visserij en zijn haven, heeft in het stedelijk beleid altijd een speciaal plaatsje gekregen. Ik verzeker U dat die aandacht voor dat Brugge-aan-zee in de toekomst niet zal verminderen, wel integendeel !

EEN ERESALUUT

door Dries CLAEYS,
ere-Volksvertegenwoordiger
en Voorzitter
van de Bedrijfsraad
voor de Zeevisserij



Bij het 25-jarig bestaan van HET VISSERIJ-BLAD past het dat wij een oprecht eresaluut brengen aan het initiatief dat zoveel jaren terug werd genomen en tot op heden in stand gehouden.

Wanneer wij terugdenken aan die crisisjaren van toen, dan herinneren wij ons hoe dit de periode was dat wij na de Vrije Vakschool van de Stuiverstraat te hebben verlaten, bij de Scheepswerf Beliard-Crighton zijn gaan werken. 'k Was toen 16 jaar. En in 1932 kreeg ik na zoveel anderen ook mijn afdankingsbewijs. Dan gaan werken in een kleine smidse en scheepsherstellingsbedrijfje op 't Hazegras. 't Was dan nog alle dagen gaan werken aan boord in de bassin, op een of ander schip dat te water was gelaten op de scheepswerven waar nu het rond punt is aan het stadhuis.

Wat een verandering hebben de vissersschepen ondergaan, en wat een veranderng de visserijtechnieken... en vooral ook de mogelijkheden om de visserijbedrijvigheid uit te voeren. Toen wist men nog niets af van enige beperking in het vissen. Men zou het nooit geloofd hebben dat er een tijd zou komen waarin men zou zeggen : „Je mag achter geen haring, je mag maar zoveel tongen en zoveel kabeljauw en zoveel van dit en van dat vissen, !"

Wie zou er ooit geloofd hebben dat de IJslandse visrijke wateren zouden gesloten worden, dat men rond Engeland herhaaldelijk zou pogen beschermende zones op te trekken en zo verder.

Maar ja, wie zou toen gedacht hebben dat ik nog in de Kamer zou belanden, dat ik daar het patent zou krijgen als de spreekbuis van de zeevisserij ?
Wie zou gedacht hebben dat ik nog ooit artikels zou geschreven hebben voor dat nieuwbakken Visserijblad ?

Wie zou gedacht hebben dat ik zo dikwijls de uitgever Pros Vandenberghe op zijn kop zou geven om de inhoud en de toon van sommige artikels die hij daarin schreef ?

Wie zou kunnen vermoeden hebben dat wij soms zouden schelden tegen mekaar dat 't spetterde, zoals oude Vuurtorenaars past ?

Wie zou echter kunnen geloven hebben dat die vele soms harde discussies toch de diepe waardering en echte vriendschap niet hebben aangetast ?

Vandaag bij die Jubilé van 't Visserijblad mag ik derhalve niet afwezig blijven, mag ik evenwel niet uit mijn krammen schieten, mag ik alleen zeggen :

dank voor zoveel jaren waarin gepoogd werd de visserij te dienen en haar belangen in zo brede kring als mogelijk kenbaar te maken. Daarom ook onze harteljke gelukwensen.

Ostend Stores en Ropeworks



Gedeponeerd merk

HENDRIK BAELSKAAI 12 – 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie :
✆ (059) 32 12 10

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL EN MANILA
EXTRUSIE VAN 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

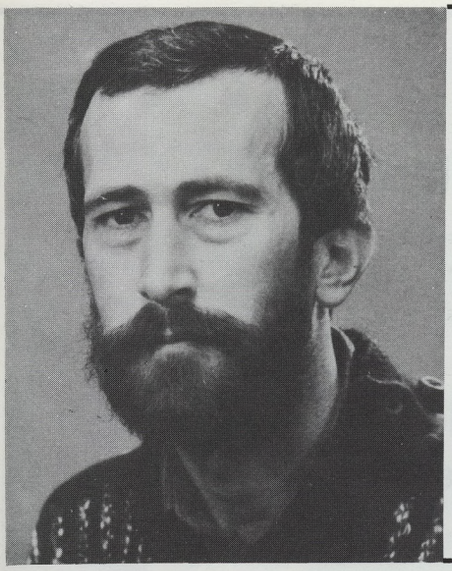
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene – Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN



HERSTEL NOORDZEE HARINGSTAND ZET DOOR

Drs. A. Corten
Rijksinstituut voor Visserijonderzoek
IJmuiden, Nederland.

Na het succesvolle haringseizoen van 1981 zijn er ook in het afgelopen najaar weer goede haringvangsten gemaakt langs de Belgische en Nederlandse kust. Het zal voor iedereen duidelijk zijn dat we hiermee de eerste vruchten plukken van de internationale beschermingsmaatregelen voor haring die vanaf 1977 van kracht geworden zijn. Willen we voor langere duur blijven profiteren van deze opbloei van de haringstand, dan zullen alle betrokken landen zich nauwgezet aan de afgesproken quota moeten houden. Deze quota zijn gebaseerd op de resultaten van het visserijonderzoek dat in internationaal verband wordt uitgevoerd.

In onderstaand artikel worden de meest recente uitkomsten van dit onderzoek belicht, en wordt verder ingegaan op de verwachte ontwikkeling van de haringstand in de diverse gebieden van de Noordzee.

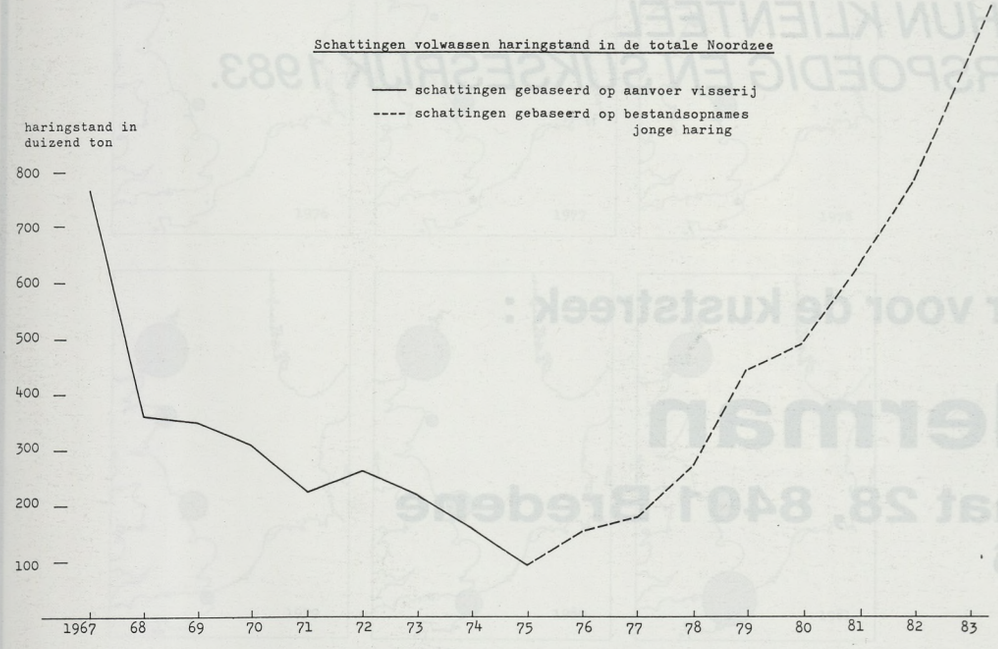
De ontwikkeling van de Noordzee haringstand als geheel

Op het moment dat de haringvisserij op de Noordzee gesloten werd in 1977 was de omvang van de totale haringstand afgenomen van omstreeks 2 miljoen ton kort na de oorlog tot minder dan 200.000 ton (fig. 1). In sommige afzonderlijke gebieden was de afname relatief nog veel sterker geweest; zo was de haringstand op de Dogger Bank volledig verdwenen, en de Kanaal haring was zo sterk gereduceerd dat een visserij hierop niet meer lonend was. Vanaf 1974 liep ook de aanwas van jonge haring in andere gebieden van de Noordzee terug, reden dat visserijbiologen op dat moment een sluiting van de hele visserij als enig mogelijke beschermingsmaatregel zagen.

Bij de aanvang van de sluiting stelden biologen een minimale haringstand van 800.000 ton voor de hele Noordzee als voorwaarde voor een heropening van de visserij. Op grond van theoretische berekeningen werd verwacht dat de visstand bij een dergelijke omvang weer in staat zou zijn om jaarklassen van normale sterkte te produceren. Geschat werd dat het ongeveer 3 jaar zou duren alvorens de haringstand dit peil van 800.000 ton bereikt had.

In werkelijkheid heeft het veel langer geduurd voordat de haringstand in de Noordzee zich tot dit niveau hersteld had; naar schatting zijn we er zelfs op dit moment nog niet eens, maar zal het tot 1983 duren voordat de Noordzee haringstand de veelbesproken grens van 800.000 ton overschrijdt. Dat we desondanks in de afgelopen 2 jaar al op haring hebben mogen vissen in de zuidelijke Noordzee is te danken aan een onverwachts sterke opleving van de haring juist in dit gebied. Hierop komen we verder terug.

De ontwikkeling van de haringstand in de hele Noordzee wordt door biologen op verschillende wijzen gevolgd. In de eerste plaats zijn daar de larven surveys, waarmee een indruk verkregen wordt van de totale produktie aan pasgeboren haring op de verschillende paaigronden in de Noordzee. Deze haringlarven zijn ongeveer 7-8 mm groot (fig. 2), en worden gevangen met een speciaal planktonnet (fig. 3). Omdat we weten hoeveel eieren een vrouwtjesharing ongeveer legt, kunnen we aan de hand van de totale hoeveelheid haringlarven een schatting maken van de hoeveelheid volwassen haring die enkele weken tevoren in het betreffende gebied gepaaid heeft. Het bemonsteren van deze kleine haringlarven dient dus voor het schatten van de stand aan volwassen haring, en niet – zoals veel mensen denken – voor het voorspellen van de haringvangst in de toekomst.



Schattingen volwassen haringstand totale Noordzee.



Pasgeboren haringlarven onder de microscoop.

Figuur 4 toont de produktie aan pasgeboren haringlarven zoals die gedurende de afgelopen 6 jaar gemeten is op de verschillende paaiplaatsen in de Noordzee. Opvallend is dat de ontwikkeling in de centrale en noordelijke Noordzee totaal verschillend is verlopen van die in de zuid- »

- **Benzines – Smeeroliën – Zware stookoliën.**
- **Gasolie voor wegvervoer en huisbrand.**
- **Rechtstreeks aan verbruiker.**
- **AVIA komt met een hartverwarmer op de proppen : automatische levering met gespreide betaling zonder intrest.**

AVIA ROSSEEL n.v.

L. COISEAUKAAI 21 – 8000 BRUGGE

✆ 050/33.99.14 (4 lijnen)
33.78.23 (6 lijnen)

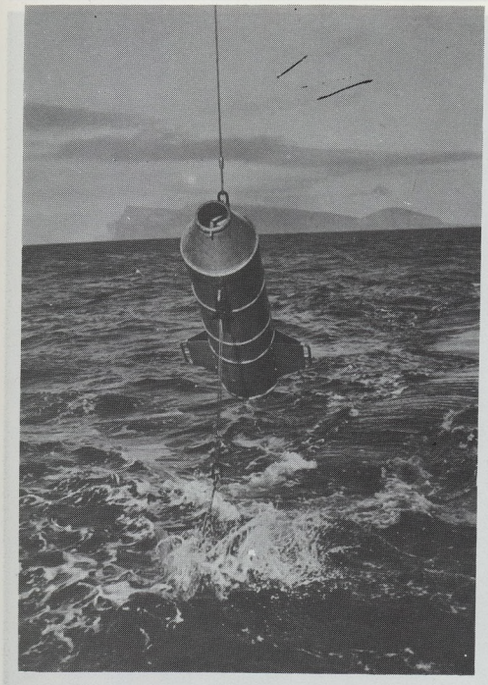
Telex : 81332

DIREKTIE EN PERSONEEL
WENSEN HUN KLIËNTEEL
EEN VOORSPOEDIG EN SUKSESRIJK 1983.

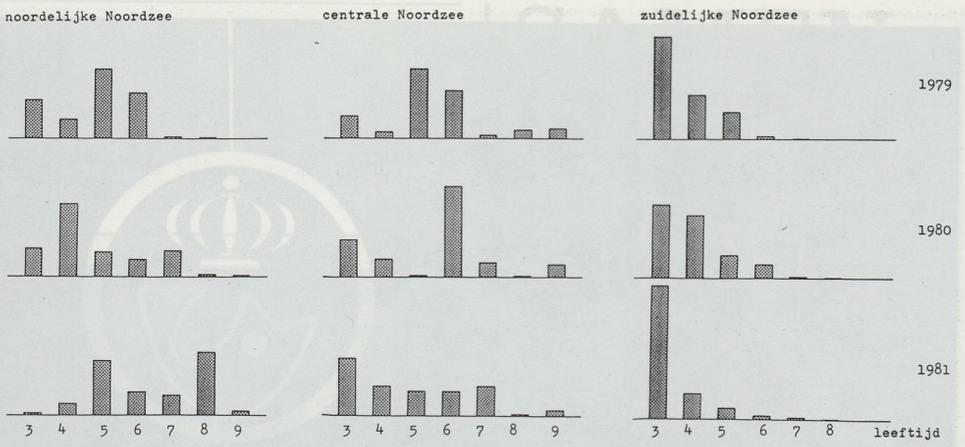
Vertegenwoordiger voor de kuststreek :

FAICT Herman

Steenovenstraat 28, 8401 Bredene
✆ 059/32.16.76



Planktonnet voor het bemonsteren van haringlarven. Het eigenlijke net zit binnen het metalen omhulsel.



Leeftijdsopbouw van haring in verschillende delen van de Noordzee gedurende de afgelopen 3 jaar.

elijke Noordzee. Op de paaiplaatsen bij Flamborough, Aberdeen, en bij de Shetland eilanden nam de larvenproduktie geleidelijk toe tot aan 1979, maar bleef daarna constant, of daalde zelfs weer enigszins. In de zuidelijke Noordzee daarentegen nam de larvenproduktie toe van een onbetekend niveau in 1976-78 tot een zeer hoog peil in 1981; zo hoog zelfs dat de zuidelijke populatie of „Kanaalharing" in dat jaar de belangrijkste haringstand werd van de hele Noordzee.

De oorzaak van het verschil in ontwikkeling tussen de centrale en noordelijke populaties enerzijds, en de zuidelijke populatie anderzijds, moet gezocht worden in een verschil in de aanwas van jonge, 3-jarige haring. Van alle haringpopulaties in de Noordzee zijn de afgelopen jaren leeftijdsmonsters verzameld; in de centrale en noordelijke Noordzee door onderzoekingsschepen, en in de zuidelijke Noordzee door bemonstering van de commerciële vangsten. De resultaten in figuur 5 tonen aan dat er in de noordelijke en centrale Noordzee ieder jaar maar een geringe aanwas van 3-jarige haring bijkwam. In de zuidelijke Noordzee daarentegen was de aanwas van 3-jarigen zó sterk dat deze categorie ieder jaar de vangsten domineerde.

Internationale Jonge Haring Reizen

Omdat het onderzoek tot taak heeft adviezen te geven voor de toelaatbare vangst in de komende jaren, moet het trachten niet alleen gegevens te verzamelen over de hoeveelheid volwassen haring die nù in zee zit, maar ook over de verwachte aanwas in de komende jaren. Dit gebeurt door het uitvoeren van een internationaal gecoördineerd programma: de jaarlijks gehouden jonge haringreizen, waaraan door 8 verschillende landen wordt deelgenomen. In de maand februari wordt de hoeveelheid jonge haring van 1½ jaar oud in de hele Noordzee bepaald door het maken van een groot aantal trekken met een standaard trawl over de hele Noordzee. Het gemiddelde aantal jonge haringen dat tijdens zo'n survey gevonden wordt, is een maat voor de aanwas van 3-jarige haring in de zomer van het volgend jaar. Naar welke van de Noordzee-paaigronden deze jonge haring uiteindelijk zal gaan is moeilijk te zeggen, hoewel er op grond van de lengteverdeling wel iets te zeggen valt. Haring die geboren is in Het Kanaal is gemiddeld wat kleiner van stuk, op een bepaalde leeftijd, dan zijn soortgenoten uit andere gebieden. Wanneer we dus tijdens de jonge haringreizen merken dat de haring over het algemeen klein van stuk is, kunnen we stellen dat een groot deel van deze haring uiteindelijk naar de zuidelijke Noordzee zal trekken.

In fig. 5 zijn de uitkomsten van een aantal recente jonge haringreizen weergegeven. Men ziet dat er nà 1973 een periode is geweest van 6 jaar waarin uitsluitend slechte of zeer slechte jaarklassen werden geproduceerd. Pas de allerlaatste jaarklas, 1980, komt in omvang weer overeen met jaarklassen zoals we die gewend waren vóór de sterke achteruitgang van de haringstand.

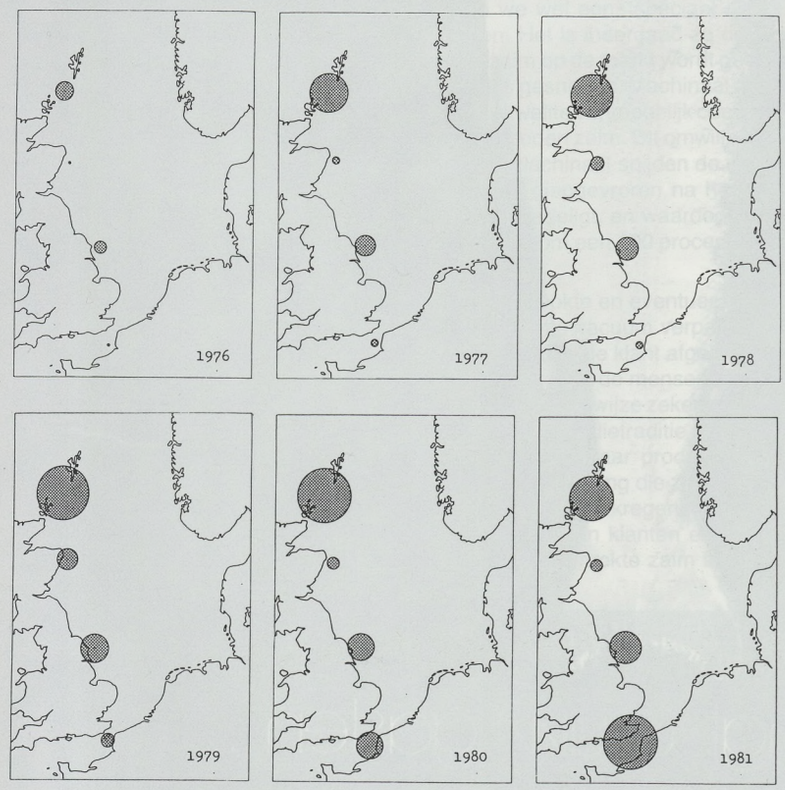
Ontwikkeling van de Kanaalharing

Terwijl de ontwikkeling van de Noordzeeharing als geheel, tot aan dit jaar althans, nog weinig hoopgevend was, herstelde de Kanaalharing zich vanaf 1979 in een zeer snel tempo. Zodra de visserijbiologen doorkregen dat de Noordzee-haring zich niet als één geheel gedroeg, maar een verschil in ontwikkeling te zien gaf voor verschillende gebieden, pasten zij hun adviezen hierbij aan. Gezien de gunstige ontwikkeling in Het Kanaal adviseerden zij reeds voor 1981 een heropening van de visserij in dit gebied, ondanks het feit dat de totale Noordzeeharingstand nog lang niet het niveau van 800.000 ton bereikt had.

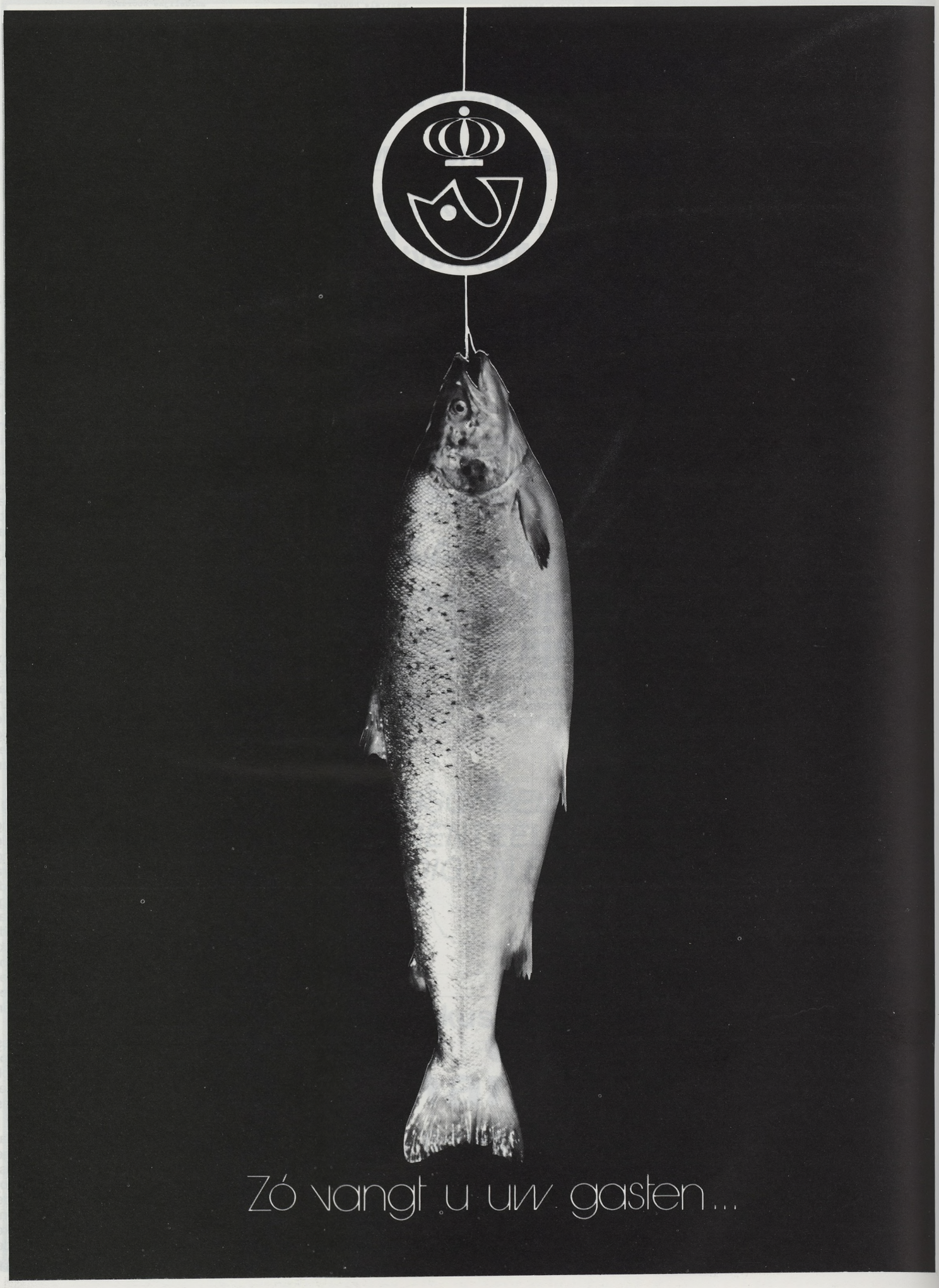
Voor 1981 bleek dit advies een schot in de roos te zijn, want de nieuwe jaarklas (1978), die voor de Noordzee als geheel tamelijk zwak was, trok bijna in zijn geheel naar de zuidelijke Noordzee, en vormde daar dus een belangrijke aanwas voor de populatie.

Voor dit jaar, 1982, was het de verwachting dat iets soortgelijks zou gebeuren met de 3-jarige haring die er dit jaar bijkomt, jaarklas 1979 dus. In de praktijk blijkt echter dat deze jaarklas voor een belangrijk deel naar de paaigronden in de centrale en noordelijke Noordzee is getrokken, en voor een veel kleiner deel naar de zuidelijke Noordzee. Hiermee is het te verklaren dat de

(Vervolg op blz. 31) »



Produktie aan haringlarven op verschillende paaiplaatsen in de Noordzee gedurende de afgelopen 6 jaar.


Zó vangt u uw gasten...

De nv Rokerij „LA COURONNE" DRIE GENERATIES INZET VOOR KWALITEIT

In 1923 werd door de heer Joseph Boels Sr. een visrokerij opgericht te Oostende. Hij en zijn echtgenote stamden uit families die reeds eeuwenlang als vissers of vishandelaars bedrijvig waren langsheen de Belgische kust.

Het bedrijf kreeg de koninklijke naam „La Couronne" toebedeeld en heeft zich van toen af aan inderdaad dag na dag ingezet om van zijn klanten koningen te maken.

In 1944 kwam zijn zoon Roger en zijn echtgenote in de zaak en samen bouwden zij het kleine bedrijf, waar voornamelijk haring en sprot werd gerookt, tot één der vooraanstaande rokerijen in België uit.

In het begin van de zeventiger jaren namen Joseph Jr. en Jean-Marie, zonen van Roger Boels, de leiding van het ondertussen tot N.V. omgevormde bedrijf over.

Ondertussen was men zich ook gaan toeleggen op het roken van andere fijne vissoorten. Vooral de gerookte zalm kende hierbij – en kent nog steeds – een groeiend sukses. Een sukses dat toe te schrijven is aan de permanente wil van de La Couronne-mensen om alleen maar kwaliteitsprodukten aan hun klanten af te leveren.

Hier kan men inderdaad zeggen dat het vakmanschap en de ervaring in het roken, opgedaan gedurende drie generaties, een voortdurende zekerheid bieden voor de uitmuntende kwaliteit van de zalm die door La Couronne op de markt wordt gebracht. Speciale zorg wordt besteed aan de kwaliteit van de grondstof (de verse zalm), aan de organisatie van het roken en aan het productieproces na het roken.

Wat de kwaliteit van de grondstof betreft, is het beste goed genoeg om door La Couronne te worden gerookt.

Hier komen vakmanschap en ervaring goed te pas om een keuze te maken uit de zeer brede waaier van zalmsoorten.

We overdrijven wel even als we zeggen dat er zoveel zalmsoorten zijn als er rivieren bestaan waar de zalm haar eieren gaat leggen, doch het is een feit dat de zalmfamilie zeer uitgebreid is.

Globaal gezien kunnen we de zalmsoorten voornamelijk in twee families opsplitsen : de Atlantische zalm en de zalm uit de Stille Oceaan.

Zalm uit de Atlantische Oceaan wordt gevangen langs de kusten van Schotland, Ierland, Noorwegen en Groenland. Naargelang men meer naar het Noorden gaat, zal de zalm vetter en lichter van kleur zijn. Daardoor valt dan ook een groot verschil waar te nemen tussen bv. de Schotse zalm en zalm uit Groenland. Zalm uit de Stille Oceaan, Pacific zalm, wordt opgesplitst in verschillende families, die allen specifieke kenmerken vertonen. Zo heb je Coco-, de Sockeye-, de Pink-, de Keta-(Chum) en de Quinnat- of King zalm.

Verschillen kunnen ook optreden bij eenzelfde zalmsoort naar gelang het ogenblik waarop hij gevist wordt (op zee of in de rivier). Uit al deze mogelijke kwaliteiten kiest La Couronne de beste kwaliteiten uit om te roken. Nameliik de Troll



Teneinde een uitmuntende kwaliteit te kunnen leveren wordt de gerookte zalm bij La Couronne met de hand gesneden.

Silver Coco en de Troll Red King van de Pacific en de Schotse en Noorse zalm uit de Atlantische Oceaan.

Voor wat de Schotse en Noorse zalm betreft, rookt La Couronne daarenboven alleen verse zalm die elke week vers in Oostende wordt aangeleverd. Een kwaliteit voor echte kenners en fijnproevers. Tenslotte is „the last touch" van zeer groot belang.

Aan het snijden van de gerookte zalm in fijne schijfjes en het verpakken vooraleer de zalm naar de klant vertrekt, wordt heel wat aandacht besteed.

Bij La Couronne gaat men er prat op dat alle gesneden zalm die het bedrijf uitgaat, en dat is er heel wat, met de hand gesneden wordt, en daar mogen we wel eens speciaal de aandacht op vestigen. Het is inderdaad zo dat heel wat gerookte zalm op de markt wordt gebracht die machinaal is gesneden. Machinaal gesneden zalm kan qua kwaliteit onmogelijk competitief zijn met handgesneden zalm. Dit omwille van het feit dat voor het machinaal snijden de zalm eerst dient te worden diepgevroren na het roken, wat de smaak benadeligt, en waardoor het ook onmogelijk wordt om een 100 procent vers produkt af te leveren.

De vers gerookte en eventueel gesneden zalm wordt tenslotte vacuum verpakt en in de kortst mogelijke tijd bij de klant afgeleverd. Wij zijn ervan overtuigd dat de mensen van La Couronne op een dergelijke wijze zeker hun doel bereiken, namelijk : de familietraditie van verbondenheid met de zee en haar produkten, het vakmanschap en de ervaring die ze van vorige generaties hebben meegekregen, tenvolle te benutten teneinde aan hun klanten een onvervangbare kwaliteit van gerookte zalm te kunnen leveren en garanderen.

SAMEN FEEST VIEREN

door aalmoezenier
J. CORNEILLIE

De dagen zijn kort, de nachten zijn lang ! 't Jaar loopt ten einde; de nieuwe kalenders liggen klaar !

We trekken een streep onder het oude jaar en bewaren weldra in onze herinnering alleen nog enkele gebeurtenissen, de meest blije en de meest droevige. Maar we laten ons niet overweldigen door droefheid en duisternis. We vieren feest : Kerstmis en Nieuwjaar. We verlangen naar geluk en we hopen op geluk; daarom vieren we feest. De straten zijn versierd. Thuis staat er een kerstboom bij het stalleke. Gemoedelijke liederen en muziek klinken er overal.

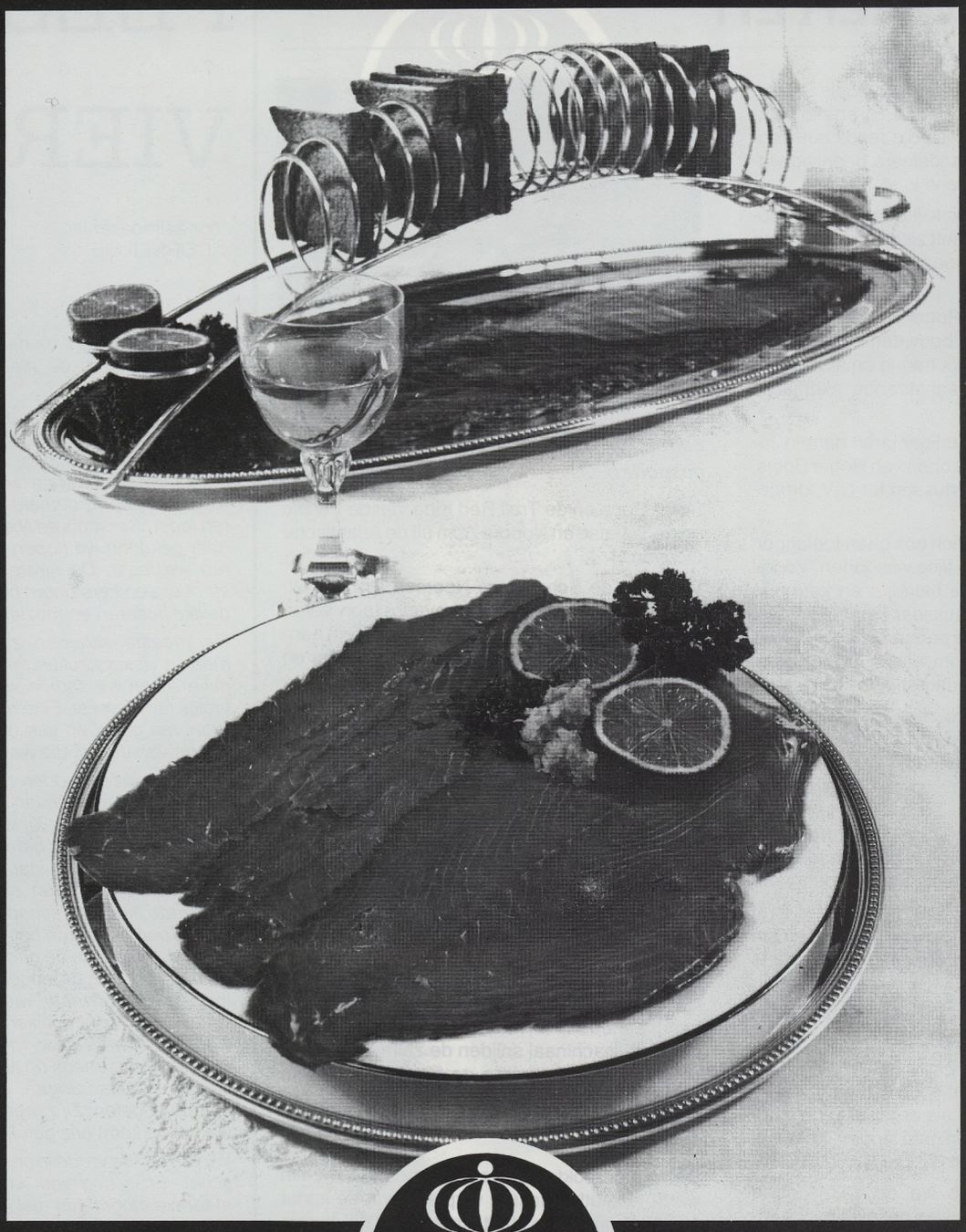
De meeste schepen zullen binnen zijn; de meeste vissers zullen thuis zijn. In gezin en familie zullen we samen vieren. Kerstmis is een vrolijk familiefeest. Elke nieuwe geboorte is een bron van geluk en van hoop. Zo is ook de geboorte van Jezus, die we op Kerstmis vieren.

Maria en Jozef hadden het niet gemakkelijk in die tijd. Zij waren ver van huis. Zij hadden al een lange reis gemaakt. Zij waren moe en hadden voor de nacht geen beter logement gevonden dan een koude kille stal, midden in de weiden rond Bethlehem. Hun naaste geburen waren slapende kudden schapen en wakende herders. Toen gebeurde het grote wonder. Daar, in die stal, midden in de nacht werd een kindje geboren, voor wie de engelen uit de hemel kwamen zingen en naar wie de herders met geschenken kwamen kijken. Die geboorte vieren wij elk jaar want daar, in die koude stal, kwam God als kleine mens op aarde. Dan past het wel dat de engelen zingen, en dat wij meezingen met de engelen. Zij zongen van vrede en geluk, want God komt ons geluk en vrede brengen.

Wij dragen de vrede in ons hart als een kostbare schat. Er is nog veel kwaad in deze wereld, maar we mogen het niet laten binnendringen in ons hart. We moeten ons geluk koesteren en beschermen en laten groeien door anderen gelukkig te maken. Onze wensen mogen niet bij woorden alleen blijven. Als wij elkaar geluk toewensen, dan willen wij ook goed zijn voor elkaar. Wij willen het elkaar niet lastig maken in het leven, bereid zijn tot samenwerking en tot verdraagzaamheid. Wij willen dankbaar zijn voor wat anderen voor ons doen. Wij willen onze kinderen een gelukkige opvoeding geven en een onbezorgde jeugd. We moeten ze niet verwennen, maar ook niet overstelpen met onze problemen. Wij willen gezelligheid geven aan de bejaarden en eenzamen. Wij willen de nood van de armen lenigen.

Wij wensen en hopen dat het in de visserij goed moge gaan. Moge de zee steeds mild zijn voor alle vissers en goede opbrengsten schenken.

Moge het nieuwe jaar voor allen voorspoedig wezen.



... zo verleidt la couronne de fijnproever

N.V. ROKERIJ **LA COURONNE**

ZANDVOORDESTRAAT 25, B-8400 OOSTENDE (BELGIUM) TEL. 059/70.13.24 TELEX: 81202 COURON B

(Vervolg van blz. 27)

vangsten voor de Belgische en Hollandse kust de afgelopen maanden overwegend uit grote, 4-jarige haring bestonden, en dat de kleinere 3-jarige haring maar een betrekkelijk klein deel van de vangst uitmaakte (omstreeks 30%). Terwijl de vissers over het algemeen zeer opgetogen waren over de vangst van deze mooie grote haring, waren de biologen iets minder enthousiast. Zij hadden liever een wat hoger percentage 3-jarige haring gezien, als garantie voor een goede visserij ook in 1983.

Toch zijn de vooruitzichten voor de Kanaalharing ook op langere termijn gunstig. Het feit dat er in 1982 niet opnieuw een bijzonder sterke jaarklas naar Het Kanaal is getrokken, hangt waarschijnlijk samen met het feit dat er zelden 2 sterke jaarklassen meteen op elkaar volgen. Het is bekend dat pasgeboren haringlarven een geliefkoosd voedsel vormen voor hun 1 jaar oudere broers en zusters, die als bliek van ± 15 cm onder de Belgische en Hollandse kust vertoeven. Als er in een bepaald jaar dus erg veel 1-jarige bliek in zee aanwezig is, hebben de dan geboren haringlarven weinig kans van overleven.

Terwijl dus een groot deel van jaarklas 1979 waarschijnlijk door kannibalisme om het leven gekomen is, maakt de daaropvolgende jaarklas 1980, weer betere kansen. Uit figuur 5 bleek dat deze jaarklas over de gehele Noordzee genomen, van redelijke sterkte is. De lengteverdeling van deze jaarklas was aan de kleine kant, wat erop wijst dat er waarschijnlijk een belangrijke component Kanaalharing in aanwezig is. Zonder onverwachte gebeurtenissen kunnen we dus in 1983 een goede visserij, met naar verwachting meer kleine haring, tegemoetzien.

Slotopmerkingen

Menigeen zal zich na het lezen van bovenstaand artikel afvragen hoe het komt dat de Kanaalharing zich zo sterk hersteld heeft in vergelijking met de andere Noordzee-populaties. Eigenlijk moeten we deze vraag iets anders formuleren: hoe komt het dat de haringpopulaties in de centrale en noordelijke Noordzee zich niet, of veel langzamer hersteld hebben dan de Kanaalharing. Het is n.l. de Kanaalharing die geheel volgens verwachting gereageerd heeft op de beschermingsmaatregelen, terwijl de andere populaties tot nu toe om onverklaarbare redenen geen duidelijke tekenen van herstel vertonen.

Er zijn een drietal hypothese over het uitblijven van nieuwe aanwas naar de centrale en noordelijke Noordzee. De eerste verklaring is dat de passieve drift van de haringlarven van hun geboortegronden in de westelijke Noordzee naar de „kinderkamers" in de Duitse Bocht een aantal jaren verstoord is door een afwijkende watercirculatie in de Noordzee. Uit onderzoekingen weten we n.l. dat van de jaarklassen 1976 t/m 78 zeer weinig larven de oostelijke Noordzee bereikt hebben.

Een andere verklaring is dat een zeer groot deel van de larven in die jaren ten prooi is gevallen aan een natuurlijke roofvijand, die in die periode ongewoon talrijk was. We kunnen hierbij denken aan bv. sprot, een voedselconcurrent van de haring, die zich in de periode 1974 t/m 78 enorm had uitgebreid in de Noordzee.

De laatste hypothese is dat een zeer groot deel van de jonge haring, afkomstig van de centrale en noordelijke paaiplaatsen, een voortijdig einde gevonden heeft als bijvangst in de Deense industrievisserij. Voor de periode 1974 t/m 78 is dit geen redelijke verklaring, omdat we weten dat de jonge haring toen al verdwenen was vóórdat hij de Deense kust bereikt had. Vanaf jaarklas 79 echter blijkt een steeds groter aantal larven de kustwateren in de oostelijke Noordzee te bereiken; hetgeen een aanwijzing is dat de natuurlijke oorzaken welke het herstel van de centrale en noordelijke populaties belemmerden, thans opgeheven zijn. Helaas blijkt de Deense industrievisserij vanaf 1980 een toenemend aantal van deze jonge haring gevangen te hebben; waardoor het herstel van de haring in de rest van de Noordzee weer in de kiem gesmoord dreigt te worden. In september 1982 heeft Denemarken de industrievisserij in een beperkt gebied ten noorden van Esbjerg voor een maand gesloten; een bemoedigend gebaar, maar in feite nog lang niet voldoende om de jonge haring voldoende te beschermen. Het is te hopen dat Denemarken in de toekomst overgehaald kan worden tot verdere uitbreiding van deze beschermingsmaatregelen.



DE KUSTVISSERSHAVENS, een bestendige inzet voor het Ministerie van Openbare Werken – Dienst der Kust

**door Ir. R. SIMOEN,
Inspekteur-Generaal van
Bruggen en Wegen
Dienst der Kust
Oostende**

Zoals gebruikelijk brengt de Dienst der Kust, via het Kerstnummer van „Het Visserijblad", graag haar jaarlijkse hulde aan onze vissers. Het gouden jubileumjaar van „Het Visserijblad" is hiervoor thans wel een heel bijzondere gelegenheid.

De enige manier waarop de Dienst der Kust haar hulde aan de vissers tastbaar en nuttig kan konkretiseren bestaat in het uitrusten van onze Kustvissershavens tot veilige thuishavens, behoorlijk toegankelijk en degelijk onderhouden.

In de omvangrijke opdracht inzake bouw, uitbreiding, aanpassing, verbetering en onderhoud van de vier kusthavens Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge, betekenen de vissershavens weliswaar niet de hoofdtaak, doch niettemin een niet onbelangrijk deel. Het ekonomisch belang van de visserij, de streekgebondenheid, de werkverschaffing, zijn faktoren van doorslaggevende betekenis, ook voor de Dienst der Kust, die haar taak in de Kustvissershavens aanvoelt als een bewuste inzet die, samen met nog andere overheidsinbreng, er moet toe bijdragen de visserij door de huidige moeilijke omstandigheden te helpen loodsen.

In 1982 is de aktiviteit van de Dienst der Kust in de vissershavens eerder bescheiden geweest. Er werden immers geen spectaculaire nieuwe werken aangevangen en de aandacht ging eerder naar onderhouds- en herstellingswerken. Ik breng even in herinnering dat het goed onderhouden en het in stand houden van de bestaande instellingen ook een van de objectieven was van de „Werkgroep Vissershavens" in het kader van de „Nationale Commissie voor het Havenbeleid". In de eerste plaats wil ik vermelden dat in 1982 een programma van progressieve vernieuwing van wrijfhouten en ladders werd aangevangen, dat in de volgende jaren zal voortgezet worden. Hierbij wordt speciale aandacht geschonken aan een versterkte bevestiging der wrijfhouten op de kaaimuren.

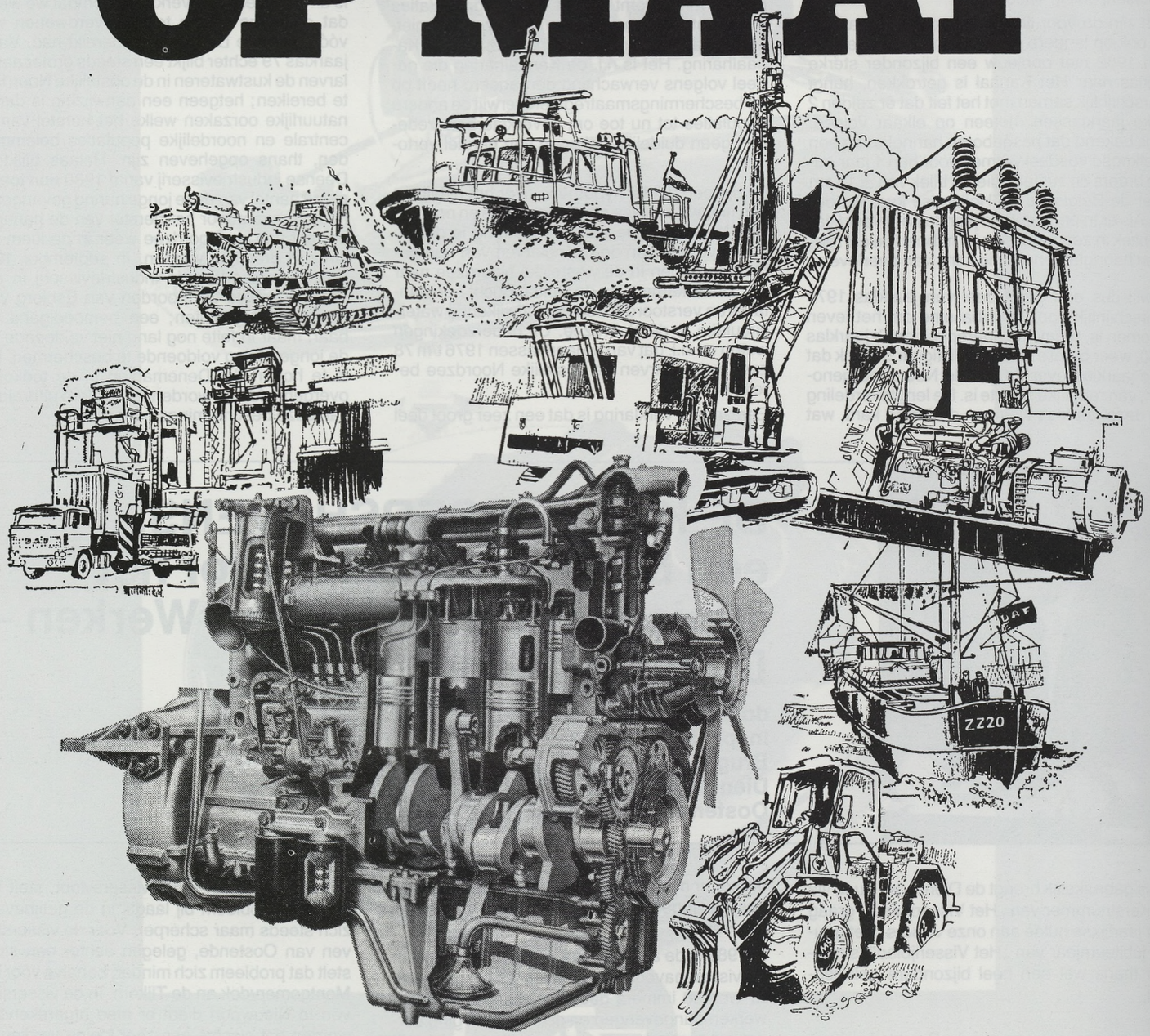
Vanzelfsprekend werden zoals vorige jaren, in 1982 opnieuw uitgebreide onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd in de vissershavens en in de toegangsgeulen. Wegens de nieuwbouw van grotere eenheden in de vissersvloot, stelt het diepgangprobleem bij laagtij in de getijhavens zich steeds maar scherper. Voor de vissershaven van Oostende, gelegen achter een sluis, stelt dat probleem zich minder, behalve voor het Montgomerydok en de Tijkom. In de vissershaven te Nieuwport dient er mee afgerekend te worden dat slechts een zeer kleine verdieping mogelijk is langs de kaaien zonder de stabiliteit ervan in gevaar te brengen. Zoals bekend kan voor de vissershaven van Zeebrugge het diepgangprobleem een oplossing krijgen door van het Prins Albertdok een vlotdok te maken. Uit voorgaande moge blijken dat het diep-gangprobleem met veel overleg en zeer pragmatisch zal dienen aangepakt te worden, telkens aangepast aan de lokale noden.

Onderhouden, verbeteren, vernieuwen, aanpassen, uitbreiden waar nodig ! Zoveel is er nog te doen, zoveel wil de Dienst der Kust nog doen in onze vissershavens.

De Visserij laat de Dienst der Kust niet los.

De Dienst der Kust laat de Visserij niet los.

KRACHT OP MAAT



**Motoren voor aggregaten,
pompen, grondverzetmachines en schepen.
Vermogens van 60 tot en met 320 PK.**

DAF Diesel

uw individuele oplossing

DAF België N.V. 2630 AARTSELAAR – Tel. (03) 887.40.00

Eresaluut aan Henk Zwart
Ere-Belgische Konsul te IJmuiden

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal het 27 jaar geleden zijn, dat de heer Henk Zwart, tengevolge van de talrijke diensten toen reeds aan de Belgische visserij bewezen, te IJmuiden tot konsul van België werd benoemd.

In een ander artikel hebben we het over het bedrijf door deze knappe zakenman opgebouwd. In wat volgt, menen we een korte hulde te mogen brengen aan zijn persoon als een man die de Belgische vissers enorme diensten heeft bewezen als mens en Konsul.

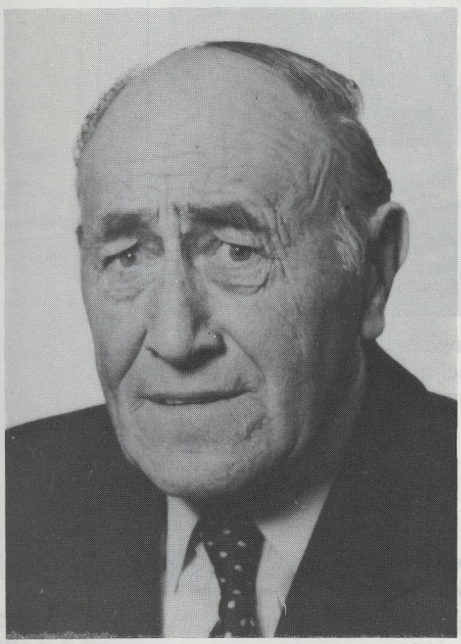
De ouderdom van 72 jaar bereikt hebbend, werd hij op eigen verzoek op maandag 15 november jl. van de taak van Konsul ontheven en heeft het de Koning behaagd zijn knappe zoon, Jaak Hendrik Zwart, 43 jaar oud, werktuigkundig ingenieur, in zijn plaats te benoemen.

De vele diensten van de zeer verdienstelijke konsul weergeven, zou boekdelen vergen.

We hebben hem in de moeilijke naoorlogse periode te IJmuiden leren kennen tengevolge van talrijke zakelijke aangelegenheden welke ons naar Nederland leidden.

Na vele jaren, kwamen we tot de vaststelling, dat een Belgisch Konsul in Amsterdam niet hetzelfde nut kon hebben vooral voor de Belgische visserij, als te IJmuiden, waar toen zeer veel Belgische vissers die haven en haar omgeving aandeden.

Van de zijde der visserij werd tengevolge van talrijke feiten die zich voordeden, te Brussel daarop gewezen en werd in 1956 eindelijk bekomen dat te IJmuiden een Belgische konsul zou benoemd worden.



De h. Henk Zwart

Dat dit de heer Henk Zwart te beurt viel, kon niet aan getwijfeld worden, gezien de talrijke diensten toen reeds aan onze vissers en reders bewezen.

Naar aanleiding van dit aftreden en het overschakelen van die eretitel van vader op zoon, die reeds 18 jaar zijn vader in het bedrijf ter zijde staat, hebben we gemeend dat ook dit in ons jubileumnummer niet onopgemerkt mocht voorbijgaan.

Dat de zoon voortaan, die eer te beurt valt, doet de ganse Belgische visserij genoegen en is een bewijs van het groot vertrouwen en de waardering voor al wat zijn vader voor ons land heeft gedaan.

In de 38 jaar welke wij hem als zakenman en konsul gekend hebben, is het ons veelal opgevallen dat hij altijd een zwak heeft gehad voor de Belgen, hoofdzakelijk door hun eenvoud en het vertrouwen welke hij in hen heeft gevonden.

In een schrijven welke hij ons onlangs richtte, meldt hij terecht nog het volgende:

Ik heb in die 26 jaar officieel als consul 10 jaar voor het Verbond van de Belgische Visserij meer dan 1.200 schepen in IJmuiden binnen gehad, daarbij nog wat schepen in Den Helder, Texel en Scheveningen. Van dit aantal schepen is maar 3% binnen gekomen voor vis-verkoop, de rest voor reparatie, ziekte, ongeval, stranding, enz., enz. Het was altijd wel opvallend dat voor reparatie de schepen overdag binnen kwamen, maar voor ziekte of ongeval meestal in de avond- en nacht-uren.

Tientallen malen ben ik 's nachts geroepen voor ziekte of ongeval. Dan vervoerde ik de patiënten meestal zelf naar het hospitaal en kwam ik pas in de vroege uurtjes weer thuis.

Het is ook meermalen voorgekomen dat als het ongeval zeer ernstig was en een langdurige opname in het hospitaal nodig was, dat ik de patiënt zelf naar België vervoerde, zodat hij dicht bij zijn familie verzorgd kon worden.

Ik heb van deze vele gevallen haast nooit melding gemaakt; het ging niet om gewaardeerd te worden en om de publiciteit, maar om het slachtoffer te helpen. Het idee „ik heb goed gedaan" was voldoende. Niet alleen ik, maar ook mijn vrouw heeft erg veel gedaan voor de Belgen; het is haar gewoonte geweest de zieken en gewonden altijd elke dag in het ziekenhuis te bezoeken, te zorgen voor de nodige kleren en wat een patiënt al meer nodig heeft.

Het was ook haar gewoonte als er een Belgisch schip binnen lag de bemanning uit te nodigen om de avond bij ons thuis door te brengen, en dit is vele malen gebeurd.

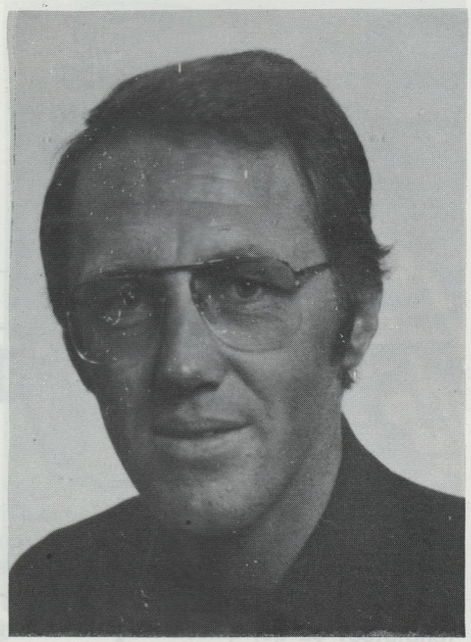
Ik wil het hier maar bij laten. Wel wil ik nog een aangename herinnering ophalen dat het voor mijn vrouw en ik een groot genoegen was door Koning Boudewijn en zijn vrouw te zijn ontvangen, alsmede door diverse ministers, en hun dank mocht ontvangen voor bewezen diensten aan de Belgische visserij-middens.

Deze dank is tot uitdrukking gekomen door verschillende onderscheidingen, welke ik in de loop der jaren mocht ontvangen.

Totdaar de heer Henk Zwart, van wie we mogen getuigen, dat hij en zijn dame niet alleen ontelbare diensten aan ons visserslvolk hebben bewezen, maar dat hij voor de Belgische visserij gedurende al die jaren „the right man on the right place" is geweest.

Op het ogenblik dat we deze regels schrijven, vernemen we dat hij een zware operatie heeft ondergaan. Mocht hij er gezond uit komen, is niet alleen de wens van al wie hem goed gekend heeft, maar van de ganse Belgische visserijgemeenschap.

P. VANDENBERGHE



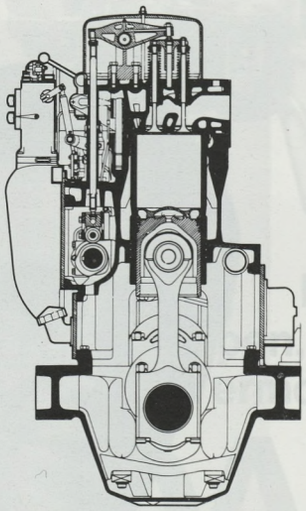
De h. Jaak Hendrik Zwart

Elke diesel heeft voldoende reserve voor incidentele krachtsexplosies

Deze kan echter voortdurend onder zware belasting werken.

De eis van de visserij om dieselmotoren steeds lichter en compacter te construeren, wenst SWD graag te honoreren. Immers, een lichtere en vooral compactere motor betekent een hoger nuttig laadvermogen, of in ieder geval een lichter schip, dat sneller kan varen.

Maar de ervaring leert dat in het algemeen lichtere constructies een grotere kwetsbaarheid hebben. Vooral bij dieselmotoren in de visserij, waarvan regelmatig en langdurig het volle vermogen wordt gevraagd, kan die kwetsbaarheid onaanvaardbare risico's met zich meebrengen.



Als gevolg daarvan kunnen de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de motor en dus van het schip in gevaar komen.

SWD heeft een bijzonder lange ervaring met het bouwen van degelijke dieselmotoren en huldigt daarbij onverkort het principe dat een dieselmotor maar beter wat 'over' kan hebben. En geeft daarom haar dieselmotoren de body mee die de beschikbaarheid ook na langdurige zware belasting in hoge mate garandeert. Dat principe vindt u terug in elke constructie, tot in elk detail.

Maar denk nu niet dat u deze constructie moet betalen in de vorm van een relatief hoog brandstofverbruik. Integendeel, de kostencijfers van de DR 210, F/SW 240, SW 280 en de TM 410 gerealiseerd onder zware praktijkomstandigheden, tonen alle een gunstige brandstofeconomie.

Minder brandstof en minder onderhoud. Langere inspectie-intervallen, een hogere beschikbaarheidsgraad. Dat zijn de sterk kostenbesparende kenmerken van de constructie van SWD motoren. SWD noemt dat Totale Diesel Economie. Wilt u weten hoe die ook voor u kan worden ingezet, dan laten wij u graag kennis maken met interessant cijfermateriaal uit de praktijk.



De KW 45, van rederij Messemakers, gebouwd in 1982 bij A.&L. Hoekman te Urk, Nederland, is een visserijschip. De voortstuwingsinstallatie omvat een 9 SW 240, 1900 pk bij 1000 omw/min. Deze motor is geschikt voor het gebruik van zware olie.

SWD
Stork-Werkspoor Diesel B.V.

Hoofdkantoor: Oostenburgermiddenstraat 62, Postbus 4196, 1099 AD Amsterdam, Nederland, telefoon (020) 52 03 911, telex 14395.
Fabriek Zwolle: Assendorperlure 5, Postbus 608, 8000 AP Zwolle, Nederland, telefoon telefoon (05200) 7 17 17, telex 42116.

VAN IJSLAND TOT TONGENOORLOG

Vóór een tweetal jaren kwam de visserijwacht in de actualiteit dank zij wat men sedertdien de „Tongenoorlog" is gaan noemen.

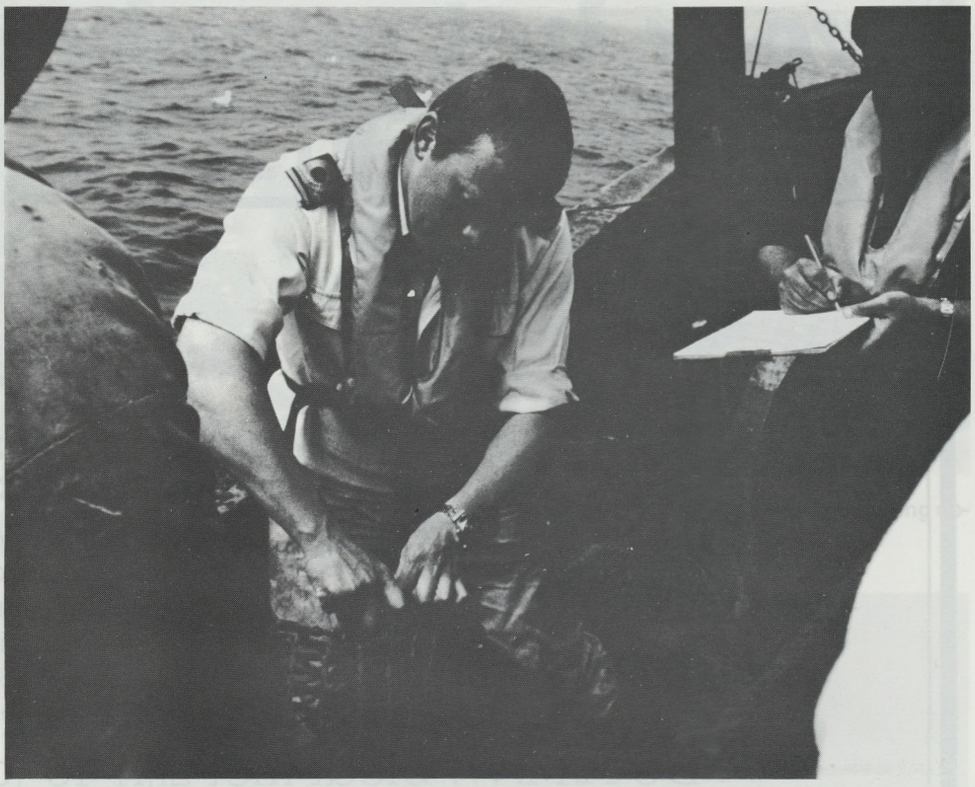
Voor de Zeemacht is het er in ieder geval steeds om te doen geweest de visserijconventies, zoals ze door de meeste landen werden ondertekend, te doen naleven.

Zo heeft België o.m. de internationale conventie over de uitoefening van de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan ondertekend. Iedere ondertekenende partij heeft zich verbonden de gepaste maatregelen, noodzakelijk voor het doen toepassen van de conventie, te treffen o.m. om de visgronden van overbevissing te vrijwaren. In België wordt de controle uitgeoefend door een officier van de Zeemacht aan boord van een visserijwachtschip.

Deze officier is gemachtigd op elk ogenblik een onderzoek in te stellen op de vissersboten en visverwerkende fabrieksschepen die zowel onder Belgische vlag varen als onder de vlag van een land dat de conventie heeft ondertekend.

Binnen de Belgische visserijzone van 12 mijl, heeft zelfs elke officier van onze Zeemacht de bevoegdheid op te treden als politie-officier voor de visserijcontrole.

Waar men tot vóór een aantal jaren geregeld de „Godetia" – het visserijwachtschip bij uitstek – in de IJslandse en Britse wateren kon ontmoeten, kwam daar verandering in toen beide landen hun visgronden uitbreidden. Van dan af had het nog weinig zin ver van onze kusten te gaan kruisen. Immers, bij de keuze van de inspektiezones wordt er rekening gehouden met drie belangrijke elementen : de koncentraties aan Belgische vissers op de verschillende visbanken;



Het eigenlijke meten van de netmazen.



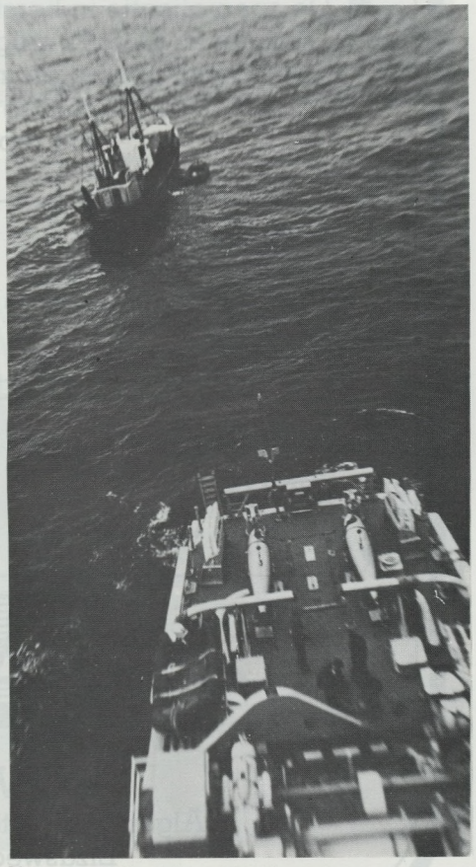
door A. SCHLIM,
Vice-Admiraal,
Stafchef van de Zeemacht

de organisatorische mogelijkheden van het visserijwachtschip (vertrek, terugkeer en aanleghavens) en de meteorologische omstandigheden die boven de desbetreffende visgronden heersen. Deze faktoren zijn wel te verstaan niet altijd nauwkeurig te voorspellen, wat de programmatie van de visserijinspektie zeer moeilijk maakt en haar efficiëntie heel variabel.

Er dient hier nog te worden aan toegevoegd dat de zeemacht de visserijcontrole binnen haar eigen budget uitvoert.

HOE WORDT EEN VISSERIJWACHTPROGRAMMA OPGESTELD ?

Om een betere coördinatie en samenwerking te verzekeren wordt, sedert drie jaar, het programma opgesteld in samenspraak met het Ministerie van Landbouw, verantwoordelijk voor de visserij en het Ministerie van Verkeerswezen, verantwoordelijk voor het zeeverkeer. Aan deze bijeenkomsten nemen eveneens vertegenwoordigers uit de visserijmiddens deel. Dit laatste garandeert een goede informatieve doorstroming, zodat de vissers nauwkeurig geïnformeerd worden over het verloop van de visserijkruisvaarten. Men kan hier zelfs aan toevoegen, dat ten bate van de vissers, het visserijwachtschip dagelijks zijn positie en vooruitzichten aan Oostenderadio meldt, zodat vissers in moeilijkheden via dit kanaal de positie van het inspectieschip kunnen bekomen, indien ze het niet via hun eigen luisterwacht hebben kunnen localiseren.

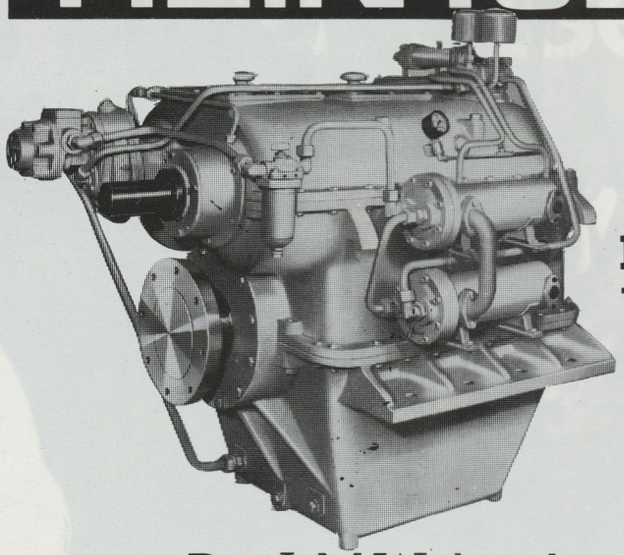


Het visserijwachtschip (op de voorgrond) wachtend op de afloop van de kontrole op een treiler.

»

neem het zekere voor het onzekere

REINTJES





De Antwerpse Motorenwerke voor Industrie en Scheepvaart

Speciaal voor de Visserij heeft **REINTJE** een uitgebreide reeks oerdegelijke keerkoppelingen en reduktiekasten met vermogens tot 16.000 pk. De **A.M.W.** is de importeur in de Benelux voor **REINTJES** en staat garant voor snelle service, reparaties en onderdelenleveranties.

De A.M.W. biedt met zijn 40 jaar ervaring een veelvuldig programma zoals:

● De specialisatie in herstellingen van scheepskeerkoppelingen, reduktiekasten en verstelbare schroeven ● Alle mogelijke draai-, frees-, schaaf-, slijp-, las- en brandwerkzaamheden ● Metaalopspuiten in verschillende legeringen. ● Het vervaardigen van onderdelen zoals assen, konische en rechte tandwielen enz. ....al met al.... als u snel en vakkundig wilt repareren neem dan vrijblijvend kontakt met ons op.

A.M.W. is Importeur van:

REINTJES	scheepsomkeer-koppelingen en reduktiekasten
Schlegel	stoot- en slijtstrippen ter bescherming van scheepshuid en aanmeerkonstrukties
HJELSET	verstelbare schroeven tot 14.000 pk
ERVOR	startluchtcompressoren tot 50 bar en complete groepen
VULKAN	hoogelastische koppelingen tot 100.000 Kgm.
HATZ DIESEL	Dieselmotoren en complete groepen van 2-72 Pk
STERMANN · KÖLN	verkoop en herstelling van schroeven

AMW

ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.

Algemene vertegenwoordiging en service van **REINTJES** in de Benelux
Elzasweg 12, 2040 Antwerpen, Tel. 03-5424840, Telex 311189
A.M.W. Nederland: Tel. 01840-13880

Daar waar nog zes schepen van de Belgische vissersvloot ten uitzonderlijke titel, wat bij wet nominatief werd vastgelegd, in de IJslandse wateren mogen vissen, opereren de meeste andere vissers in de Noordzee. Aldus wordt het hoofdaccent van de visserijcontrole naar dit gebied verlegd. Hieruit resulteert dat het zeemachtschip-, belast met de visserijcontrole, sedert een aantal seizoenen nog hoofdzakelijk Belgische vissers controleert ofschoon de internationale conventie hieromtrent de mogelijke controle tot alle nationaliteiten uitbreidt.

BELGISCHE VISSERIJZONE

Onlangs hebben verscheidene Noordzeelanden, in overeenstemming met de EEG-verordening inzake zeevisserij, een akkoord gesloten dat bepaalt dat binnen een exclusieve visserijzone van twaalf mijl geen vaartuig groter dan 70 bruto registerton of met een groter vermogen dan 300 PK mag trawlen op tong en schol met de boomkor. Deze maatregel diende op de eerste plaats te worden genomen om de visstand, de schaaldieren- en weekdierenstand in de Belgische visserijzone te beschermen en op de tweede plaats om de kleinere Belgische vissers een broodwinning te garanderen. Het was deze maatregel die aan de basis lag van de reeds vernoemde „Tongenoorlog", daar tal van buitenlandse vissers, ondermeer Nederlandse, deze trachtten te omzeilen door op onze bijzonder rijke visgronden te komen „trawlen".

Verscherpte controle in deze visserijzone bracht eveneens aan het licht dat sommige Belgen het ook niet altijd zo nauw nemen met de vigerende reglementering. Maar de wet bestaat nu eenmaal voor iedereen want waar het op aankomt is toch de bescherming van de visstand. Na enig gemeesmuil in visserijkringen langs onze kust, gaf men toch sportief toe dat : „De Zeemacht in dat opzicht bewezen had haar plicht te doen".

VROEGER GING HET ER WEL ANDERS AAN TOE

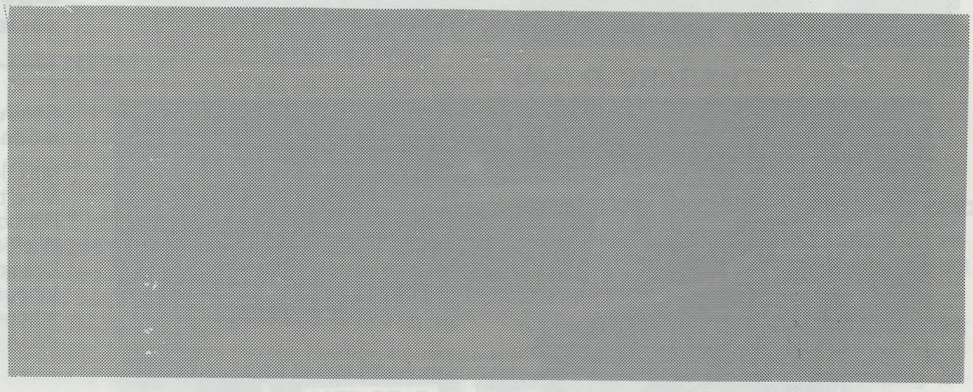
Toen het visserijwachtschip nog regelmatig IJsland aandeed, was de hulpverlening gebracht door het Belgisch Zeemachtschip zeer gegeerd. Een herstelling ver van huis of medische bijstand aan een zieke of gekwetste scheepsmaat, was wel een controle van de visnetten waard.

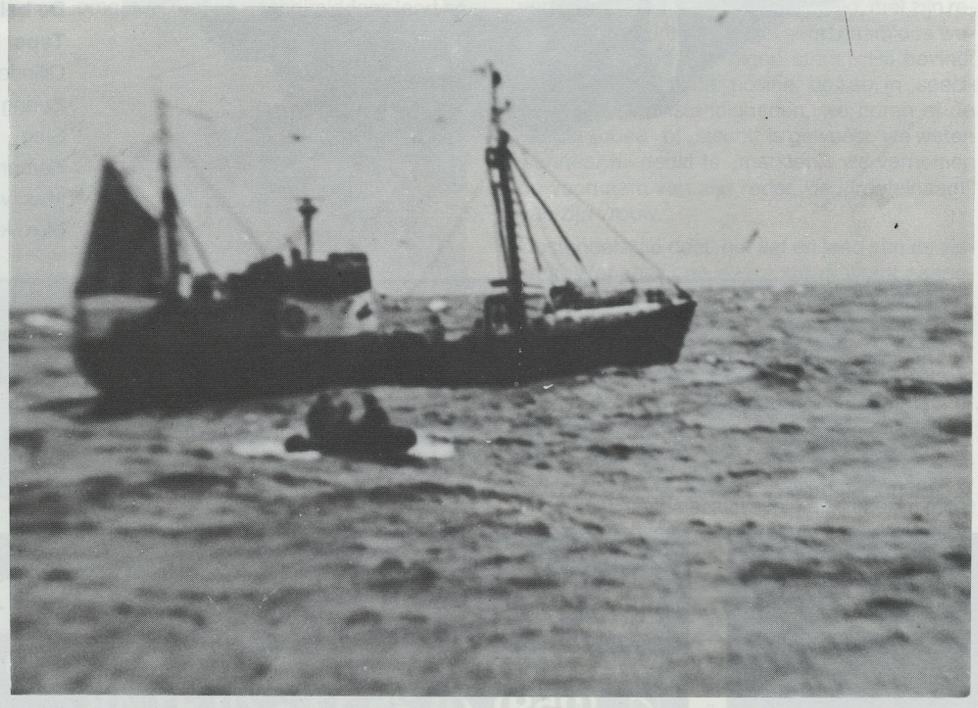
Deze opdracht wil de Zeemacht in de toekomst, ondanks de budgettaire beperkingen die haar werden opgelegd, blijven uitvoeren daar ze beter weet dan wie ook hoe zwaar het leven van onze vissers is. Verder wil ze als controle uitvoerende autoriteit blijven optreden en meent ze dat de opgelegde richtlijnen dienen te worden nageleefd zowel in het belang van de zeevisserij in het algemeen als van de Belgische vissers in het bijzonder.

In naam van de Zeemacht bied ik aan onze vrienden-vissers, die integraal deel uitmaken van de grote zeevarende familie, en hun gezinnen mijn beste wensen van voorspoed en, een „wonderbare maar legale" visvangst voor 1983 aan.



Officieren aan boord van een vissersvaartuig. Zo te zien is de onderlinge verstandhouding opperbest.





Met een zodiak varen de officieren van het visserijwachtschip naar de wachtende treiler voor een kontrole op de netmazen.

Baanbrekende automobieltechniek in een nieuwe klasse: Mercedes-Benz 190/190 E



De nieuwe Mercedes-Benz 190/190 E is de meest kompakte en lichtste serie, waarmee het personenwagen-programma met de driepuntige ster verder wordt uitgebreid. Een zorgvuldige vormgeving evenals de grootst mogelijke aandacht voor zelfs het kleinste detail kenmerken dit nieuwe model. De aerodynamisch gunstige vormgeving werd verkregen door een gladde afwerking. Het dak, de deuren en de ruiten lopen vrijwel vloeiend in elkaar over. Het resultaat is een echte Mercedes met alle eigenschappen die ook de andere series kenmerken.



Belangrijkste afmetingen van de 190/190 E-modellen

Max. lengte	4.420 mm
Max. breedte	1.678 mm
Rijhoogte	1.383 mm
Wielbasis	2.665 mm
Draaicirkel	10,6 m
Inhoud tank	55 liter
Inhoud kofferruimte (VDA meetmethode)	410 liter

De belangrijkste gegevens van de motoren

Type	190	190 E
Cilinderinhoud (eff.)	1.997	1.997
Boring	89,0	89,0
Slag	80,25	80,25
Kompressie	9,0	9,1
Max. vermogen DIN/kW	66'5.000	90/5.100
Max. koppel DIN Nm	165/2.500	178/3.500

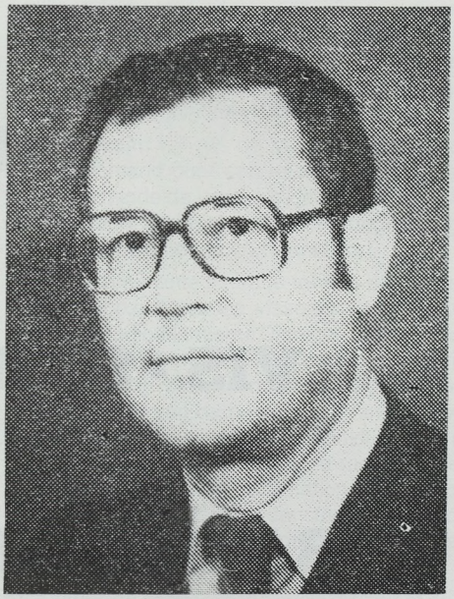
KOOP UW WAGEN BIJ UW OFFICIELE DEALER...

N.V. AUTO TERMINUS

MARCONISTRAAT 1, 8400 OOSTENDE

✆ (059) 70.25.11 - 70.91.48

DE RADIO MARITIEME DIENSTEN TEN DIENSTE VAN DE SCHEEPVAART



**door G. BRABANT,
Hoofdingenieur-directeur
van Administratie Radio
Maritieme Diensten**

Dit jaar ben ik bijzonder gelukkig, in het kader van het 50-jarig bestaan van „Het Visserijblad", aan alle reders en vissers innige wensen van voorspoed en veilige vaart voor het nieuwe jaar te mogen formuleren. Dit in naam van de Regie van Telegrafie en Telefonie van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten, dat zoals U allen weet, als voornaamste taak de beveiliging van mensenlevens op zee kreeg toegewezen en tevens de belangrijke opdracht vervult, maritieme radioverbindingen tot stand te brengen, tussen wal en schip, o.a. tussen reders en vissers en vice-versa.

De Regie T.T. heeft sedert 1965, datum waarop zij besloot tot de oprichting van een gewestelijke directie van de Radio Maritieme Diensten, met zetel in de Perronstraat te Oostende, ononderbroken haar bijzondere belangstelling getoond voor de doelmatige werking van haar radiodiensten. Dit blijkt uit haar blijvende bekommernis om de Belgische kuststations Oostenderadio en Antwerpenradio steeds verder te moderniseren, met het oog op het maximaal verlenen van een onberispelijke service aan de cliënteel die bestaat uit alle zeevarenden, hun reders en families.

Heel in het bijzonder weten de mensen uit de visserijmiddens die bijna dagelijks in contact komen met Oostenderadio, dat onze radio-operatoren bestendig op „luisterstand" zijn in de meter-, decameter- en hectometergolven (VHF, korte- en middengolven), dit zowel 's nachts als gedurende de dag. Tevens ondervinden de vissers en andere gebruikers dat de nieuwste technieken zoals automatische alarmsystemen, scanning van de frequentiebanden, selectieve oproepen en automatische telex over de radio, bij ons reeds worden toegepast.

Deze politiek van intensieve technologische investeringen heeft vruchten afgeworpen. Zonder overdrijven kunnen we momenteel stellen dat de Belgische kuststations wat betreft technische uitrusting en kwaliteit van de geleverde service, tot de modernste van Europa behoren. Ik nodig al onze Belgische reders en vissers opnieuw uit om van deze geboden gelegenheid zo veel mogelijk gebruik te maken. Het personeel van Oostenderadio en Antwerpenradio werd speciaal geselecteerd, na een strenge opleiding, om zich in alle omstandigheden, snel en doeltreffend ten dienste van de scheepvaart te stellen ! Het blijft immers nog steeds de voornaamste troef van ieder kuststation te kunnen rekenen op de beroepsbekwaamheid en de noodzakelijke technische en administratieve onderlegdheid van zijn personeel.

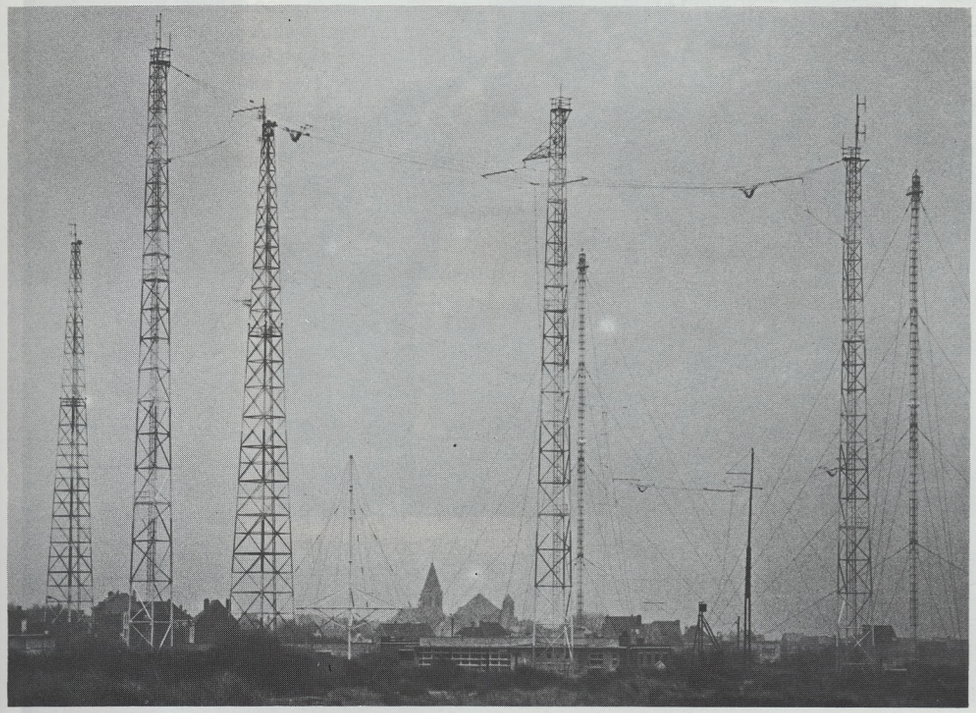
In dit verband heeft het optreden van onze radio-operatoren, in tragische en moeilijke omstandigheden waarbij weleens mensenlevens te betreuren waren, onze vissers de zekerheid gegeven dat ze kunnen rekenen op de doeltreffende medewerking van de Radio Maritieme Diensten, telkens dit nodig mocht blijken.

Trouwens onze vissers hebben recht op deze bijzondere tegemoetkoming vanwege het personeel van de Radio Maritieme Diensten dat, via de Regie T.T. behoort tot de kaders van de openbare diensten die als taak hebben zich ten dienste te stellen van de scheepvaart : vriendelijk, hoffelijk en dienstvaardig. Door de jarenlange „omgang" met de visserijmiddens leert ge ze bijzonder waarderen, onze vissers en reders... Bijna nooit zijn er moeilijkheden op het menselijk vlak.

In Oostenderadio is iedere oproepende visser steeds een mens van vlees en bloed, een opvarende van dit bepaalde vissersvaartuig uit-Nieuwpoort, Oostende of Zeebrugge die een verbinding vraagt met een familielid, met zijn reder, met een dokter... Hij is geen naamloos wezen maar heeft een eigen stem... Hij bevindt zich in een bepaalde „positie" op zee, in „specifieke" weersomstandigheden, we horen of de vangst „goed" of „slecht" is geweest, we weten wanneer hij denkt te „markten", we vernemen de voornaam van zijn reder, de „troetelnaam" van zijn vrouw...

Oostenderadio deelt het lief en leed van de vissers. Wanneer een zware storm wordt aangekondigd, wanneer de mist verraderlijk opsteekt, wanneer noodberichten dienen utgezonden te worden, weet iedere operator dat hij bijzonder waakzaam moet zijn en speciaal scherp moet uitluisteren. Als een schipper meldt dat hij motordefekt heeft, een korre in de schroef heeft, of erger dat hij een zwaar gekwetste aan boord heeft, een mijn in de netten heeft opgevist, of in het ergste geval dat zijn schip als verloren moet worden beschouwd, aarzelt men in het kuststation géén ogenblik om de reddingsakties op gang te brengen. Iedere seconde kan dan van levensbelang zijn... Op dergelijke momenten groeit een wederzijds respekt tussen de operator die weet dat de visser in „vliegende storm" zijn schip probeert te redden en de zeeman die weet dat men met zijn lot begaan is...

Ondanks al het moderne comfort wordt in de meeste gevallen „het visje nog zeer duur be-



Het zendstation te Middelkerke.

N.V. MORUBEL

IMPORT - EXPORT

SEAFOOD

VIS - SCHAAL - EN SCHELPDIEREN

H. BAELSKAAI 38
8400 OOSTENDE

TEL. 059/32.28.68
TELEX 81.391





Zaal met automatische T.O.R. (Teleprintig over radio).

taald", zegt het vissersvolk. Een taai en gezond ras, eerlijk en zwijgzaam, met open blik op zee gericht, gesloten maar uiterst gevoelig voor de kleinste attentie, goede huisvaders die voor vrouw en kroost „op zee dolen"... Regelrechte afstammelingen van de IJslandvaarders, die in weer en wind het roer pal in handen houden en nooit het „noorden" verliezen. Prachtige karaktertypes, zo uit de vissersromans van Pierre Loti, Gaston Duribreux en Fred Germonprez gestapt en op unieke wijze vereeuwigd in de Oostendse gevels van het visserskwartier, sublieme doeken van de Oostendse schilder Gustaaf Sorel. Het is voor onze diensten een eer met onze Vlaamse vissers te kunnen samenwerken, en ze in hun zwaar maar mooi beroep te kunnen helpen...

En regelmatig – de tijden zijn gelukkig niet altijd even dramatisch – krijg je staaltjes van die eigen Vlaamse vissershumor. Hier enkele :

- De schipper meldt in een „radiomedical" aan het krijgsgasthuis te Antwerpen, via Oostenderadio, dat hij een zieke aan boord heeft. Hij krijgt de raad de zieke een inspuiting te geven... Na een uurtje roept hij weer de dokter op en beweert dat hij niet goed wist waar juist de inspuiting te geven. Maar zegt hij „'k heb hem maar een goede whisky gegeven. En 't heeft hem even goed gedaan, dokter, want hij loopt alweer rond..."
- Telkens Oostenderadio veiligheidsberichten uitzendt, dienen deze te worden aangekondigd met driemaal na elkaar de kode „SECURITY". Voor onze vindingrijke vissers zijn dat „Suiker en thee"-berichten...
- Enkele jaren geleden werkte in de telefonieafdeling van Oostenderadio een rasechte Oostendse operator die zijn taaluitspraak uiterst verzorgde. Van onze vissers kreeg hij meteen de naam van „Den Hollander".
- Een schipper riep Oostenderadio op 2484 kHz op, maar was niet afgestemd op dezelfde golflengte. Een radio-operator beantwoordt prompt de oproep maar onze visser hoort hem natuurlijk niet. Na enkele vruchteloze oproepen flapt de ongeduldige schipper het uit : „Oostenderadio is weer tussen schip en kaai gevallen zeker !"...
- Onlangs riep een pleziervissersvaartuig met sportvissers aan boord, Oostenderadio op kanaal 16 VHF op en vroeg een verbinding met zijn reder. De radio-operator antwoordt dat op kanaal 16 geen verbindingen mogen worden gegeven, tenzij voor noodgevallen. „Ja, maar meneer", zegt de slimme schipper, „'t is voor een noodgeval, 'k lig voor anker en 'k krijg het niet meer los..."

In Oostenderadio hebben we ook eerbied en begrip voor onze Vlaamse reders. We weten dat ze met grote zorgen worstelen en dat de krisis ook in hun midden zwaar aankomt : steeds stijgende produktiekosten, toenemende vangstmoeilijkheden. Ook deze taaie „doordurvers" die niet versagen, kunnen ten allen tijde rekenen op de bereidwilligheid van het personeel van de Radio Maritieme Diensten bij het tot stand komen van hun maritieme radioverbindingen.

Het stemt tot fierheid dat het kuststation Oostenderadio onder zijn trouw kliënteel onze Vlaamse vissersvloot mag tellen. En haar zijn uitgebreid modern net van radiocommunicatiemiddelen mag aanbieden. Uit een recente studie van de heer W. Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij, in het tweemaandelijks tijdschrift „West-Vlaanderen Werkt" blijkt dat de Vlaamse vissersvloot één van de kleinste is wat vaartuigen en bemanning betreft. Maar één van de produktiefste ter wereld en van zeer grote economische betekenis in West-Vlaanderen.

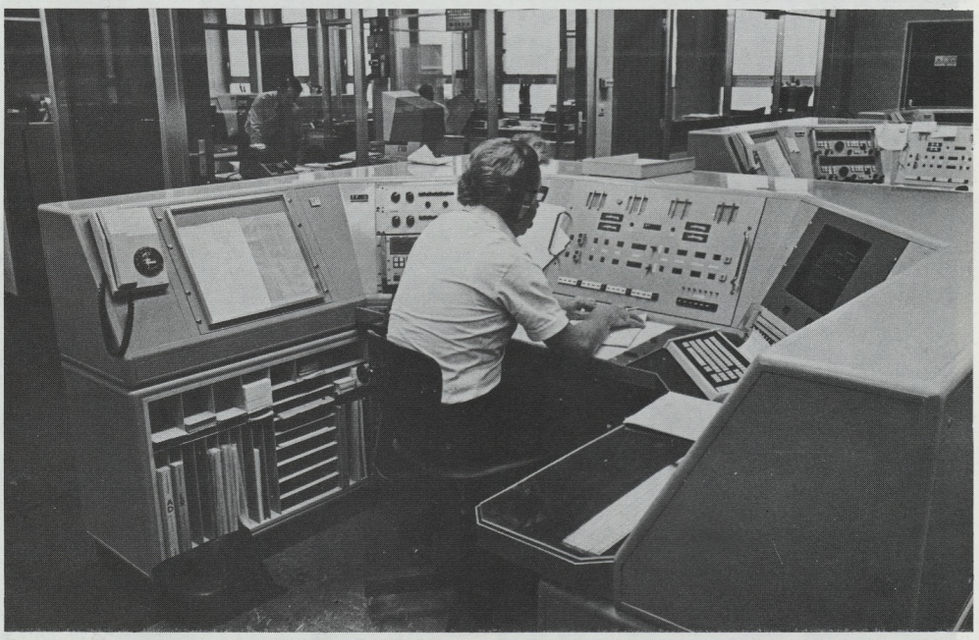
Onze vissersvloot voert per jaar ongeveer 40 miljoen kilo verse zeevis aan, die een waarde heeft van ongeveer 2 miljard. Ze blijft vooral in Zeebrugge zeer familiaal gebonden : ongeveer 90 % van de rederijen hebben slechts één vaartuig en denken niet aan uitbreiden.

Verder lezen we dat de Vlaamse visserijvloot wordt bemand door een relatief jonge bemanning (gemiddelde leeftijd 30 jaar), dat de meest aangedane vissershaven Zeebrugge is, gevolgd door Oostende en Nieuwpoort.

Deze interessante bijdrage tot een betere kennis van onze Vlaamse vissersvloot bevat ook voor de Radio Maritieme Diensten nuttige inlichtingen betreffende de evolutie van de radiotrafiek met onze vissers en reders. Uit de gemiddelde leeftijd van de bemanning van onze vissersvloot kan bv. worden afgeleid dat de razendsnelle ontwikkeling van de radiotechniek, ook in de Belgische kuststations geen noemenswaardige moeilijkheden zal oplevern voor de relatief jonge en goedgeschoolde bemanning.

Ondanks de economische crisis die zwaar drukt op de staatsbudgetten en ook hard doorweegt op onze Vlaamse visserij, zullen de Regie T.T. en de Radio Maritieme Diensten niet nalaten hun inspanningen voort te zetten om de humane taak van beveiliging van mensenlevens op zee en de publieke maritieme radioverbindingen in de beste voorwaarden te laten uitvoeren.

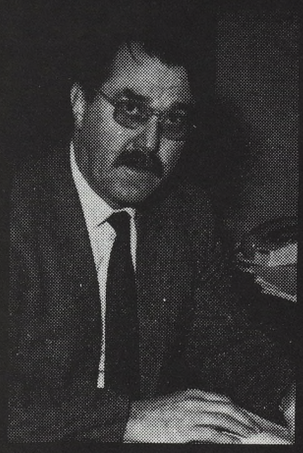
Ik maak tevens dankbaar gebruik van de plaatsruimte die mij vriendelijk ter beschikking wordt gesteld om alle vissers en reders die problemen mochten hebben in verband met de maritieme radioberichtgeving, uit te nodigen deze moeilijkheden te komen bespreken met mijn bevoegde diensten van Oostenderadio of van de radio-inspektie. Ze zijn op de zetel van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten, Perronstraat 6 te 8400 Oostende, altijd hartelijk welkom.



Operatorenstand van Oostenderadio.


KHD
DEUTZ
Deutz is de motor
GO 21
VALCKE FRERES N.V.
OOSTENDE
1783 - 1983
200 jaar in dienst van de visserij!

DE MENS IN HET BEDRIJF



door
P. HOVART,
directeur
Rijksstation
voor de
Zeevisserij

„Met 1983", zo schrijft ons de verantwoordelijke uitgever, „gaat Het Visserijblad zijn 50-jarig bestaan in". En „te dezer gelegenheid zou het hem een groot genoegen doen een artikel te mogen ontvangen."

Dat willen we graag doen om hem meteen en vooraf onze hartelijke gelukwensen te kunnen neerpennen.

Een gouden jubileum dat betekent heel wat.

Ook voor een vakblad.

Week op week, gedurende 50 jaar, zoveel bladzijden bijeen schrijven of laten schrijven. Dat het resultaat dan gaat van zeer goed tot goed, minder goed en... is, zoals in het leven, helemaal normaal en aanvaardbaar. Dat dachten we.

Als de verantwoordelijke uitgever die periode van 50 jaar zal overschouwen, en wij met hem, dan zal hij vaststellen dat er in de Belgische zeevisserij heel wat is veranderd.

En niet altijd ten goede. Dat dachten we.

In het begin van de twintiger jaren was het havenbeeld in onze visserijplaatsen nog beheerst door de zeilvissersloep. In de dertiger jaren was er omzeggens geen zeil meer aan de horizon te bekennen en was de dieselmotor volledig meester in de kleine en middenslagvisserij. Enkele jaren na de tweede wereldoorlog zou hij ook de stoommachine aan boord van de grote trawlers vervangen.

In de loop van de jaren nam het aantal schepen af, maar de schepen werden groter en sterkere motoren werden ingebouwd. De scheepstypen veranderden, de mobiliteit van de vloot nam toe en er konden langere zeereizen worden gemaakt, mede dank zij de opslag- en verwerkingsinstallaties aan boord.

De schepen kregen een polyvalent karakter, d.w.z. verschillende soorten visserijen konden worden beoefend.

De vaartuigen werden zeewaardiger, zodat meer zeedagen mogelijk waren en ook de veiligheid werd opgevoerd.

Anderzijds werd de navigatieapparatuur verbeterd en er werd „fijnere" detectieapparatuur aan boord geïnstalleerd.

Tenslotte kwamen aangepaste bijkomende uitrusting of moderne hulpwerktuigen aan boord.

Ten aanzien van de netten kan vooreerst worden verwezen naar het materiaal : na hennep werd het katoen, manila en sisal en in 1950 kwam de kunstvezel.

Het vistuig zelf werd verbeterd en de efficiency werd opgevoerd.

Andere typen van netten kwamen in gebruik, alsmede andere vistechnieken.

Met het oog op het verlichten van de arbeid aan boord werd bv. de mechanisering bij het vieren en winden van de trawl nagestreefd en werd apparatuur voor het sorteren, wassen en gutten van de vis ingevoerd.

Tal van problemen zijn er geweest met betrekking tot de sterkte van de bemanning en het aantal vissers verminderde.

De vangsten kenden steeds een wisselvallig verloop, maar de prijzen stegen. En waar dan weer tegenover kwam te staan dat de exploitatiekosten, vnl. de mazoutprijzen in de jongste jaren, snel omhoogschoten. Vandaar vragen over de rendabiliteit.

De betekenis van de vissershaven van Oostende verminderde en Zeebrugge kwam sterker opzetten.

Het verbruik nam t en een gewijzigd verbruikspatroon werd genoteerd.

xxx

We zouden zo kunnen doorgaan en nog veel meer schrijven. Dit zou ons echter te ver leiden.

Maar er zijn ook zaken die weinig of niet veranderd zijn in die 50 jaar. En dan enkel ten goede. Dat dachten we.

En hier zouden wij bij één aspect willen stilstaan, nl. de mens, de visser, de reder.

In de eerste plaats stellen we vast dat het stevig geloof van de reder en de visser in de mogelijkheden van ons bedrijf gebleven is. De editoriaal van het Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij (Rederscentrale, 19 november 1982) kon het niet beter brengen. Wij citeren : „We kennen geen enkele sector die nog zo dynamsch is, waar nog een ongebreidelde ondernemingsgeest heerst en waar nog zo hard gewerkt wordt als de zeevisserij". Deze visie onderschreef trouwens onlangs nog onze Minister De Keersmaker ter gelegenheid van de tewaterlating van de Z.46 : hij was ten zeerste verrast door dit Vlaamse dynamisme.

En dit dynamisme is er want verschillende nieuwe vaartuigen staan nog op stapel.

In de tweede plaats is er nog altijd het feit dat visserij jacht betekent. Jacht die in „ploegverband" geschiedt en dit niettegenstaande vele technische hulpmiddelen die ingang vinden.

En bij dit jachtgebeuren komt, zoals bij de voorhistorische jacht te lande, nog steeds ploegstrategie en -taktiek kijken en om succesvol te slagen is er aan boord samenwerking van doen. En die is er meestal.

De visserij is niet van gevaar ontbloot en de risico's zijn vaak groot. Koelbloedigheid is opnieuw een ploegvereiste.

De jacht op de vis vergt verder van de ploeg concentratie en een goede fysieke conditie. Vaardigheid en vakmanschap worden aangeleerd en dragen bij tot het bekomen van rijke vangsten. Een kijk op de „zaak" komt van pas, maar vooral motivatie maakt van de betere de beste.

Dat is in de loop van de jaren helemaal niet veranderd ! Integendeel.

Waarmede we willen zeggen of schrijven dat een goede equipe zeer belangrijk is en blijft in de zeevisserij. dank of ondanks de vele veranderingen.

Maar wat dan met het individu, nl. de schipper, stuurman, matroos, scheepsjongen.

We hebben ooit eens gezegd dat een van de voornaamste pijlers van het bedrijf de mens, de visser is, met zijn zo moeilijk te evalueren, doch onbetwistbaar grote kennis. Waarnemen, meten, tellen en cijferen enz. zijn o.i. niet de enige bronnen van zekerheid. Misschien is intuïtie – zo eigen bij de visser – wel een hogere funktie van de geest.

En deze hogere funktie is dan toch weer gestoeld op weten en kennen... en ervaring.

Stel u eens voor – en we vergeten dat zo gemakkelijk – wat er in het hoofd van de visser op ieder moment van zijn bedrijvigheid moet werken.

Hij moet afweten van oceanografie, d.w.z. de zeebodem, de natuurkundige en scheikundige eigenschappen van het water, de stromingen en getijen, enz., van biologie, d.w.z. het leven er voorkomen van vis, van beheer en beleid, d.w.z de reglementeringen, TAC's, quota enz.

Hij is verondersteld alles te kennen van naviga tie en veiligheid op zee. Alles van vis- en visserij techniek, inclusief de bediening van electroni sche apparatuur, het onderhoud van schip ei motor, de behandeling, het bewaren en verwer ken van de vis en noem maar op.

Tot de eerste hulp bij ongevallen toe.

Door bepaalde „ingevingen" van de EEG wordt hij nu eerstdaags ook administratief gekwalificeerd, nl. door het verplicht bijhouden van logboeken.

Van tijd tot tijd moet en zal zijn vindingrijkheid wel zeer groot zijn en moet hij nog op de hoogte blijven van alles. Informatie opdoen, noemt men dat, om uiteindelijk te gaan eisen dat hij vergaderingen gaat bijwonen.

Dit alles dan nog buiten zijn traditioneel leefpatroon : gehuwd zijn, kinderen hebben en „verplicht" zijn om met moeder de vrouw te gaan winkelen in Brugge, Oostende of Nieuwpoort.

Waarom niet ?

xxx

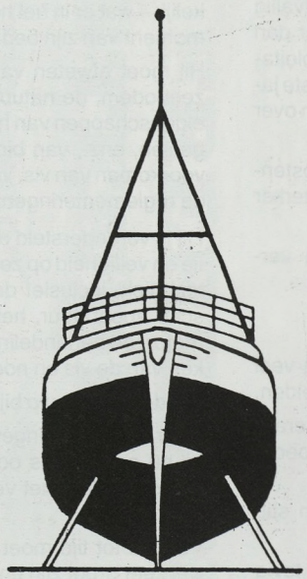
We geloven dat we onze titel van onze bijdrage goed hebben gekozen : gaat er uiteindelijk iets boven de mens, met al zijn gaven en gebreken. In onze huidige maatschappij. In onze visserij.

Hierover kunnen en moeten we even nadenken nu we bij de Kerst- en Nieuwjaarsdagen wellicht tijd vinden en los willen staan van alle zorgen en beslommeringen : mazoutprijzen, vangsten, TAC's, quota, marktprijzen, enz.

En intussen : alle heil voor al wie voor de visserij voelt, werkt en leeft...

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

Miljoenen nutteloze en overbodige taksen om dierenartsen te werk te stellen
Waarom geen afschaffing van een dubbel gebruik?

DE VISCONSERVENINDUSTRIE IN BELGIE

door J. JACQUES LACOUR, lid van de Groepering der Visnijverheden.

De eerste visconservenfabrieken in België hebben het daglicht op de Belgische kust gezien op het einde van de vorige eeuw.

Tot de jaren 1950, verwerkte de conservenindustrie bijna uitsluitend vissoorten ontscheept in de kustmijnen. In de jaren die volgden werd een inspanning voor verscheidenheid begonnen en voortgezet, vissoorten en schaaldieren van verdere oorsprong dan de vismijnen van de traditionele belgische kust werden in conserven gelegd. De inspanning tot commercialisatie werd parallel voortgezet om de gamma van aangeboden produkten en artikelen uit te breiden.

De smaak van het kliënteel werd anders en de Belgische bereidingen werden altijd zeer gewaardeerd.

Voor een betrekkelijk eenvoudige uitrusting voor betrekkelijk weinig talrijke vissoorten is geleidelijk een steeds meer gespecialiseerde uitrusting per type vis, en van langs om meer gesofisticeerde, in de plaats gekomen.

Bepaling activiteiten en markten

Sedert enkele jaren tekent zich in de conserverie een nieuwe strekking af.

Toen de verschillende landen hun eigen territoriale wateren hebben uitgebreid tot een zone uitgestrekter dan in het verleden, dat de visvangst in de Noordzee op communautair vlak gereglementeerd is door akkoorden, en dat, het moet eveneens gemeld worden, de kosten van de brandstof voor de vissersschepen het gebruik van deze meer selektief hebben gemaakt, tekent er zich in de visconservenindustrie parallel een neiging af naar meer en meer een grotere specialisatie.

Verschillende faktoren pleiten in die zin:

- de belgische visconservenindustrie heeft ronduit een uitvoerende dimensie verworven en de dag is niet meer veraf waarop zijn zakencijfer voor uitvoer deze verwezenlijkt op de binnenlandse markt zal overtreffen.
- om dit te bereiken heeft men zich moeten specialiseren en zich namelijk uitrusten om in staat te zijn een gamma artikelen aan te bieden van kwaliteit aan een competitieve prijs: aldus zijn een gamma produkten en een merkbeeld van onze industrie kunnen uitgevoerd worden.
- De conservenindustrie in België op het domein van de vis is reeds een gespecialiseerd domein – deze laat ons zeggen van de voedingsspecialiteiten – de specialisatie tot het uiterste voor enkel zekere soorten vis zou integendeel te ver kunnen leiden. Een superuitrusting investeren in produktielijnen die enkel en alleen bruikbaar zijn voor een welbepaalde vis, en een ganse fabriek bouwen op een aktiviteit van grote produktie voor een en dezelfde soort kunnen zonder twijfel een gevaar betekenen: wat gebeurt er inderdaad indien de vangst voor deze soort vis slecht is of indien quota's de vangsten ervan beperken?

Er werd reeds vroeger onderlijnd dat men de uitbreiding van de markt van de transformatie industrie en van de conserven in het bijzonder, een uitbreiding overeenkomt van de bevoorradingsbronnen van de grondstoffen.

Er moet dus vastgesteld worden dat de conserverie, oorspronkelijk geschapen om de overschotten van de plaatselijke visvangst op te slorpen, thans slechts een beperkt deel van zijn grondstoffen vindt, en in een zeer ruime mate zijn toevlucht moet nemen tot de invoer afkomstig van aangrenzende landen.

Het was klaarblijkelijk vruchteloos voor de belgische visconservenindustrie om aan zijn buitenlandse collega's een concurrentie in alle richtingen te leveren, des te meer dat de nationale industriën binnen de EEG zelf betrekkelijk gespecialiseerd zijn, om niet te spreken van de betrekkelijk verschillende gewoonten van de verbruikers in de verschillende landen. Het zou dus weinig gepast geweest zijn, om tegelijkertijd de Franse fabrikanten of de Italiaanse met heel de waaier van tonijnconserven te becounteren, de Fransen met de makreel in witte wijn, de Italianen, de Portugezen of Marokanen met grote produkties van sardienen in olie, enz.

Nu al, indien men het geval der producenten van visconserven bestudeert, nu al talrijker, bestaan er, tussen firma's uiterlijk schijnbaar zuiver concurrerend, samenwerkingsakkoorden die, zonder inbreuk te maken op de reglementering op gebied van conurrentie, voorzien zijn op georganiseerde wijze (geval van groeperingen met economisch belang die ondernemingen van dezelfde sektor hergroeperen en soms concurrerend, maar die een samenwerking bedingen in domeinen zoals de aankoop of de techniek) of als goede buren (zoals menigvuldige kontakten, uitwisseling van infomatie) en meer eenvoudig een algemene houding die deze is van in een confrater niet een concurrent te zien, die men moet wantrouwen maar een mogelijke partner in het domein der aktiviteit.

Eigen Blikslagerij

De Belgische visconservenindustrie heeft de verdienste en het voordeel van zijn eigen blikslagerij te bezitten.

De visconserverie gebruikt vandaag enerzijds blikken gefabriceerd door haar eigen produktie en anderzijds blikken gefabriceerd door Belgische of buitenlandse blikslagerijen.

Terwijl de visindustrie ledige blikken op basis van blik fabriceert, slechts voor eigen behoeften en in formaten die voor haar eveneens specifiek zijn, wordt het bedrukkingswerk van het blik buitenuit gedaan, maar er moet onderlijnd worden dat gezien de menigvuldigheid der talen, der merken en vooral van de veelvuldigheid van de wijzigingen de reglementeringen op gebied van etiketeren het concreet niet mogelijk is alle blikken te bedrukken. Het is slechts mogelijk daar waar de hoeveelheden het rechtvaardigen.

Voor de visconserverie laat het feit zijn eigen blikslagerij te hebben allereerst een grotere soepelheid toe: deze van op de markt afmetingen te kunnen aanbieden aangepast aan de verschillende produkten en aan de vraag der verschillende klanten.

Een ander voordeel bestaat in de kosten: vooreerst deze van de kennis van de kosten, dit voordeel sluit aan bij dit van de soepelheid, want naargelang de evolutie van de fabricatiecontracten uitgaande van derde blikslagerijen, kan de beslissing genomen worden van zelf te financieren of van buitenuit te kopen, het is het „make of buy" genomen met kennis van zaken. Een regelmatig heronderzoek van de eigen competitiviteit van de blikslagerij is noodzakelijk: het doel is aan de verbruiker een produkt van uitstekende kwaliteit aan te bieden aan de beste prijs, een te ver doorgedreven normalisatie zou tegen de belangen van de verbruiker uitdraaien.

Noodzaken voor vereenvoudiging reglementering

Net zoals het het geval is voor andere aktiviteiten moeten de sektor van de vis en de conservenindustrie de kosten dragen van opbouwende reglementen in een zeker aantal gevallen, betwistbaar in andere gevallen, maar in ieder geval zeer kostelijk. De aktiviteit van de visconserven is geen industrie van hoge spitstechnologie, de concurrentie is er belangrijk en de belgische industrie moet strijdlustig zijn en met verbeelding om de dag van morgen te voorzien en te verzekeren. Mogen wij hier de wens uiten dat een reglementering welke ook zou synoniem blijven van rijpheid en dat deze reglementeringen niet alleen min of meer gelukkige aanpassingen zouden zijn van wat in andere landen of voor andere aktiviteitssektoren tot wet werd gemaakt. Men kan het bestaan zelf van een reglementering betreuren, hetzij dat zij in het concreet geval niet nodig is, hetzij dat zij ronduit onaangepast is. Een andere in te veel opzichten onbenodigde reglementering van de laatste jaren te betreuren in de sector van de vis en het gevolg ervan op de conserverie is financieel zwaar geweest.

Alhoewel het dikwijls zijn oorsprong had in deugdelijke objectieven is men veel te ver gegaan. De controle van de vis op verschillende manieren door beëdigde dierenartsen vertrekt van een achtenswaardige motivatie, maar de kosten voor de belgische conservenindustrie zijn veel te zwaar en buiten verhouding met wat in andere landen toegepast wordt. Waarom dergelijke hinderpalen toevoegen aan onze industrie die dergelijke remmen op zijn eigen dynamisme niet wenst te zien, en aldus zijn competitiviteit ten overstaan van het buitenland ziet vermenigvuldigen en verzwaren.

Is het ten andere niet de Belgische conservenindustrie zelf die over het grootste aantal geschikte ingenieurs specialisten beschikt in dit domein, in verhouding tot gelijk welk ander korps van specialisten, zelfs als men al de specialisten buiten de visconservenindustrie samenvoegt? Dit feit gegeven zijnde, waarover iedereen zal akkoord zijn, zou men de visconservenindustrie niet kunnen ontheffen van een aantal dwangmaatregelen en controles van buitenuit die in een grote mate waarschijnlijk dubbel gebruik maken. Zou het geen bewijs leveren van verbeelding van te dereglementeren.

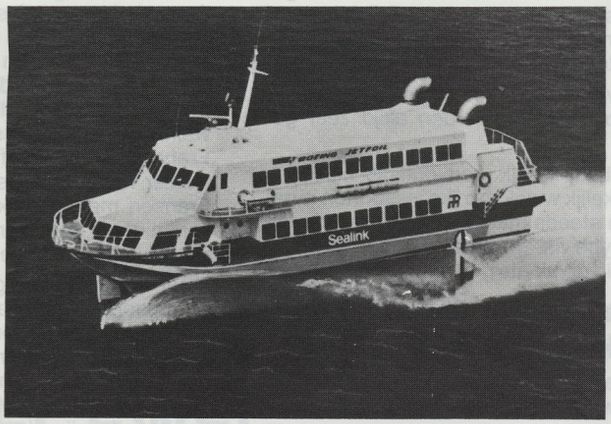
- het gaat slechts om het afschaffen van een dubbel gebruik;
- daar waar wij de neiging kennen om alles te willen reglementeren met meer en meer details? Laten we hopen dat degenen aan wie zij gericht is bij het lezen van deze aanbeveling van oordeel zijn dat het hen aangaat.

Nog steeds spotgoedkoop!

1 dag Londen voor een Feestprijs met de lijn Oostende-Dover/Folkestone (R.M.T.)

vanaf 1.058 F heen en terug





- **Met de jetfoil bijna even vlug in Engeland als met de wagen naar Brussel (Oostende op slechts 100 minuten van Dover).**
- **Ruim tijd in Londen (tot 8 uren wanneer U „jetfoilt").**
- **Voor de speciale prijs van onze dagexcursie (*) moet U het niet laten. Heen en terug Oostende-Londen voor slechts :**

  1.058 F per schip, treinreis inbegrepen
  1.428 F per schip, terug per jetfoil (of omgekeerd), treinreis inbegrepen
  1.798 F heen en terug per jetfoil, treinreis inbegrepen.

- **Alcoholische dranken, parfums en reukwaters evenals rookwaren worden op jetfoils en schepen tegen zeer voordelige „boordprijzen" verkocht. Zo wordt uw trip nog goedkoper.**

Vraag onmiddellijk onze kosteloze folder „Excursies naar Engeland via Oostende-Dover/Folkestone" Winteruitgave 1982-1983 bij :

- **Regie voor Maritiem Transport – Natiënkaai 5, Oostende (∅ 059/70.76.01)**
- **de erkende reisbureaus**
- **de spoorwegstations**

(waar U ook uw reisticket kunt bekomen)

* *Natuurlijk kunt U het ook rustiger aan doen en U zelf vergasten op een paar dagen Londen, of een van die andere stemmige plaatsen in Engeland. Voor langere verblijven liggen de overvaartprijzen wat hoger maar zijn nog steeds zeer voordelig. Onze schepen nemen uw wagen ook aan boord, goedkoper dan U denkt. Reisbiljetten voor autopassagiers bij de erkende reisbureaus, automobielclubs, alsmede bij RMT-Oostende.*

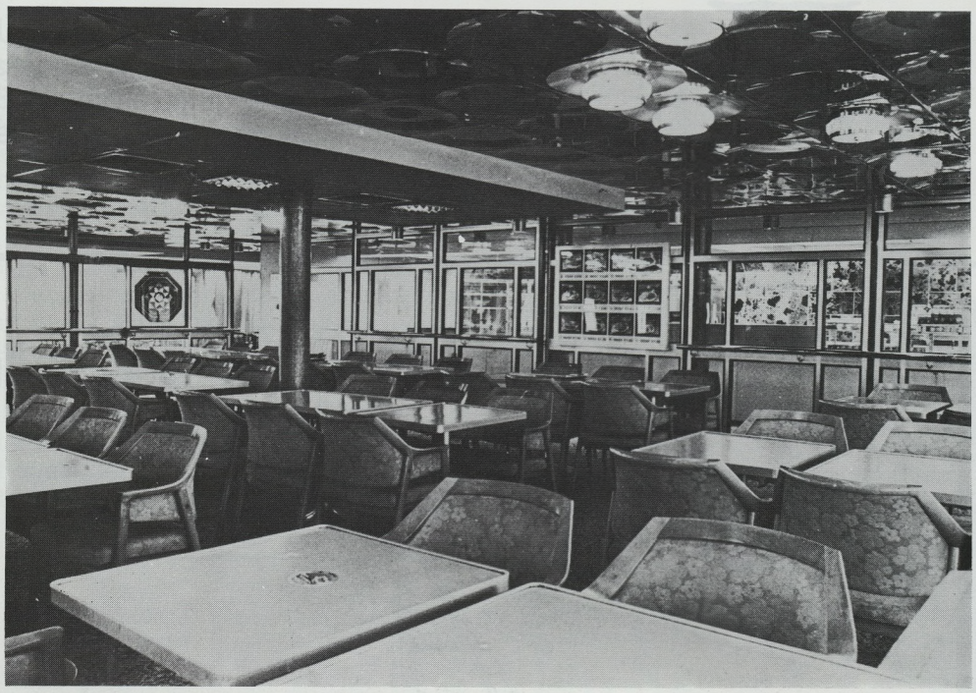
SAMEN OUD WORDEN, SAMEN JONG BLIJVEN

Wanneer men 50 jaar wordt, is het normaal dat men terugblikt op de halve eeuw die voorbij is. Dat doet ook het „Visserijblad". Een blad dat zo nauw met de zee en de kuststreek verbonden is, denkt bij zo een verjaardag, ook aan andere, niet meer zo jonge collega's uit de Oostendse zeevaartmiddens en niet het minst aan de zeevaartlijnen Oostende-Dover en Oostende-Folkestone. De R.M.T. zal het ons wel niet kwalijk nemen dat wij hun verder „de moale" blijven noemen, zoals men dat in Oostende al 136 jaar gewoon is. De Oostende-Dover wordt immers al van 1846 als geregelde scheepvaartlijn geëxploiteerd.

Het succes van deze eeuwelinge is meteen „de boterham" van vele streekgenoten : meer dan 2000 eigen personeelsleden, terwijl de restauratiediensten aan boord goed zijn voor een 500-tal arbeidsplaatsen. De onrechtstreekse werkgelegenheid is niet zo gemakkelijk te ramen maar moet zeer belangrijk zijn. Denken wij nog maar alleen aan de horecasector en aan de diverse toeleveringsbedrijven.

Het meest in het oog springend bij deze „oude zeevaartlijn" is wel het jeugdige dynamisme dat aan de dag wordt gelegd. De laatste jaren werd niet alleen de vloot grondig vernieuwd en gemoderniseerd, maar ook de eigen haveninstallaties werden volledig herdacht en aangepast aan de eisen van het ogenblik. Door het in de vaart brengen van Jetfoils heeft de R.M.T. zich eens te meer gemanifesteerd als de koploper van het kanaalverkeer. Behalve de twee Jetfoils bestaat de R.M.T.-vloot momenteel uit 9 zeeschepen, waarvan de meeste evengoed geschikt zijn voor het vervoer van reizigers als voor auto's, autocars en vrachtwagens.

Voor het „Visserijblad" is het dan ook prettig om samen met de vrienden van de „moale" te mogen oud worden en toch zo dynamisch en toekomstgericht te blijven.



Twee binnenzichten van de "Stena Nautica"



van de Sande Breskens

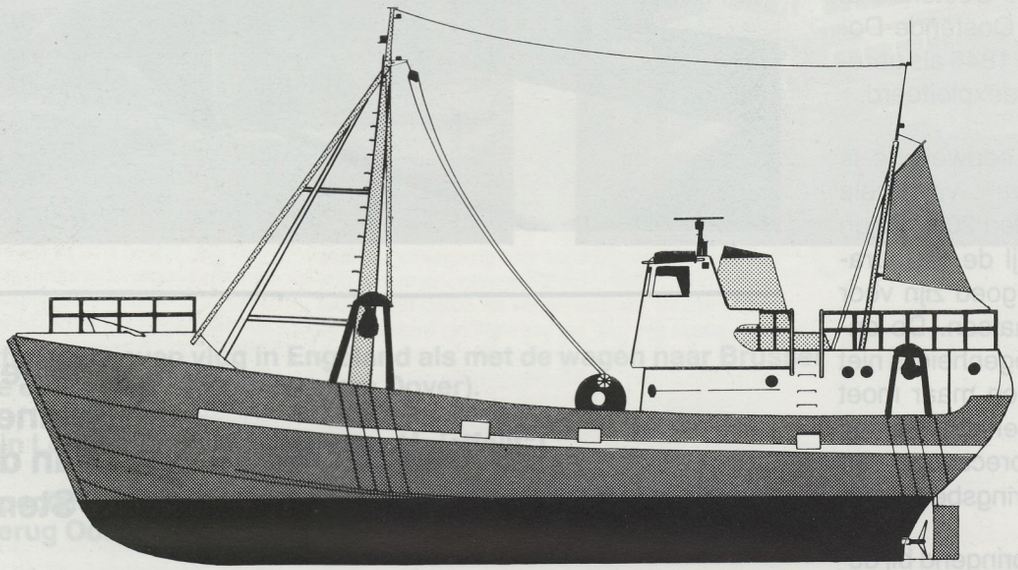
Scheepswerf — Machinefabriek

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE" dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters, Euro viskotter 69,82 Brt
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

Tel. 01172–1765
na 16.30 uur 1569–1590

VOORSPOEDIG 1983

HERMOTORISERING Z 509



HOOFDMOTOR

S6N 300 pk/1500 omw./min.

MITSUBISHI DIESELENGINES

Mitsubishi Dealer:

PADMOS B.V.
MACHINEFABRIEK
en dokmij

STELLENDAM
Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel: 01879-1766, 1792
Dok: Tel: 01879-1933

BRUINISSE
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel: 01113-1551, 1488

KEERKOPPELING

Voor de Z509 leverde van Stigt B.V.
MASSON keerkoppeling
RSD 401 - 7:1
MASSON reductiekast met frictie
NF3L-4 : 1

VAN STIGT B.V. LEVERT:

MASSON scheepskeerkoppelingen en reductiekasten met frictie

MASSON versnellende en vertragende tandwielkasten voor lieraandrijving

MASSON keerkoppelingen voor direct opgebouwde hydropompen t.b.v. vislier en nettenrol.

MASSON
bewezen betrouwbaarheid met de zekerheid van een snelle service.

(091) 261224
VAN STIGT BV

INBOUW



Hoofdmotor
Keerkoppeling
Reductiekast
Lier
Electriciteit

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27
Oostende
Tel. 059/322951

POLITIE OP VOLLE ZEE

door Yolanda Vanden Bosch,
assistente Volkenrecht U.I.A.

Inleiding

Van oudsher reeds wordt de zee gebruikt voor visserij en scheepvaart. Met de vooruitgang der kennis en technologie, is het gebruik der zee evenwel sterk toegenomen, en dit onder velerlei vormen. Delving van grondstoffen uit de zeebodem behoort niet meer tot het toekomstbeeld. Steeds meer booreilanden en boorputten worden in werking gesteld. De toename der scheepvaart heeft ook sporen inzake vervuiling nagelaten. Tanken worden maar al te vaak onderweg op zee gespoeld. Ongevallen, zoals met de Torrey Canyon en de Amoco Cadiz liggen nog vers in het geheugen. De zee wordt bovendien, spijtig genoeg steeds meer werkelijk als een lozingsplaats aangezien. Op dit vlak stelt men vast dat groepen zelf het recht in handen nemen ter verdediging van het mariene milieu. Denken we hierbij maar aan de veelvuldige acties van Green Peace.

Welk zijn nu de rechten en plichten van de Staten op zee, en meer bepaald op de volle zee ? Kunnen alle Staten op volle zee overgaan tot controle van en tot het nemen van sanctiemaatregelen tegenover schepen en personen van een andere Staat? Hoe is het politierecht op volle zee geregeld?

1. GEZAG VAN DE VLAGGESTAAT

Het gebruik van de volle zee is principieel vrij. Grotius, de grote Nederlandse rechtsgeleerde sprak zich in de 17e eeuw uit voor de vrijheid van de zee: de mare liberum.

Volgens artikel 2 van de Conventie van Genève van 1958 over de volle zee (1) is de volle zee open voor alle Naties. Geen enkele Staat kan dus op wettige wijze enig deel van de volle zee aan zijn soevereiniteit onderwerpen. Dit betekent voor alle Staten, al dan niet kuststaten onder andere de vrijheid van scheepvaart, visvangst, aanlegging van onderzeese kabels en pijpleidingen, overvlucht, wetenschappelijk onderzoek...

Een ongebreideld gebruik hiervan zou echter kunnen leiden tot moeilijkheden tussen de diverse Staten. Elke Staat zal bij uitoefening van zijn rechten moeten rekening houden met de belangen van de andere Staten; deze hebben immers dezelfde rechten en plichten (2). Er is dan ook het verbod van rechtsmisbruik.

De volle zee is geen rechtsvacuum. Algemeen wordt de uitsluitende jurisdictie vooropgesteld van de rechtsorde van de vlaggestaat. De schepen dienen onder de vlag van een bepaalde Staat te varen (3). Het eigenlijke bewijs van nationaliteit blijkt uit de scheepsdocumenten. De wetgeving van de vlaggestaat is van toepassing aan boord van het schip en de betrokken Staat kan desnoods ook volkenrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor het schip. Elke Staat is vrij in het bepalen van de voorwaarden om onder zijn vlag te varen. Het verschil in deze voorwaarden kan zeer groot zijn. Volkenrechtelijk wordt wel het bestaan vereist van een „wezenlijke band", „a genuine link" (4). De personen, van welke nationaliteit ook en de gebeurtenissen aan boord vallen dus onder de wetgeving van de vlaggestaat (5). Inzake vervolging van misdrijven en quasi-misdrijven op volle zee gepleegd werden internationale overeenkomsten afgesloten. Naast de gerechtelijke organen van de vlaggestaat, kunnen tevens bevoegd zijn de rechtbanken van de Staat waar de gevolgen van het misdrijf zich voordoen of waarvan de dader een onderdaan is. Ingeval van aanvaringen kan de situatie complex zijn. Volgens art. 11 van de Conventie over de volle zee kan tegen de kapitein of enig andere strafrechte- of tuchtrechtelijke verantwoordelijke slechts dergelijke vervolging worden ingesteld door de rechtbanken van de vlaggestaat of van de Staat waarvan de persoon in kwestie onderdaan is.

In elke rechtsorde is een politiebevoegdheid een noodzakelijk iets, teneinde te voorzien in reglementen en voorschriften en het toezicht op de naleving ervan. Op volle zee heerst dus het principe van de bevoegdheid van de vlaggestaat. Zeer strict werden hierop uitzonderingen toegekend door de Conventie van Geneve over de volle zee. Over bepaalde materies werden nadien reeds een reeks specifieke verdragen afgesloten inzake het gebruik van de volle zee; hierin werden soms specifieke regels omtrent het politierecht op volle zee vastgelegd. Hierna zullen enige situaties even nader worden behandeld.

2. POLITIERECHT OP DE VOLLE ZEE IN DE CONVENTIE VAN GENEVE VAN 1958

2.1. Achtervolgingsrecht

Dit is het recht van de oeverstaat om door zijn oorlogsschepen, zijn militaire schepen en vliegtuigen of andere schepen of vliegtuigen in dienst van de Regering en specifiek voor dat doel gemachtigd, een vreemd schip op ononderbroken wijze te achtervolgen op volle zee, zo dit schip of één van zijn boten een inbreuk heeft begaan, of hieromtrent het vermoeden bestaat, op de wetten of reglementen van de oeverstaat in de wateren onder diens bevoegdheid. Redenen hiertoe zijn o.a. een effeciënte uitoefening van de jurisdictie, het zelfbeschermingsrecht van de kuststaat, het vervolgen van een reeds begonnen soevereine handeling. Het betreft enkel inbreuken op de nationale reglementen van de kuststaat. Deze uitzondering op de exclusieve bevoegdheid van de vlaggestaat is aan zeer stricte voorwaarden onderworpen. Bij het begin van de achtervolging moet het schip zich binnen de interne wateren, de territoriale zee of de aansluitende zone van de kuststaat bevinden. De achtervolging is enkel gerechtvaardigd wanneer zij niet onderbroken is. Inzake de gevolgen van de achtervolging en een eventuele opleiding naar de haven is volgens het gewoonterecht de rechtbank van de achtervolger bevoegd. Sancties kunnen worden getroffen omwille van de inbreuken waarvoor de achtervolging werd ingezet; het achtervolgde schip kan echter niet tot zinken worden gebracht. De vlaggestaat kan mogelijk haar bescherming uitoefenen (6).

2.2. Zeeroof

De uitsluitende bevoegdheid van de vlaggestaat wordt tevens doorbroken bij de internationale repressie van de zeeroof (7). Een oorlogsschip van elke Staat is gerechtigd een vreemd koopvaardijschip op volle zee aan te houden en een onderzoek in te stellen naar het recht om zijn vlag te voeren, wanneer er gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat het schip zich bezighoudt met zeeroof. Ingeval de verdenking daarna nog blijft bestaan, kan worden overgegaan tot nader onderzoek aan boord van het schip. Bij ongegrondheid van de verdenking is er eventueel schadeloosstelling.

Oorlogsschepen of daartoe speciaal gemachtigde schepen in dienst van de Regering mogen zelfs overgaan tot inbeslagname van een zeeroverschip en tot de arrestatie van de personen aan boord (8). Alle Staten hebben de plicht tot samenwerking bij de bestrijding van zeeroof; een definitie van „zeeroof" is terug te vinden in artikel 15 van de Conventie (9).

2.3. Slavernij

Artikel 22 van de Conventie van Genève regelt op dezelfde wijze de repressie van de slavenhandel. Eender welk oorlogsschip is dus gerechtigd om een vreemd koopvaardijschip op volle zee aan te houden, een onderzoek in te stellen aan de vlag en desnoods over te gaan tot nader onderzoek aan boord. Een gegronde reden tot verdenking tot slavenhandel moet voorhanden zijn.

2.4. Verontreiniging

Elke Staat heeft de verplichting tot het vastleggen van regelen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door het verspreiden van olie door schepen of pijpleidingen of tengevolge van de exploitatie of exploratie van de zeebedding en de ondergrond. Hij dient tevens maatregelen te nemen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee tengevolge van het storten van radioactieve afvalstoffen. De Staten dienen hierbij steeds rekening te houden met de over deze punten bestaande normen en voorschriften. De Staten hebben de plicht in dit verband samen te werken met de bevoegde internationale organisaties (10).

3. SPECIFIEKE VERDRAGEN

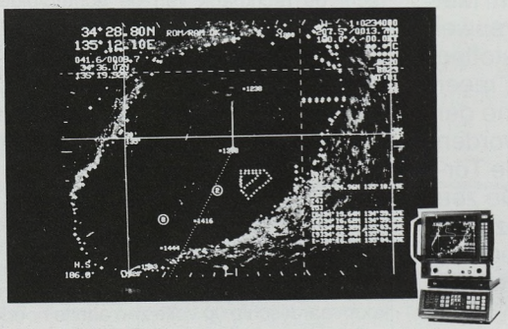
3.1. Verontreiniging

Inzake vervuiling werden reeds een hele reeks verdragen afgesloten (11). Principieel blijft het principe van de onderwerping aan de rechtsbevoegdheid van de vlaggestaat de regel. Toch worden stilaan meer uitzonderingen ingevoerd. Daden gesteld door de kuststaten, ter bescherming van hun stranden, de zeefauna en -flora tegen verontreiniging komend vanuit volle zee worden blijkbaar gemakkelijker geduld door de internationale gemeenschap.

»

SAIT ZEEKUST

presenteert
nieuw op de markt :
KLEUREN VIDEO PLOTTER
FURUNO GD 2000



Dit toestel kan aangesloten worden op verschillende aan boord zijnde navigatietoestellen zoals radar, navigator of plaatsbepalingssysteem, dieptemeter, temperatuurmeter, radaralarm en nog meer.

Op het scherm van 14 duim wordt het beeld van het radarscherm overgenomen en weergegeven in kleuren, terwijl in dit beeld de verplaatsing van het vaartuig liniair wordt opgebouwd. Het is mogelijk deze verplaatsing in een geheugen op te nemen om later terug op te vragen indien men wenst dezelfde lijn te bevissen. Het is tevens mogelijk een vooraf bepaalde koers uit te stippelen bestaande uit 10 koerspunten.

Op de plotter worden benevens de reeds vermelde mogelijkheden ook weergegeven, de diepte onder het vaartuig, de positie van het vaartuig, de temperatuur van het water, de eventueel aangevraagde koerspunten, drie soorten van verschillende merktekens of lijnen, welke zelf kunnen worden ingesteld voor het bepalen van bvb. visserijlimieten, olie of gaspijplijnen, boortorens, enz.

Het toestel bezit ook een pilotsysteem welke toelaat ieder beweegbaar punt rondom uw vaartuig te plotten zodanig dat men kan nagaan of dit oplopend vaartuig een gevaar kan betekenen voor uw eigen vaartuig.

Vraag verdere inlichtingen ; dit toestel kan uw produktie ten goede komen !

SAIT ZEEKUST

8400	**OOSTENDE**	**Hendrik Baelskaai 21**	**✆ (059) 32 08 11 - 32 08 16**
8450	**NIEUWPOORT**	**Kaai 46**	**✆ (058) 23 31 51**
8380	**ZEEBRUGGE**	**Wandelaarstraat 4**	**✆ (050) 54 41 21 Telex 82149**

Rampen zoals deze met de Torrey Canyon kunnen een ware milieuramp veroorzaken aan de kuststaten. Uit de ervaringen hierbij opgedaan, ontsproten twee conventies van Brussel in 1969 (12). Deze behandelen de vervuiling of mogelijke vervuiling van de volle zee door olie tengevolge van ongevallen op volle zee. Terwijl het ene verdrag over de verantwoordelijkheid handelt, betreft het andere verdrag mogelijke maatregelen in volle zee ingeval van een ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft. Volgens dit laatste kunnen de Verdragsstaten in volle zee alle vereiste maatregelen treffen ter voorkoming, vermindering of uitschakeling van de ernstige en onmiddellijke gevaren die voor hun kust of voor daarmede verband houdende belangen gelegen zijn in de verontreiniging of het gevaar voor verontreiniging van het zeewater door olie tengevolge van een ongeval op zee of daarmee samenhangende acties, waarvan met grote zekerheid aangenomen mag worden dat zij zeer zware nadelige gevolgen kunnen hebben (13). De voorwaarden hiertoe worden omschreven in artikel 3. De kuststaat die tot actie wil overgaan moet: met de andere betrokken Staten in het bijzonder met de vlaggestaat(en) overleg plegen; de beoogde maatregelen mededelen aan de belanghebbende; advies inwinnen van onafhankelijke deskundigen; de getroffen maatregelen onmiddellijk ter kennis brengen van de belanghebbende Staten en personen en van de IMCO. Ingeval van hoogdringendheid kan zonder voorafgaandelijk overleg of mededeling, worden overgegaan tot het nemen van maatregelen. Bij het nemen van maatregelen moet alles steeds in het werk worden gesteld om te voorkomen dat mensenlevens in gevaar worden gebracht.

De te nemen maatregelen worden niet verder omschreven in de Conventie. Zij moeten wel evenredig zijn met de ondergane of mogelijk te ondergane schade. Wanneer maatregelen worden genomen bij overtreding van de bepalingen van de Conventie en daarbij nadeel aan een andere Staat wordt toegebracht, zal schadeloosstelling moeten geschieden (14).

De bewuste, gewilde vervuiling van de zee werd regionaal geregeld door de Conventie van Oslo van 1972 (15). Dit verdrag legt beperkingen op inzake stortingsoperaties, welke ook op volle zee door de Verdragsstaten moeten worden nageleefd. Er wordt met een lijstensysteem gewerkt, waarin de afvalstoffen worden gecatalogeerd. Het controlesysteem is gebaseerd op deze lijsten, waarin bepaalde regels worden vastgelegd en uitzonderingen geformuleerd. De supervisie over, alsmede de aanvulling en verbetering van de Conventiebepalingen wordt toegekend aan een Commissie. Deze is samengesteld uit afgevaardigden van alle Verdragsstaten (16). Er is dus sprake van een zekere internationalisering. Het toezicht op de naleving van de Conventie blijft bij de Staten zelf. Zij dienen te zorgen voor de naleving van de Conventiebepalingen door hun schepen op volle zee. De Verdragsstaten dienen samen te werken door het doorspelen van informatie inzake illegale stortingen of enige voorval, dat een vermoeden schept van stortingen of mogelijke stortingen op volle zee tegen de verdragsbepalingen in.

Op universeel vlak werd over dezelfde problematiek de Conventie van Londen van 1972 afgesloten (17). De bepalingen inzake dumping zijn ongeveer gelijklopend met de Conventie van Oslo. Zij is van toepassing op alle wateren, uitgezonderd de interne wateren van de Staten. In principe is elke storting van afvalstoffen verboden. Uitzonderingen worden ook hier vastgelegd in diverse lijsten. Op volle zee geldt de bevoegdheid van de vlaggestaat. De Verdragsstaten komen overeen om samen te werken aan de opstelling van procedures teneinde op een effectieve wijze de Conventie, meer bepaald op volle zee, uit te voeren (18).

Verder kan nog o.a. worden verwezen naar het verdrag van Helsinki (19), dat van toepassing is op alle vormen van zeevervuiling in de Baltische Zee, de Bothnische Golf, de Golf van Finland en de toegang tot de Baltische Zee. Een strict verbod tot storting van stoffen wordt opgelegd. Het algemeen toezicht over de naleving van de verdragsbepalingen wordt hier opgelegd aan de „Baltic Marine Environment Protection Commission". Een gelijkaardig verdrag werd afgesloten voor de Middellandse Zee, met name het Verdrag van Barcelona en het bijhorend Protocol (20). De naleving ligt hier voornamelijk bij de vlaggestaat.

3.2. Visserij

In de volle zee werd de visserij vooreerst geregeld door de Conventie van Den Haag van 1882 (21), het Noordzeevisserijverdrag genoemd. Wat betreft het toezicht en de kontrole op de visserij op volle zee werd dit verdrag later vervangen door de Conventie van Londen van 1967 (22). De bevoegdheid blijft ook hier op de eerste plaats bij de vlaggestaat berusten. Daarnaast stelt het Verdrag buiten de nationale visserijzones, waar de kuststaat mede bevoegd is inzake de naleving van de verdragsbepalingen, een stelsel van internationale controle in (23). In plaats van aan oorlogsbodems wordt het toezicht toevertrouwd aan „bevoegde functionarissen". Dezen worden aangeduid door de verschillende Verdragsstaten. Zij stellen een onderzoek in naar en brengen verslag uit over de overtredingen van de verdragsbepalingen, verzamelen gegevens, enz. Een bevoegde functionaris kan zelfs overgaan tot het geven van een bevel tot stoppen aan een vissersvaartuig en er zich aan boord begeven, alsmede tot het opstellen van een rapport terzake, indien hij redenen heeft om aan te nemen dat het vissersvaartuig of zijn vistuig schade heeft toegebracht aan een ander vissersvaartuig of vistuig bij overtreding van de verdragsbepalingen of indien het vissersvaartuig de verdragsbepalingen niet zou eerbiedigen. Algemeen wordt gesteld dat het stelsel in deze Conventie gesteld een achteruitgang betekent tegenover de Conventie van 1882, gezien de vissersvaartuigen niet meer kunnen worden gecontroleerd door schepen van de andere verdragsstaten (24).

Verder werden nog een aantal verdragen inzake visserijreglementeringen afgesloten, hetzij universeel hetzij regionaal, algemeen of met betrekking tot de bescherming van een bepaalde vissoort (25). Hierin zijn tevens bepaalde controlemaatregelen opgenomen. Zo werd door de Conventie van Londen van 1959 (26) een internationale Commissie opgericht, bijgestaan door regionale comités. Zij is samengesteld uit afgevaardigden van de verscheidene verdragsstaten (27). De Commissie heeft als taak de situatie van de visgronden te volgen en de studie van de middelen tot instandhouding van de visstocks en tot rationele exploitatie van de visgronden. Zij kan ook aanbevelingen doen aan de Verdragsstaten om voornoemde doelstellingen te verwezenlijken (28). De bevoegdheden inzake politierecht liggen eigenlijk bij de Staten gezamelijk. Het recht tot vervolging van de misdrijven blijft bij de Vlaggestaat. Ook de Conventie van Washington, aangevuld met de Protocollen van 1965 (29) stelt een Internationale Commissie in 't leven. Op aanbeveling van deze Commissie werd een internationaal controlesysteem opgericht dat in functie trad vanaf 1 juli 1971 (30). Op het vlak van de EEG werden eveneens een aantal reglementeringen tot stand gebracht.



Besluit

Het gebruik van de volle zee is vrij. De gebruikers moeten hierbij onderling wel rekening houden met het feit dat anderen eveneens dit recht tot vrij gebruik bezitten.

Op volle zee heerste klassiek het principe van de exclusieve bevoegdheid van de vlaggestaat.

In een aantal concrete gevallen werd hiervan in de Conventie van Genève van 1958 over de volle zee afstand gedaan ter handhaving van de internationale publieke orde.

Daarnaast zijn een groot aantal regionale of multilaterale verdragen afgesloten, waarin de verdragsstaten in bepaalde omstandigheden de bevoegdheid tot optreden wordt toegekend op volle zee. Deze politiebevoegdheid wordt dan toegekend in de zones beheerst door het verdrag in kwestie.

Er kan dus wel een langzaam aftakelen worden vastgesteld van de exclusieve bevoegdheid van de vlaggestaat. Stilaan heeft een evolutie plaats naar een grotere toekenning van controle aan andere Verdragsstaten, en in het bijzonder aan de kuststaten. De voorwaarden tot controle zijn meestal echter zeer hoog gesteld en zeer beperkt gehouden. De te nemen maatregelen worden erg vaag of niet omschreven. Gevolg is dat vele Staten zich van actie zullen onthouden uit vrees voor reacties en eisen tot schadevergoeding wegens hun optreden tegen een vreemd schip.

Men kan enkel hopen dat de verantwoordelijken op nationaal en internationaal vlak niet wachten op een ecologische ramp of een dramatische overbevissing van vissoorten of -gronden, vooraleer tot een strengere en meer omvattende internationale politiebevoegdheid te besluiten en de noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen te nemen.

(1) De Conventie van Genève over de volle zee van 29 april 1958; in werking gesteld op 20 september 1962; vgl. art. 87 van de nieuwe zeerechtconventie. De vrijheid inzake visvangst dient thans te worden gezien rekening houdend met de exclusieve visserij- en economische zone van de kuststaten.

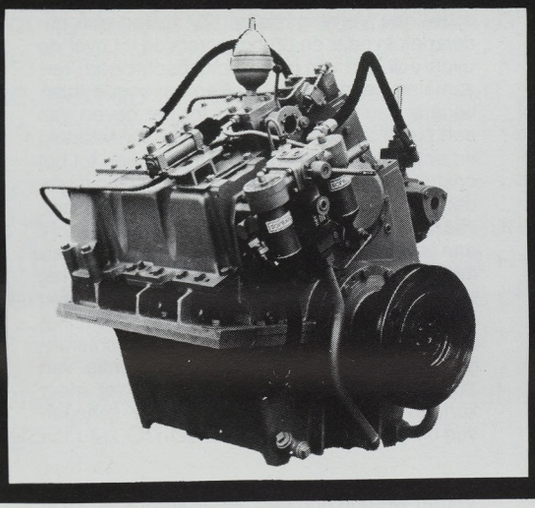
(2) Art. 2 van de Conventie van Genève inzake de volle zee van 1958.

(3) Art. 4 van de Conventie van Genève inzake de volle zee van 1958.

(4) Art. 5 van de Conventie van Genève inzake de volle zee van 1958. Aangezien het volkenrecht geen nauwkeuriger bepalingen omvat, stellen bepaalde Staten zelf zeer geringe eisen; er worden lage taksen opgelegd, geen voorwaarden gesteld in verband met nationaliteit van eigenaar of bemanning enz. Dergelijke vlaggen worden „goedkope vlaggen" genoemd in de praktijk.

MASSON
&
VAN STIGT BV

wensen U prettige kerstdagen en een gelukkig nieuwjaar





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2.000 pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een „MASSON" werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

(5) Art. 5 van de Conventie van Genève van de volle zee van 1958. Lotus-zaak, Permanent Internationaal Gerechtshof, Serie A, nr. 10, 25.

(6) Art. 23 van de Conventie van Genève van de volle zee van 1958. Zie ook N.M. POULANTZAS, **The right of hot pursuit in international law,** Leyden, 1969; S. MAIDMENT, „Historical aspects of the doctrine of hot pursuit", **B.Y.B.I.L.,** 1972-1973, 365-381.

(7) Art. 14 tot 22 van de Conventie van Genève over de volle zee van 1958.

(8) Art. 21 van dezelfde Conventie.

(9) Art. 14 en 15 van dezelfde Conventie.

(10) Art. 24 en 25 van dezelfde Conventie.

(11) vb. Het Verdrag, ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie, van Londen op 12 mei 1954, gewijzigd op 13 april 1962 en op 21 oktober 1969; de Conventie van Bonn van 9 juni 1969 betreffende de samenwerking in de strijd tegen de bevuiling van de wateren der Noordzee door olie; de Conventie van Moscou inzake het verbod van kernproefnemingen in de atmosfeer, in de ruimte en in het water van 5 augustus 1963; zie verder **infra.**

(12) De Conventie van Brussel van 29 november 1969 inzake de burgerlijke verantwoordelijkheid voor schade te wijten aan verontreiniging van de zee door olie; de conventie van Brussel van 29 november 1969 inzake de interventie op volle zee ingeval van ongeval dat verontreiniging door olie tot gevolg heeft of kan hebben (B.S. 2 februari 1972).

(13) Art. 1 van de Conventie van Brussel van 1969 inzake interventie op volle zee (zie verder onder noot 12).

(14) Art. 6 van voornoemde Conventie.

(15) De Conventie van Oslo van 15 februari 1972, welke in werking is sedert 7 april 1974 (B.S. 4 mei 1978, goedkeuringswet 8 februari 1978). Het is van toepassing op de Noordzee, een gedeelte van de Arctische Zee en op de Noordoostelijke Atlantische Oceaan.

(16) Art. 1ß en 17 van voornoemde Conventie.

(17) De Conventie van Londen van 29 december 1972 ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door het storten van afvalstoffen en ander materialen, welk van kracht is sedert 30 augustus 1975 (I.L.M., 1972, 1294).

(18) Art. 7 van voornoemde Conventie.

(19) Het Verdrag ter bescherming van het mariene milieu van het Baltisch zeegebied van 22 maart 1974 (I.L.M., 1974, 544).

(20) dd° 12 februari 1976 (I.L.M., 1976, 290).

(21) De Conventie van Den Haag van 6 mei 1882 over de politie inzake de visserij in de Noordzee (B.S., 31 maart 1884).

(22) Het Verdrag van Londen van 1 juni 1967 handelend over de orde en tucht op de visgronden in de Noord-Atlantische Oceaan.

(23) Art. 8 en 9 van het voornoemd verdrag.

(24) SUY, E., **Leerboek van het volkenrecht,** deel II, Leuven, Acco, 1973, 197.

(25) De Conventie van Rio de Janeiro van 14 mei 1966; de Conventie van Rome van 23 oktober 1969; het verdrag van Londen van 1958 inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de zee; de art. 116-120 van de nieuwe zeerechtconventie; de reglementen van de E.E.G.; akkoorden inzake de visvangst op robben, walvissen, enz.

(26) De Conventie van Londen van 24 januari 1959 inzake de visserij in het Noord-Oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan.

(27) Art. 3-5 van voornoemde Conventie.

(28) Art. 6-7, 8-10 van voornoemde Conventie.

(29) Het Verdrag van Washington van 8 februari 1949 inzake de visserij in het Noord-Westelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan.

(30) Zie VAN DER MENSBRUGGHE, Y., „Le pouvoir de police des Etats en haute mer", in **R.B.D.I.,** 1975, 87.

Selectieve bibliografie

HARRIS, D.J., **Cases and materials on international law,** Londen, Sweet en Maxwell, 1979, 340-378.

NGUYEN QOUC DINH, **Droit international public,** Parijs, L.G.D.J., 1980, 601-602.

SOMERS, E., „Mariene dumping. Een overzicht vanuit volkenrechtelijke hoek", **Leefmilieu,** Dec. 1981, 175-185.

SUY, E., **Leerboek van het volkenrecht,** deel II, **het territoriaal element,** Leuven, Acco, 1973, 135-205.

TIMAGENIS, Gr. J., **International control of marine pollution,** New York, Dobbs Ferry, 1980, 2 v.

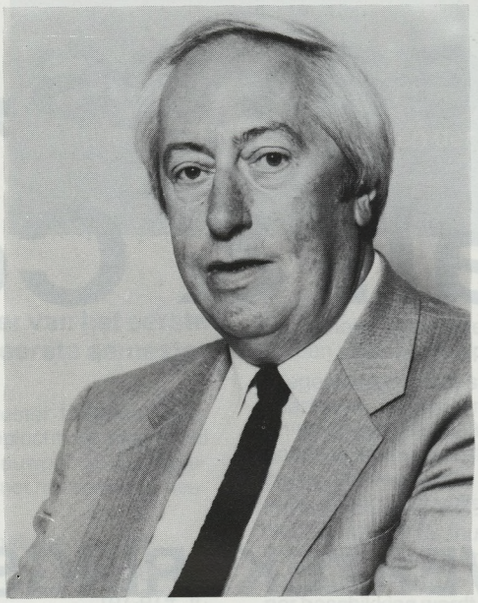
VANDEN BOSCH, Y., „Verontreiniging van de zee", **Sirene,** sept./okt. 1976, 8-12.

VANDEN BOSCH, Y., „Zeevervuiling vanaf het land", **Beleid,** VEV, dec. 1976, 15-18.

VANDEN BOSCH, Y., „L'Amoco Cadiz et le droit. Synthese van een lezing gehouden door de Heer Villeneau J. ter gelegenheid van de plechtige openingszitting van de Mariene Academie, **Eur. Vervoerrecht,** 1982, 247-251.

VAN DER MENSBRUGGHE, Y., Le pouvoir de police des Etats en haute mer", **R.B.D.I.E., 1975, 56-102.**

BIJ EEN JUBILEUM



**door W. VAN ROOSE,
Secretaris van de
Bedrijfsraad voor de Zeevisserij**

Vijftig jaar „Visserijblad". Er bestaan maar weinig vakbladen die deze gezegende ouderdom bereiken. In de bibliotheek van de Bedrijfsraad voor de Visserij beschikken wij over de helft van al de verschenen nummers, namelijk vanaf de oprichting van de Bedrijfsraad voor de Visserij in 1958. Met dit eigenste nummer erbij zijn dat vijfentwintig volledige jaargangen. Een indrukwekkende kollektie.

Ik heb aan de verleiding niet kunnen weerstaan even te gaan grasduinen in de oudste bladen die wij in ons bezit hebben, meer speciaal de jaargangen 1958 en 1959.

Eerste vaststelling : de kwaliteit zat heel zeker niet in het gebruikte papier en de drukinkt. Evenmin het lettertype. Hoe zorgvuldig ook bewaard, zijn ganse bladzijden vandaag nog moeilijk leesbaar. Men wordt er als 't ware voortdurend aan herinnerd dat ook die jaren voor de visserij krisisjaren waren. Op dat gebied is de evolutie tot vandaag zeer positief : de thans in 1982 voor de Belgische visserij verschijnende vakbladen („Het Visserijblad" – „Rederscentrale") munten uit door de typografisch zeer verzorgde opmaak en de voortreffelijke hoedanigheid van het papier waarop ze worden gedrukt.

Tweede bedenking : „nihil novi sub sole" – er is niets nieuws onder de zon.De problemen van gisteren zijn de problemen van vandaag. Ook in 1958 werd gelamenteerd over overbevissing van de visstocks, over de moeilijkheden van de redsers om de twee eindjes aan mekaar te knopen, en ik durf veronderstellen dat bij de oprichting van „Het Visserijblad" nog 25 jaar vroeger precies dezelfde knelpunten en moeilijkheden zich voordeden.

Ook al in 1958 wordt gesproken over het belang van de Europese Economische Gemeenschap voor de zeevisserij. Toen werd de totstandkoming van de Europese visserijpolitek „binnen vijftien jaar", nl. voor 1973 in het vooruitzicht gesteld. Wij schrijven morgen 1983 en het is er nog niet van gekomen. Hoe je ook op lange termjin TE optimistisch kunt zijn !...

Wat al die jaargangen van „Het Visserijblad" gemeen hebben, is het voortdurend medeleven met het wel en wee van onze zeevisserij. Er wordt gejubeld en gefeest bij een tewaterlating of de doopplechtigheid van een nieuw vaartuig, er wordt getreurd en geweend bij scheepsrampen of schipbreuken, niet het minst als er mensenlevens te betreuren vallen. Ook op dit vlak is de geschiedenis een eeuwige herhaling.

Er zijn nog meer punten van overeenkomst. Het bruisend temperament van de verantwoordelijke uitgever is er verantwoordelijk voor dat hij nooit ofte immer een blad voor de mond gehouden heeft. Klinkt het niet, dan botst het. Dat was vroeger zo, dat is vandaag nog steeds het geval. Wie onder een artikel de letters P.V. ziet staan, moet dikwijls onwillekeurig aan een „procesverbaal" denken, en dat zijn uiteraard zaken die de geadresseerden maar zelden voor lief nemen.

Ik weet niet hoe oud de heer Vandenberghe is. Maar wie vandaag toekijkt hoe deze dynamische figuur nog hedentendage met duizend dingen en nog aktief bezig is, en anderzijds bedenkt dat zijn „Visserijblad" reeds vijftig jaar verschijnt, moet wel tot het besluit komen dat hij met de uitgave van het blad begonnen is... daags na zijn plechtige kommunie !

Hoe dan ook past bij deze verjaardag een welgemeend proficiat en een even oprecht „ad multos annos".

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

HERVERZEKERINGSMAKELAARS VOOR DE BELGISCHE VISSERSVLOOT EN IN 'T BIJZONDER HULP IN NOOD

CHANDLER HOUSE

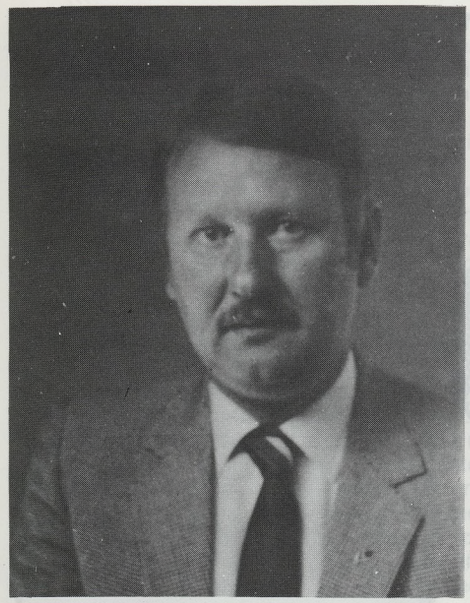
5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

✆ 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S



DE NIEUWPOORTSE VISMIJN IN 1982

door R. BENDELS, schepen der visserij.

Overzicht en vergelijking van de aanvoer van het eerste semester 1981 met de aanvoer van het eerste semester 1982.

Niettegenstaande de resultaten van het eerste semester 1982 met vrees en een beklemd hart werden gevolgd, kon toch met opluchting vastgesteld worden dat de verkoop in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort over die periode gespreid een lichte stijging kende, vergeleken met het eerste semester 1981.

Gedurende het eerste halfjaar 1981 bestond de globale aanvoer uit:

948.804 kg.	vis	43.431.862 fr.
26.688 kg.	haring	187.874 fr.
14.589 kg.	garnaal	1.653.232 fr.
990.081 kg.		**45.272.968 fr.**

Gedurende het eerste semester 1982 werd de aanvoer als volgt geboekt:

732.611 kg.	vis	46.541.910 fr.
2.450 kg.	haring	16.550 fr.
14.777 kg.	garnaal	1.964.267 fr.
749.838 kg.		**48.522.727 fr.**

Dit resulteerde in een mindere aanvoer van 240.243 kg. maar tot een hogere opbrengst van 3.249.759 fr. Die grotere aanvoerwaarde spruit voort uit het feit dat voor alle aangevoerde vissoorten in 1982 heel wat duurdere prijzen werden geboekt dan in 1981. Zo werd voor kabeljauw de recordprijs van 7.500 fr. de ben bereikt en werd voor grote wijting tot 3.600 fr. de ben betaald.

Onmiddellijk dient evenwel gezegd dat, zoals de algemene crisis die ons land in 1982 teisterde, ook de visserij en dan vooral de exploitatie der vissersschepen aan dergelijke recessie onderhevig was. Het mes van deze recessie is voor de visserij tweesnedig. De twee voornaamste factoren zijn: de duurdere uitbating als gevolg van de verhoogde brandstofprijs, de verhoging van het dagloon voor vaklui voor wat het uitvoeren van werken betreft, de verhoging van de huurgelden voor elektrische apparatuur, verzekeringen, bijdragen in E.E.G.-verband en noem maar op.

Langs de andere kant, de vermindering der vangsten als gevolg van overbevissing, het opleggen van een quotaregeling en het uitbreiden der territoriale wateren door sommige naties.

Er werd door sommige lui plechtig verkondigd en geblokletterd, dat om de modernisering van de vloot te bevorderen en de werkverschaffing te stimuleren, een sloopremie van 30.000 fr. per bruto-ton zou toegekend worden. Van kwestieuze premie zou vooral de kustvisserij en de garnaalvloot kunnen profiteren om te moderniseren en te rationaliseren.

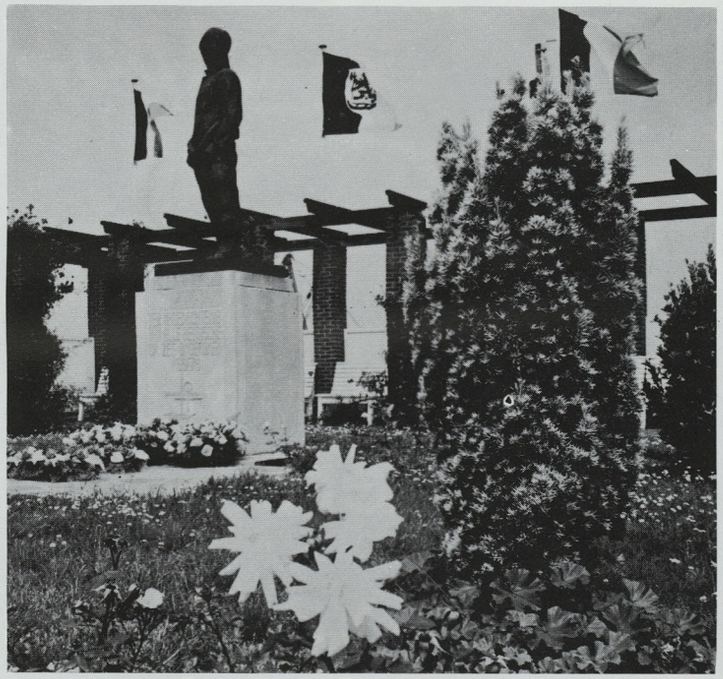
De geboekte resultaten van het voorbije jaar hebben ontegensprekelijk bewezen dat die visserij het uitstekend doet en dat voor dit slag van vaartuigen die gemoderniseerd zijn een heel mooi perspectief is weggelegd.

Momenteel is het experiment aan gang met de staande netten en de N.700 „Alex" van Ronny Vanhoutte bedrijft aldus de wrakkenvisserij. De laatste resultaten zijn heel bevredigend en hoopvol voor de toekomst. Het is een feit dat het vissen met de staande netten een specialisatie en vooral een lange ervaring vergt. Daarom mag het doorzettingsvermogen en het initiatief van de reder en zijn bemanning wel even onderlijnd worden. Dergelijke vismethodes kunnen bijdragen tot een rationalisering van het bedrijf en tot een rendabeler exploitatie.

Wegens de enorme stijging der gasoilprijs mag gesteld worden dat kustvaartuigen, uitgerust met een motor van maximum 300 pk, heel rendabel en rationeel geëxploiteerd kunnen worden. Maar onze kleine visserij behoort nu eenmaal niet tot de elite der regionale nijverheden en zodoende zal er nog veel water naar de zee stromen vooraleer men aan dergelijke subsidiëring voor volledige modernisering der vloot toe is.

Het belang van de thuishaven heeft de laatste jaren ook markante en gevoelige wijzigingen ondergaan. Sommige grote vaartuigen verkiezen in een andere haven te veilen, wegens het grotere comfort dat daar ter hunner beschikking wordt gesteld en wegens de betere werking der infrastructuur.

Nieuwpoort heeft als vissershaven steeds te kampen met het tijprobleem en de vissershaven is niet van een sascomplex voorzien waar men zodoende steeds het waterpeil kan handhaven. Bij laagtij kunnen de grote vaartuigen de haven niet aandoen en gaat het lossen der vangsten soms met talrijke problemen gepaard. Niemand kan loochenen dat een visserijuitbating, tot welke thuishaven die ook moge behoren, niet geconfronteerd wordt met de onhoudbare toestand geschapen door de hoogoplopende brandstofprijzen.



Het standbeeld „De Visser" van de Belgische beeldhouwer De Soete, waarvan het origineel, prijkt in het Metropolitan Museum van New York, een initiatief van Pros Vandenberghe, daarin gesteund door ere-burgemeester Gheeraert van Nieuwpoort.

»



Apollinaris

- het water dat ijzer doet verteren
- een van de meest magnesium houdende wateren

Die prijs is tot 700% gestegen in vergelijking met de prijs in 1973 betaald. Zelfs ligt het cijfer ong. 35% hoger dan gedurende het dienstjaar 1981. Steeds moet het voor de reder van onder de „Kiel" van het vaartuig komen. Heden moet men over heel wat initiatief beschikken om zich in de huidige economische recessie nog een vaartuig aan te schaffen. Het kapitaal dient te worden gerecupereerd en het is dan ook logisch dat vele reders het niet meer aandurven of zich niet meer wagen hun kapitaal in een onzeker resultaat te investeren. Het is niet alleen de Nieuwpoortse vissersvloot die vermindert, ook de vloot der andere havens slinkt zienderogen. Alle sektoren van onze economie krijgen momenteel zware klappen met het stilvallen van bedrijven, faillissementen en een nijpende werkloosheid. Dat onze visserij daar ook niet aan ontsnapt staat vast.

Deze sektor was zeker één van de eerste bedrijven die te kampen had met de hoog oplopende brandstofprijzen. Dat er heel wat rake klappen worden uitgedeeld kan iedereen best bedgrijpen en het zijn vooral de kleinste vaartuigen, die met hun minieme besommingen het meest kwetsbaar zijn geworden en het heel hard te verduren hebben. Zo dienden de kleinste vaartuigen, de garnaalvisserij, er eerst het bijltje bij neer te leggen. Deze groep die in 1970 nog 20 eenheden telde is momenteel tot een vijftal moedigen geslonken. Na de enige bokkenvissers en de grotere vaartuigen met motoren van 150 tot 250 pk. die gedurende de zomermaanden individueel vissen en gedurende de wintermaanden de spanvisserij bedrijven, bezit Nieuwpoort nog een achttal middenslagvaartuigen waarvan het zwaard van Damokles ook heel dreigend boven hun hoofd begint te zwaaien. De uitvaardiging door de Britse regering van een verbodsmaatregel op de bokkenvisserij in de twaalf-mijlzone heeft bij sommige reders dan ook voor heel wat beroering gezorgd. De middenslagvisserij wordt door deze maatregel in haar tongvisserij benadeeld. Voor vele reders wordt de actuele toestand minder gunstig en lijkt de nabije toekomst eerder onzeker. Zo de problemen in de visserij en haar nevenvertakkingen zich verder blijven stellen en de toestand precair blijft, zou het wel eens kunnen gebeuren dat de vloot stelselmatig slinkt. Dan zou de aanvoer drastisch verminderen en zou vis tot een dure, praktisch onbetaalbare delicatesse promoveren. Doch steeds zullen er te Nieuwpoort vaartuigen zijn die hun waar in de Stedelijke Vismijn zullen plaatsen, want de Nieuwpoortse vissersvaartuigen hebben een ongeëvenaarde faam verworven voor de aanvoer van hun kwaliteitsvis. Soms zegt men „Goede waar prijst zichzelf". Zo wordt ook nu nog altijd de spreuk „Nieuwpoortse vis, verse vis" bewaarheid. Ondanks de vele gevaren en acute problemen blijven onze vissers de zee trouw. Hun beroep ligt heel nauw aan het hart, zoals het vissersbloed ongetemd en bruisend door hun aderen stroomt.

Het stadsbestuur heeft bij de bevoegde instanties aangedrongen en bekomen dat reeds langsheen de kaai alle weggerotte wrijfhoutpalen en beschadigde ijzeren trappen werden vernieuwd. Eveneens wordt zorg gedragen voor de nodige diepgang der haven en wordt bij de Overheid aangedrongen opdat de kredieten jaarlijks tijdig zouden voorzien worden voor het uitvoeren der nodige baggerwerken. Tevens werd de vraag gericht aan de dienst van Bruggen en Wegen voor het bouwen van een remmingswerk op de Kielbank, deel LO. van de havengeul en voor het vernieuwen van de krib. Het principiële akkoord werd reeds bij brief dd. 9/4/80 voor deze werken gegeven. Ook wordt gestreefd om tussen reders en handelaars een goede coördinatie te bewerkstelligen.

Het stadsbestuur van Nieuwpoort wenst dan ook alle reders en vissers een voorspoedig en lonend jaar 1983.



de GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

wenst U

prettige feestdagen

en een voorspoedig 1983

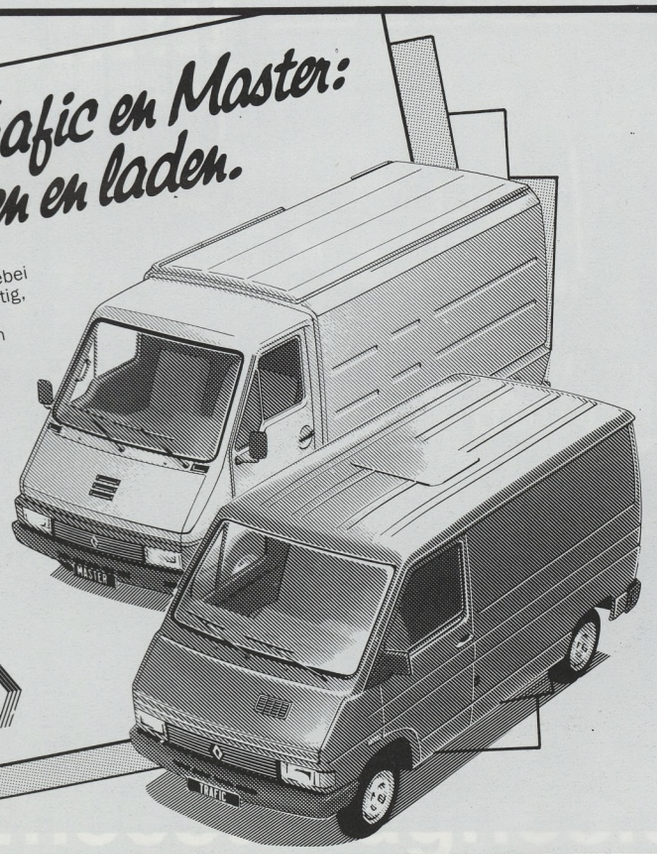
31-33 Prinses Elisabethlaan

8401 BREDENE

Renault Trafic en Master: lossen en laden.

De Renault Trafic en Master zijn allebei kampioen in de doeltreffendheid: krachtig, duurzaam, wendbaar en komfortabel. Ze kunnen praktisch "op maat" worden aangepast aan de behoeften van elk beroep, er zijn tal van motorversies (benzine of diesel), met voorwiel- of achterwielaandrijving en er is een ruime keuze aan uitvoeringen: platform, kipwagen, bestelwagen, personenvervoer. Meer dan 70 uitvoeringen met een laadvermogen van 800 tot 1.800 kg. Laadoppervlak van 3,49 tot 5,98 m². Laadruimte van 4,70 tot 11,06 m³. Kom kennismaken met al hun mogelijkheden.

RENAULT

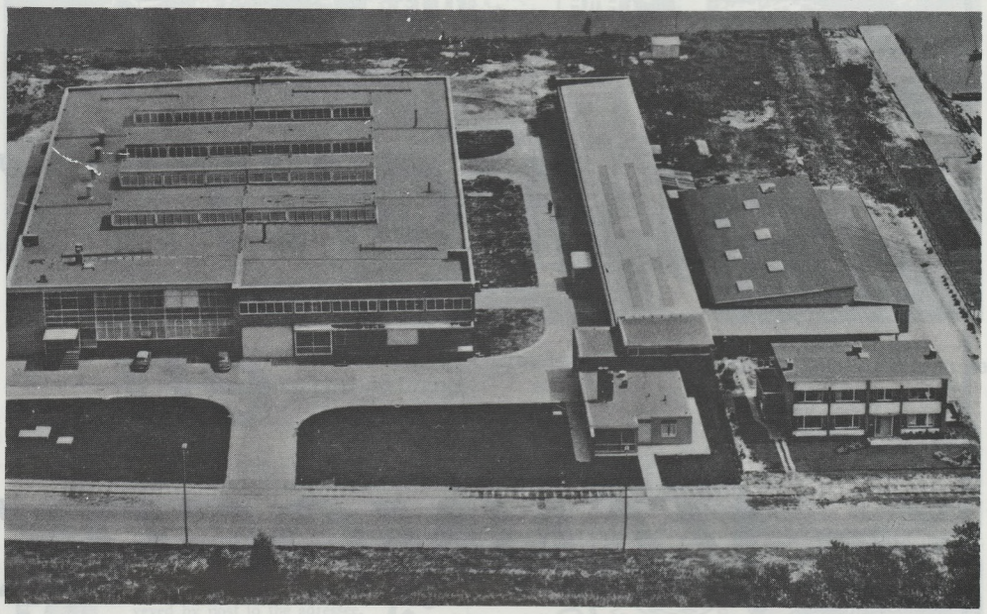


GARAGE RENAULT - OOSTENDE pvba
Torhoutsteenweg, 405 - ☎ (059) 70.51.47

p.v.b.a. AUG. VAN DEN ABEELE, een Brugs bedrijf, van bijna 125 jaar, maar steeds jeugdig !

Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van ons blad, dat in de visserij en vishandelswereld veel belevenissen heeft meegemaakt, hebben we gemeend ook een bezoek te moeten brengen aan het oudste Belgisch visverwerkingsbedrijf van ons land, dat door zijn prachtig werk tot een van de belangrijkste van Europa is uitgegroeid, waar de familiegeest, de modernisatie en de kwaliteit van de geleverde produkten, tot de meest gegeerde van Europa behoren.

Ons interview ging natuurlijk over het verleden en de huidige toestand, zodat ook onze lezers een heldere kijk krijgen op een firma welke op visserij- en vishandelsgebied haar gelijke niet heeft.

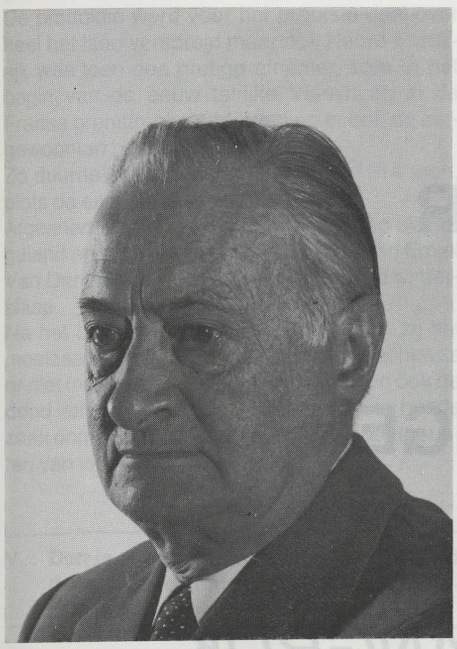


Bovenstaande luchtopname toont het fabrieksgebouw zoals het in 1960 werd gerealiseerd. Spijts het sindsdien verdubbelen van de werkoppervlakte, ligt alles in de open natuur, zodat geen enkel eis voor hygiëne of polutie wordt overtreden.

V. : De firma Van Den Abeele is wellicht het Belgisch visverwerkingsbedrijf met het oudste verleden ? – Hebben wij geen geruchten opgevangen van een nakend verjaringsfeest ?

Ja, het ontstaan van dit familiaal bedrijf, dat thans aan de vijfde generatie toe is, gaat terug tot ongeveer 1860, toen Hendrik Van Den Abeele een ambachtelijk visverwerkingsbedrijf uitbaatte in het hartje van Brugge, aan het Peerdebrugje, waar het gebouw heden ten dage nog staat.

Wij herdenken dus volgend jaar de 125e verjaring, en dit is wel iets merkwaardigs.
Wie aan deze hele levensgeschiedenis interesse heeft en er tevens genoegen wil aan beleven, leze het boek : „Emiel Van Den Abeele, een Vechter", van de hand van André Van Den Abeele, een der huidige zaakvoerders. (Uitg. Lannoo).
Op het eind der jaren 1800 zal Emile Van Den Abeele op de voorgrond treden, door aan zijn onderneming een industriële dimensie te geven met een naam die tot buiten de grenzen bekendheid zal krijgen.



De h. Maurice Van den Abeele



Te Great Yarmouth : lossen van heilbotten bestemd voor Brugge (1908); rechts August Van Den Abeele.

Verzekeringskantoor

MONTEYNE

en

VANMOERKERKE

KONINGSTRAAT 16, 8400 OOSTENDE

✆ (059) 80.23.01

UW RAADGEVER

voor

ALLE VERZEKERINGEN

BIJ ONS BENT Ú BELANGRIJK

Emiel Van Den Abeele wordt dan al vroeg bijgestaan door zijn zoon August die in hoofdzaak de aankoop van haring deed en hiervoor ieder jaar, gedurende het visserijseizoen, meerdere weken in Engeland en Noorwegen vertoefde.

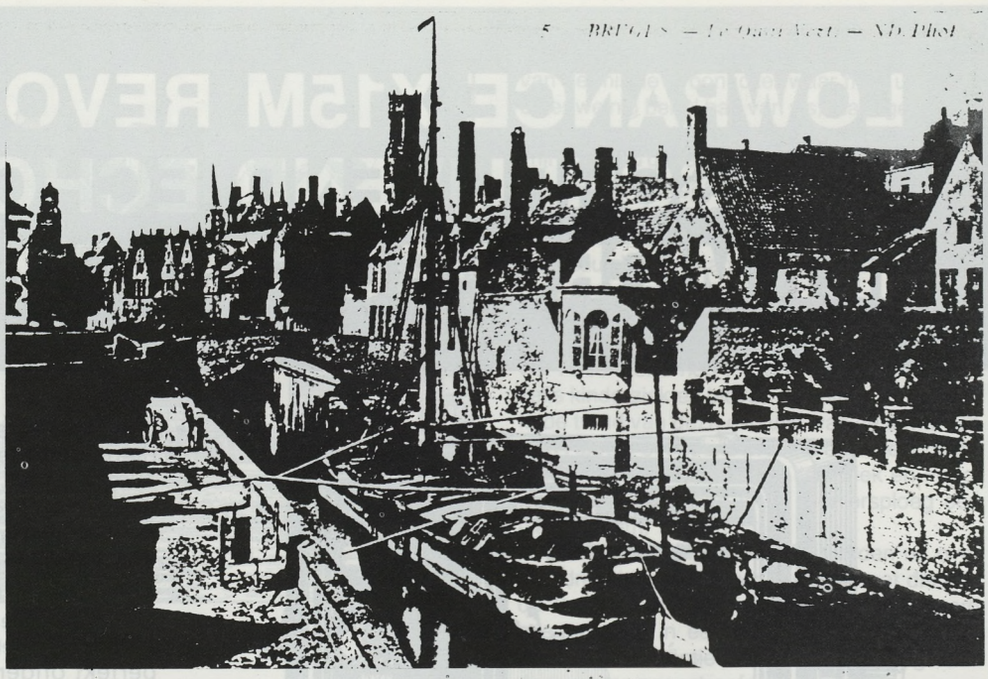
In het foto-archief bewaart de firma ook nog opnamen van zeeschepen komend uit Noorwegen, geladen met haring die ze aan de Coupurerei te Brugge kwamen afladen.

Hier kan wellicht een ietwat ontroerende herinnering bij aansluiten : 1914 was het jaar van de Noordpool expeditie van Roald Amundsen. Om deze onderneming te helpen financieren ging men, in samenwerking met de Noorse postadministratie, kaarten te koop aanbieden, die zouden aan boord van de „FRAM" worden mede genomen, aan de Noordpool een officiële poststempel krijgen, om dan naar de bestemmelingen te worden opgestuurd.
August Van den Abeele kocht en verstuurde op 20 april 1914 een dezer postkaarten aan ieder van zijn jonge zoons.
Maar toen brak de oorlog uit en de postkaarten werden dan maar voor goed vergeten.
Toen ze onverwacht... op 6 maart 1926 te Brugge opdoken en bij de geadresserden werden besteld !
TWAALF jaar waren er over gegaan, maar ze kwamen uiteindelijk ter bestemming. Een pluimpje voor de Noorse postadministratie !!

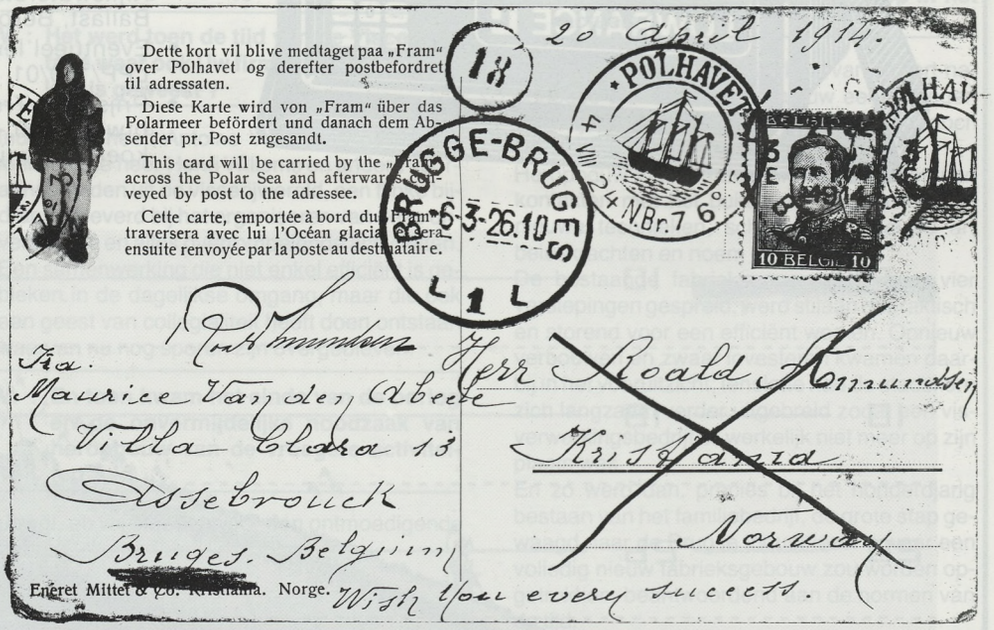
Pittig detail : in die tijd kende Brugge nog het openbaar vervoer met de „electrische tram" waarvan de luchtlijnen de stadsbruggen overkruisten.
Bij doorvaart van deze schepen met vaste mast dienden deze kabels te worden doorgeknipt, en dit was een karwei dat beslist niet voor iedere week was gewenst.
Haring was in die tijd bij uitstek het democratisch voedsel. Welke de afzet van de fabriek moet zijn geweest kan men gissen wanneer men bedenkt, dat ze vierentwintig rookschouwen telde die dag-in dag-uit in bedrijf waren en dagelijks tientallen tonnen gerookte haring voortbrachten.
De produktie werd voor het grootste deel over heel het land verspreid maar ook Noord-Frankrijk was toen een gretige afnemer, daar in het begin van de eeuw talrijke Vlamingen in de Franse grenstreek vertoefden en er ook de eetgewoonten hadden overgebracht.
Zo duurde deze glansperiode tot in 1914 toen, plots de eerste Wereldoorlog uitbrak.
Afgesneden van zijn hoofdbevoorrading uit Engeland en Noorwegen ging het bedrijf van Emiel Van Den Abeele voor een viertal jaren in winterslaap.
Na het beëindigen van de oorlog werd, zij het moeizaam, opnieuw gestart. De veerkracht was er niet meer : familiale verwikkelingen en ook de dood van Emile Van Den Abeele zouden het de zaak onmogelijk maken om weer de hoogtepunten van vroeger te bereiken.

V. : Dan is er een merkwaardig feit gebeurd dat een hele kentering heeft teweeggebracht ?

Inderdaad ! In 1930 komt de zaak volledig terug in handen van August Van Den Abeele.
Met de steun en medewerking van zijn zoons zal het bedrijf heropgebouwd worden en een internationale bloei kennen. Meteen wordt het opnieuw toonaangevend en neemt het een leidende taak op in de Belgische visnijverheid.

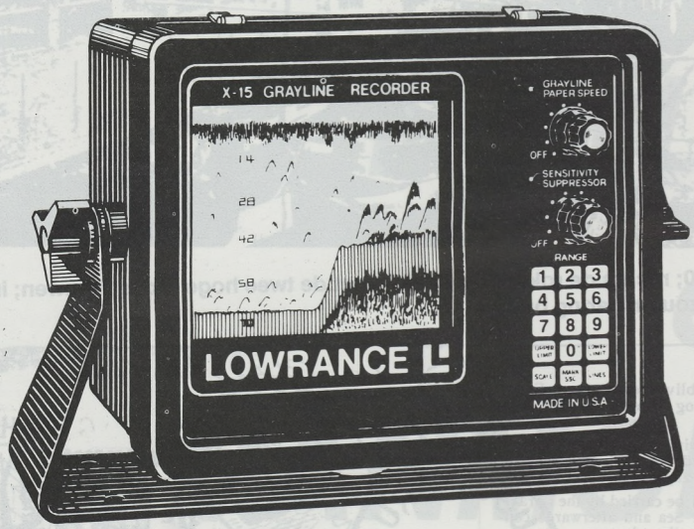


De Groenerei rond 1870; rechts de rokerij De Craene met de twee hoge rookschouwen; in de reie een schipje dat gezouten haring brengt.

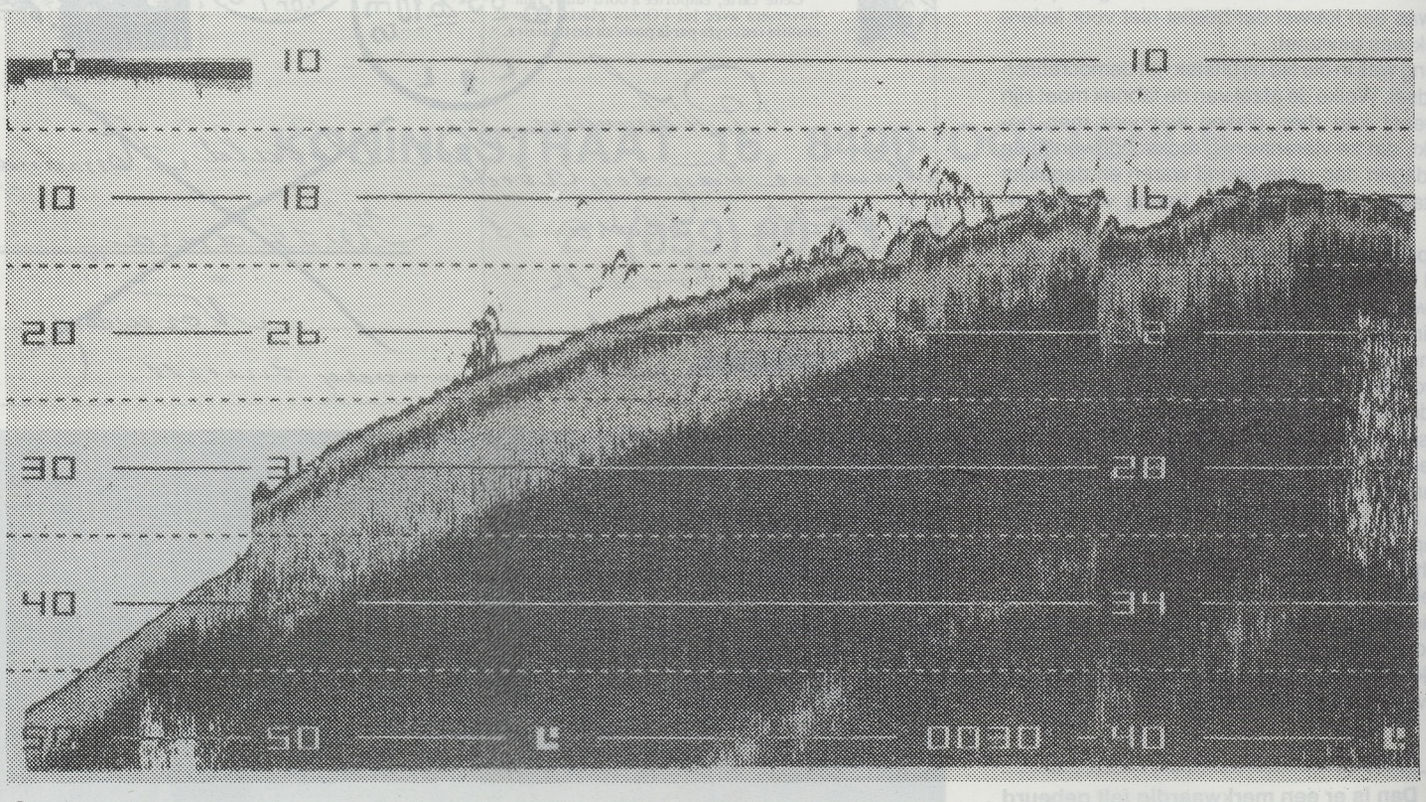




LOWRANCE X15M REVOLUTIONAIR SCHRIJVEND ECHOLOOD MET MICROPROCESSOR COMPUTER



- Ca 32.000 dieptemeetbereiken in feet of 2.850 dieptemeetbereiken in meters, vanaf 0-10ft of 0-10m.
- Schaalexpansie mogelijk op elke diepte in eenheden van 10ft of 10m of veelvoud hiervan.
- Zendpulslengte instelbaar tot een onderscheidingsvermogen van 2,5cm.
- Hoog zendvermogen en effectieve storingsonderdrukking (patent) waardoor een perfekt onderwaterbeeld, zelfs bij vaarsnelheid tot over 100km/u.
- Enthousiaste Lowrance X15 gebruikers zijn o.a. Rijkswaterstaat, Aannemings en Bagger Mij, Ballast, Beroepsvissers, Sportvissers, Sportduikers.
- Eventueel leverbaar met portable-voeding LPP/150/01.
- Prijs incl. Transducer (brons) en 24V adapter, excl. btw f 4.490,— (excl. montage) koersprijswijzigingen voorbehouden

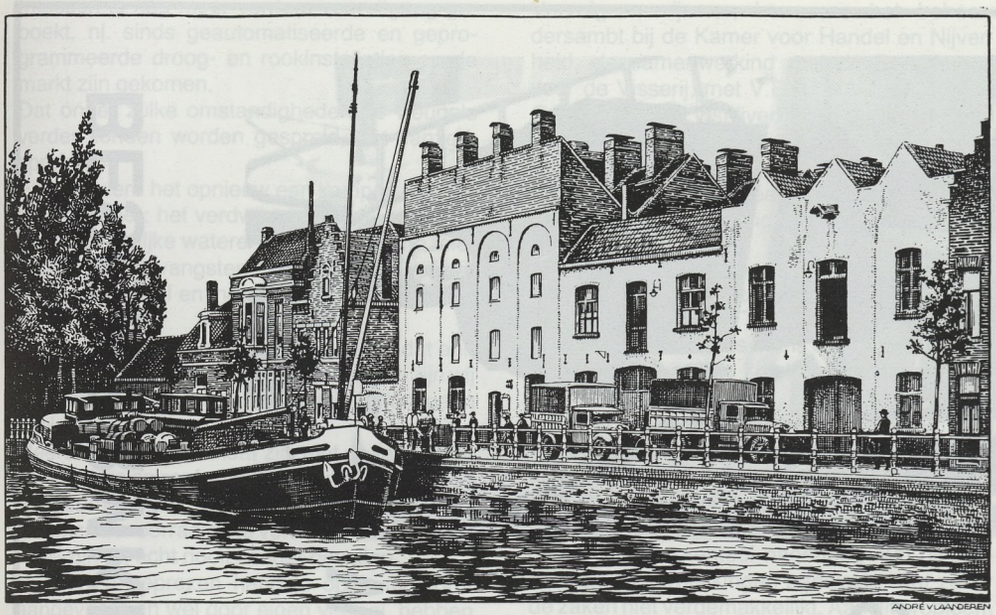


Ongeretoucheerde copie van opname met Lowrance X15. Meetbereik 0-50ft en 10-50 ft, zendpulslengte 30microsec. School grote vis duidelijk zichtbaar op 24 tot 28ft, op 22ft en diverse vissen rondom obstakels ca 20ft.

Schrijf of bel voor vrijblijvende documentatie naar:

Lowrance Electronics Europe, Postbus 90111,
1006 BC Amsterdam. Tel: 020-129544. Tlx 11695.

LOWRANCE ELECTRONICS, INC.



De installaties aan de Coupure na 1919.

Bijzonder kenmerkend was vooreerst de opkomst van het fabrieksmerk „APPETIT" dat in het begin het meest door de marinades werd gepropageerd. Geleidelijk aan, wanneer later ook rokerij- en diepvriesvis in standardverpakking op de markt zullen doordringen, zal het fabrieksmerk zich veralgemenen en synoniem worden van „Kwaliteit" en „Service".
Met de ontwikkeling en uitbreiding van de activiteiten groeit ook het personeelsbestand, en in de jaren 1938/39 stelt dit arbeidsintensief bedrijf gemiddeld een honderdtal mensen te werk.
Jammer genoeg zal Wereldoorlog II de verdere opgang van de zaak een brutale klap geven. De vruchten van een tiental jaren intensieve inspanningen vallen meteen in het niet, terwijl de zo moeizaam opgebouwde internationale kontakten, strekkende over alle continenten, meegaande worden opgedoekt.
Eens te meer treedt een periode van volledige inactiviteit in, toen plots de wonderbare haringvangsten een onverhoopt heil brachten voor de Belgische kustvisserij, voor de verwerkende nijverheid, voor de vishandel, en voor de Belgische bevoking in het algemeen.

V. : Het werd toen de tijd van de Viscorportatie waar ook Uw firma nauw bij betrokken is geweest ?

Inderdaad heeft Antoine Van Den Abeele, samen met de heer Henri Willems en andere vooraanstaanden uit de visserijwereld, een flinke bijdrage geleverd bij het organiseren van deze onverwachte en alles overrompelende activiteiten. Een samenwerking die niet enkel efficiënt is gebleken in de dagelijkse omgang, maar die ook een geest van collegialiteit heeft doen ontstaan waarvan nu nog sporen zijn overgebleven.

V. : En toen kwam het einde van de oorlog en de onvermijdelijke noodzaak van heropbouw van de vroegere activiteiten ?

Jawel, en wij stonden vóór een ontmoedigende leemte.



Twee schepen met ladingen haring uit Noorwegen liggen voor anker in de Coupurerei (1910).

Eerst waren het een paar sukkeljaren met een schaarse bevoorrading, o.m. langs het kanaal van de missie Kroonacker waar men uiteraard bitter weinig benul had van vis, maar geleidelijk kwam alles weer op dreef van zodra wat meer vrijheid werd gegeven en men opnieuw aan ernstig werken kon gaan denken.
Het ontbrak de jonge zaakvoerders niet aan durf en initiatief, maar zeer veel was geëvolueerd en men zou zich ook aan een mentaliteitsverandering moeten aanpassen.
Zó was een nieuw en merkwaardig verschijnsel het opdoemen van diepvriesvoeding, ook van vis. Alles stond nog in de kinderschoenen, en zelfs kinderziekten bleven niet uit.
In de trend van deze evolutie was de firma Van Den Abeele eveneens present door het oprichten van de n.v. Zeebrugse Ijsfabriek en Frigo, waardoor ze meteen in de pioniersploeg een plaats innam.
De activiteiten van deze N.V. werden nu over een drietal jaren nauwer verenigd met die van de Brugse moederfima naar waar alles werd overgebracht in een gemoderniseerd geheel, waardoor efficiëntie en kostenbesparing konden worden nagestreefd.

V. : Hiermede zitten wij dan al volop in het actuele ?

Juist ! Wij stapten uit het verhaal van de kort-na-oorlogse tijd. Het werd opnieuw een zwoegen waarbij de jonge zaakvoerders van toen, noch tijd, noch krachten hebben gespaard.
Heropbouw van kliënteel en distributienet, van kontakten met het buitenland, aanpasing van nieuwe technieken, scholing van nieuwe arbeidskrachten en noem maar op.
De bestaande fabrieksoppervlakte, over vier verdiepingen gespreid, werd stilaan onpraktisch en storend voor een efficiënt werken. Opnieuw verbouwen en zwaar investeren kwamen daarbij in het vooruitzicht; tenslotte had de stadskern zich langzaam verder uitgebreid zodat een visverwerkingsbedrijf er werkelijk niet meer op zijn plaats was.
En zó werd dan, precies bij het honderdjarig bestaan van het familiebedrijf, de grote stap gewaagd naar de Brugse Industriezone waar een volledig nieuw fabrieksgebouw zou worden opgetrokken, beantwoordend aan de normen van de tijd.

V. : Is die overgang dan wel pijnloos verlopen ? En zitten, na zo lange jaren, de gewoonten en traditie er nog diep in ?

Het was inderdaad voor een deel een gewaagde onderneming. Zou het kliënteel zich aanpassen ? Zouden onze medewerkers, bijna allen uit onze volksrijke buurt, ons volgen ?
Hiertegenover stonden dan ruime voordelen die de beslissing bespoedigden.
En het verliep werkelijk zonder problemen : na een korte „inrij-periode" liep alles vlot en naar believen.
Op grond van lange ervaring badachten wij een tunnelsysteem voor de rokerij, en dit was een echte vooruitgang. Onze mensen werkten er voortaan in een veel aangenamer sfeer, zware arbeidsfuncties konden worden opgevangen door mekanisatie; efficiënte werkmethodes lieten toe de arbeidsdur in te korten en aan andere sociale vooruitgang te beantwoorden. Ook de dienst aan het kliënteel kon nog worden bijgeslepen.

»

BESCHERMKLEDIJ

en



Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai
8400 OOSTENDE
Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31
Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large
ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS
PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

Intussen is nog meer verdere vooruitgang geboekt, nl. sinds geautomatiseerde en geprogrammeerde droog- en rookinstallaties op de markt zijn gekomen.
Dat onder zulke omstandigheden de vleugels verder konden worden gespreid, lijkt vanzelfsprekend.
En toch werd het opnieuw een kampen met het onvoorziene : het verdwijnen van de haring uit onze noordelijke wateren en de algemene teleurstellende visvangsten dreigden de bevoorrading van handel en industrie in gevaar te brengen.
Ons beroep is nu eenmaal zó ingesteld dat een dagelijks aanpassen een wet is ! Daarom zijn wij dan weer moeizaam onze grondstoffen gaan zoeken waar ze nog waren.
Meerdere jaren na elkaar zijn met de regelmaat vriestreilers en reeferbootjes komen aanleggen te Zeebrugge of in de achterhaven van Brugge om onze bevoorrading te verzekeren. Als bij mirakel zijn wij echt nooit zonder gevallen.
Nu het zò geprezen harinkje opnieuw wordt aangevoerd en wel door eigen visserij, hebben wij ons weer aangepast aan deze nieuwe tijden en wij zien het hoopvol tegemoet.
Zoals U ziet ontbreekt het niet aan werk en kopzorgen !

V. : En toch vindt men U ook nog op andere terreinen die met het leven van onze bedrijfssektor te maken hebben.

Laat ons er dit maar als een ontspanning bij nemen !
U bedoelt wellicht vooreerst het Deens Konsulaat, waarvan het schild onze fabrieksgebouw siert.
Het kwam ons als een grote eer over, toen op grond van jarenlange handelsrelaties met Denemarken, de Consulaire bevoegdheid over de Belgische kuststreek ons werd toevertrouwd. Eerst als Vice-Consulaat, onlangs bevorderd tot volwaardig Consulaat, berust deze taak thans in jongere handen.
Vervolgens zijn er, benevens het beheerdersambt bij de Kamer voor Handel en Nijverheid, de samenwerking met de Bedrijfsraad voor de Visserij, met V.E.R.I.N.V.I. en met de Groepering der Visnijverheden en aansluitend met de Overkoepelende Organen in Europees verband.
Dit alles zijn toch begeesterende bezigheden, waarbij men zijn ervaring kan ten dienste stellen van de algemeenheid.

V. : En wat voor de toekomst ?

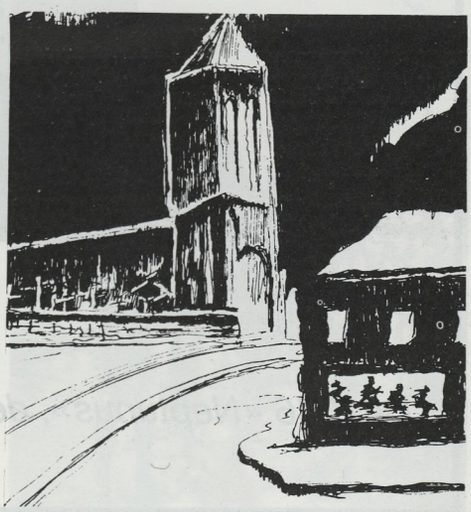
Zoals reeds gezegd is thans de vijfde generatie aangetreden, en die krijgt alweer andere toestanden te verwerken.
Niet dat de traditionele beslommeringen hen zijn bespaard, maar met de evolutie zijn tal van andere er zich komen bij voegen.
Zo b.v., dàar waar vroeger het aantal voortgebrachte produkten op de vingers kon worden geteld zijn momenteel nagenoeg 400 diverse soorten en verpakkingen aanwezig, wat zeker de zaken niet vergemakkelijkt. Aan dit probleem kon wel enigszins worden verholpen door het in gebruik stellen van de computer die benevens zijn hoofdtaken, van boekhoudkundige aard, toch ruime diensten kan verlenen om in deze evolutie de tred te kunnen houden en het was beslist niet eenvoudig.
Daarnevens staat ook het promoveren van de produkten.
Op het vlak van de bevordering van het visverbruik heeft Van Den Abeele participatie opgenomen bij de oprichting van een „Fish and Chips - Restaurant" dat in de loop van vorige zomer te Brussel werd geopend.
Gelegen aan het Beursgebouw, in het volle centrum van de hoofdstad, ging dit initiatief van wal onder de naam van „Mr. STONE'S FISH FACTORY".
Indien alles zó echt „Brits" klinkt, dan is het niet enkel omdat de promotor, de heer Michael STONE deze nationaliteit heeft, maar ook omdat er wordt gewerkt naar de typisch Engelse mode, e.w. VIS met ONVERVALSTE en ZUIVERE



SMAAK, VERS GEBAKKEN onder het waakzaam oog van de consument. Opgediend met chips en met een brede keuze van groenten eet men in dit nette „fast-food"-restaurant snel en smakelijk voor een prijs die, drankje incluis, de 100 fr niet moet overtreffen.
In een identieke denkrichting lag ook het streven om nieuw ontwikkelde produkten aan het oordeel van de konsument te kunnen onderwerpen, meteen aan de professionelen de kans biedend het hele gamma van onze produkten op zicht te leren kennen.
Viswaren kun je je laten beschrijven,: maar ze echt waarderen doe je enkel op zicht !
En zó kwam een reeds lang groeiende intentie tot werkelijkheid door op eigen pand een verkoopcentrum op te trekken. Sedert enkele weken toegankelijk onder de naam van FISHCOUNT „APPETIT" heeft dit verkoopspunt snel faam en aantrek verworven.
Als lokmiddel om de VIS ingang te doen vinden bij tal van verbruikers die er nog té vaak onkundig en afzijdig tegenover staan lijken deze experimenten ten volle hun doel te bereiken, en kan aan een verdere stap voor uitbreiding worden gedacht. Vergeet er vooral niet bij dat dit promoveren van de VISPRODUKTEN ook aan de kleinhandel zal ten goede komen, want wij mikken ook op deze kansen voor uitgebreide verkoop bij onze klanten.
En hiervoor werd dan nog een speciale stunt bedacht, namelijk het aansluiten bij ARTIS-HISTORIA met de gekende verzameling van ARTIS-PUNTEN die uit zichzelf een echte aantrekkingskracht inhouden.
Zoals U ziet wemelt het van initiatieven en ziet men de toekomst met vertrouwen en geestdrift tegemoet.



De „Fishcount Appétit", een onlangs opgerichte detailhandel waar vis in de meest diverse bewerkingen kan verkregen worden.



SCHEEPSWERVEN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.40.84

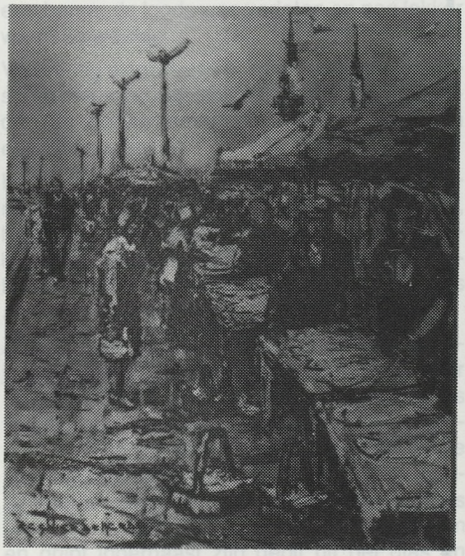
- nieuwbouw
- herstellingen
- service
- mekaniek
- herstellen motoren



De Z.46 «Neptunus», de recentste treiler die door onze werf te water werd gelaten.

REGNIER DE HERDE EN DE ZEE









Sedert meer dan dertig jaar verblijf ik te Oostende waar ik een leidende functie bekleedde in een belangrijke industriële organisatie die ondermeer produkten fabriceert voor de visserij.

Het zijn hoofdzakelijk netten, garens en touwen die voornamelijk in de landen van de gemeenschappelijke markt verkocht worden maar ook uitgevoerd naar Noord-Amerika, IJsland, enz.

Het regelmatig bezoek aan deze gebieden bracht me voortdurend in nauw kontakt met de visserij-wereld met name de visserij zelf, alsmede de aanverwante industrie- en handelsbedrijven.

De kunstschilder die in mij schuilde werd zo automatisch beïnvloed en vooral aangetrokken door deze diep menselijke wereld, soms wreed maar soms ook opbeurend in de grootsheid van de door de natuur geschapen belevenissen op zee en in de havens.

Wie eens in de visserij-wereld verzeilde kan er zich niet meer aan onttrekken.

Het gevoel van geluk bij het binnenvaren van een vissersvaartuig, de hoop maar ook de onzekerheid bij het uitvaren, de voorbereidingen aan wal, het aanbrengen van allerhande materialen en proviand, het lossen van vis, de verkoop in de havens, de aantrekkingskracht van al deze activiteiten op de toeristen : dit alles, in de puntjes geregeld door honderden meeuwen die door hun snelle speelse vluchten de indruk geven niets aan hun waakzaam oog te laten ontsnappen.

Het werd voor mij, als tekenaar en schilder, een van mijn meest geliefde en tevens gewaardeerde onderwerpen wat dan ook mijn artistieke carrière ten zeerste heeft beïnvloed.

Dikwijls stond ik te Oostende urenlang te kijken naar de weemoedige blik van onze koetspaarden die vanaf de Albert I-Wandeling, het in- en uitvaren van de vissersloepen schijnen te controleren.

Alleen de koetsier zou ons kunnen vertellen hoe innig zijn paard met de visser op zijn lange reis meevoelt.

Ongetwijfeld weet het dat op zee, de visser zich vrij voelt van alle dagelijkse problemen van een overadministratief en overgeorganiseerde wereld, dat hij op zee een gezonde lucht inademt, dat hij aan banden noch aan teugels vastligt.

Moge het vissersvolk zijn eigen, ongeschreven wetten behouden en verder doorgeven opdat deze gemeenschap zou voortbestaan in een vrije, gezonde en hoopgevende wereld.

Dat is de wens van

Regnier De Herde

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

✆ 32.21.73

B.T.W. 405.303.909



TERUGBLIK IN HET VERLEDEN DOOR EEN ZEEMAN EN LOODS

door A. DE BROCK,
Ere-directeur van de Belgische Loodsdienst

Het is nu ongeveer twee en een half jaar geleden sedert ik op 30 mei 1980 wegens het bereiken van de leeftijdsgrens van 65 jaar, op rust werd gesteld. Sedertdien heeft onze vriend Pros Vandenberghe meermaals aangedrongen om iets op papier te zetten voor zijn Visserijblad over de periode van Nautisch-Directeur te Oostende en/of mijn 28-jarige loopbaan als rivierloods op de Schelde tussen Antwerpen en Vlissingen.

Het is moeilijk iets te schrijven over een Dienst waar men gedurende enkele jaren als grote baas heeft gefungeerd, zonder het gevaar te lopen van bepaalde indiscreties te begaan, zekere personen te verheerlijken of te kwetsen of tot een ongewilde zelf-verheerlijking af te dwalen.

Daarom laat ik dat tijdperk liever nog wat rusten maar ben ik wel bereid terug te blikken op een periode die reeds lang voorbij is maar toch nog zó nabij schijnt te liggen. We schrijven : juni 1945.

Alhoewel we op 8 mei de overgave van Duitsland te Montreal hadden gevierd, voeren we nog in konvooi naar Antwerpen terug wegens nog opererende „Wolfpacks" (Duitse onderzeeërs) die nog individueel optraden in de Atlantiek. Het was zondag 3 juni om twee uur in de namiddag toen eindelijk het vlaggesein op het Commodore-schip verrscheen „Proceed at your own destination" en het vijftigtal schepen van het konvooi, onder luid gejubel van de lucht- en stoomfluiten, stilaan uiteenbrokkelde en elk schip afzonderlijk koers begon te sturen naar zijn eigen bestemming.

Zo kwamen we op 18 juni 1945 met de „Belgian Sailor" terug te Antwerpen en meerden aan hangar 21 van de Schelde-kaaien.

De oorlog was voorbij... en nu kwam het ogenblik om over de verdere loopbaan te beslissen want er was keuze in alle richtingen : de havendienst te Antwerpen had een tekort aan kapiteins ter lange omvaart en bood plaatsen aan van havenluitenant met vooruitzichten om na enkele jaren bevorderd te worden tot havenkapitein; the „Sea-transport" gaf goed betaalde betrekkingen vrij voor de verspreiding van het oorlogsmateriaal dat te Antwerpen aangevoerd werd, maar het was te voorzien dat dit slechts tijdelijk zou zijn; de koopvaardij kwam met prachtige voorstellen : de walkapitein van CMB gaf me zwart op wit, binnen de zes maand kapitein op een cargo met de verzekering van het bevel over een „ville"-boot binnen één jaar, enz...; ook het Loodswezen te Antwerpen stuurde zijn propagandisten uit om mogelijke kandidaten aan te werven.

WE WORDEN LOODSLEERLING EN LOODS

Na wekenlang overleg viel mijn keus op het LOODSWEZEN, alhoewel de vooruitzichten de minst schitterende waren van alle : we konden als loodsleerling beginnen aan een netto-hongerloon van achttienhonderd frank per maand en dat gedurende de twaalf maand (later gebracht op negen maand) opleiding, met een lichte verhoging als hulp-loods, maar met vooruitzicht op goede voorwaarden in de toekomst, waaraan de Vereniging der Staatsrivierloodsen onverpoosd werkte en onderhandelde met het Hoofdbestuur te Brussel.

Met Jules Vandewalle waren we de eerste twee leerlingen na de oorlog. Enkele weken later werden we gevolgd door vier andere kandidaten : Theo Poncelet, Arthur Roger, Albert Van Torre en Durieux. Deze laatste is als jonge loods met zijn schip op een mijn gelopen nabij Borsele en jammerlijk verongelukt samen met heel de bemanning.

We herinneren ons nog steeds de geest van goede kameraadschap die er toen heerste tussen de Belgische loodsen ondereen en onze Hollandse collega's met wie we lange jaren in „pool" hebben gevaren.

Daar de gebouwen op de Zeedijk te Vlissingen door bombardementen en overstromingen onbewoonbaar waren, werd de vervanging van de loodsen (verwisseling van zeeloods door een rivierloods en vice-versa) gedaan op de rede van Terneuzen.

De loodsen logeerden in het hotel AMBASSADEUR en bij overzetting werden de leerlingen verwezen naar de kazematten van het leger aan de overzijde van de straat. Het was allemaal primitief en met weemoed dachten we terug aan onze gezellige kajuit aan boord van ons schip, met de opstandige bedenking „Grandeur et décadence !!!" (Grootheid en verval).

We waren gelukkig dat we eindelijk, na enkele maanden, konden verhuizen naar Vlissingen en daar het Loodswezengebouw konden betrekken. Van toen af verliep de loodsenverwisseling op de rede te Vlissingen. De huisvesting was nog erg primitief en had niet het minste vergelijk met het prachtige nieuw gebouw van zeven verdiepingen dat in 1979 in gebruik werd genomen. De rivierloodsen beschikten over de n° 24 van de Zeedijk en de zeeloodsen over n° 16, met enkele zalen ingericht als gezamenlijke slaapplaastsen van 6 tot 15 bedden.

De toestanden van toen zijn ondenkbaar in de huidige tijd maar we moesten ons tijdelijk tevreden stellen bij gebrek aan beter; de bedden werden slechts eens per dag verschoond, zodat een afkomende loods 's nachts tevreden moest zijn een bed te vinden op de zaal dat juist door een bemande loods was verlaten en nog lekker warm aanvoelde.

Van rustig slapen was er geen sprake want gestaag moest de een of andere loods gepord worden om te gaan bemannen en anderen kwamen een bed opzoeken.

In de zalen stonden een paar vaste waskommen waar de loodsen, alvorens te bemannen, het gezicht eerst wat konden verfrissen en de inkomende loodsen hun handen wasten. Dit gebeurde dan in het half-donker en dat gaf soms aanleiding tot allerlei verwikkelingen.

Zo is het zelfs eens voorgekomen, dat twee bejaarde loodsen elk hun gebit in een glas water op het rek boven de lavabo hadden geplaatst. 's Nachts werd een van hen gewekt door de „vlieger" met de gekende roep „Stoomboot in de West en doorkomen..." „Doorkomen"in loodsentaal wil zeggen „vlug opschieten want er is haast bij..." – De man trekt gauw zijn spullen aan en grijpt inderhaast zijn gebit uit het glas en steekt het op zak. Als hij eindelijk aan boord van het schip enigszins tot rust gekomen is, haalt hij het gebit uit zijn zak, probeert het in zijn mond te krijgen maar stelt vast dat het niet past... hij had zich van glas vergist...

Zó iets is thans niet meer mogelijk in het zevenverdiepshotel (de loodsen noemen het de „Hilton") waar iedere loods over zijn eigen kamer met stortbad beschikt.

DE BELEVENISSEN VAN LOODSEN

Toen we zo bijna twee jaar in dienst waren, het was in het voorjaar van 1947, troffen de nieuwbakken loodsen van na de oorlog elkaar te Vlissingen. Het was in de soos, het trefpunt vooral in die tijd, bij mevrouw Van Glerum, alias de zuster van de Gomberts (zeeloodsen), waar het goed en goedkoop te eten was en waar ook menig borreltje gedronken werd.

Nu we nog eens allen samen waren, kwamen allerlei verhalen te boven over wat de ene of de andere al beleefd had aan boord van de verschillende schepen en zo kwamen ook de „gele brieven" (verklaring van ongeval) ter sprake : de ene had een aanvarinkje gehad, de andere een stranding, nog een ander was in het staketsel van de Royersluis gelopen en zo had iedereen al een „gele brief" moeten invullen, behalve ik, zodat ik al pochend zegde : „Als ik een gele brief maak, dan moet het de moeite waard zijn en komt het in de gazet met fotos en al wat erbij hoort..."

En zo gebeurde het op woensdag éénentwintig mei ten jare onze Heren negentienhonderdzevenenveertig, dat ik omstreeks vier uur 's morgens bemand werd te Vlissingen op het Engels passagiersschip DEWSBURY (ongeveer 1700 BRT), een van de twee regelmatige Harwichschepen van de Eastern Railways (de andere heette ACCRINGTON), die een regelmatige lijn liepen tussen Antwerpen en Harwich. Daar deze schepen in de treinverbindingen pasten, werd er verwacht dat deze schepen op tijd aankwamen en op tijd vertrokken. Ze hadden dan »

Mobil

Mobil Marine Oils

Grote Steenweg 224 - bus 12 - 2600 BERCHEM
Tel. (03) 218.64.00

Vertegenwoordiger voor de Belgische Kust

- Koopvaardij
- Zeevisserij

JAN GODDERIS

Hendrik Baelskaai, 19 - 8400 Oostende
Tel. (059) 32.17.41

RONNY MARINE

Brugsestwg 211 Oudenburg - Roksem
✆ (050) 81.14.83
Vindictivelaan 20 Oostende
✆ (059)70.03.30

MERCEDES-BENZ VOLVO-PENTA

Verkoop & Dienst na verkoop

SCHEEPSARTIKELEN VETUS

NORON BOTEN



Door luxe en prestatie en hoge zeewaardigheid en hun uitzonderlijk laag verbruik dank zij de VOLVO-PENTA motoren behoren zij tot de werkelijke droom van iedere jachtmansportvisser
Gamma van 22 ft tot 42 ft

Demonstratieboot 42 fiskerman beschikbaar in Mercatorjachthaven van 1 feb. 1982

AUTOBEDRIJF RONNY SCHOUTTEET

Brugsesteenweg 211 **8242 ROKSEM**
✆ (050) 81.14.83 - 81.25.49

VERKOOP

- **Mercedes-Benz**
- **Vrachtwagens en Personenwagens**

Nieuw - Okkasie

Ook opbouw van polyester winkelwagens zeer degelijke en unieke kwaliteit

Service — Wisselstukken

ook een toen behoorlijke snelheid van een goeie dertien mijl (± 25 km). Ze hadden in die tijd nog geen radar noch tolkompas en de te sturen koersen werden gegeven op de ouderwetse manier, volgens streken op het magnetisch kompas.

Toen ik bemand werd was het zicht beperkt tot 500 meter met zo'n ochtendnevel als voorbode van een mooie lentedag. Ik had dat schip voorheen reeds menigmaal beloodst, zodat ik goed vertrouwd was met de officieren en de bemanning en dat vertrouwen was wederkerig.

Wegens de slechte zichtbaarheid stuurden we dus op kompas en pikten regelmatig de verschillende boeien op. Zo kwamen we zonder hinder tot aan de huidige boei n° 10 (in die tijd waren de boeien anders genummerd) waar het zicht praktisch nul werd. Ik gaf de nieuwe koers op : „Zuid-oost ten oosten" (magnetisch), dat is ongeveer 120° ware koers, die nogal scherp aan de rode kant loopt, dit om zeker vrij te varen aan de wal te Terneuzen en ook in verband met de ebtij. „South east by east" antwoordde de roerganger als het schip op koers lag en we voeren rustig verder.

Daar de mist zo dicht werd als een bal, ge kon er tegenaan leunen, zoals een zeeman zegt, werd de machine op halve kracht gezet en regelmatig klonk luid en eenzaam het mistsein over het water.

PASSAGIERSSCHIP AAN DE GROND OF... ERVARINGEN VAN EEN LOODS

Gedurende een kwartiertje bleven we zo doorlopen, maar ik kreeg inwendig een onveilig gevoel dat er iets verkeerd liep. De weergalm van ons mistsignaal klonk ongewoon en niet naar mijn zin. Mijn intuitie gaf me een verwittiging van het naderend gevaar en ik stopte de machine. „Waarschuw de kapitein dat we in dikke mist varen en dat de loods wenst ten anker te komen..." riep ik de stuurman toe en zette ondertussen reeds de chadburn (machine-telegraaf) op volle kracht achteruit. Terwijl de stuurman naar beneden sprong om de kapitein te wekken en de bootsman naar de voorplecht rende om het ankerspil te bedienen, zag ik recht vooruit plots de lichtopstand van de Verklikker als een duivel uit een doosje te voorschijn springen. Ik riep : „Let go anchor...", zag even op het kompas en zag dat de voorligging Zuid-zuidoost was op het ogenblik, dat een zacht schurend geluid me waarschuwde dat het schip aan de grond liep; op hetzelfde ogenblik liet de bootsman het anker vallen en de ketting liep nog uit tot een schakel (15 vadem = ong. 30 meter).

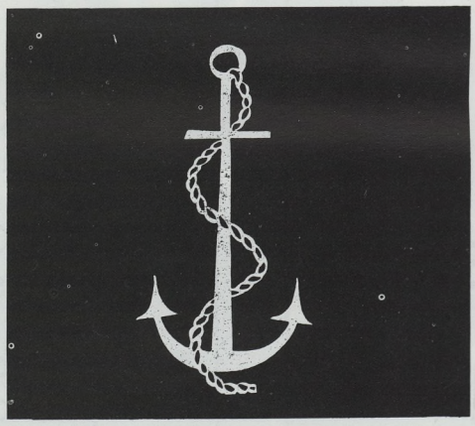
Ondertussen was de kapitein op de brug verschenen en gaf nog een extra ruk achteruit aan de chadburn maar het schip verroerde niet meer. We zaten enkele meters bewesten van het breekwater netjes op het zand, met de Verklikker pal vooruit. Het sloeg vijf uur en het daglicht klaarde door de mist.

„Stop de machine, kapitein," zegde ik na een poosje, „het is betij en we krijgen het schip er voorlopig niet meer af... we moeten wachten op rijzend water... Laat peilingen nemen rond het schip om te zien of het ongeveer recht zal blijven liggen bij laag water, want vermoedelijk ligt het achterschip nog in diep water...". Inderdaad wezen de peilingen uit dat het achterschip nog vlotte maar dat het voorschip geboeid zat tot aan de midscheeps. De voorligging was nog meer zuidelijker geworden, vermoedelijk door het stuurboordseffekt van de achteruitslaande schroef.

„Hoeveel passgiers zijn er aan boord, kapitein ?" „Honderdenvijf, pilot„. „Kapitein, ik stel voor een sleepboot te bestellen te Terneuzen voor alle zekerheid om eventueel passagiers en bemanning over te nemen in geval er gevaar zou dreigen,... maar ik zie niet in welk gevaar want het schip blijft vermoedelijk zo recht liggen als een kaars maar dan hebben we ons niets te verwijten als er iets misloopt en bij het vlottrekken hebben we toch sleepboothulp nodig..." „We zitten vast tot na de middag en ik vermoed dat we rond één uur vrijkomen...".

Een uurtje later kwam er een fietser op de dijk een kijkje nemen; ik riep hem toe om een sleepboot bij Letzer te bestellen; enkele tijd later konden we, na onderhandelingen betreffende het tekenen van het open kontrakt van Lloyds „No cure, no pay...", een sleeptros geven aan de bestelde sleepboot. Er kwam een ander fietser op de dijk, voorzien van een groot foto-apparaat om opnamen te maken zodra de mist wat zou optrekken; toen dacht ik aan mijn voorspelling van een paar weken geleden in de soos te Vlissingen : „Als ik een gele brief moet schrijven dan zal het de moeite waard zijn en komt het in de gazet met foto's en alles erbij.."

Inderdaad, het werd een mooie grote foto in de gazet op de eerste pagina met de nodige uitleg van „Een passagiersschip aan de grond gelopen nabij Terneuzen..."



Het onderzoek heeft later uitgewezen dat de roerganger Zuidoost ten Zuiden gestuurd heeft in plaats van Zuidoost ten Oosten, zoniet kon het schip nooit op de Verklikker terecht gekomen zijn.

Toen we omstreeks halfacht eindelijk van de brug kwamen, stonden al de passagiers ons beneden af te wachten met de reddingsgordels omgebonden of in de hand : „What is going to happen now, mister pilot ?" (Wat gaat er nu gebeuren, loods ?) vroegen ze en toen kwam het lakonisch antwoord: „We come down for breakfast and afterwards we are going to weed mussels on the bank !" (We gaan eerst ontbijten en daarna gaan we mossels trekken op de bank). Een opluchtend gelach was het antwoord van de passagiers en iedereen ging doodbedaard mee naar de eetzaal voor een smakelijk Engels ontbijt.

Na het ontbijt was het water al zo ver weggeëbd zodat het voorschip al helemaal droog stond. Met een lange ladder zijn we dan de ligging beneden op de zandbank gaan bekijken; er was geen zichtbare schade onderaan te bemerken, we hadden geen stenen geraakt en we lagen ongeveer evenwijdig met het breekwater; het achterschip lag helemaal vrij in dieper water.

Omstreeks het middaguur was de mist helemaal opgetrokken en met twee sleepboten zijn we rond één uur begonnen met het loswerken van het schip; de sleepboten hielden het achterschip op tegen de opkomende vloed om te verhinderen dat we tegen het breekwater zouden drijven bij het loskomen.

Dit ging alles goed in zijn werk en na een halfuur lag het schip weer vlot in diep water. De peilingen van vullings en tanks wezen uit, dat het schip geen water maakte. Alles bleek normaal. We voeren op naar Antwerpen en meerden rond vijf uur aan de gewone ligplaats 9 van de Schelde-kaaien en ik kon naar huis om mijn „gele brief" te gaan schrijven.

's Anderendaags namiddag werd ik afgemaakt (besteld) om weer met de DEWSBURY af te varen. Toen ik aan boord stapte, begroette de kapitein me met de woorden : „We hebben een goed spreekwoord in het Engels : als een ruiter van zijn paard valt, is voor hem de beste oplossing er weer op te springen !" en zonder verdere incidenten voeren we terug af naar zee !

xxx

Beste lezer, u moet nu niet denken dat het daarna een aanhoudende reeks van ongevallen is geworden. Neen ! De ruiter is nooit meer van zijn paard gevallen, maar men kan dagelijks geen borden wassen zonder er ooit eentje te breken. Nochtans heb ik steeds gelukkig gevaren en ben ik gespaard gebleven van zware aanvaringen of andere ongevallen met zware schade of persoonlijke slachtoffers. Gedurende de 28 jaren van mijn loopbaan als loods heb ik meer dan 5000 schepen bediend. Dit aantal is thans niet meer mogelijk wegens de steeds maar verbeterde werkvoorwaarden. We hebben de slaventijd nog meegemaakt van 225 tot 250 schepen per jaar (mijn agenda's liggen nog ter beschikking voor wie het niet gelooft) terwijl er nu nog maximum 150 à 160 schepen per jaar en per loods gepresteerd wordt. De afstanden waren toen nochtans veel groter, want in die tijd bestonden de Bauduin- en Zandvlietsluizen nog niet en voeren er veel schepen nog naar de Scheldekaaien.

Nooit heb ik een aanvaring of een stranding gehad met een van de reusachtige mastodonten, die ik gedurende de laatste twaalf jaar heb op en neer gebracht langs onze „gracht" zoals we de Schelde noemen. We vaarden met deze „super"-schepen zowel bij dag als bij nacht, zowel bij klaar weer als soms bij dichte mist (natuurlijk op radar) en het was met hartzeer dat ik deze aktieve loopbaan plots moest afbreken om gevolg te geven aan het voorstel om naar het „administratieve kader" over te stappen.

Dit was wel een promotie in rang, maar niet in voldoening. In mijn hart ben ik steeds zeeman en loods gebleven en dit zal nooit veranderen !

Als het mistig is, denk ik steeds terug aan mijn loodsdienst op de Schelde. Graag zou ik als loods willen staan op de brug en het schip doorheen de mist naar zijn bestemming brengen, want ik heb steeds graag in de mist gevaren, niet dat ik naar de mist verlangde. Maar eens met een schip onderweg en overvallen door mist, nam ik de handschoen sportief op en bracht het schip naar Vlissingen of Antwerpen, tenzij de kapitein aandrong om het schip ergens veilig ten anker te brengen.

xxx

Om te besluiten wens ik aan alle loodsen een veilige vaart en kan u slechts één goede raad geven : „Doe uw mooi werk steeds met liefde en genoegen, dan valt alles u veel minder zwaar !"

P.V.B.A.
SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30
OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

☆

HERSTELLINGEN
INRICHTEN

☆

Agent en depothouder
voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen,
Varossieau en Vettewinkel)

BMB

B.M.B.

Dr. Pommiers 7

B-1328 OHAIN

- CHOCKFAST om dieselmotoren veilig vast te zetten
- METALOCK om barsten in gietijzerstukken te herstellen
- Olie en dieselolie filtrering en separatoren met FACET, IBERMOTOR, RELLUMIX uitrustingen

✆ (02) 354.29.94
tx 64366

„DE BOLLE", VISSERSTEHUIS VOOR JONGEREN

In een vakblad zoals „Het Visserijblad", ons visserstehuis „De Bolle" voorstellen is zeker overbodig. Allen die met onze zeevisserij begaan zijn, kennen het gebouw gelegen aan de Tweebruggenstraat, aan het kruispunt van de baan Oostende-Bredene en Oostende-Brugge, via de „sasreke" en de oude pompierskazerne. Bijgaande foto van ons tehuis dat onlangs in het nieuw geschilderd werd, brengt het U vertrouwde beeld in herinnering.

Vooraf willen wij de Heer P. Vandenberghe, de nog steeds even jonge en dynamische directeur van „Het Visserijblad" danken voor de gelegenheid die ons jaarlijks geboden wordt, de stem van de Bolle en van zijn jonge visser te laten horen. Tevens verheugen de Raad van Beheer, de Directie en het Personeel, en alle jongens van de Bolle zich in het 50-jarig jubileum van „Het Visserijblad". Wij sluiten ons zeer graag aan bij de talloze gelukwensen die ter dezer gelegenheid terecht aan „Het Visserijblad" worden aangeboden, die veel voor onze visserij doet.

Een jubileum is altijd een aanleiding tot een terugblik in het verleden. Met dankbare erkentelijkheid vergeet De Bolle zeker niet wat „Het Visserijblad" voor haar en zijn jonge vissers gedaan heeft.

Bij de start van De Bolle, mochten wij inderdaad rekenen op de onbeperkte medewerking en sympathie vanwege „Het Visserijblad". Wij geven er ons zeer goed rekenschap van dat „De Bolle" zeker niet zou tot stand gekomen zijn, zonder de daadwerkelijke morele en financiële steun van „Het Visserijblad" en van de verenigingen en maatschappijen die bij „Het Visserijblad" aanleunen.

Het kan wellicht een toeval zijn, doch het is een vaststaand feit dat straks in 1983 ook ons visserstehuis „De Bolle", zijn 20-jarig jubileum zal vieren. Inderdaad de stichtingsakte van „De Bolle" dagtekent van 22 november 1963. Dank zij een eendrachtig initiatief van de Rederscentrale, van het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen van het gerechtelijk arrondissement Brugge, en van het stadsbestuur van Oostende, kon tot de oprichting van ons visserstehuis besloten worden.

Sedert november 1963 is onze maatschappij in belangrijke mate gewijzigd. Dit is zeker ook het geval in onze visserijsector.

„Gedeelde vreugde is inderdaad dubbele vreugde", en daarom willen wij zeker de feestvreugde ter gelegenheid van dit jubileum van „Het Visserijblad", verhogen en verdubbelen. Daarentegen is het even waar dat „gedeelde moeilijkheden en gedeeld leed, halve moeilijkheden en half leed worden".

Zo ligt de actie ondernomen door „Het Visserijblad" ter gelegenheid van het vergaan van de Z.180 „Tornado" waarbij meerdere vissers hun leven op zee verloren, nog fris in ons geheugen. Dank zij de steunlijst geopend door „Het Visserijblad" kon onmiddellijk en rechtstreeks hulp geboden worden aan de familie van onze overleden vissers. Op het huidig ogenblik genieten de wezen en hun moeder van die brave schipper nog maandelijks van die prachtige steun. Het is in de nood dat men zijn vrienden kent. Tot de vrienden van onze vissers, rekenen wij zeker „Het Visserijblad". Twintig jaar terug kende onze maatschappij en in het bijzonder ook de visserijwereld een schrijnend sociaal en familiaal probleem en werd terecht de noodzaak aangevoeld om een visserstehuis op te richten, teneinde er de jongeren uit ontwrichte vissersgezinnen, op te vangen en hen een familiaal tehuis te geven, en hen voor onze visserij te bewaren. Terzelfdertijd kon „De Bolle" bijdragen om het toenmalig bemanningstekort in de visserij te helpen opvangen. Sedert de oprichting van ons tehuis konden niet minder dan 182 minderjarigen via „De Bolle" hun plaats in de maatschappij innemen. Wij menen dat wij samen met de ganse visserij fier mogen zijn op het gepresteerde werk. Wij danken al degenen, zonder enige uitzondering die ons hierbij geholpen hebben.



Het visserstehuis „De Bolle", baken voor de van zee komende visser.

Vandaag zijn wij gelukkig te kunnen ervaren, dat minder talrijke ontwrichte gezinnen problemen stellen, waardoor een verwijzing van een jongen uit zijn oorspronkelijk gezin noodzakelijk is. Mede dank zij de werking van „De Bolle" mag gezegd worden dat in de visserijwereld een ernstige kentering ten goede is vast te stellen.

Iedereen weet dat vandaag, ingevolge de minder gunstige economische conjunctuur, onze visserij en onze vissers, het bijzonder moeilijk hebben. Steeds minder jongeren en volwassenen voelen zich door het harde vissersleven aangetrokken en de visserij als zodanig biedt minder gunstige vooruitzichten.

Dat dit alles zijn weerslag zou hebben op de inhoud van de werking en het beleid van „De Bolle" spreekt voor zichzelf. Waar vroeger 18 jongeren-vissers in ons tehuis waren opgenomen, verblijven er thans nog een 12 à 13 in ons tehuis. Naast jongeren die op zee varen, zijn anderen tewerkgesteld in bedrijven, aanverwant aan de zeevisserij, en ook anderen in het gewone arbeidscircuit.

Het is evident dat in de eerste plaats absolute voorrang gegeven wordt aan de opname van jongens, die in onze zeevisserij tewerkgesteld zijn. Spijts deze sociale kentering, moeten wij vaststellen, dat „De Bolle" vandaag nog steeds aan zijn oorspronkelijke doelstelling beantwoordt. „De Bolle" is en blijft ter beschikking van onze visserij.

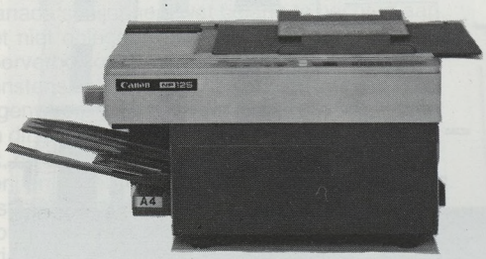


De h. A. Opstaele, voorzitter van het Visserstehuis „De Bolle".

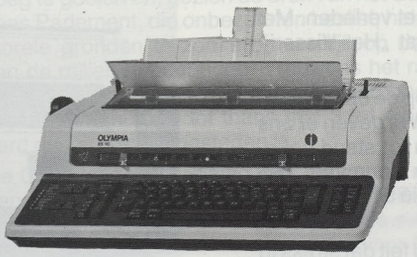
Kantoormachines A. VANDE VEIRE P.V.B.A.

Alf. Pieterslaan 55, OOSTENDE – ✆ (059) 70.57.72

CANON COPIERS



Electron. schrijfmachines
OLYMPIA - BROTHER - e.a.



OLYMPIA
BOSS COMPUTER



VRAAG BLIJVENDE INFORMATIE & DEMONSTRATIE

- **SEDERT JAREN DE SPECIALIST VAN DE KUST**
- **UITSTEKENDE EN SNELLE SERVICE.**

SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 050/32.13.30

Privé na 18 u. :
Jacques Seghers : 059/32.34.14
Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Metalisatie*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

Onder de deskundige leiding van onze maatschappelijke assistent, de Heer Jan Claeys, bijgestaan door onze personeelsleden, opvoeders en opvoedsters, zetten wij ons verder in om in „De Bolle", een gezellige familiale sfeer te scheppen, die het onze jongens moet mogelijk maken tot zelfstandigen uit te groeien.

Onze jeugd van vandaag wordt inderdaad geconfronteerd met problemen, die zeker niet dezelfde zijn als deze van tien, van twintig jaar terug. Waar onze jongeren wellicht bij hun opleiding op het technische vlak over meer mogelijkheden beschikken, moeten zij helaas na het beëindigen van hun studies vaststellen, hoe beperkt hun kansen zijn om de hen gegeven mogelijkheden uit te werken en waar te maken. De toekomst ziet er voor hen bijzonder somber uit. Onzekerheid en onrust geeft hen een gevoel van angst. Deze voor velen uitzichtloze situatie vertaalt zich dan ook dikwijls in een minder aangepast gedrag. Deze eerder negatieve vooruitzichten blijven helaas echter niet beperkt tot de wereld van de jongeren. Veel volwassenen, mannen en vrouwen, vaders en moeders, zien zich naar de stempelburelen verwezen. Al te vaak wordt te weinig aandacht besteed aan de familiale terugslag van deze keiharde werkelijkheid. Waar een vader of een moeder en een gezin op werkloosheidsuitkering is aangewezen, wordt de familiale sfeer en het ouderlijk gezag en de relatie ouders-kinderen fel aangetast.

Het is onze welgemeende hoop dat onze hedendaagse jeugd, spijts de bijzonder moeilijke toekomstperspectieven, verder in zichzelf zal blijven geloven en ook haar vertrouwen in de vorige generatie niet zal verliezen.

Alleen wanneer de mens in zichzelf blijft geloven, en wanneer wij allen „als mensen" in elkaar blijven geloven, zullen wij een betere wereld en een schonere maatschappij kunnen uitbouwen.

De „Arbeid" als zodanig is en kan ons hierbij een bijzonder waardevol middel zijn. Daarom is het dat wij in ons visserstehuis, bij onze jonge mensen, de eerbied voor het werk en voor de arbeid trachten bij te brengen. Ook in onze huidige maatschappij is het spreekwoord „arbeid adelt" nog steeds zinvol. Elke werkende mens, tot welke niveau, rang of stand hij ook moge behoren, verdient onze eerbied. Maar in dezelfde mate ook moeten wij begrip opbrengen voor diegenen die werkelijk door de omstandigheden gedwongen, onvrijwillig zonder werk zijn en niet kunnen werken.

Het is in deze geest van solidariteit dat ons visserstehuis, als sociale instelling iedereen oproept om zich in te zetten tot het uitbouwen van een meer menselijke maatschappij, een maatschappij waar morele waarden in dienst van de mens, belangrijker zijn dan materialistische verzuchtingen. Wij zijn dan ook overtuigd dat „Het Visserijblad", samen met ons visserstehuis, verder hand in hand, zich zal inzetten om dit doel te bereiken.



De ontspanningszaal waar de kostgangers wat soelaas vinden na een zeereis.

Met onze dank voor de trouwe sympathie en de jarenlange samenwerking, bieden wij „Het Visserijblad" onze welgemeende gelukwensen een en wensen wij al onze vissers, en hun familie en allen die onze visserij genegen zijn, een Vrolijk Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar.

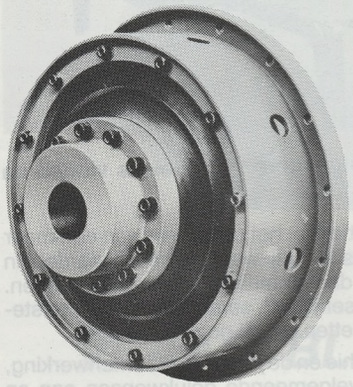
Namens „De Bolle", Visserstehuis voor Jongeren, V.Z.W.
Tweebruggenstraat 2, 8400 Oostende, tel. (059) 32.01.63
A. OPSTAELE, voorzitter



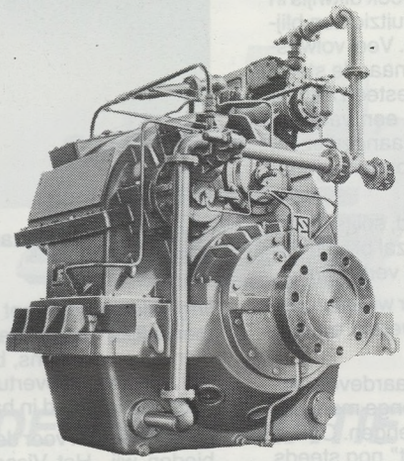
BRUINHOF
a mannesmann company

World experts in: Keerkoppelingen in diverse uitvoeringen
voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)

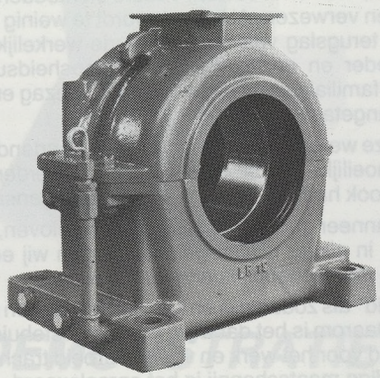
LOHMANN + STOLTERFOHT



Hoogelastische koppeling Spiroflex



Scheepskeerkoppeling GW



Schroefaslager Radilus

Lohman & Stolterfoht bouwt keerkoppelingen, die onder de meest extreme omstandigheden het hoofd koel weten te houden. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen reduktietandwielen, slijtvaste oliedruk lamellenkoppelingen en ruim gedimensioneerde - niet statisch belaste - lagers. Keerkoppelingen, die beseffen wat snel manoeuvreren betekent en ...van "vol vooruit" naar "vol achteruit" dezelfde onderdelen schrander weten te gebruiken.

BRUINHOF
2100 - DEURNE **(ANTWERPEN)**
SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL:(031)24.34.65-TELEX:31.835 BRUNOF
VANAF 14/8/82 : (03)324.34.65

publivaria



La Mouette

OSTEND STORES en ROPEWORKS

In 1983 bestaat het Visserijblad 50 jaar...

Wat is tijdens deze periode als belevenissen door ons heengegaan? Wat al hebben wij kunnen vergeten? Het dagelijkse werk laat ons niet los. Er is steeds meer en meer wat wij vandaag niet mogen vergeten... en toch, als men denkt aan wat over een halve eeuw allemaal gebeurd is, dan verzinkt dat dagelijkse werk, hoe belangrijk ook, tot een zeer kleine aanbreng tegenover een vijftigjarige periode.



Hoe hebben bij de N.V. Ostend Stores & Ropeworks, destijds de stichters gedacht, toen zij besloten een eigen zaak op te zetten? Als onze Heer Charles DECROP, nu 86 jaar, over deze pionierstijd spreekt, komt een andere wereld naar boven, een wereld waar nog alles te doen is, waar mensen zoeken naar behoorlijk eten, naar een goed onderkomen, naar werk... En dan te zien hoe alles gegroeid is... en de bezieling door zovelen hierbij ingebracht.

Gegroeid uit het visserijmidden en de toelevering aan de schepen, werd in 1927 een kleine spinnerij opgezet, aan de Vaartblekerskaai, voor de produktie van manillagarens voor net- en touwwerk.

Heel vlug daarna, rond 1938 toen de vraag steeds bleef aangroeien werden de eerste mechanische nettenmachines geïnstalleerd aan de H. Baelskaai. Ondertussen bleek dat de technieken waarmee voornamelijk manilla werd versponnen, eveneens konden worden ingezet voor het aanmaken van sisalgarens voor de landbouw. Bij deze weg, eenmaal ingeslagen, bleef de „touwfabriek van 't Sas" maar groeien. Al heel vlug bleek de Belgische markt te klein tegenover de explosieve uitbreiding van de naoorlogse tijd.

Exportmarkten moesten worden gezocht... en werden gevonden. Het scheen alsof de twee gebroeders Lucien en Charles DECROP met elkaar wedijverden om toch maar voor te zijn de ene op de andere. Terwijl Charles alles in het werk stelde om het produktiepotentieel zo modern, zo efficiënt en zo groot mogelijk op te zetten, scheen het alsof Lucien hem voor wilde blijven bij de commerciële en financiële uitbouw.

Twee stuwkrachten trokken Ostend Stores vooruit. Het resultaat was, in 1958, een gloednieuwe spinnerij aan de Oudenburgse steenweg, waarvoor de oude spinnerij als stapelplaats ging dienen.

Kort daarop kwamen de synthetische vezels te voorschijn. Eigenaardig genoeg kwam deze vernieuwing vanuit de visserij, zoals destijds ook de visserij aan de basis lag van Ostend Stores' ontwikkeling.

Zo kwamen onze eerste „extruders" van monofilamenten te staan naast onze breimachines op de H. Baelskaai; de vlechterij volgde logischer wijze zeer kort daarop. Deze nieuwe afdeling NYPO kende dan zulk een uitbreiding dat er besloten werd naar ruimere gebouwen te verhuizen, hetgeen gebeurde, naast de nieuwe spinnerij, in 1970. Terzelfder tijd werden nieuwe produkten in de NYPO ondergebracht, zoals synthetisch paktouw en landbouwgaren, en allerlei monofilamenten en garens voor industriële doeleinden, dus buiten de visserij.

Zeer recent in 1981 werd de afdeling „POLYOST" in het leven geroepen, een volledig nieuwe aktiviteit, los van onze traditionele aktiviteiten. In deze afdeling werd een stap gewaagd op het terrein van de produktie van zeer gespecialiseerde textielvezels op basis van een totaal nieuwe produktietechniek.

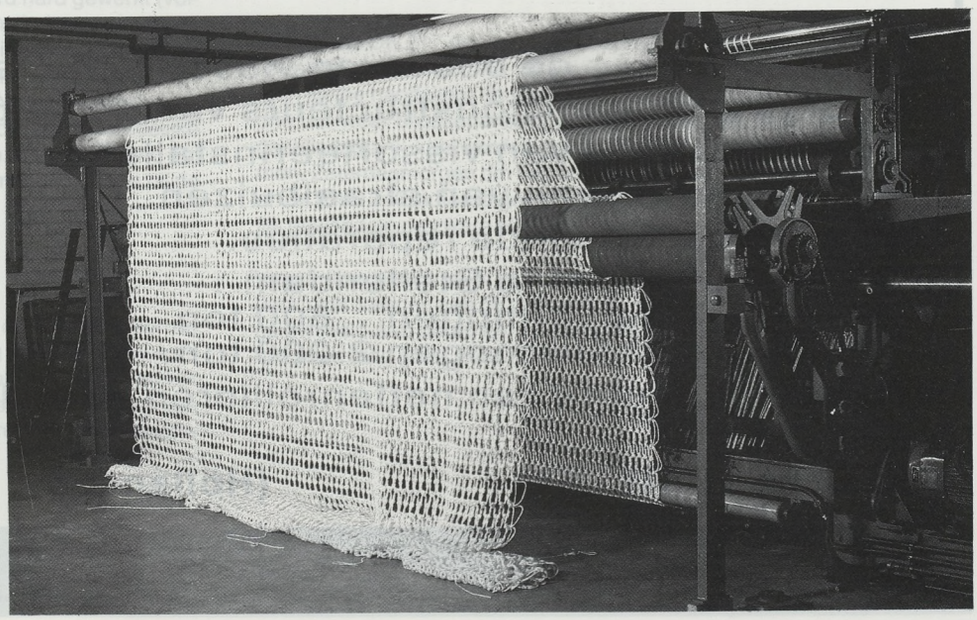
Terzeldertijd werd een klein zusterbedrijf gesticht, „OSTEND NETTING", waar wind- en zonneschermweefsels geproduceerd worden vanuit onze eigen monofilamenten.

Daar ook zijn de vooruitzichten zeer belangrijk, gezien de toepassingsmogelijkheden niet alleen in „eigen" Europa maar ook — en vooral — in de ontwikkelingslanden waar zon en wind handicaps zijn voor voedselproduktie.

Dit alles gebeurde in vijftig jaar — aanzienlijk, en toch weinig ten opzichte van de toekomstmogelijkheden.

De algemene toestand op dit ogenblik is moeilijk, dit kan ook bij Ostend Stores niet worden ontkend, maar uit de moeilijkheden moet de redding komen.

Hoe donkerder, hoe dichter bij dageraad. Ja enkel wanneer levenslust en dienstbaarheid op hetzelfde spoor komen, en opnieuw rechtmatig beloond worden.



Firma LOUIS CREVITS & Zonen p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 125
8380 Lissewege BRUGGE
✆ (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

MAASKANT

Machinefabrieken – Scheepsbouw

(scheepswerf – Dokwerken – Scheepsreparatiën)

- specialiteit : de bouw van visserijschepen .
- ontwerpers en constructeurs van scheepswinches.
- installateurs van vissorteerinstallaties.
- het aanbouwen van straalbuizen.
- alle voorkomende reparaties.
- dokfaciliteiten te Stellendam :
  – dok I hefvermogen 600 ton
  – dok II hefvermogen 2.000 ton.
- constructeurs van nettenrollieren voor de pelagische visserij.

STELLENDAM
telef. : 01879 - 1477
telex : 26695

(Holland)

BRUINISSE
telef : 01113 - 1710
telex : 55432

(8810V)

DE SWD 240 ZWARE OLIE MOTOR

DE EERSTE REIS MET ZWARE OLIE VAN UK.217

Na diverse besprekingen met Lub en Albert Romkes, de bouwer A. en L. Hoekman, SI en RIVO werd besloten om de UK.217 met een zware olie-installatie uit te rusten. Daar de tijd echter een grote rol speelde werden de componenten van de installatie los toegeleverd en door de Fa. Hoekman ingebouwd. Natuurlijk gaf dat nog wel eens problemen door de onbekendheid met de materie, maar achteraf kan gezegd worden dat de inbouw geslaagd is. Door het succes van de twee proefschepen KW.88 en KW.189 werd dezelfde installatie geplaatst waar deze schepen mee zijn uitgerust.

Als gasten waren aan boord Dirk Pijl (GO.38) en Henk Messemaker (KW.45) die beiden ook op zware olie overgaan en deze reis benutten om kennis over de materie op te doen. Maandag 15 februari om 17 uur vertrokken wij uit Delfzijl bij een lichte bries. Bij Borkum waren de temperaturen van de zware olie zodanig, dat er kon worden overgeschakeld. Het grote moment was daar. De daarvoor bestemde schakelaar werd door Lub persoonlijk overgezet op zware olie en na 7 minuten (instelbaar) ging het lampje „zware olie branden" en was de eerste operatie een feit. Lub vroeg „stot ie nu warkelik op" ? Het enige merkbare verschil was het rustige draaien van de Stork-Werkspoor Diesel SWD 240 motor.



's Avonds om tien uur werd voor de eerste keer uitgezet, waarbij de motor op zware olie bleef draaien. Via de in de motorkamer opgestelde camera kon vanaf de brug duidelijk de automatisch ingestelde viscositeit worden bekeken. Albert Romkes vroeg weinig maar keek veel naar zijn zware olie-installatie en ik hoorde hem dikwijls zeggen „is dat nu alles ?". Na een trek waarbij 330 grote kabeljauwen werden gevangen, was er een beschadiging aan het net, waarmee een uur werk was gemoeid. Na de ingestelde tijd van 20 minuten ging de motor door de automatische schakeling van de manoeuvreerklep over op gasolie. Persoonlijk vind ik deze klep het meest fijnzinnige van het systeem, die in overleg met SWD-Zwolle en Westinghouse is ontwikkeld. Vele uren werden besteed aan instructie en uitleg van het systeem. Vooral de eenvoud van de installatie en de gemakkelijke bediening waren een grote meevaller voor Albert, Henk en Dirk. Bij storing kan altijd worden overgeschakeld op gasolie.

De UK.217 viste bij de P4 en voer nog steeds op zware olie. De wind nam toe en de gesprekken tijdens het eten feller. Hoe is het anders mogelijk bij een gesprek van Katwijk, Goedereede en Urk. Veel werd daarbij gesproken over de manier van vissen, de visrijke bestekken en natuurlijk zware olie. Het aanhoren van zulke gesprekken geeft meer kennis dan het lezen van vele boeken. De vangsten waren niet slecht en de „kleuren" weerhouden mij ervan om deze te noemen ! Er werd aan boord hard gewerkt (volgens Dirk en Henk kon het met het halen wel wat sneller) maar het eten was er ook naar. Zelfs was er 's morgens een beschuitje of een geroosterde boterham. Maar de negen opvarenden konden ook wat op. Om er toch wat van te leren werden er storingen gesimuleerd. Na de kabeljauwtrek werd niet meer overgeschakeld op gasolie en begon de verantwoordelijke man in de motorkamer zich steeds rustiger te voelen. Bij de beslising om over te gaan op zware olie speelt de onbekendheid met de materie bij de mensen een grote rol en ik begrijp dat zeer goed.

Daarom ben ik blij dat met de steun van het Ministerie op twee schepen de mogelijkheden konden worden bewezen. Op vrijdag werden de meeste opvarenden een beetje onrustig en begon zelfs de kok te praten. Van het zware oliefront was nog niets te melden en de temperaturen konden gemakkelijk worden gehandhaafd. Te middernacht werd er voor de laatste keer gehaald en de tuigen scheep gezet.

Dit moment werd gebruikt om de uitlaatgassenzijde van de turbine met water te spoelen. Deze handeling moet voor SWD iedere week gebeuren en duurt ongeveer twintig minuten. De koers was Delfzijl en voor iedereen was dat toch weer een opluchting. Bij Borkum werd overgeschakeld op gasolie en ook nu weer reageerde de manoeuvreerklep perfect.

Daar op de UK.217 de zware olieseparator gebruikt kan worden om gasolie te separeren werd na verwisseling van de soortgelijke gewichtsring (een kleine handeling) de verbruikte hoeveelheid gasolie van 2700 liter in drie uur weer bijgesepareerd, zodat de volgende week met een gevulde gasoliedagtank kon worden gevaren. Deze handeling gaf geen problemen. Zaterdagmorgen om tien uur werd aan de kade te Delfzijl afgemeerd en de SWD 240 motor stilgezet. De voortstuwingsinstallatie had voortreffelijk gewerkt op de zware olie.

Vanaf deze plaats wil ik ook namens Henk Messemaker en Dirk Pijl mijn dank overbrengen aan de gebroeders Romkes en hun bemanning voor de gastvrijheid aan boord en de wens uitspreken dat het hun met de zware olie goed mag gaan. Het was een fijne en constructieve reis.

A. MOLIJN,
RIVO IJmuiden
Rijksinstituut voor
Visserij Onderzoek

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.

MARINE & SYSTEMS DIVISION

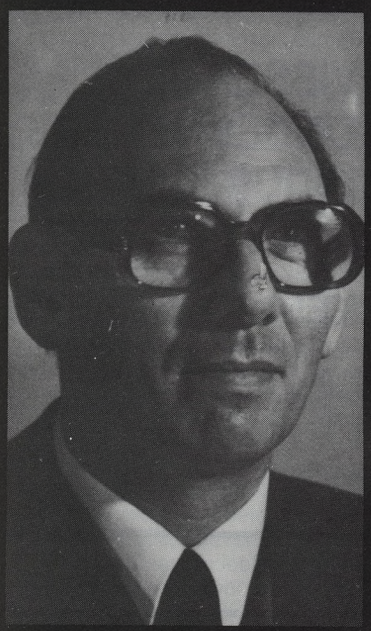
VERKOOP – VERHUREN – ONDERHOUD van

- ECONOMETERS – DECCA PILOTS – DECCA RADARS
- SIMRAD DIEPTEMETERS + KLEUREN DIEPTEMETERS
- DEBEG SSB ZENDERS-ONTVANGERS
- VHF DEBEG – SCHIJNWERPERS IBAK
- SLINGERRUITEN SPEICH – KOELING EN SCHEEPSELEKTRICITEIT

Wachtdienst 24 uur op 24 – Tel. privé: **L. BERTELS** **(050) 41 32 38**
R. HOET **(059) 32 00 98**

Alle inlichtingen : N.V. INES
1, Wandelaarstraat, Zeebrugge – ∅ (050) 54 47 55
17, H. Baelskaai, 8400 Oostende – ∅ (059) 32 34 01

Kerstwensen en Nieuwjaarsgroeten van uit het Koninklijk Werk IBIS



door de heer Caestecker,
direkteur K.W. Ibis

Waar ik me, na al die jaren van niet ingeloste verwachtingen, eigenlijk had voorgenomen niets meer over IBIS te schrijven, valt nu met betrekking tot die stoute dromen toch weer enige evolutie te bespeuren. Dat zet er mij toe aan voor één keer van mijn voornemen af te wijken.

Eén en ander nieuwsje sijpelt toch sporadisch door en zovelen stellen mij de jongste tijd weer de vraag „hoe zit dat nou met IBIS ? – en met het zeevisserijonderwijs ? – en komt nog iets in huis van nieuwbouw ?"

Laat mij de vragenstellers meteen van antwoord dienen. Na meer dan 76 jaar bestaan is IBIS, in zijn derde leeftijd, even vitaal en springlevend als ooit tevoren.

Wellicht is het te wijten aan de blakende levenslust van het er aanwezige jonge volkje dat IBIS, alle klippen en de branding ten spijt, rechttoe rechtaan door zee blijft gaan. En ook wat nieuwbouw en hervorming van het onderwijs betreft, zit er weer beweging in de zaak zodat er dan toch land te bezeilen valt.

Maar laat me niet te hard van stapel lopen en de dingen eerst keurig op een rijtje plaatsen. Kwestie van een duidelijker overzichtje te verkrijgen en omdat ik toch zo dikwijls ervaar dat IBIS wel bij naam gekend is maar toch veel misvattingen heersen.

Het Koninklijk Werk IBIS werd gesticht op 6 juli 1906, onder de hoge bescherming van Z.K.H. Prins Albert, de latere Koning-Ridder. Oorspronkelijk had de stichting geen rechtskundige vorm. Beoogd werd toen door opneming en opleiding van weesjongens van zeevissers tegemoet te komen aan sociale en ekonomische noden van die tijd. Vanaf 6 augustus 1906 tot in 1924 werden circa 80 leerlingen gehuisvest en opgeleid aan boord van het vastliggend schip „IBIS I".

Op 16.05.1908 werd overgegaan tot de oprichting van „IBIS - Coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voor de perfektionering van het zeevaartonderwijs". Deze vorm van beheer maakte het mogelijk de voor de opleiding van de leerlingen noodzakelijke varende eenheden gemakkelijker aan te kopen en te exploiteren.

Op 27.7.1927 werd de Coöperatieve Vennootschap ontbonden om onmiddellijk over te gaan tot de oprichting als Vereniging zonder Winstoogmerk (V.Z.W.) wat een beter geschikte juridische vorm was.

Top op heden heeft het K.W. IBIS deze rechtskundige vorm bewaard. Het Werk omvat sinds 1927 een Raad van Beheer en een Directiecomité. Dat laatste houdt zich bestendig bezig met het bestuur van de school.

Met een statutenwijziging dd. 7.3.1932 kreeg de stichting de officiële benaming „IBIS, Oeuvre Royale, Ecole des Pupilles de la Pêche Maritime – Koninklijk Werk, Kwekelingenschool der Zeevisserij".

Nadat reeds op 15.9.1924 een overeenkomst werd afgesloten met de Minister van Verkeerswezen waarbij IBIS er in toestemde ook niet-wezen op te nemen en op te leiden voor de zeevisserij op voorwaarde van betaling door de Staat van de kosten voor uitzet, voeding, onderhoud, onderricht, enz., werd op 2 augustus 1952 een tweede overeenkomst afgesloten die momenteel nog steeds van toepassing is.

Ingevolge deze conventie van 2 augustus 1952 stelt het Werk de gebouwenakkomodaties met materieel en mobilair ter beschikking van de Staat. Deze aanvaardt de beschikking van deze eigendommen en goederen en neemt er de kosten van onderhoud volledig van ten laste. De Belgische Staat waarborgt sindsdien ook de volledige betaling van wedden, lonen, wettelijke sociale lasten en eventuele voordelen verbonden aan de functies van al het personeel van IBIS. Uitzondering dienaangaande wordt evenwel gemaakt voor de leerkrachten van de lagere school die, in het raam van de schoolpaktwet, bezoldigd worden ten laste van de begroting van het Ministerie van Onderwijs.

Luidens de conventie van 2.8.1952 mogen maximum 90 leerlingen opgenomen worden. Dit aantal wordt quasi bestendig bereikt. Art. 5 van de overeenkomst voorziet inzake criteria van aanneming dat volgende principepen ten grondslag liggen:

1) prioriteit van aanneming van kinderen die wees zijn van zeevissers, zeelieden of binnenschippers.
2) wat betreft de kandidaten niet-wezen wordt de aanneming in de eerste plaats voorbehouden aan kinderen van behoeftige ouders en in de tweede plaats aan deze van ouders die, alhoewel niet behoeftig, niet kunnen instaan voor een morele en sociale opvoeding. Het Directiecomité beslist over het al dan niet opnemen van de kandidaat-leerling.

Ingevolge de uitvoering van bepaalde regionalizeringsmaatregelen is het K.W. IBIS bij de vorming van de Regering Martens V, samen met het volledig zeevisserijonderwijs, van de bevoegdheid van de Nationale Minister van Verkeerswezen overgeheveld naar deze van de Vlaamse Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs. Ook de subsidiëring van exploitatiekosten, wedden en lonen en eventuele tussenkomst inzake nieuwbouw behoort nu tot de Vlaamse Regering.

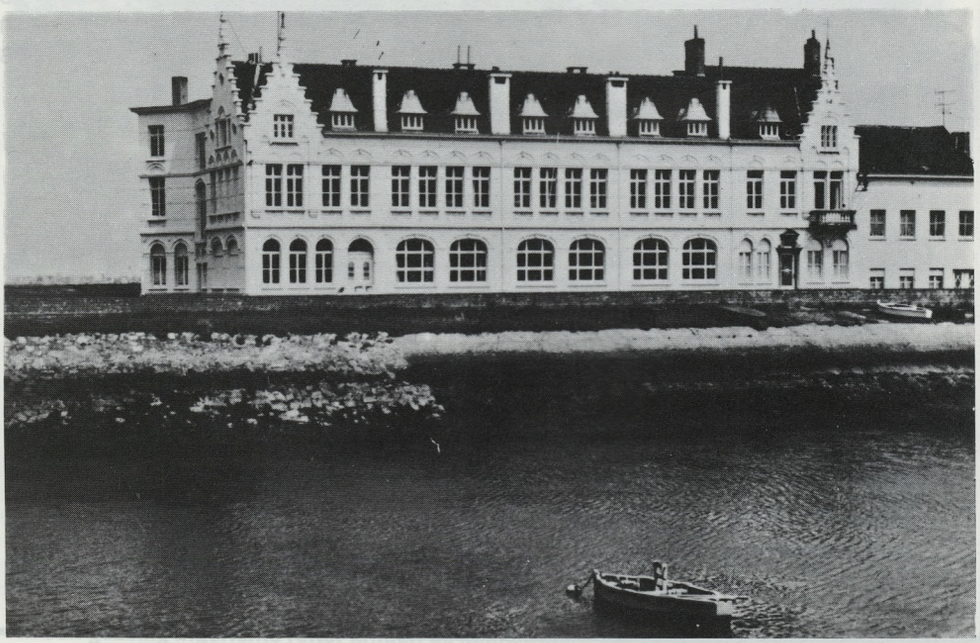
Alhoewel van overheidswege gesubsidieerd, blijft het K.W. IBIS dus een privé instelling met het statuut van V.Z.W.

Het K.W. IBIS beheert twee afzonderlijke scholen binnen de instelling:

1. een vrije gesubsidieerde lagere jongensschool: voor jongens van de leeftijd van 6 jaar af. Deze afdeling omvat zes leerjaren en verschaft gewoon basisonderwijs volgens de rijksleerplannen.
2. een vrije zeevisserijschool met dekopleiding: voor jongens van de leeftijd van 12 jaar af. Na de volledige cyclus van drie jaar, – binnenkort wellicht op vier jaar gebracht –, kunnen de leerlingen het diploma van aspirantschipper ter visserij behalen.

Tot daar dit schematisch overzichtje nopens een school, enig in haar soort, die in de driekwart eeuw van haar bestaan een zeer bewogen geschiedenis kende.

Aan de kust alom bekend spreekt het nog



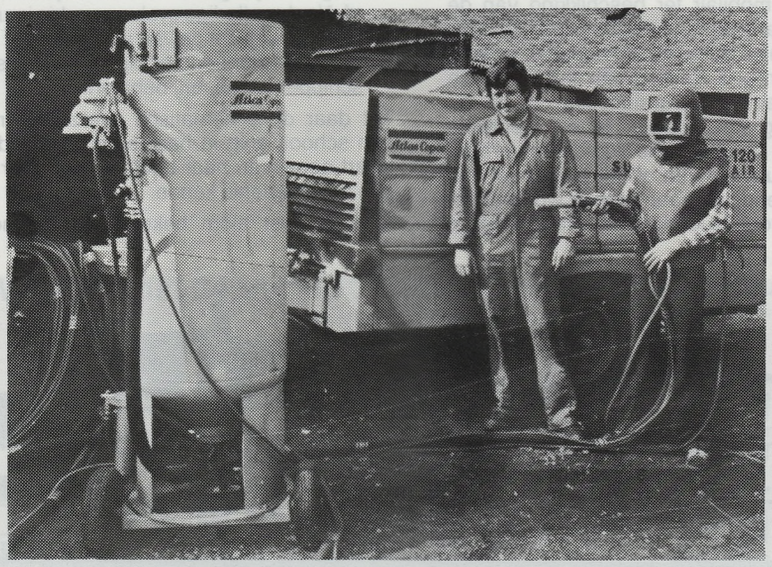
»

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 – ✆ (052) 33 24 66



Wij richten ons tot de industrie, privaat en de zeevaart voor :

— zandstralen
— algemene schilderwerken en verfspuiten
— metaliseren
— specialist grondlagen tegen roest

LAUWEREINS & Zoon
SIGMA COATINGS

Hendrik Baelskaai, 39-48
8400 OOSTENDE
✆ 32.22.77 - 32.23.18

steeds in matrozenpak uitgedost IBIS-matroosje heel wat tot de verbeelding. Zovelen van die jongens zijn na hun opleiding in de visserij of in andere maritieme loopbanen terechtgekomen. Anderen vonden uiteindelijk een job aan wal maar in de meeste gevallen bleven zij niet ver van de waterkant, trouw aan het gebeuren op of nabij de zee.

Op de school maakten de opeenvolgende leerlingengeneraties een hele evolutie mee. Eind 1982 hebben niet minder dan 1.346 jongens kortere of langere tijd, sommigen tot negen jaar lang, op IBIS doorgebracht. Zij houden er aangename en ook minder goede herinneringen aan over. Wie met oud-leerlingen van de eerste generaties spreekt ondervindt al gauw hoe spartaans de opleiding indertijd wel was. IBIS was in de pioniersjaren een harde leerschool voor het leven. Toen werd alle aandacht vooral toegespitst op het vormen van bekwame, handige vaklui. En met resultaat!

Waar ook nu nog aan de schoolse opleiding de nodige aandacht wordt gegeven, is in de loop der jaren toch steeds meer het besef gaan groeien dat het element onderwijs diende aangevuld met opvoeding en ontspanningsactiviteiten, aangepast aan de leeftijd van de kinderen.

Zo zijn de jongens, in leeftijd variërend van 6 tot 17 jaar, sinds een viertal jaren opgedeeld in vier vaste (leef-) groepen, nl. de Jantjes, de Maats, de Lavers en de Kadetten. Met het team van tien monitor-opvoeders zijn nu telkens twee vast aangeduide personeelsleden verantwoordelijk voor één (leef-)groep terwijl de overblijvende twee opvoeders ambulant worden ingezet in verband met de nachtdiensten-beurtrol. Zodoende is het mogelijk een vaste relatie kind-opvoeder en vice versa tot stand te brengen, wat heel wat pedagogische voordelen biedt. De activiteiten buiten het klasseleven kunnen nu ook aangepast worden aan de leeftijd van het kind wat het voor eenieder veel normaler en veel efficiënter maakt. Is de benadering van de kinderen, nu zowel binnen als buiten de klas, veel verbeterd dan blijven nog twee kapitale problemen vooralsnog onopgelost.

Vooreerst is er de kwestie van de sinds jaren noodzakelijke herstructurering en herwaardering van de studies in het zeevisserijonderwijs. Het spreekt vanzelf dat dit probleem alleen een adekwate oplossing kan krijgen binnen het raam van de algemene vernieuwing van het onderwijs in alle zeevisserijscholen. Momenteel wordt, op initiatief van de bevoegde Vlaamse Gemeenschapsminister, aan dit complexe vraagstuk gesleuteld. Binnen het zeevisserijonderwijs bestaat alleszins de algemene wil en de consensus die, zo hopen wij, over afzienbare tijd tot een konkrete oplossing zal leiden. Het zou een enorme stap vooruit betekenen!

Een tweede belangrijk punt betreft de modernisering van de gebouwenaccomodatie van het K.W. IBIS.

Sinds vele jaren, meer dan dan vijftien reeds, houdt dit probleem het directiecomité bezig.

Moeilijkheden inzake grondverwerving werden dank zij welwillende medewerking van de Stad Oostende uit de weg geruimd. Zo werd een vijftal jaren geleden een terrein rechtover de H. en I. Godtschalckstichting door het K.W. IBIS aangekocht met de bedoeling daar een volledig nieuw gebouwencomplex op te richten.

Plannen werden opgemaakt en in mijn stoutste dromen zag ik reeds een nieuwe IBIS-school in maquette gerealiseerd. Alle illusies werden echter de grond ingeboord toen het financiële puntje bij het spreekwoordelijke paaltje kwam. Het projekt bleek financieel onhaalbaar. De beheerraad van het Werk liet de armen evenwel niet hangen en onder krachtig impuls van de huidige Voorzitter, Vice-Admiraal A. SCHLIM, werd bestudeerd hoe de impasse kon doorbroken worden.



Aandachtige leerlingen luisteren naar de uiteenzetting over het gebruik van navigatietoestellen.

Uiteindelijk werd beslist in opeenvolgende fazen, – uitgesmeerd in de tijd in functie van de financiële mogelijkheden –, de bestaande gebouwen op de vestiging te Sas-Slykens uit te breiden en te moderniseren.

In eerste instantie zal een nieuwe „verblijfsinstelling" worden opgericht. In dit nieuwe gebouw, vier verdiepingen hoog, zullen de circa 100 IBIS-jongens wonen, eten, slapen. Het moet een modern, functioneel gebouw worden met de voorzieningen voor het jaar 2000 maar zonder overbodige luxe.

In een volgende faze worden de vrijgekomen ruimten in het nu bestaande gebouw herschikt en omgevormd tot klaslokalen en ontspanningsruimten voor de vrije tijdsbesteding.

Als het allemaal verwezenlijkt wordt volgens planning moet de eerste faze binnen de twee jaar en de tweede faze over wellicht vier jaar konkrete vorm krijgen.

We kunnen alleen maar hopen dat de beheerraad slaagt in dit opzet dat het voor de komende IBIS-generaties zoveel aangenamer, zoveel beter LEVEN in IBIS moet mogelijk maken. Het zal beslist nog heel wat voeten in de aarde hebben vóór we dit doel bereiken maar we nemen ons voor geen moeite, geen probleem uit de weg te gaan.

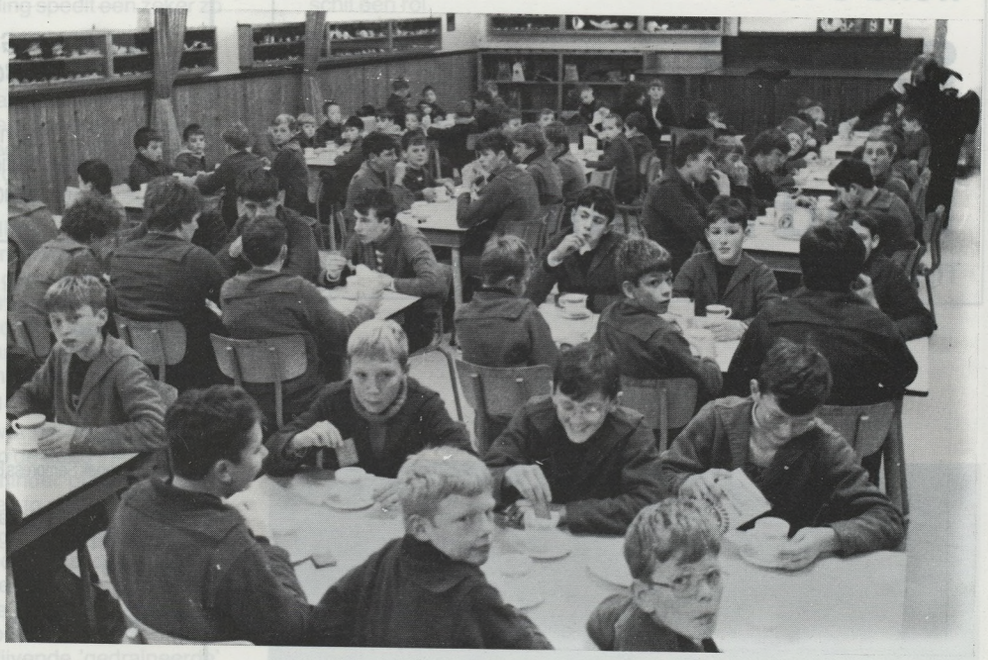
Op de drempel van het nieuwe jaar is dit dan ook onze vurigste wens: in 1983 konkreet van start gaan met een hernieuwd en geherwaardeerd zeevisserijonderwijs terwijl de eerste paal in de grond van Sas-Slykens Bredene gedreven wordt waarop straks een nieuwe, moderne verblijfsinstelling voor de IBIS-jongens zal oprijzen.

Aan al wie ons daarbij wil helpen bij voorbaat hartelijkste en erkentelijkste dank.

Moge voor U, waarde lezer, het jaar 1983 een heel goed jaar worden waarbij ook Uw verlangens en Uw streven gestalte krijgen!

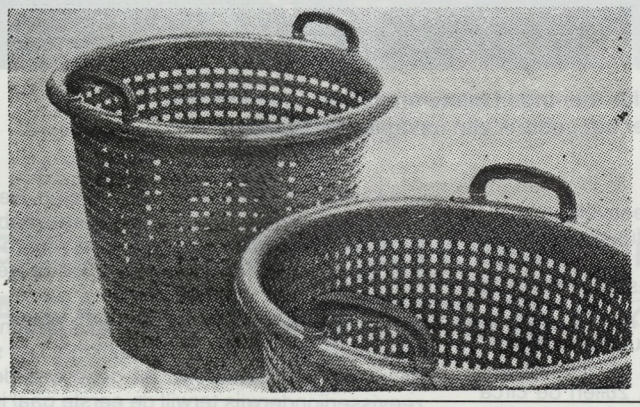
Alle sukses en een prima gezondheid van harte toegewenst!

Aan alle zeelui wens ik goede vaart en behouden thuiskomst en aan alle zeevissers in het bijzonder prima vangsten en uitstekende besommingen! Het ga U allen best in 1983!



In een gezellig ingerichte refter krijgen de kostgangers verzorgde maaltijden opgediend.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ✆ 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ✆ 050/54.41.17

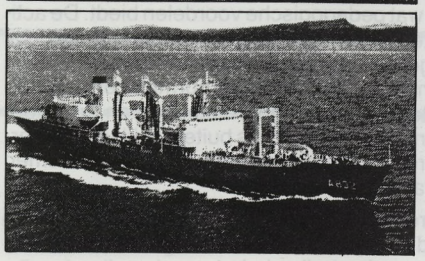
SEMPRESS

PNEUMATISCHE-/HYDRAULISCHE AFSTANDSBEDIENINGEN VOOR :

- voortstuwingsmotoren schoepenaandrijvingen
- hulpmotoren en generatoren
- keerkoppelingen en regulateurs
- kleppen en afsluiters
- ballast-, lens- en brandstofsystemen
- ankerlieren, trossenlieren, vislieren, verhaallieren
- het in- en uitschakelen van luchtkompressoren
- deur-, schot- en raambedieningen
- pneumatische tankniveaumetingen
- alarmeringen
- veiligheidsinrichtingen
- het besturen van hydraulische circuits
- hef- en strijkinrichtingen







BEDIENINGSPANELEN EN SCHAKELKASTEN VOOR BOVENSTAANDE APPARATUUR

SEMPRESS kan u hierbij een kompleet dienstenpakket aanbieden : technisch advies, engineering, fabrikage, installatie, onderhoud en service, SEMPRESS heeft dit alles in één hand.

NEDERLAND
Machinefabriek Sempress B.V.
Postbus 60
3340 AB Hendrik-Ido-Ambacht
✆ 01858 - 4011
Telex 29316

DEUTSCHLAND
Sempress Pneumatik GmbH
4018-Langenfeld
Rontgenstrasse 8
✆ 02173 - 71050
Telex 8515715

BELGIË
Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204
2510 - Mortsel
✆ 03/4490618 - 4402614
Telex 32827

OOK IN 1983 TE DIENSTE VAN DE ZEEVISSERIJ

GROTE OF KLEINE KOTTERS

Verkenning van verwachtingen

door W. Smit* en J. W. de Wilde*

INLEIDING

De nog niet uitgewoede investeringsgolf heeft, zoals al een paar maal eerder gebeurde, tot een flinke uitbreiding van de kottervloot geleid. Niet alleen het aantal kotters nam toe, maar vooral het gezamenlijk motorvermogen en daarmee de vangstcapaciteit. Opnieuw werd vooral in grote kotters geïnvesteerd, al gingen vrij veel ondernemers niet verder dan 1.500 pk, maar er kwam ook, gestimuleerd door EG-subsidies, een aantal kleine kotters in de vaart.

Hoewel het voor sommigen misschien mosterd na de maaltijd lijkt willen we proberen de overwegingen en motieven naar voren te halen die bij het kiezen voor een (relatief) klein of groot schip een rol spelen. Tevens willen we aangeven welke al of niet vermeende voor- en nadelen daarmee verbonden zijn.

Het gaat hier om een uitgebreid en ingewikkeld complex, waarin het lastig is orde te scheppen, omdat veel elementen op elkaar inwerken. De diverse aspecten worden daarom in betrekkelijk willekeurige volgorde behandeld, waarbij dwarsverbanden vanzelf te voorschijn komen. We beginnen met diverse economische gezichtspunten (die zijn ons het meest vertrouwd), dan komen enkele technische en beleidsmatige overwegingen aan bod en ten slotte noemen we nog een aantal minder rationele motieven, die soms een belangrijke rol lijken te spelen.

Maar laten we eerst eens aangeven wat we onder grote en kleine kotters verstaan. Dit zijn relatieve begrippen, waarvan de betekenis in het voorgaande decennium nogal verschoven is. Er zal – in tegenstelling tot in de politiek als er sprake is van 'echte minima' – niet veel discussie worden uitgelokt als we 'echte grote' de kotters noemen met een motorvermogen van meer dan 1000 kW = 1360 pk. 'Echte kleine' zijn voor ons de kotters van minder dan 300 kW (ca. 400 pk). Daartussen ligt een breed gebied dat dan de middelgrote kotters zou behelzen. We zijn echter geneigd ook hier nog van 'echte middelgrote' te spreken en wel tussen zo'n 500 en 800 kW (bijna 700 tot bijna 1100 pk). De overblijvende gebiedjes zullen al naar het uitkomt tot de ene of de andere groep gerekend worden.

Vraagt men van ons een tweedeling dan leggen we de grens resoluut bij de 800 kW of 1100 pk (hoewel ons direct daarop weer twijfels bekruipen).

Als indelingscriterium hebben we hier stilzwijgend het motorvermogen gekozen. Hoewel het meest gebruikelijke is dit niet het enig mogelijke criterium. Het is u allen ook bekend, dat een dergelijk criterium voor de indeling van de vloot geen enkele aanduiding behoeft te geven van de economische resultaten van de schepen (al wil men daar wel eens de ogen voor sluiten). De bekwaamheid van schipper en bemanning speelt een zeker zo belangrijke rol.

VERTEKEND BEELD

Daarmee komen we op een aspect dat we – voor al die andere gezichtspunten aan de orde komen – eerst willen behandelen. Dat is het vertekende beeld dat velen van de economische mogelijkheden van verschillende kotters hebben. Verschillende oorzaken kunnen voor die vertekeningen genoemd worden.

Ten eerste heeft men over het algemeen een **onvolledig beeld.** Wel weet men over het algemeen wat er zoal wekelijks besomd wordt, maar vooral de topbesommingen maken indruk en blijven in het geheugen hangen. De minder goede prestaties van soortgelijke schepen worden gemakkelijk vergeten. Van de kosten die gemaakt moeten worden bestaat dikwijls maar een flauwe notie, van het jaarresultaat (van anderen) meestal geen enkele. (De gemiddelden die wij jaarlijks publiceren worden dan ook vaak met enig ongeloof of zelfs hilariteit begroet.) (zie fig. 1)

Een tweede, bijna onvermijdelijke vertekening is wat we de **historische** kunnen noemen. Men baseert zich in zijn oordeel op de gang van zaken in het verleden. Tot een verwerking van – wellicht minder gunstige – toekomstverwachtingen zijn maar weinigen genegen en in staat.

Als derde, meest interessante, is er de vertekening die het gevolg is van het **voorloper-effect,** of – uit een andere gezichtshoek – het **drainage-effect.** Dit is het verschijnsel dat steeds weer de beste schippers en bemanningen de eersten waren die investeerden in grotere nieuwe kotters. Daardoor kan van die grotere kotters, bemand met de besten uit de vloot, een geflatteerd beeld ontstaan, terwijl van de achterblijvende 'gedraineerde' groep het beeld juist minder gunstig werd.

Naar onze indruk spelen deze vertekeningen een belangrijke rol bij investeringsbeslissingen in de kottervisserij. In het vervolg van het verhaal komen we hier nog herhaaldelijk op terug.

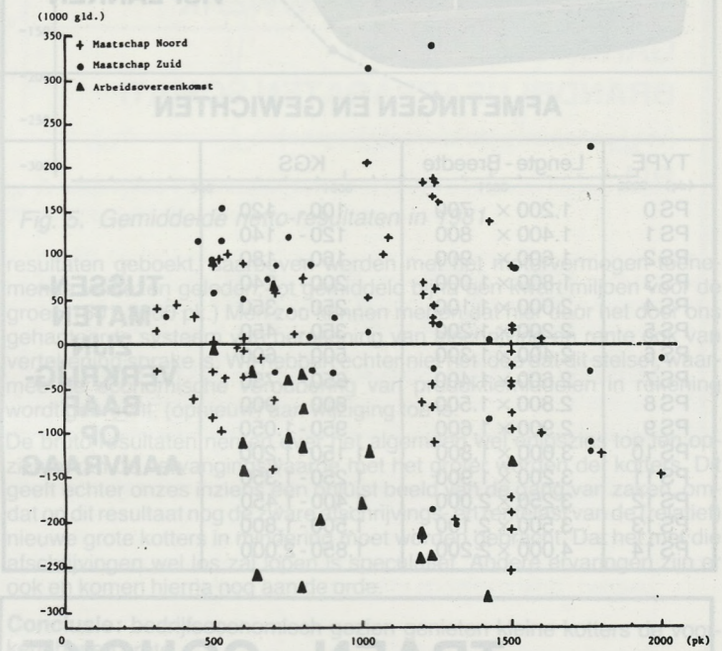


Fig. 1. Spreiding van netto-resultaten in de kottervisserij (1980).

(BEDRIJFS)ECONOMISCHE ASPECTEN

We beginnen met schaaleffecten ('economies of scale'), wat betekent dat dingen relatief goedkoper worden naarmate ze op groter schaal worden gedaan. Bij kotters is hiervan in verschillende opzichten sprake:

- de nieuwbouwprijs van grote kotters (Fig. 2) is per pk beduidend lager dan die van kleine (2500 gld/pk t.o.v. 4 à 5000 gld/pk).
- de exploitatiekosten (excl. olie) van grote kotters zijn relatief wat lager dan die van kleinere. Hier speelt ook een vertekening door leeftijdsverschil een rol.

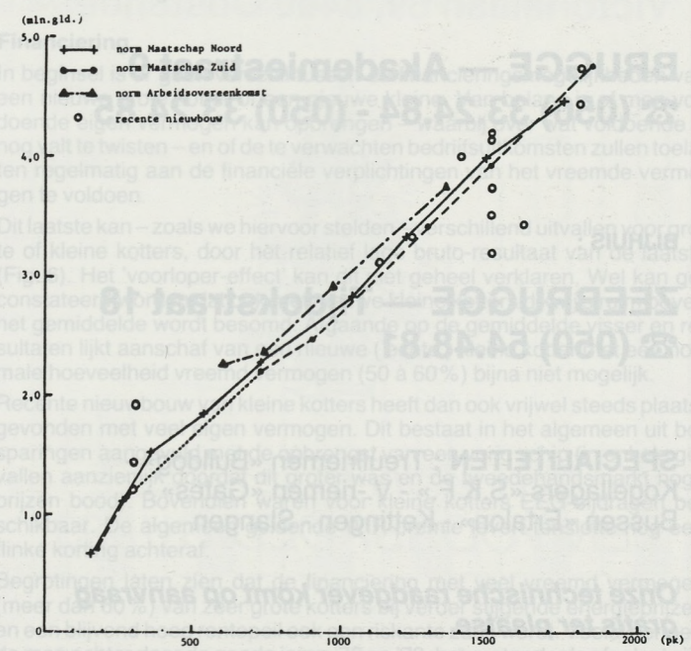
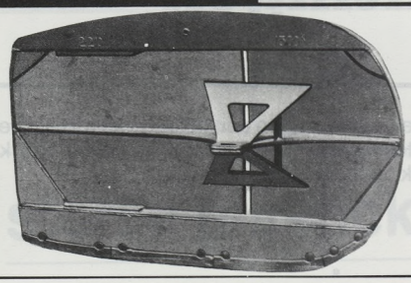


Fig. 2. Bouwkosten van kotters (prijspeil 1981).

Ets. MORGÈRE

FRANCE

B P. 170 - 35408 SAINT-MALO CEDEX
Telefoon (99) 56.14.36 - Telex 950373



GEBREVETEERDE «R» POLYVALENTE VISPLANKEN

AFMETINGEN EN GEWICHTEN

TYPE	Lengte - Breedte	KGS	
PS 0	1.200 × 700	100 - 120	
PS 1	1.400 × 800	120 - 140	
PS 2	1.600 × 900	160 - 180	
PS 3	1.800 × 1.000	200 - 240	**TUSSEN-MATEN ZIJN VERKRIJG-BAAR OP AANVRAAG**
PS 4	2.000 × 1.100	250 - 350	
PS 5	2.200 × 1.200	350 - 450	
PS 6	2.400 × 1.300	500 - 600	
PS 7	2.600 × 1.400	650 - 750	
PS 8	2.800 × 1.500	800 - 900	
PS 9	2.900 × 1.600	950 - 1.050	
PS 10	3.000 × 1.800	1.150 - 1.200	
PS 11	3.200 × 1.900	1.250 - 1.350	
PS 12	3.250 × 2.000	1.400 - 1.450	
PS 13	3.500 × 2.100	1.500 - 1.800	
PS 14	4.000 × 2.200	1.850 - 2.000	

ONS EINDEJAARS-GESCHENK

JetAir

5000 ptas EXTRA ZAKGELD

per 2 personen
wanneer u vóór 31 december
inschrijft voor een vakantie
uit het winterprogramma,
met verblijf in

hotel BELROY MOREQUE
(Tenerife)

hotel BELROY PALACE
(Benidorm)

ROYAL TOURS

A. Pieterslaan 17, Oostende tel. 059 / 70 77 31
Steenstraat 37 , Brugge tel. 050 / 33 34 64

TRAEN - COUCKE

tc

Industriële benodigdheden

Werktuigmachines

BRUGGE — Akademiestraat 9
☎ (050) 33.24.84 - (050) 33.24.85

BIJHUIS :

ZEEBRUGGE — Tijdokstraat 18
☎ (050) 54.48.81

SPECIALITEITEN : Treuilriemen «Bulldog» - Kogellagers «S.K.F.» - V.-riemen «Gates» - Bussen «Ertalon» - Kettingen - Slangen

Onze technische raadgever komt op aanvraag gratis ter plaatse.

SMIT TAK

Voor het klaren van vistuig of andere duik- en bergings-werkzaamheden.

Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM
Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM

✆ (010) 54 99 11 (dag en nacht)
Telex 22247 stak nl (dag en nacht)

Marifoon Kanaal 92

– de bemanning neemt niet evenredig toe met de grootte van de kotter. Bij een daling van het aandeel van de arbeidskosten kunnen zo de deellonen per man toch toenemen. Het hangt ook samen met de visserijtechniek (Of dit i.v.m. de werkgelegenheid positief moet worden beoordeeld is de vraag).

Er zijn echter ook tegengestelde effecten te constateren:

– de wet van de afnemende meeropbrengst is ook hier werkzaam. Grote kotters besommen per pk in het algemeen minder dan kleine, zeker als men het per zeedag bekijkt. (Fig. 3). Het groter aantal zeedagen maakt dit voor een deel weer goed. Daarbij zorgt het 'voorloper-effect' nog voor een vertekening ten gunste van grote kotters.

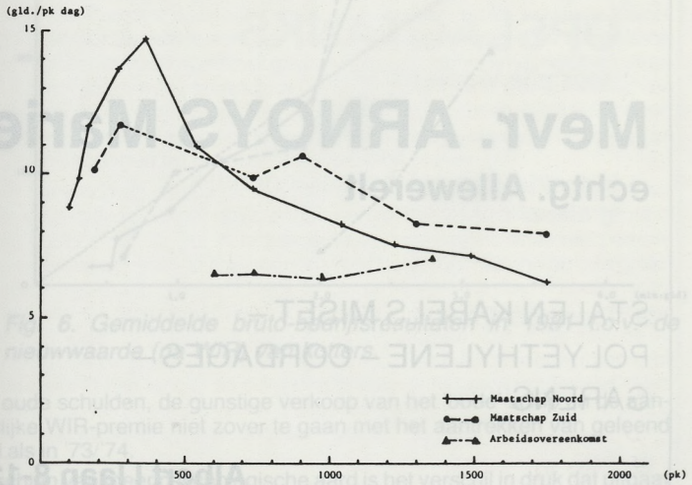


Fig. 3. Gemiddelde bruto-besommingen per pk per zeedag in de kottervisserij (1981).

– grote kotters verbruiken relatief meer brandstof dan kleine (Fig. 4). Dat hangt voor een deel samen met de visserijtechniek: boomkorren is energie-intensiever dan spanvissen e.d. Een positief schaaleffect is hier in elk geval niet aanwezig.

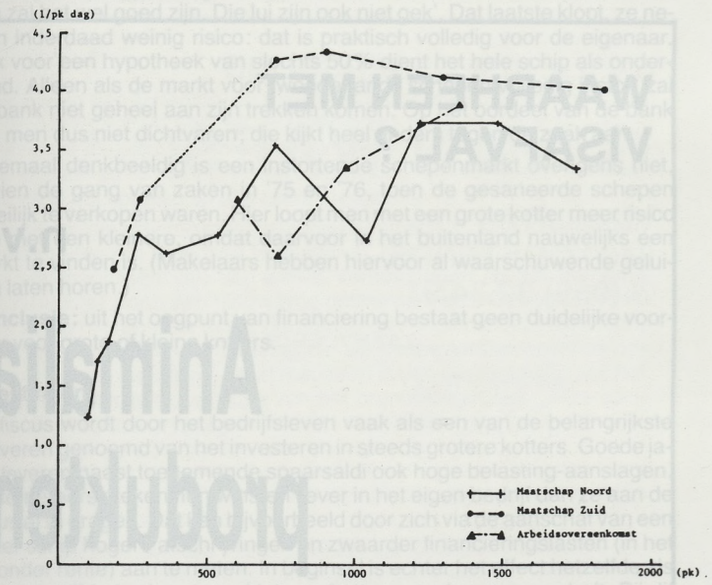


Fig. 4. Gemiddeld brandstofverbruik per pk per zeedag in 1981.

Juist deze beide punten hebben een zeer grote invloed op het bedrijfsresultaat, meer dan de overige exploitatiekosten en de min of meer arbitraire afschrijving en rente. De stijgende olieprijzen hebben tot gevolg gehad dat de toename van deellonen met het motorvermogen tot minimale omvang is teruggebracht en bij meer dan 800 pk nauwelijks meer te constateren is in '81.

(Het lijkt hier op zijn plaats te waarschuwen tegen overmatig optimisme ten aanzien van de toekomstige olie-prijzen, ingegeven door kortstondige haperingen in de stijging. Deze behoeven nog geen teken van stabilisatie te zijn en zeker niet van een terugkeer naar de oude verhoudingen.)

De rentabiliteit, gemeten aan het netto-resultaat (Fig. 5) vertoont een negatieve tendens met het groter worden van het motorvermogen. (Tot 1100 pk werden bij Maatschap Noord in 1981 over het algemeen positieve

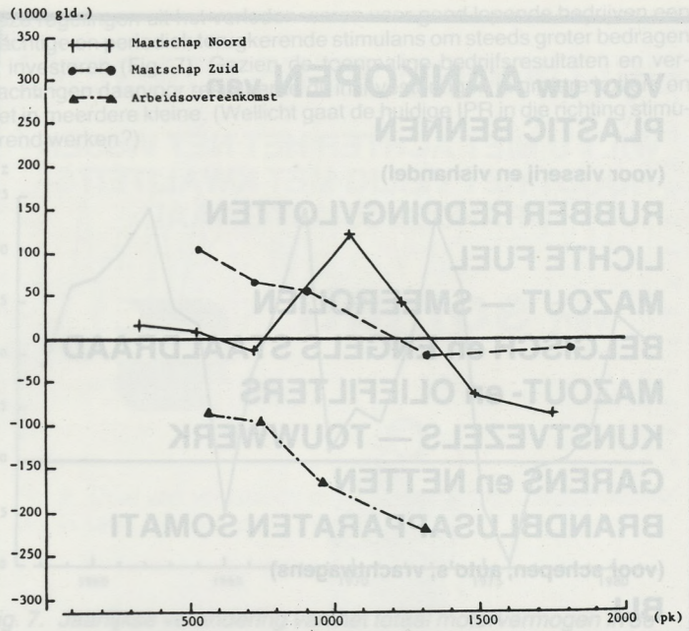


Fig. 5. Gemiddelde netto-resultaten in 1981.

resultaten geboekt, daarboven werden met het motorvermogen toenemende verliezen geleden, tot gemiddeld bijna een kwart miljoen voor de groep 1501-2000 pk.) Men zou kunnen menen dat hier door het door ons gehanteerde systeem van berekening van afschrijving en rente ook van vertekening sprake is. Wij hebben echter niet het idee dat dit stelsel, waarmee de economische veroudering van produktiemiddelen in rekening wordt gebracht, (opnieuw) aan wijziging toe is.

De bruto resultaten nemen over het algemeen wel enigszins toe ten opzichte van de vervangingswaarde met het groter worden der kotters. Dit geeft echter onzes inziens een onjuist beeld van de gang van zaken, omdat op dit resultaat nog de zware afschrijvings- en rentelast van de (relatief) nieuwe grote kotters in mindering moet worden gebracht. Dat het met die afschrijvingen wel los zal lopen is speculatief. Andere ervaringen zijn er ook en komen hierna nog aan de orde.

Conclusie: bedrijfseconomisch gezien genieten kleine kotters de voorkeur boven grote.

FINANCIEEL-ECONOMISCHE ASPECTEN

Met voorgaande opmerking zijn we al enigszins in de 'financieel-economische' aspecten terechtgekomen. Hierbij komen de volgende punten aan de orde:

– de financiering van de onderneming
– invloeden van de belastingheffing op het bedrijf
– het inkomen van opvarenden.

Deze zaken hangen nauw met elkaar samen.

Financiering

In beginsel is er geen verschil tussen de financieringsmogelijkheden van een nieuwe grote kotter of een nieuwe kleine. Van belang is of men voldoende eigen vermogen kan opbrengen – waarbij over wat voldoende is nog valt te twisten – en of de te verwachten bedrijfsuitkomsten zullen toelaten regelmatig aan de financiële verplichtingen van het vreemde vermogen te voldoen.

Dit laatste kan – zoals we hiervoor stelden – verschillend uitvallen voor grote of kleine kotters, door het relatief lage bruto-resultaat van de laatste (Fig. 6). Het 'voorloper-effect' kan dit niet geheel verklaren. Wel kan geconstateerd worden dat ook met nieuwe kleine kotters dikwijls ruim boven het gemiddelde wordt besomd. Afgaande op de gemiddelde visser en resultaten lijkt aanschaf van een nieuwe ('echte') kleine kotter met een normale hoeveelheid vreemd vermogen (50 à 60%) bijna niet mogelijk.

Recente nieuwbouw van kleine kotters heeft dan ook vrijwel steeds plaatsgevonden met veel eigen vermogen. Dit bestaat in het algemeen uit besparingen aangevuld met de opbrengst van een vorig schip (in enkele gevallen aanzienlijk doordat dit groter was en de tweedehandsmarkt hoge prijzen bood). Bovendien waren voor kleine kotters EEG-bijdragen beschikbaar. De algemeen geldende WIR-premie levert tenslotte nog een flinke korting achteraf.

Begrotingen laten zien dat de financiering met veel vreemd vermogen (meer dan 60%) van zeer grote kotters bij verder stijgende energieprijzen en een blijvend hoog rentepeil ook een riskante zaak wordt. Veelal behoefde men echter door de goede jaren '78 en '79, het grotendeels afgelost zijn

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN
(voor visserij en vishandel)
RUBBER REDDINGVLOTTEN
LICHTE FUEL
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN
BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)
BIJ

SCAP SV
HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

FABRIEK VOOR RUBBERBENODIGDHEDEN VOOR DE ZEEVISSERIJ

Mevr. ARNOYS Marie
echtg. Allewerelt

STALEN KABELS MISET –
POLYETHYLENE – CORDAGES –
GARENS

Albert I laan 8-12
8450 Nieuwpoort
✆ **(058) 23.35.95**

GIETERIJ Debaedts PVBA
✆ **(059) 32 10 99**
Victorialaan 69, 8400 Oostende



WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1983

WAARHEEN MET VISAFVAL ?

n.v.
Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW
✆ **(053) 66.32.11 (4 lijnen)**
Telex 12343 Apalfi

OOSTENDE Vismijn – PAKHUIS 37
✆ **(059) 32.24.31**

Na sluitingstijd
✆ **(059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)**

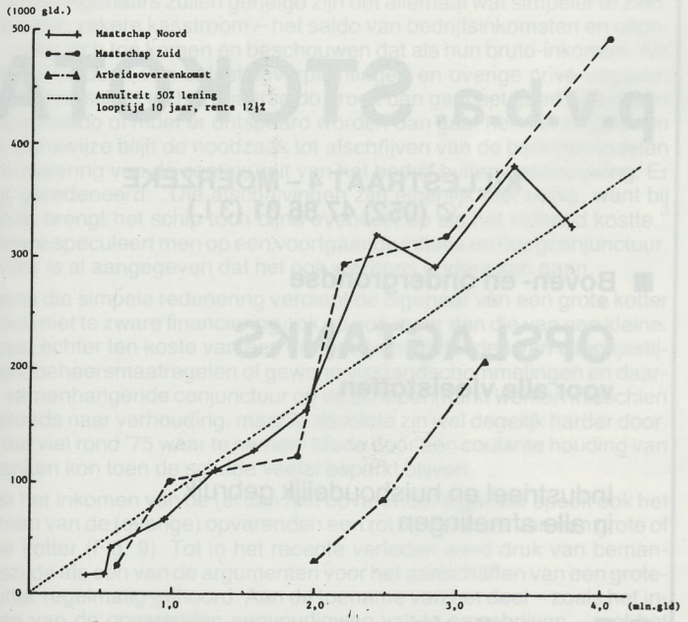


Fig. 6. Gemiddelde bruto-bedrijfsresultaten in 1981 t.o.v. de nieuwwaarde (na WIR) van kotters.

van oude schulden, de gunstige verkoop van het 'oude' schip en de aanzienlijke WIR-premie niet zover te gaan met het aantrekken van geleend geld als in '73/'74.

Misschien van meer psychologische aard is het verschil in druk dat uitgaat van een procentueel gelijk vreemd vermogen geleend voor een kleine kotter of voor een grote. Een lening van meerdere miljoenen lijkt weinig ruimte over te laten voor tegenvallers, tenzij men toevallig tot de weinige 'gelukkige' goede schippers behoort. Ook een rederij met meerdere schepen zal wat meer kunnen opvangen. Bij kleinere kotters zit er veelal – zoals hierna nog zal blijken – enige speling in het aantal zeedagen, waardoor men over een zekere reserve-capaciteit beschikt.

Soms lijken schippers-eigenaren te denken: 'Als de bank dat risico neemt, dan zal het wel goed zijn. Die lui zijn ook niet gek'. Dat laatste klopt, ze nemen inderdaad weinig risico: dat is praktisch volledig voor de eigenaar. Ook voor een hypotheek van slechts 50% dient het hele schip als onderpand. Alleen als de markt voor tweedehands schepen volledig instort zal de bank niet geheel aan zijn trekken komen. Op het oordeel van de bank kan men dus niet dichtvaren; die kijkt heel anders tegen de zaak aan.

Helemaal denkbeeldig is een instortende schepenmarkt overigens niet, gezien de gang van zaken in '75 en '76, toen de gesaneerde schepen moeilijk te verkopen waren. Hier loopt men met een grote kotter meer risico dan met een kleinere, omdat daarvoor in het buitenland nauwelijks een markt te vinden is. (Makelaars hebben hiervoor al waarschuwende geluiden laten horen.)

Conclusie: uit het oogpunt van financiering bestaat geen duidelijke voorkeur voor grote of kleine kotters.

Belastingen

De fiscus wordt door het bedrijfsleven vaak als een van de belangrijkste drijfveren genoemd van het investeren in steeds grotere kotters. Goede jaren leveren naast toenemende spaarsaldi ook hoge belasting-aanslagen. Ondernemers steken hun winsten liever in het eigen bedrijf dan ze aan de fiscus af te dragen. Dat kan bijvoorbeeld door zich via de aanschaf van een groter schip hogere afschrijvingen en zwaarder financieringslasten (in het bijzonder rente) aan te meten. In beginsel is echter het effect hetzelfde als voor eenzelfde bedrag twee kleinere kotters worden aangeschaft. Bij dit mechanisme traden en treden nog versterkende factoren op. Eén daarvan was tot voor enkele jaren de mogelijkheid een derde deel van een nieuwe investering vervroegd af te schrijven over bijvoorbeeld vijf jaar. Daarmee konden goed lopende bedrijven gedurende enige tijd hun fiscale winst drukken. Onderdeel van deze regeling was de nog steeds geldende mogelijkheid de boekwinst van een verkocht schip als eerste afschrijving op een nieuwe kotter te gebruiken.

Naast deze typisch fiscale regeling bestond in de eerste helft van de jaren zeventig de investeringsaftrekregeling waarbij maximaal 5 jaren achtereen 5% van het investeringsbedrag van de bedrijfswinst mocht worden afgetrokken. Half 1976 werd deze regeling vervangen door de Investeringspremieregeling, waarvan slechts door weinig kottereigenaren gebruik is gemaakt, omdat deze half 1978 werd vervangen door de WIR. Bovendien was een beding dat de investering geen overcapaciteit ten gevolge mocht hebben. Dat geldt nog steeds voor de naast de WIR gekomen Investeringspremieregeling voor de Zeevisserij van (thans) 5x2,3%.

Deze regelingen uit het verleden waren voor goed lopende bedrijven een krachtige en periodiek terugkerende stimulans om steeds groter bedragen te investeren (Fig. 7). Gezien de toenmalige bedrijfsresultaten en verwachtingen daarvoor resulteerde dit in investeringen in grotere kotters en niet in meerdere kleine. (Wellicht gaat de huidige IPR in die richting stimulerend werken?)

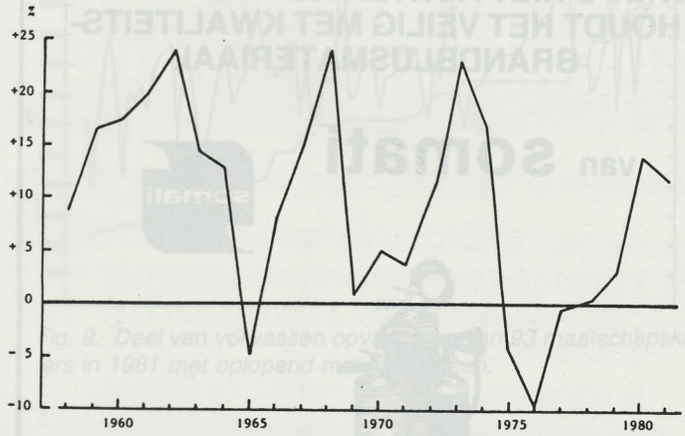


Fig. 7. Jaarlijkse verandering van het totaal motorvermogen in de kottervisserij (in % t.o.v. voorgaande jaren).

Nu de WIR en de nauwelijks toegekende IPR investeringsaftrek en vervroegde afschrijvingen hebben vervangen is aan de vijfjarige cyclus in de stimulans vrijwel een eind gekomen. Synchronisatie van investeringen treedt echter nog steeds op door het praktisch over de hele vloot samenvallen van goede en minder goede jaren. De WIR heeft het voordeel ook bij slechte bedrijfsresultaten uitbetaald te worden, terwijl de oude stimulansen dan weinig effect sorteerden (hooguit via verliescompensatie en middeling). De indruk bestaat dat thans de fuscus iets eerder aan zijn trekken kan komen dan bij de oude regelingen.

Conclusie: fiskale maatregelen hadden een duidelijk stimulerende uitwerking op de investeringen. Er was en is echter in beginsel geen verschil voor grote of kleine kotters. Om fiscale redenen kan men evengoed eenzelfde bedrag in twee kleinere kotters als in één grote steken. Dat dit niet (althans nauwelijks) gebeurt moet derhalve andere redenen hebben.

Inkomens

In de kottervisserij hebben investeringen over het algemeen tot doel de inkomens van de opvarenden en de eigenaar(s) te bestendigen en liefst te vergroten. Beleggingsoverwegingen, soms in samenhang met een zekere speculatielust, spelen slechts bij weinigen een rol.

Over wat als inkomen van een kottereigenaar kan worden beschouwd bestaan verschillende inzichten. Bedrijfseconomisch gezien bestaat het inkomen van de eigenaar uit het netto-resultaat plus rente over het eigen vermogen plus – ingeval hij tevens opvarende is – het deel dat hem als opvarende toekomt (Fig. 8). De fiscus ziet het in beginsel weliswaar op dezelfde wijze, maar in de praktijk pakt het fiskaal inkomen anders uit dan het bedrijfseconomisch, met name door een verschillende manier van afschrijven (afgezien nog van de eerder aangeduide fiscale faciliteiten).

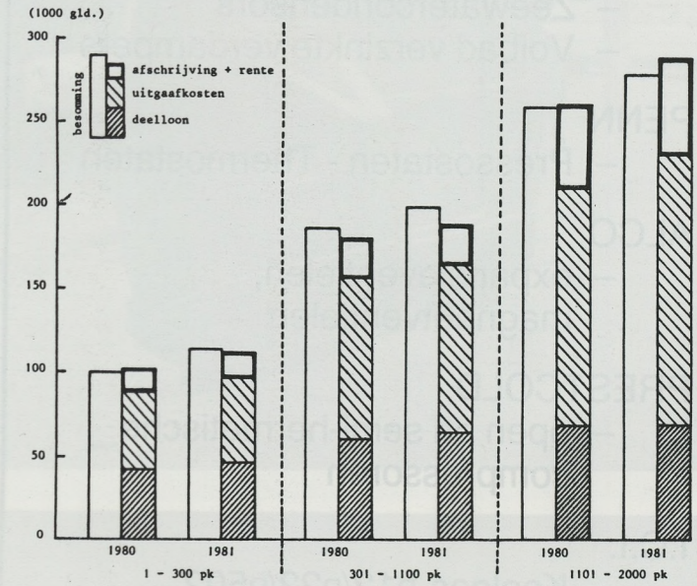


Fig. 8. Bedrijfsresultaten per opvarende in de maatschapvisserij.

GELUKKIGE FEESTDAGEN !

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSEN HOUDT HET VEILIG MET KWALITEITS-BRANDBLUSMATERIAAL

van **somati**

somati



WENDT U TOT

S.V. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.29.51

p.v.b.a. STOKOTA

KILLESTRAAT 4 – MOERZEKE
✆ (052) 47 86 01 (3 l.)

- **Boven- en ondergrondse**

OPSLAGTANKS

voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik
in alle afmetingen

- **Transporttanks**
- **Pijpleidingen**
- **Silo's**

Moderne uitrusting voor konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

molimex & vanandel

Weiveldlaan, 7
- B-1930 Zaventem Zuid

Alle apparatuur voor koelinstallaties.

HELPMAN
- Zeewatercondensors
- Volbad verzinkte verdampers

PENN
- Pressostaten - Thermostaten

ALCO
- expansieventielen, magneetventielen

PRESTCOLD
- open en semi-hermetische compressoren

I.C.I.
- Koelgas-R12/R22/R502

p.v.b.a. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

VISMIJN 68
8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.34.91

ZAAKVOERDERS

VAN WAES WILLY
AAISHOVE 5
8390 KNOKKE-HEIST
✆ (050) 51 27 61

BAERT ANDRE
RINGLAAN NOORD 39
8420 DE HAAN
✆ (059) 23 56 45

1e Ploegbaas Sorteerders :
RONQUETTI FRANS,
ANTWERPENSTRAAT 43
8401 BREDENE
✆ (059) 32 38 14

2e Ploegbaas Sorteerders :
MAES ARTHUR,
STUIVERSTRAAT 164
8400 OOSTENDE
✆ (059) 70 02 89

Bijkomende lossers voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren, aanvragen bij ploegbaas DECOCK HENRI.
✆ (059) 80 25 05.

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 16.00 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10.00 uur op zondag, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven.
✆ (059) 32 12 86.

Veel kottereigenaars zullen geneigd zijn het allemaal wat simpeler te zien. Zij zien een zekere kasstroom – het saldo van bedrijfsinkomsten en uitgaven – naar zich toe komen en beschouwen dat als hun bruto-inkomen. Als er na het voldoen van belastingverplichtingen en overige privé-uitgaven nog wat overschiet en het spaarsaldo groeit dan gaat het goed. Stagneert het spaarsaldo of moet er ontspaard worden dan gaat het niet zo goed. In deze zienswijze blijft de noodzaak tot afschrijven van de bedrijfsmiddelen ter verzekering van de continuïteit van het bedrijf buiten beschouwing. Er wordt geredeneerd: „Die afschrijvingen zijn eigenlijk niet nodig, want bij verkoop brengt het schip toch bijna evenveel op als het indertijd kostte." Daarmee speculeert men op een voortgaande inflatie en hoogconjunctuur. Hiervoor is al aangegeven dat het ook wel eens anders kan gaan.

Volgens die simpele redenering verdient de eigenaar van een grote kotter met een niet te zware financiering ook nu nog meer dan die van een kleine. Dit gaat echter ten koste van een groter risico: invloeden van olieprijsstijgingen, beheersmaatregelen of gewone visstandschommelingen en daarmee samenhangende conjunctuur op de schepenmarkt werken misschien niet steeds naar verhouding, maar in absolute zin wel degelijk harder door. Ook dat viel rond '75 waar te nemen. Mede door een coulante houding van de banken kon toen de schade veelal beperkt blijven.

Naast het inkomen van de (al dan niet opvarende) eigenaar speelt ook het inkomen van de (overige) opvarenden een rol bij de keuze van een grote of kleine kotter (Fig. 9). Tot in het recente verleden werd druk van bemanningszijde als een van de argumenten voor het aanschaffen van een grotere kotter regelmatig gehoord. Aan de toename van het deel – zoals het inkomen van de opvarenden eenvoudigweg valt te omschrijven – met het motorvermogen is geleidelijk aan een eind gekomen. Zeker als men de inspanning – in de vorm van dagen op zee – die geleverd moet worden erbij betrekt, wordt niet langer op de grootste kotters het best verdiend. Dit besef dringt echter, door de vertekeningen waar we het in het begin van ons verhaal over hadden, maar langzaam door.

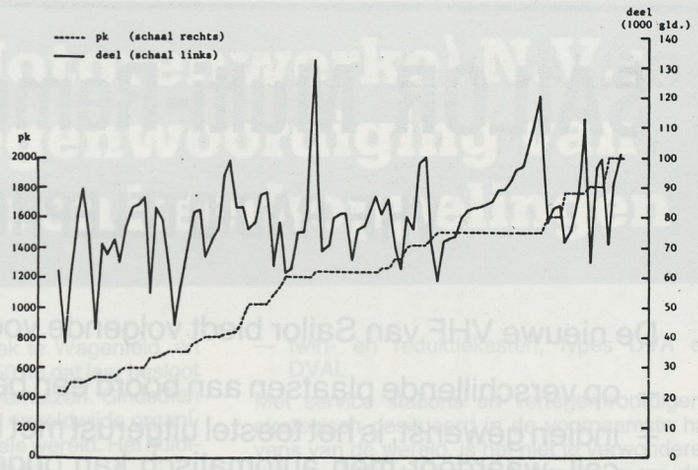


Fig. 9. Deel van volwassen opvarenden van 93 maatschapskotters in 1981 met oplopend motorvermogen.

Conclusie: Om de hogere inkomens behoeft men geen grotere kotter meer aan te schaffen. Middelgrote kotters van rond de 1000 pk doen het in dit opzicht uitstekend, maar ook bij kleinere komt men hoge inkomens tegen. Thans lijkt de kwaliteit van schipper en bemanning zwaarder te wegen dan de grootte van het schip.

HET POLYVALENT MORGERE BORD

In 1969 werd een scheerbord van revolutionair ontwerp op de markt gebracht, het POLYVALENT MORGERE bord. Zowel in Frankrijk als erbuiten werd dit bord sindsdien met groot succes toegepast. Door zijn doeltreffendheid op ruwe gronden en zijn hoog hydrodynamisch rendement werd het spoedig op alle zeeën geprezen.

Bezorgd om zijn kliënten meer te bieden en steeds op zoek naar nieuwe mogelijkheden om brandstof te besparen, heeft de firma MORGERE, door het toepassen van een aantal verbeteringen op het beroemd POLYVALENT bord, een nieuw type ontworpen, de POLYVALENT R. Dank zij een verbeterde doeltreffendheid en een verhoogd rendement wordt een merkelijke vermindering van de sleepweerstand over de bodem bekomen, wat op zijn beurt resulteert in een vermindering van het nodige sleepvermogen en dus van het brandstofverbruik. Deze aanpassingen hebben tevens een perfekte stabiliteit en een belangrijke afname van de slijtage van de zolen voor gevolg. Meer in het bijzonder heeft dit bord de eigenschap om dank zij een geschikte scheerhoek goed over de bodem te glijden, wat toelaat het maximum te halen uit zijn zeer goed spreidingsvermogen.

Na zes maanden gebruikt te zijn geweest aan boord van verschillende trawlers met verschillend motorvermogen is gebleken dat tot tien reizen met eenzelfde stel zolen kon worden gemaakt. Vroeger waren in deze visserij de zolen na drie tot vier reizen aan vervanging toe. Er werd vastgesteld dat een trawler met een motorvermogen van bv. 2.000 pk 20 l. brandstof per uur kon besparen. Daar het gevraagd vermogen minder groot is wordt de levensduur van de motor langer door het lager toerental en de ongeveer 10° lagere temperatuur, dit voor eenzelfde sleepsnelheid.

Het POLYVALENT R bord is te verkrijgen in dezelfde afmetingen en gewichten als het klassieke POLYVALENT bord en aan dezelfde prijs, op aanvraag bij SCAP Oostende.



SAILOR Multi-Remote

VHF RADIOTELEPHONE

De nieuwe VHF van Sailor biedt volgende voordelen:

- op verschillende plaatsen aan boord een bedieningspaneel
- indien gewenst, is het toestel uitgerust met ingebouwde selcall, waardoor men automatisch kan opgeroepen worden door een kuststation.
- is uitgerust met alle maritieme kanalen
- de bedieningspanelen kunnen tot op 100 m. van de centrale post geplaatst worden.



ALLEENINVOERDER VOOR BELGIE:

ANTWERP MARINE RADIO

8380 ZEEBRUGGE
NOORD-HINDERSTR. 6-8

TEL. (050) 54 42 71

ELEKTRIEK **MEKANIEK**

LOOSBERGH CH.

(Oud huis) pvba

OOSTENDELAAN 181, 8430 MIDDELKERKE
✆ (059) 30.03.33

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Algemene auto-elektriciteit - autoradio's - VDO tachograven
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Wolf - Kango - Draadsnijmachienen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken

Scheepsmekaniek P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN – VERKOOP – WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge – ✆ 050/54.44.10

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

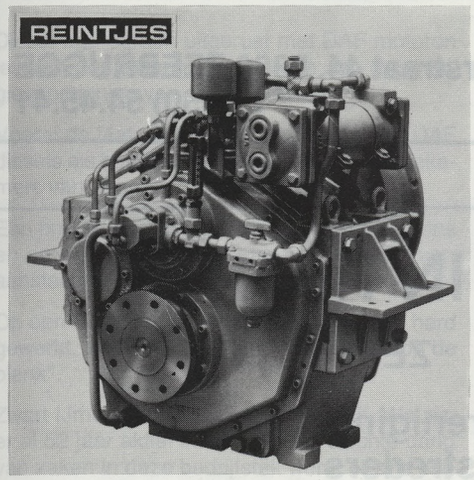
H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.04.88

ALLE HERSTELLINGEN EN ONDERHOUD

SCHEEPSWERVEN BELIARD OOSTENDE

UIT SYMPATHIE

A.M.W. (Antwerpse Motorenwerke) N.V.: meer dan 30 jaar vertegenwoordiging van Reintjes reduktiekasten en keerkoppelingen



A.M.W. (Antwerpse Motorenwerke) N.V., Elzasweg 12 - 2030 Antwerpen te België is de vertegenwoordiger voor Nederland en België van de welbekende scheepskeerkoppelingen en -tandwielkasten fabrikant Eiserwerke Reintjes Gmb H te Hameln, Bondsrepubliek Duitsland. Antwerpse Motorverwerke heeft meer dan 40 jaar ervaring in het herstellen en vervaardigen van allerlei onderdelen, en voert reeds meer dan 30 jaar Reintjes reduktiekasten en -keerkoppelingen in.

De werkplaats is goed uitgerust en werd onlangs uitgebreid met de meest recente bewerkingsmachines, zodat een hoge kwaliteit verzekerd is, en een korte levertijd mogelijk is.

Naast haar specialiteit in tandwielkasten en koppelingen, alsook in vaste en verstelbare schroeven, biedt de A.M.W. een uitgebreide reeks produkten voor de chemische en petrochemische industrie. Sedert zowat 40 jaar heeft dit bedrijf allerhande machine- en laswerken uitgevoerd.

REINTJES

De geschiedenis van Reintjes gaat meer dan 100 jaar terug, toen Theodor Reintjes een machinefabriek stichtte in 1879. Met enkele werknemers begon hij speciale machines te konstrueren voor de industrie. In het jaar 1898 werd een gieterij toegevoegd aan de bestaande fabriek, en vanaf toen produceerde het bedrijf eveneens schroeven en assen voor de binnenlandse scheepsindustrie. Geleidelijk aan verschoof de activiteit van de fabriek naar de scheepsvoortstuwing. De beslissende wijziging kwam in 1920, toen de dieselmotor de stoommachine begon te vervangen. Reintjes startte de konstruktie van marine tandwielkasten naar eigen ontwerp en konstruktie in 1929. Tijdens de tweede wereldoorlog werd het bedrijf in Emmerich vernield. Maar kort na de oorlog bouwde Reintjes een nieuwe fabriek te Wagenfeld, en hier werkte Reintjes tot 1950. In dat jaar besloot Reintjes naar Hameln te verhuizen. Sindsdien groeide Reintjes uit tot een wereldwijde organisatie met relaties over de hele wereld. Het huidige produktieprogramma omvat:

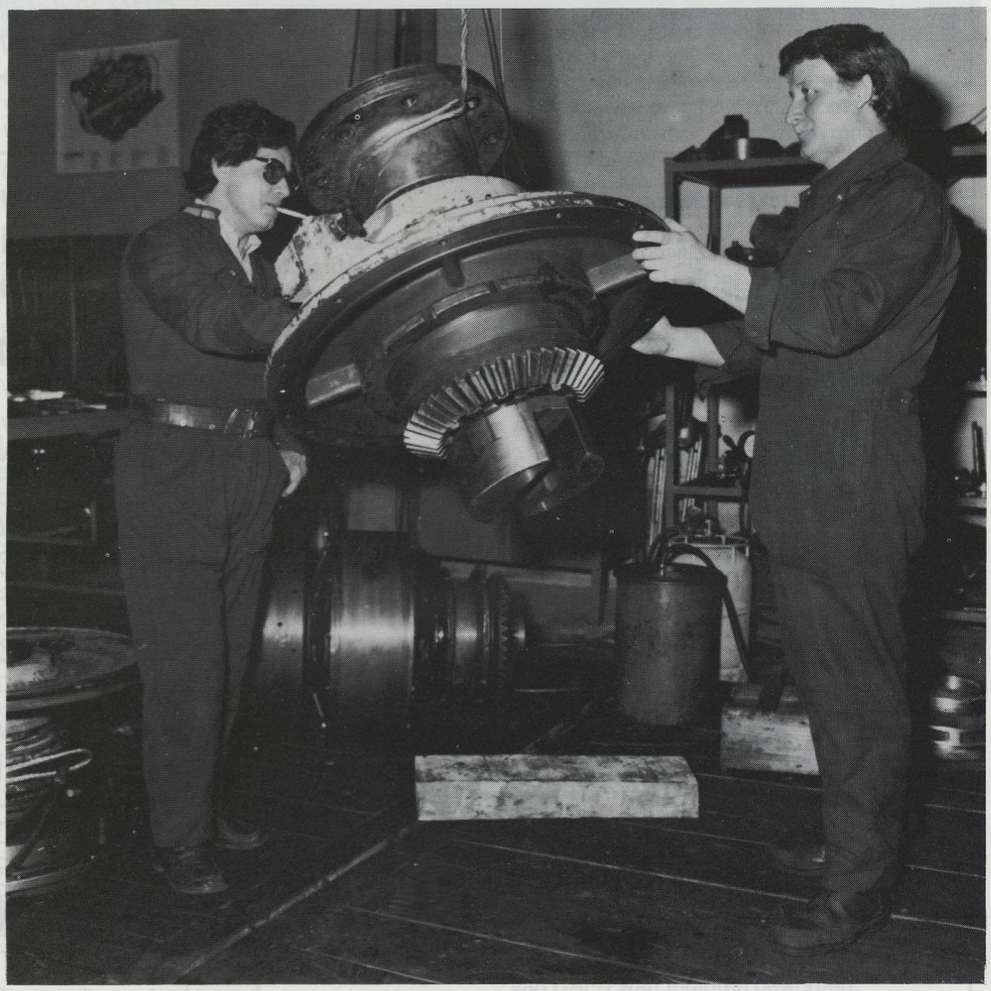
— licht gewicht - keerkoppelingen met reduktie type WVS, van 3.200 Nm tot 38.600 Nm
— keerkoppelingen met reduktie, type WAF van 1.500 Nm tot 2.300 Nm
— keerkoppelingen met reduktie, type WAV van 2.800 Nm tot 84.000 Nm
— keerkoppelingen met 2 reduktieverhoudingen type ZWAV van 4.400 Nm tot 50.500 Nm
— keerkoppelingen met reduktie, type WGV van 2.900 Nm tot 11.200 Nm
— reduktiekasten met ingebouwde hydraulische koppeling, type VAL van 8.000 Nm tot 126.400 Nm
— reduktiekasten, type VA van 7.000 Nm tot 420.000 Nm
— twin- en reduktiekasten, types DVA en DVAL

Met service stations en vertegenwoordigers, strategisch gesitueerd in de voornaamste havens van de wereld, is het niet te verwonderen dat er sinds de introduktie reeds meer dan 60.000 marine tandwielkasten de naam REINTJES dragen.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN VAN REINTJES

Op de tentoonstelling Europort 81 introduceerde Reintjes een nieuwe scheepskeerkoppeling van het type WAF voor snellopende dieselmotoren. De nieuwe serie WAF vervangt de serie BGA.

WAF is een hydraulische keerkoppeling van zeer moderne konstruktie. De serie is zeer kompact en heeft een gering gewicht. Tevens zijn zij zeer gemakkelijk te bedienen en eenvoudig te onderhouden door een gemak van toegang tot alle onderdelen.



REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN EN VRIENDEN OOK BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

SCHEEPS- EN METAALKONSTRUKTIE
KRAANVERHUUR

Joel VERHEYE

Visserstraat 44, 8380 ZEEBRUGGE
∅ (050) 54.45.41

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging der Oostkustreders

wenst al haar leden een voorspoedig en gelukkig 1983

De raad van beheer, de direktie en het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden EEN VOORSPOEDIG 1983

De raad van beheer, de direktie en het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden EEN VOORSPOEDIG 1983

HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden EEN VOORSPOEDIG EN GELUKKIG 1983

De raad van beheer, de direktie en het personeel van

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

wensen hun leden EEN VOORSPOEDIG 1983

ZWART TECHNIEK B.V.

RUIM HALVE EEUW IN DIENST VAN DE ZEEVISSERIJ

Diesel aggregaten uitgerust met DAF motoren leveren een belangrijke bijdrage aan de energievoorziening van de vissersvloot.

Vooral de laatste tien jaar zijn honderden DAF diesels als hulpkrachtbronnen in de machinekamers van vissersschepen geplaatst.

Een ontwikkeling waarin de aktiviteiten van ons en de bedrijfszekerheid van het produkt vooraanstaande rollen hebben gespeeld.

Op een vissersschip wordt 24 uur per dag hard gewerkt. Want : „Vis aan boord is brood op de plank".

Zwart IJmuiden kent het visserijbedrijf. We zijn er al 52 jaar aktief in. De tamelijk slechte gang van zaken in deze bedrijfstak wordt bij ons dan ook met lede ogen aangezien. De vangsten zijn niet wat ze wezen moeten en de kosten spatten de pan uit.

De op- en neergaande lijn in de visserij heeft uiteraard de nodige repercussies voor ondernemingen die hun aktiviteiten in belangrijke mate op dit bedrijf hebben afgestemd.

Ons bedrijf is zo'n onderneming. We hebben ons gelukkig tijdig kunnen bezinnen en naar iets nieuws kunnen zoeken.

Dat „nieuws" werd gevonden en was eigenlijk niet eens zo nieuw.

Gebruikmakend van de ervaring die in de scheepssektor op dit gebied werd opgedaan, werd de bouw van energie-installaties opgezet.

Om deze aktiviteit goed van de grond te brengnen werd in 1974 naast de bestaande Machinefabriek & Technische Handel een nieuwe onderneming opgezet t.w. „Zwart Techniek B.V.".

Zwart IJmuiden is uitgegroeid tot een florerend bedrijf met cirka 50 werknemers.

De Heer Henri Zwart, ziet de nieuwe „trend" met genoegen aan.

Hij is kontent met het feit dat de direktie die gevormd wordt door zijn zonen J.H. Zwart en A.A. Zwart hebben ingespeeld op de gewijzigde omstandigheden alhoewel hij graag had gezien dat de gang van zaken in de visserij zich positiever had ontwikkeld.

Hendrik Zwart heeft gedurende meer dan 50 jaar „Zwart-IJmuiden" tot een begrip in visserskringen gemaakt.

Hij is momenteel nog als adviseur verbonden aan de bedrijven.

Door zijn persoonlijke inzet heeft de Bolnes motor zich een vaste plaats in de Nederlandse en Belgische vissersschepen kunnen verwerven. Een totaal van ± 300 Bolnes motoren werden in zo'n 25 jaar aan Nederlandse- en Belgische reders verkocht.



Kennis van zaken, gekoppeld aan een groot vertrouwen waren voor Hendrik Zwart de basis voor het verkrijgen van opdrachten.

In 1930 ging Hendrik Zwart als scheepsreparateur-koperslager op eigen benen staan.

In de oorlog werd zijn fabriekje tot twee keer toe gebombardeerd maar in 1945 werd onmiddellijk met de wederopbouw begonnen.

Een drukke periode en van overal en nergens liepen zwaar gehavende vissersschepen de haven van IJmuiden binnen.

In 1952 werd een start gemaakt met de echte scheepsnieuwbouw. België werd voor ons de belangrijkste exportmarkt.

Oorzaak hiervan was dat de vele Belgische reders met reparatie aan hun schepen, bij ons klant werden. Dat had tot gevolg dat we veel kontakten met Belgen kregen en tot leuke zaken konden komen.

De kontakten met Belgen waren niet alleen zakelijk.

Hendrik Zwart heeft voor allerlei visserslui die bij hem aanklopten altijd klaar gestaan.

Dat was in de regel van alles. „Strandingen, ongelukken op zee, ziekten, problemen met formaliteiten".

Zijn leus was altijd : „Dienen, dan komt verdienen vanzelf".

Deze „dienende" bezigheden van Hendrik Zwart bleven bij de Belgische autoriteiten niet onopgemerkt. Hij werd benoemd tot consul van het koninkrijk België en heeft medio november 1981 zijn 25-jarig jubileum als Belgisch consul gevierd. Elk jaar vertrekt hij voor vakantie naar de Belgische kust. Niet zozeer om van het warme Belgische weer te profiteren maar meer om weer eens gezellig met zijn vrienden te babbelen. En dat het hierbij vaak over visserij zal gaan, kunnen wij wel raden

Met de scheepsnieuwbouw werd in 1965 gestopt, omdat wij in konkurrentiepositie kwamen met bedrijven waarmee op andere weg ook zaken werden gedaan.

Zwart IJmuiden ging zich meer toeleggen op de verkoop van scheeps- en industriemotoren en andere handelskomponenten.

Suksesvol waren wij reeds met Bolnes en in 1968 verwierven wij het dealerschap van DAF Scheeps- en Industriemotoren.

Grote aandacht werd besteed aan het service gebeuren, gedachtig de eerder geciteerde uitspraak : „Dienen, dan komt verdienen vanzelf".

In vrij korte tijd werden de DAF krachtbronnen in de vissersvloot zeer populair en momentel zijn al meer dan 500 DAF motoren als hulpmotor in de visserij verkocht.

Een service organisatie gesteund door subdealers in Urk, Delfzijl en Texel garanderen een optimale serviceverlening.

Maar ook via andere kanalen werden de DAF motoren aan de man gebracht.

Rijkswaterstaat-, binnenvaart-, aannemers, veerdiensten enz. zijn goede en vaste afnemers van DAF-Zwart motoren geworden.

Vorig jaar hebben wij, na meer dan 25 jaar de exklusieve verkoop van Bolnes motoren voor de Nederlandse visserij te hebben behartigd, deze vertegenwoordiging opgezegd.

Gullevissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

▶

60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

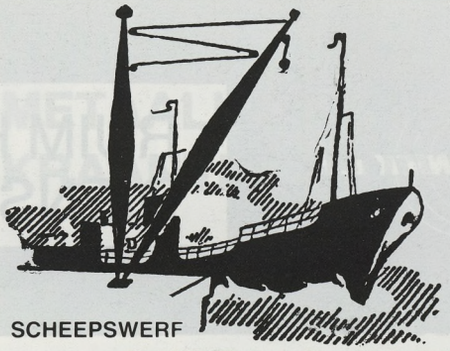
Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

✆ **(059) 32 29 51 - (059) 32 09 31**

WERKHUIZEN : ✆ **(059) 32 39 79**
(059) 32 08 20



Smidse

Nieuwbouw en

Herstellingen

HOUT- en IJZER BOUW-ONDERNEMING

SCHEEPSWERF **FIRMA**

GUSTAAF HAERINCK

Werfkaai 21, ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.41.96
SCHEEPSBOUWER

N.V. DELANGHE

PATHOEKEWEG 106, 8000 BRUGGE
✆ (050) 31 71 81

- ★ Rolbruggen tot 30 T
  30 m. overspanning
- ★ Takels UNELEC 125 kg. - 37,5 T
- ★ ALLE ZWARE METAALCONSTRUCTIES

DIENST NA VERKOOP

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

De service aan Bolnes motoren is normaal gehandhaafd gebleven.

Doordat de bouw van de dieselgeneratorsets goed aansloot bij de bestaande aktiviteiten en een aanvulling betekende op service- en onderdelenvoorziening werd voor deze „energie installaties" een aparte lijn opgezet en in Zwart techniek B.V. ondergebracht.

Zwart Techniek ontplooide zowel in binnen- als buitenland verkoopaktiviteiten met als gevolg dat menig Zwart aggregaat in de vreemdste uithoeken van de wereld voor energie opwekking zorg draagt.

Een deel van het bedrijf werd aangepast voor deze nieuwe aktiviteiten. Zo werd een afzonderlijke proefstand opgezet met volledig automatische recording van de meetresultaten. Specialisten op elektrotechnisch gebied werden aangetrokken.

En dat Zwart Techniek B.V. niet meer in de kinderschoenen staat getuigt van recente „veroveringen" van belangrijke orders.

Zonet is de produktie gestart van een drietal hoogspanningscentrales elk 1200 kVA, 11 kV bestemd voor een projekt in Sudan.

Midden volgend jaar dienen deze installaties bedrijfsklaar door ons in Sudan opgeleverd te worden.

Verder worden momenteel opdrachten uitgevoerd voor o.a. Gemeente Rotterdam t.w. 21 noodstroominstallaties voor walradarbewaking langs de nieuwe Waterweg; achttien (18) dieselelektrische installaties voor gemeente ponten in Amsterdam, drie (3) x 250 kVA installaties voor vliegveld in Egypte, vierendertig (34) installaties voor watertechnische projekten in Indonesia, drie (3) x 500 kVA installaties voor agrarisch projekt in Peru.

Het grootste order welke in een keer verkregen werd, ontving Zwart Techniek echter wel in 1978 toen er een bestelling geplaatst werd voor ± 150 dieselelektrische installaties voor het automatische telefoonprojekt dat Philips samen met Ericsson ging verzorgen in Saudi Arabië.

Het ging hier niet alleen om het leveren van de elektrische installaties, maar ook inklusief het opstellen ter plaatse alsmede de serviceverlening gedurende 1 jaar.

Het kontrakt, dat nog steeds loopt en reeds vele uitbreidingen heeft gehad, stelt hoge eisen aan improvisatietalent en technisch kunnen van ons en onze medewerkers.

Echter bellen nu in Saudi Arabië de eerste telefoons al.

De grote vlucht welke Zwart de laatste jaren gekend heeft zal hopelijk kunnen worden gekontinueerd. Echter is het niet de bedoeling om verder uit te groeien.

Het streven is naar een bewuste konsolidatie waarbij wij uiteraard altijd openstaan voor innovaties.

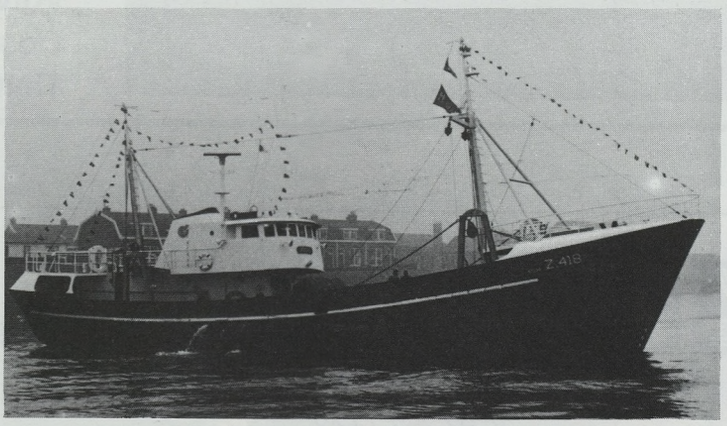
Echter mogen wij niet uit het oog verliezen dat onze handel een sterk relatiegebondene is en zo willlen wij het houden. Wij wensen onze klanten nog te kennen en zij ons. Dit voorkomt misverstanden en schept een band.



De Z.412 „Belgian Researcher" die op de scheepswerven Henk Zwart gebouwd werd en in maart 1951 in bedrijf werd genomen. Het vaartuig werd gebouwd voor rekening van reder Pierlot Maurice uit Zeebrugge.



Een van de vele tussenkomsten van de h. Henk Zwart. De vangst van reder L. De Boer uit Urk kon niet verkocht worden in de Oostendse vismijn omdat de papieren niet in orde waren. Door tussenkomst van de h. Zwart, samen met de h. Pros Vandenberghe, werd toch een oplossing gevonden, zodat de haring kon geveild worden.



Een van de grootste treilers die door de scheepswerf Zwart werd gebouwd voor de Belgische vloot, met name de Z.418, in 1964 in bedrijf genomen door Robert Cattoor.

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

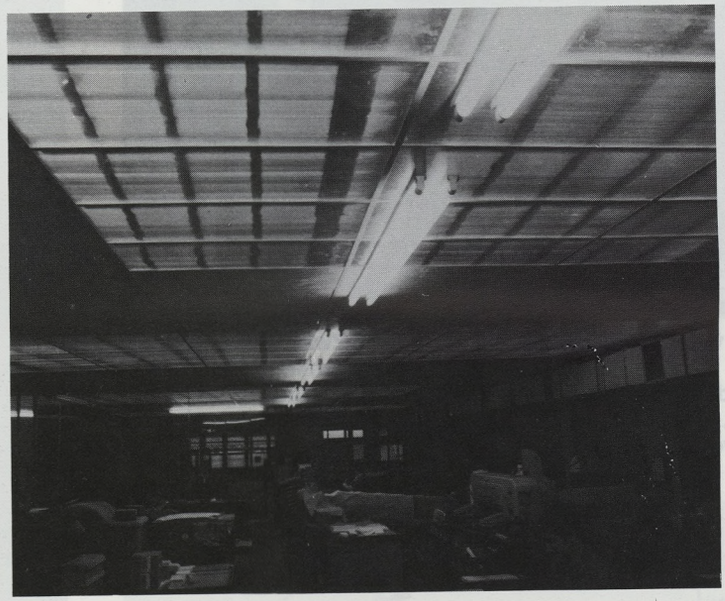
en dat
24 uur per dag...

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

ISOLATIEWERKEN

DELHAYE

Westvleterenstraat 16, 8980 OOSTVLETEREN
✆ (057) 40.04.83



Geeft prijs voor leveringen en plaatsing van AFDELINGEN:

- Alle brandwerende plafonds
- brandvertragende wanden
- inbouwverlichtingen

Enkele referenties:

Vlieghaven Middelkerke; Sidmar Zelzate; Volvo Europa Gent; Unie te Ieper, Veurne, Oostakker, Roeselare, Heist, enz.; Nopri te Tielt, Roeselare, Kessel-Lo, enz.

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
✆ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
✆ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE
een halve eeuw ervaring

Sinds de Nederlandse koning Willem I in 1827 de Sassevaart naar de Westerschelde doortrok, is het zeekanaal Gent-Terneuzen de slagader van de Gentse haven geworden. Bij de derde verruimingswerken werd deze waterweg in 1968 toegankelijk gemaakt voor schepen tot 60.000 ton.

Langs dit kanaal, op een schiereiland tussen de Moervaart en het Rodenhuizedok, liggen de **Scheepswerven van Langerbrugge.** Een strategischer ligging kan men zich moeilijk indenken. Aan de „deur" komt dag en nacht een internationale vloot van de meest diverse types voorbij: stevige slepers met indrukwekkende zeereuzen in hun zog, ijverige kustvaarders en vooral binnenschepen. De werf ligt immers op de drukke route tussen Nederland en Noord-Frankrijk; in de buurt zijn trouwens enkele belangrijke overslagbedrijven gevestigd. Het kanaal kent een konstant waterpeil, zodat men er nooit rekening hoeft te houden met getijden.

De scheepswerf beschikt over een halve kilometer langs het zeekanaal. Aan deze oever ligt een dwarshelling van 140 m, waar men de nieuwe schepen te water laat en andere vaartuigen voor aanpassingen of herstellingen op het droge trekken kan. Er is ook een kade waar de kleinere boten afgewerkt worden. De grotere klanten gaan naar de Moervaart, waar over een lengte van 200 m een nieuwe kaaimuur en een diepgang van 5,50 m voorhanden is.

Naast dit terrein van 10 ha hebben de **Scheepswerven van Langerbrugge** nog een andere troef in de Gentse haven. In 1980 verwierf het bedrijf de installaties van **Beauval,** gelegen naast de droogdokken van het Havenbestuur. Hoewel deze twee dokken op het einde van de vorige eeuw ontworpen werden (geschikt voor schepen tot 10.000 ton), bewijzen ze nog steeds goede diensten. De mijnenvegers van de Belgische zeemacht zijn er bv. vaste bezoekers.

BETERE VAART

Onder het motto „Beter werk voor betere vaart" hebben de **Scheepswerven van Langerbrugge** zich de voorbije 50 jaar ontwikkeld tot een belangrijk bedrijf in de Gentse regio met een uitstekende reputatie in binnen- en buitenland. Deze groei was slechts mogelijk door een voortdurende aanpassing aan de evolutie van de techniek en de markt.

Toen de N.V. in 1933 gesticht werd op het gehucht Langerbrugge, naast het geplande Sifferdok, bleef de aktiviteit bescheiden beperkt tot de herstelling van binnenschepen. Na de oorlog waagde men zich ook aan nieuwbouw: spitsen, kempenaars en rijnschepen tot 1.000 ton. Wegens de verbreding van het zeekanaal moest de werf in 1964 naar Rodenhuize verhuizen; daarvan maakte men gebruik om een moderne „zate" uit te bouwen. Zo kon de werf steeds grotere en technologisch meer verfijnde projekten op stapel zetten.

Op het einde van de jaren zestig hielpen de **Scheepswerven van Langerbrugge** bij de vernieuwing van de Belgische vissersvloot. De bestellingen kwamen meestal van reders uit Zeebrugge en Nieuwpoort, al liepen er ook vragen binnen uit Oostende. Van de kleinste (19 m. lengte) tot de grootste (28 m.) werden geleverd.

De konstruktie van deze zeeschepen stelde al hoge technische eisen. De werf ging ook zwaardere binnenschepen bouwen (tot 2.000 à 3.000 ton), duwbakken, loodsboten en off shore-vaartuigen (slepers met krachtige motoren die op volle zee ingezet worden voor de booreilanden).

De Europese markt werd echter steeds moeilijker; de toekomst van de kleinere scheepswerven bleek in de Derde Wereld te liggen. Daarom bundelden de **Scheepswerven van Langerbrugge** hun krachten in 1973 met **Fulton Marine** in Ruisbroek en **Meuse & Sambre** te Beez (bij Namen). Door kommerciële en technische samenwerking kon deze **Belgian Shipbuilders Corporation (B.S.C.)** diverse belangrijke kontrakten in de wacht slepen: duwboten voor Zaïre, een duwvloot voor Nigeria, passagiersschepen op de Nijl in Soedan, een bestelling uit Tanzanië, wagonferry's voor Oeganda, patrouilleboten voor de Indonesische douane. Bij uitvoering van dergelijke projekten neemt één werf de leiding, maar wordt het werk over de drie partners verdeeld.

PORT BELL

In het kader van de **B.S.C.** werden de **Scheepswerven van Langerbrugge** aangeduid als penvoerder voor een niet alledaagse bestelling uit Oeganda. Dit land haalt zijn inkomsten hoofdzakelijk uit de export van koffie en thee. Aangezien het zelf niet aan de zee ligt, verloopt deze uitvoer momenteel via Kenia naar de havens aan de Indische Oceaan. Over het Victoriameer en Tanzanië is echter een alternatieve route mogelijk. Daarom bestelden de Oegandese spoorwegen bij de **B.S.C.** drie wagonferry's plus een drijvend droogdok en een inspektieboot.

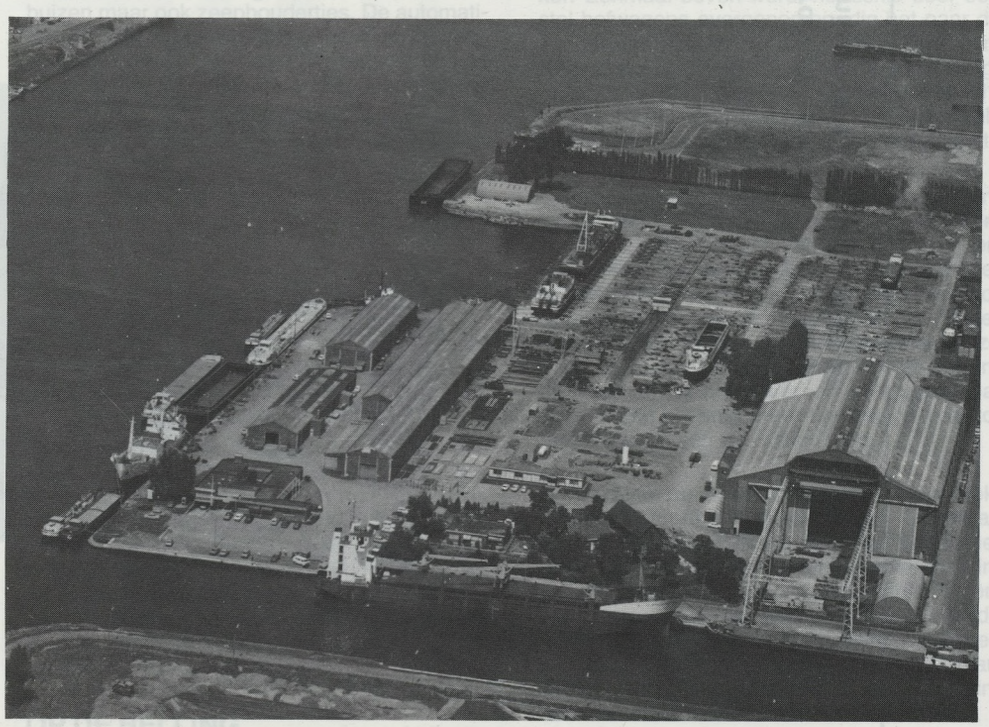
Omdat het Victoriameer een binnenzee is – weliswaar tweemaal zo groot als België –, is men genoodzaakt al deze schepen ter plaatse te monteren. Van bij het ontwerp moest men daarmee rekening houden. Een studie van de spoorweg tussen de oceaan en Oeganda leerde bv. dat deze trein geen onderdelen kon meenemen die langer waren dan 24 m. en hoger of breder dan 3 m. Grotere stukken kon men wel per vrachtwagen vervoeren, een rit van 1.200 km door bergen en brousse.

In Port Bell, nabij de hoofdstad Kampala, vond men een kade die geschikt bleek voor deze opdracht. Daar richtte de **B.S.C.** een werf in met een werkhuis, een montagekraan, eigen elektriciteitsproduktie, en heropgebouwd.

De ferry's worden eerst in België vervaardigd, maar slechts voorlopig gemonteerd en na keuring weer afgebroken. Alle stukken – en dat zijn er tienduizenden – verdwijnen genummerd in containers. Alles moet goed ingepakt zijn, tegen een duwtje kunnen en in de goede volgorde toekomen (men kan niet met de schouw beginnen als de kiel er nog niet is). Geen vijsje mag ontbreken.

De werf in Port Bell staat onder leiding van Belgische technici. Blijft het in eigen land nog steeds een uitdaging om schepen te bouwen, dan is nog een veel grotere inzet vereist om duizenden kilometer van huis zo'n projekt tot een goed einde te brengen. Het hartje van Afrika mag voor een natuurliefhebber idyllisch lijken, een scheepsbouwer kost het heel wat hoofdbrekens.

In de „package deal" zit ook de scholing in België van de Oegandezen die in Port Bell de puzzel weer in elkaar helpen steken. Aan de vorming van de scheepsbemanning is eveneens gedacht; deze wordt opgeleid in de Zeevaartschool te Antwerpen.



Een luchtfoto van het kompleks der Scheepswerven van Langerbrugge.

sunair



Wenst u
prettige eindejaarsfeesten
en biedt u als geschenk

500 F KORTING*

op uw zomervakantie 1983

(* zie Sunair Vakantiegids zomer 83)

sun reizen

Haal vlug de nieuwe Sunair brochures bij:
Sun Reizen Oostende 8400 Koningstraat 14 059/50.09.66

Verg. cat. A 1081

OP PATROUILLE

Hoewel „scheepstimmerwerf" nog in het woordenboek voorkomt, werd het hout reeds lang verlaten als bouwmateriaal voor schepen; alleen voor de afwerking van de binneninrichting is het nog courant. De partners van de **B.S.C.** moesten zich dan ook herscholen toen in maart 1980 de bestelling binnenliep van 12 patrouilleboten voor de Indonesische douane. De opdrachtgever gaf de voorkeur aan hout, omdat dit in zijn land beter te onderhouden valt en gemakkelijker te herstellen is. Het geringe gewicht van hout komt bovendien de snelheid ten goede. Speciale lijmen, die door de Amerikaanse NASA ontwikkeld werden, staan borg voor een stevig resultaat.

De bouw van de houten rompen moest in de gepaste omstandigheden gebeuren. Daarom richtte de **B.S.C.** in Ruisbroek een speciale **Boat Yard** op, een moderne loods waarin men temperatuur en vochtigheid onder kontrole kan houden. Daarnaast werden de nodige voorzieningen gebouwd om buitenlanders te kunnen ontvangen en opleiden.

Het geraamte en de bovenbouw, beide in aluminium, werden toevertrouwd aan de werf in Beez. Langerbrugge maakte de schepen klaar voor de vaart. Toen het zover was, werden ze op een cargo gezet en als deklast naar Indonesië verscheept.

Vrij snel volgde een tweede bestelling uit Indonesië. Voor deze reeks moesten enkel de onderdelen in België gemaakt worden. Montage en afwerking gebeurden op een werf in Soerabaja, onder leiding van de **B.S.C.,** met autochtoon personeel dat in België opgeleid werd.

Deze patrouilleboten zijn 28 m. lang en 5,40 m breed. De bemanning is voorzien op 19 man. De twee dieselmotoren van 1.400 pk – zoveel als in een kustvaarder van 4.000 ton – geven hen een snelheid van 30 knopen of 55 km per uur. Daar zijn weinig piraten tegen opgewassen.

ARTEVELDE

De grootste schepen die ooit op de **Scheepswerven van Langerbrugge** gebouwd werden, zijn drie multipurpose cargo's – vrachtschepen die zowel droge massagoederen als containers kunnen meenemen. Bij de **B.S.C.** werden twee reeksen van vier dergelijke cargo's besteld, de ene door de rederij **Antwerpen Maritiem,** de andere door **Belgian Shipping.** De eigen studiedienst stond volledig in voor het ontwerp.

Van de eerste reeks bouwde Langerbrugge de **Antwerp Flyer.** Deze cargo meet bijna 94 m. en is uitgerust met een motor van 2.500 pk. Daarmee kan hij een snelheid van 12 knopen ontwikkelen. Door zijn beperkte diepgang (6,10 m.) en eigen kranen (twee van 10 en twee van 5 ton) is dit schip bijzonder geschikt om de havens van de Afrikaanse westkust aan te doen. Nog de avond van zijn doop begon het zijn eerste reis, via Rouen naar Lagos in Nigeria.

Uit de tweede serie kreeg Langerbrugge de **Artevelde** (met Antwerpen als thuishaven) en de **Bayard** toegewezen. Het eerste schip, iets breder dan de **Antwerp Flyer,** krijgt twee **A.B.C.**-motoren van 1.623 pk die op zware stookolie draaien. Die is aanzienlijk goedkoper dan lichte fuel, maar moet voor het verbruik verwarmd en gezuiverd worden. Een indrukwekkende boiler, met een vermogen van 200.000 Kcal/h, haalt (een deel van) de vereiste warmte uit de uitlaatgassen. In het ruim is er plaats voor 5.100 m^3 goederen of 117 containers; op het dek kunnen nog eens 112 containers gestapeld worden.

EFFICIENCY

Om zo efficiënt mogelijk te produceren moeten de verschillende stadia in de bouw van een schip ook op de werf logisch op elkaar volgen. Deze operatie begint in de **tekenkamer.** Vroeger kon men zich beperken tot een globaal ontwerp; de ervaren meestergast maakte bij de uitvoering wel uit waar alles precies moest zitten. Met de technologie die de schepen vandaag aan boord krijgen, kan dat niet meer. Nu moet alles in detail uitgetekend worden.



Een door de werf gebouwd patrouillevaartuig voor de Indonesische douane.

Voor een cargo bv. zijn zowat 400 plannen nodig. Daar hebben 10 tot 15 mensen twee jaar werk mee. Het ontwerpen van de leef- en werkruimten op een schip valt nog te vergelijken met de opdracht van een architekt, maar het uitstippelen van de diverse leidingen (brandstof, olie, koelwater, enz.) vergt intense studie.

In het administratief gebouw van de werf huist ook de **komputerdienst.** Daar wordt niet alleen de boekhouding verwerkt, maar gebeurt ook het stockbeheer alsook technisch rekenwerk (bv. voor de stabiliteit). In het stockbeheer zitten zowat 5.000 artikels opgeslagen. Voor een schip is immers van alles nodig, niet alleen platen en buizen maar ook zeephoudertjes. De automatizatie van dit beheer geeft een sneller en duidelijker zicht op de toestand en het verbruik van de stock, waardoor men deze op het meest rendabele peil kan houden.

In het **magazijn** worden de gewenste platen en profielen afgeschreven en in de juiste vorm geperst. Vroeger gebeurde dit werk manueel (zij het met een voorhamer). Nu kan men het traceren aan de komputer vragen. Voor de „vormgeving" staat een pers ter beschikking die met zijn verscheiden kollektie koppen en een kracht van 200 ton alle opdrachten aankan.

Wegens plaatsgebrek en de verhoogde omzet werd het **platenpark** naar buiten gebracht. Een portaalkraan, goed voor 5 ton, zorgt voor het transport op dit terrein van 4.000 m^2.

In de ruime **lasloods** kan men onder dak alle stukken op maat branden, in eenheden samenlassen en tot een geheel monteren. Deze hall is 100 m. lang. De middenbeuk is 24 m. breed en bevat de voornaamste produktielijn; daarvoor beschikt men over drie loopbruggen (40, 25 en 12,5 ton), waarvan de twee zwaarste ook de kade aan de Moervaart kunnen bedienen. De zijbeuken zijn 16 m. breed; daar kunnen de loopbruggen 10 ton verzetten.

OP DE HELLING

Naarmate de ruwbouw (of het „casco") klaar komt, laat men deze „op wieltjes" naar buiten rollen, zodat de hall geleidelijk vrijkomt voor de volgende opdracht. Als het casco helemaal af is, wordt het naar de **dwarshelling** gereden. Deze is ongetwijfeld het koninginnestuk van de **Scheepswerven van Langerbrugge.**

De meeste werven beschikken over een langshelling, waarvan men de nieuwbouw met de achtersteven voorop in het water laat glijden. Op een dwarshelling laat men een schip zijdelings te water. Het grote voordeel van zo'n installatie is dat men er ook schepen kan ophalen voor aanpassingen of herstellingen. Zo kan men volgens de wensen van de klant alle vaartuigen langer of korter, hoger of lager maken.

Op de dwarshelling van Langerbrugge staan een 20-tal wagens met een draagvermogen van 1.500 ton ter beschikking. Verwacht men (uitzonderlijk) problemen met de kiel, dan laat men het ophalen desnoods begeleiden door een duiker. Eenmaal boven wordt het schip door een stel hefwagens overgenomen, die het naar de aangewezen plaats op de „parking" brengen. Daar wordt het schip opgeblokt met spoorwegbiels. De sporen op de parking lopen in alle richtingen, zodat men er steeds om het even welk schip kan uithalen zonder de hele helling te moeten ontruimen.

Langs het kanaal zijn diverse **werkplaatsen** ondergebracht. In de draaierij en paswerkerij wordt de scheepsmekaniek van kleinere herstellingen uitgevoerd. In de mate van het mogelijke werkt men ook voor de nieuwbouw (roerkoningen, schroefassen, tandwielen,...). Onder hetzelfde dak zit de onderhoudsdienst. Deze ploeg manusjes-van-alles staat in voor het onderhoud van de eigen werf en werktuigen. Dat varieert van het smeren van het wagenpark tot het schoonmaken van de loodsen.

De trots van de elektriciteitsafdeling is de elektronische stuurmachine „Saturnus". Deze kan het moeizame draaien van het stuurrad overnemen, zodat de dag van de binnenschipper minder vermoeiend wordt. In de schrijnwerkerij wordt vooral aan de binneninrichting van de schepen getimmerd. Ook hier worden hoge eisen inzake komfort en estetiek gesteld; daarvoor roept men geregeld het advies van een binnenhuisarchitekt in.

»

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

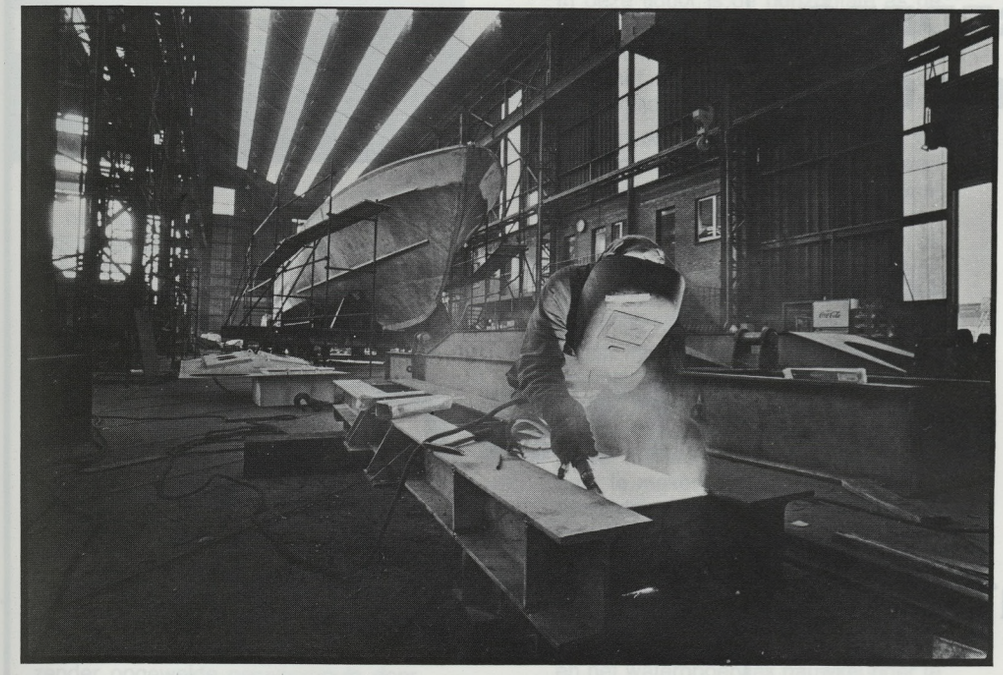
BURELEN : VISMIJN (O.V.A.) OOSTENDE

✆ 32.11.01

KLEIN MAAR DAPPER

In de internationale konkurrentie is het voor elke scheepsbouwer moeilijk om zich te handhaven. De **Scheepswerven van Langerbrugge** kunnen bogen op hun goede ligging en de intense samenwerking van hun hooggeschoold personeel.

Ook de produktie van schepen moet in de eerste plaats steunen op team-work. Daarvoor is zowel kreatieve deskundigheid vanwege de ingenieurs vereist als fanatieke nauwkeurigheid bij de tekenaars, zowel de jarenlange ervaring van de meestergasten als de toegewijde vakkennis van de arbeiders.



Het lassen in de werkplaats (foto Michiel Hendryckx)

Deze produktie moet op de meest ekonomische manier gebeuren, zodat men de leveringstijden kort kan houden en de klanten snel kan bedienen. Vooral bij herstellingen is dit voor de reputatie van een werf essentieel. Dit vereist planning, vanaf het koncept tot de doopplechtigheid, én kontrole bij de uitvoering: elke operatie moet in de tijd gesitueerd en geprogrammeerd worden, steeds moeten de gepaste vaklui met de nodige materialen op het juiste ogenblik ter beschikking staan.

Ondanks die konstante wedloop met de tijd mag men de kwaliteit geen ogenblik uit het oog verliezen. Alle lasnaden bv. worden altijd met röntgenstralen of ultrasonische apparatuur nagekeken. Het toezicht van de klassifikatiemaatschappijen, zoals het Londense **Lloyd's Register,** is trouwens bijzonder scherp.

Tenslotte moet een bedrijf kunnen steunen op een gezond financieel beleid. Een firma zonder financieel management is in deze moeilijke tijden geen lang leven beschoren.

Op deze wijze slagen de **Scheepswerven van Langerbrugge** erin, niet alleen om moeilijke opdrachten aan bestaande vaartuigen uit te voeren, maar ook om gesofistikeerde nieuwbouw op stapel te zetten. Met de export-knowhow van de **Belgian Shipbuilders Corporation** en de faciliteiten die ons land voor uitvoer ter beschikking stelt, is het deze Gentse scheepswerf gelukt ook op andere kontinenten door te breken.

EET VIS, PLAT OF ROND EN BLIJF STERK EN GEZOND

Van oudsher werd de visvangst bedreven, gezien de geschiedenis melding maakt, dat de Oude Belgen, leefden van de jacht en de visvangst.

In alle onontwikkelde landen van Azië, Afrika en Zuid-Amerika, wordt de vis als redmiddel aangezien, wegens het schrijnend te kort aan eetwaren. In ons land hebben wij dit ook tijdens de laatste oorlog gekend, waar de haring, als een manna, voor de bevolking een zekere zegen en redding tegen de honger betekende.

Is de vis voor bepaalde landen een aanvullend product in het voedingsproces, voor andere landen is de vis van groot economisch belang, daar de ganse economie gesteund is op aan- en uitvoer van vis (Zie IJsland, Noorwegen, Denemarken, e.a.).

In de moderne voeding neemt de vis ook een eerste rang in. Als men nagaat dat landen als Japan, Rusland en Polen, aan overbevissing doen, instellen van fabriekschepen, bevoorraad door ontelbare treilers die alles uitvissen, is het verstaanbaar dat Engeland en Frankrijk een echte visoorlog voeren, tengevolge van de verruiming der kustzones van 20 à 200 mijl.

In de Westerse landen, kan men zich praktisch geen menu meer voorstellen zonder visschotel, daar de voedingswaarde (eiwitten, proteïnen, iode, e.a.) de onmisbare bestanddelen (vitaminen) voor het menselijk lichaam bezorgen. Als men nagaat dat de kinderen bij viseten het nodige kalk voor beenderen en tanden opdoen, de dieren vis moeten verorberen voor een gladde en stevige pels, kan men niets anders dan de nutritieve waarde van de vis bevestigen. Vis die tevens gemakkelijk verteerbaar is.

Wat de visvangst betreft, heeft deze zich geleidelijk aangepast aan de moderne techniek. Ultra moderne schepen, voorzien van de nieuwste apparatuur, bedrijven nu de visvangst op verre afstand in een minimum van tijd, hetgeen alleen maar de versheid van de vis kan ten goede komen. Men herinnert zich nog onze Vlaamse IJslandvaarders, of de Franse New-Foundlandvissers, die meestal zes maanden en meer van huis weg waren.

Het bewaren van de vis heeft dan ook het processus van de techniek ondergaan. Primitief bewaard men de vis door drogen of inzouten, naderhand door het roken en ijskoeling, verder de inpak in conserven en nu door luchtkoeling en invriezing (diepvries).

Door deze omvorming in het bewaren, heeft het distributieproces eveneens een kennelijke verandering ondergaan. De hygeïsche apparatuur (toonbanken, snelverkeer, leurwagens, enz.) laten toe, de vis, in een minimum van tijd, aan de man te brengen. Waar vroeger de vis slechts op vastendagen geconsommeerd werd, wordt de vrijdag niet meer als enige visetende dag aangezien en wordt de vis nu alle dagen van de week gegeten.

Dit komt grotelijks voort door de presentatie van de vis. De verbruiker weet steeds meer en meer dat de vis vers moet verbruikt worden en weet als kenmerk van versheid dat de vis klare ogen, een gladde glanzende schubben of vel en rood bloed moet hebben. Anderzijds wordt steeds meer op kwaliteit geprezen bij gekuiste of gefileteerde vis (geen besloten of slechte geur).

Dit in acht nemende wordt het verbruik van vis ook nog gestimuleerd door de verschillende manieren waarop een soort vis kan geprepareerd worden zodat men gerust kan zeggen: „Eet vis, het gezondste en aangenaamste wat er is".

HET OLIEVERBRUIK OP VISSERSVAARTUIGEN KAN VERMINDEREN

Moderne vissersvaartuigen hebben een dusdanig olieverbruik dat de visserij tot de meest energieverbruikende vormen van voedselproduktie behoort. Het moet mogelijk kunnen zijn dezelfde hoeveelheid vis te vangen met de helft van de olie, menen de vakmensen uit het Noorden, die bij elkaar zijn gekomen om dit probleem op te lossen door middel van een omvattend researchproject.

„Prosjekt Oljefisk" is waarschijnlijk het grootste research-project in de wereld op het gebied van energieverbruik in de visserij-sector door 30 onderzoekers van 7 instellingen in Noorwegen, Denemarken, Farør en IJsland.

Op het ogenblik bedragen de uitgaven voor olie 35% van de bedrijfsonkosten en maken hiermee een groot deel uit van de prijs die de mensen voor de vis moeten betalen. Met een lager olieverbruik zullen de vissers betere bedrijfsresultaten en een groter concurrentievermogen bereiken.

De eerste positieve resultaten zijn reeds geboekt. Een Noorse firma heeft een scheepsschroef ontworpen met een grote diameter, die een vermindering van het brandstofverbruik geeft. In Denemarken heeft Skibsteknisk Laboratorium een nieuwe boegvorm (bulb) ontwikkeld voor een kleinere vissersboot, die door weerstandsvermindering eveneens brandstof bespaart.

Het samenwerkingsprogramma van de noordse landen bevat in totaal 21 Research-projecten.

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

hand
in
hand

Kantoren
Rederskaai 21

Zeebrugge
✆ (050) 54 41 17 / 54 41 92

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

VISOPSPORING IN KLEUR

In het najaar van 1982 introduceerde INES het SIMRAD SKIPPER kleurenecholood in de visserij.

Door SIMRAD is een volledig nieuw echolood systeem geïntroduceerd waarbij het onderwaterbeeld in kleur wordt gepresenteerd op een televisiebeeldbuis, de zogenaamde Chromascope.

Alvorens verder in te gaan op de mogelijkheden van het kleurenecholood is het nuttig om even stil te staan bij de werking van het conventionele schrijvende echolood, dat na de tweede wereldoorlog een snelle ontwikkeling doormaakte en onmisbaar werd voor de visserij. Bij een schrijvend echolood wordt de in de zender opgewekte geluidsimpuls door een element onder het schip uitgezonden. De geluidsimpuls veroorzaakt een terugkaatsing door elk voorwerp onder water zoals vis, wrakken, bodem, etc. De terugontvang-impuls wordt via een ontvanger versterkt en gevoerd waar een schrijfpen, welke daardoor een branding veroorzaakt op registratiepapier.

De vaste snelheid van geluid onder water is een gegeven om de inbranding op de juiste schaal type presenteren. Een zware echo schrijft zwart en naarmate de echo zwakker is, bv. een lichte visconcentratie, wordt de echo weer grijs.

In een kleurenecholood wordt de terugontvangen geluidsimpuls gevoerd naar een computer waarin met behulp van de moderne digitale technieken het signaal wordt opgezocht en verdeeld in sterke en zwakke delen. Deze verwerkte signalen worden gepresenteerd op een kleurenbeeldbuis en afhankelijk van hun sterkte in een bepaalde kleur zichtbaar gemaakt. Men maakt gebruik van 8 of 15 kleuren van onderscheiding van de echosterkte. De kleur rood is een sterke echo, bijvoorbeeld van de harde bodem, sterke visconcentraties en wrakken, de kleur blauw is water. De veelheid aan kleuren en het duidelijk zichtbare verschil is aanmerkelijk eenvoudiger te interpreteren dan de presentatie in grijs en zwart op een schrijvend lood.

De bedrijfszekerheid van de kleurenscope is beduidend hoger dan van een schrijvend echolood aangezien geen gebruik wordt gemaakt van bewegende delen, zoals papiertransport, draaiende pen en aandrijfmechanisme. Deze functies worden overgenomen door elektronische schakelingen met geheugen.

Tevens is het onderscheidingsvermogen van het gepresenteerde beeld sterk verhoogd door gebruik te maken van acht of vijftien kleuren. In figuur 1 wordt deze verbetering in onderscheidingsvermogens duidelijk gemaakt.

In deze figuur is de horizontale as de echosterkte terwijl de verticale as de gevoeligheid weergeeft, met de linkerzijde voor het schrijvende echolood en de rechterzijde voor de kleurenscope.

Bij een schrijvend echolood wordt de mate van verkleuring van wit naar zwart voor een echo beperkt door de grenswaarde waarbij het papier begint te verkleuren, van lichtgrijs naar zwart. Bij de kleurenscope veroorzaken zeer kleine spanningvariaties van de terugontvangen echo een kleurenverschil.

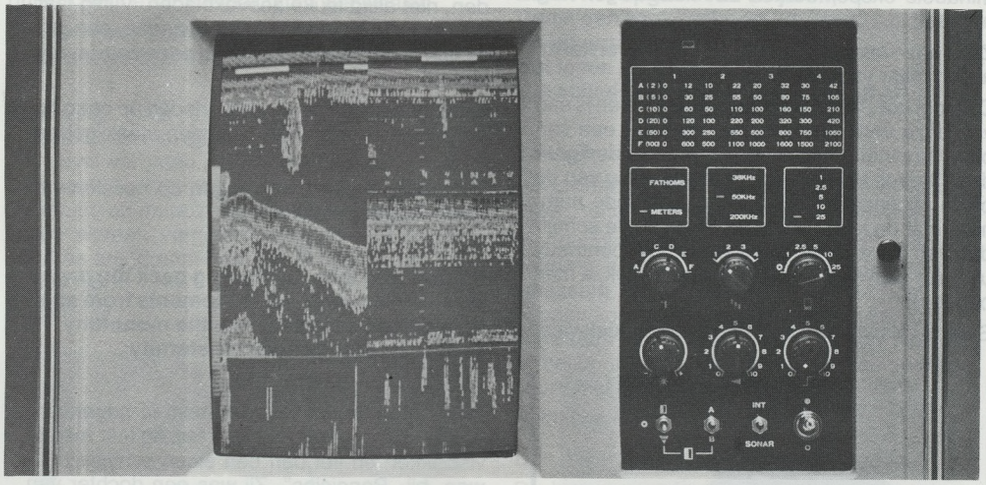
Naast het schrijvende echolood wordt op vele schepen gebruik gemaakt van een zogenaamde A-scope of visloupe, om zeer zwakke echo's, welke op het papier niet worden geregistreerd, zichtbaar te maken. Bij de kleurenscope is deze visloupe een overbodig hulpmiddel aangezien de zwakste echo wordt geregistreerd en vastgehouden in het geheugen. Het afgebeelde diagram 2 spreekt wat dit betreft voor zich.

Om een gewenst deel tussen de bodem en het wateroppervlak nauwkeuriger te observeren is de kleurenscope voorzien van een schaalvergroting. Elk gewenst deel van de diepte kan hiermede vergroot worden en dit in stappen van 1–2,5–5–10 en 25 meter. Het heeft de keuze van 6 basisbereiken gaande van 0–12 m en tot 0–600 m met 3 phased ranges wat een bereik omvat van max. 2100 m.

Keuze is inwendig te bepalen voor fathoms of meter aanduiding. Er kan een keuze gemaakt worden uit drie zendfrekwenties nml. 38, 50 of 200 kHz. Vaste afstandslijnen geven een onderverdeling van het beeld terwijl een digitale aanduider constant de diepte weergeeft. Mogelijkheid bestaat om 2 beelden in het geheugen te bewaren en dit op gelijk welk ogenblik terug op te roepen.

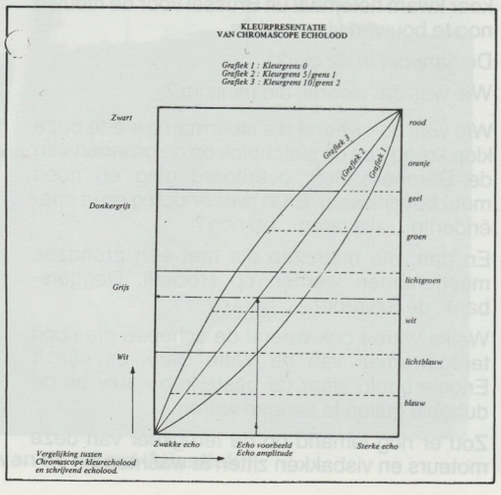
Een niet te verwaarlozen voordeel van het kleurenecholood is de besparing van kosten doordat geen gebruik wordt gemaakt van registratiepapier.

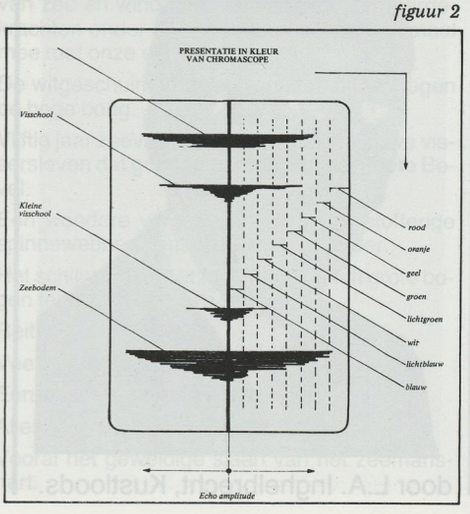
Dat de toepassing van dit kleurenecholood ten zeerste wordt gewaardeerd is de mening van een Nederlandse schipper die de volgende ervaring heeft meegemaakt : Tijdens het vissen op tong wordt gelet op echo's nabij de bodem, gele echo's betekenen zandspiering en volgens de schipper zit daar ook tong, hetgeen voor hem vele malen werd bewezen door direct te halen en de vangsten te vergelijken met trekken waar geen zandspiering werd onderkend. Alle inlichtingen en gegevens over deze nieuwe apparatuur kunnen bekomen worden bij NV.V. INES, H. Baelskaai 17, tel. 059/323401 te Oostende of te Zeebrugge, Wandelaarstraat 1, tel. 050/



figuur 1

figuur 2







Eentonig ligt de dag onder de grijze hemelkoepel, de regen houdt op, de zee is nog woest en leeg, gestadig schuiven de wolken voorbij. Reiten, reiten, reiten durch die nacht, durch den tag, durch die nacht, reiten... Of 't nu blet is en de warme voorjaarszon de milde bloei in 't water brengt, of 't stormt en we moeten ons schoren in de brug tegen de brutaliteit van de zeeduivel: in al z'n vormen is zij, de zee, ons het liefst.

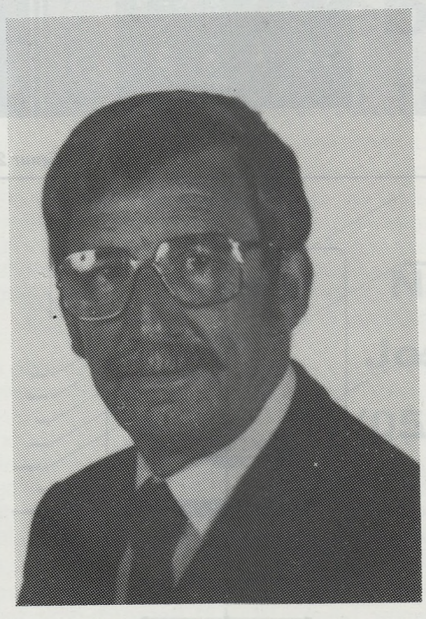
Als de vroege voorjaarsmorgen reeds de geheimzinnige geur van de lente uit de wal brengt, het weze bij Dungeness, aan de Noordhinder of op de rede van Vlissingen; als 't donkere schof langs 't uitspansel jaagt, jaagt alsmaar jaagt, het leven aan en op de zee is voor ons een heel biezondere vorm van zijn.

Och, niet dat we er altijd mee in de wolken zijn; soms op de bodem van de menselijke ellende, soms op de pyramide van 't geluk, zoals overal. Maar leven aan de zee is een kompleks van steeds wisselende uiterlijke en innerlijke toestanden, alsmaar veranderende vormen, geuren en kleuren, veel spannende verwachtingen. Wij leven menen wij, uitsluitend van en met de zee. Van alle situaties blijft ze ons na een reeks minabele eksperimenten en mislukkingen nog het liefst.

Zelfs onze onstuitbare leeshonger kan enkel en alleen maar van oceaan en visserij zijn.

Daarom het „Vlaamse Visserijblad" lezen is een van onze verrukkelijkste bezigheden, een van onze favoriete uitspattingen en losbandigheden. Steeds kijken we met de spanning van de blijde verwachting uit naar het volgende nummer, met de kleurrijke bloesems van de schrijfdrift van deze enige, onverwoestbare puntneus uit onze ekswiesiete visserijjoernalistiek, a man of letters.

Steeds, als we van ons onrustige arbeidsveld,



door L.A. Inghelbrecht, Kustloods.

de eindeloosheid tussen hemel en water, de rustige veiligheid van ons eigen flatje betreden ligt trouw ons vakblad te wachten. Meestal met de meedogenloze vruchten van een te ongeremde pen, altijd met boeiende marktprijzen uit binnen- en buitenland, die ons, om den brode, zo nauw aan 't vissershart liggen, de grote en kleine nieuwsberichten uit het beroep.

't Visserijblad is al vele jaren lang een van die verschijnselen die mede ons zeemansleven én ons vissershart een heel biezondere vorm van zijn verschaffen.

Bij de feestelijke gelegenheid van huidig jubileum, de vijftigste verjaardag, life's feast, van ons bloedeigen vakblad hebben wij op ons stille kraaiennest, thuis in de nauwe straat, onze verbluffende verzameling nieuwsbladvisserijvakbladen opengeslagen.

Met ontbloot hoofd, van bange verwachting bonzend hart en met trillende handen. Onze modieuze bril met dikke glazen speciaal opgepoetst.

Uren zijn we er zoet mee geweest: een massagraf van de herinnering. We zaten aan het sterfbed van de tijd, stapels nieuwsbladvisserijbladen, niet altijd leuke zeevakbladen. Vijftig jaar, een stapel willekeurige herinneringen, een gratis ritje in de geschiedenis van onze zeevisserijwereld.

Het raadselachtige visserijverleden op onze opperzolder. Een jaar is aan geen staak gebonden.

Vijftig jaar, waarvan veertig in de nevelen van het verleden gesukkeld zijn.

* * *

So now and then, by turning back the pages
Were whiled away some moments from ages
Was gained a respite from the monotony
That can't help settling on eternity...

* * *

Diamanten bruiloft in de visserij in negentienhonderdvijfendertig. Hij voer twintig jaar met de visbakken en liet dan een eigen schiptje bouwen, bij „Paneisjes". Zij was een dochter van Puustes van Aaienkerke. De minister van Verkeer kwam helemaal uit Brussel voor de nieuwe nog te bouwen vissersluis.

De aanvoer in de cierk!

Wie was dat weeral, die minister?

Wie was ook weeral die stuurman die een boze klop kreeg van de sletchblok op de gronden van de Bereneilanden, overboord ging en nooit meer bovenkwam. En in tweeëndertig en in drieëndertig... alle jaren... en nog?

En dan, die matrozen die met een grondzee meegenomen werden op Rockall, Doggersbank, de Silverpit...

Welke waren ook weeral de schepen die nooit terugkwamen van de Witte Bank en van 't Engels hoofd waar de beste kabeljauw en de dubbele gullen te vangen waren?

Zou er nog iemand op de terugkeer van deze moteurs en visbakken zitten te wachten?

Grote bogen beschreef de mastkloot van hun schip tegen het wolkendek toen het op de traverse was... Met dertien zielen waren ze aan boord... en een jongetje.

Hebt ge er al eens over nagedacht hoeveel jongetjes er nooit teruggekomen zijn van de grote vlakte?

Dáárover zoudt ge verwonderd zijn.

Wie waren dat ook alweer: Petatte, Lippe, de Scharter, Poten en oren...?

Opgewonden schrijfsels over garnalenkwesties aan de Nederlandse grens.

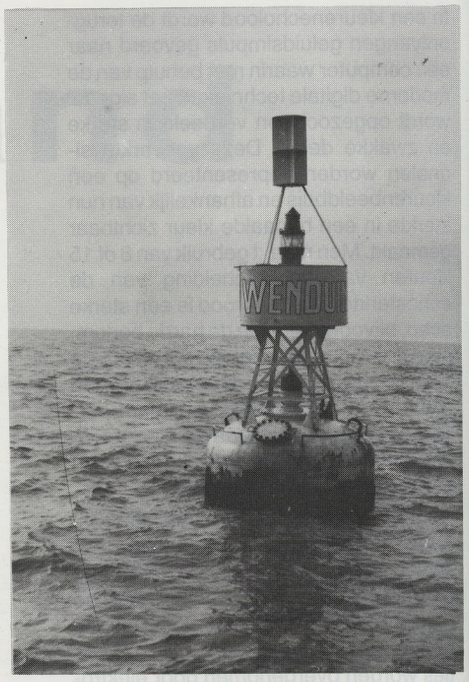
De moeilijkheden in de limieten. Hebben ze daar last gehad, de Britten, met die Vlaamse koppages! Wie waren dat ook alweer die de „manowars" voortdurend verschalkten?

En de bouw van de nieuwe visserssluis door mensen onder duikerklokken. Dat hebben we ook nog gelezen in ons eigen visserijblad. Wie zou nu nog lijden aan die gevreesde caissonziekte, wie van hen die mede deze sluis hielpen bouwen?

Wat was dat ook alweer van die lange reizen naar de Portugese kusten en naar de Golf van Biscaye? Wist ge nog dat Free Wolle naar de visgronden van Mauretanië voer?

Die zwarte onderzeeër die bovenkwam recht voor de steven van de O.262 „Eduard Van Vlaenderen" van de Oostendse Rederij; dat was in 1939! Weet iemand daar nog iets van? Waar is die koppage, de oude grijze „meester", de stokers die met een kortewagen de brieketten naar 't stookhol moesten voeren, de „lichte" en Tjannie „de jongen"?

Urenlang zijn we zoet geweest op ons kraaiennest in de smalle, stille straat ondergedoken in



Pinkers in de duisternis

het massagraf van de tijd, in de lethe van de vergetelheid. Heeft er nog iemand weet van een schip dat gebouwd werd in de Duivenhokstraat? En door de enge straten naar haar arbeidsveld werd getrokken, geduwd en gesleept, wie zou dat nú nog geloven?

Honderden treilers werden gedoopt door vele almoezeniers. Welke waren weer allemaal deze schepen en wie die almoezeniers? En allemaal deze ministers en volksvertegenwoordigers, die burgemeesters en schepenen?

Allemaal verdwenen in de mist van de vergetelheid.

En die hippe meters? Zalf voor zere ogen, waren ze.

Moeten nu grijze dames zijn, grauw en doorgezakt, aan de gezette kant. Veertig jaar geleden waren ze vermoedelijk tenger.

En Rosette en Jakelien, grijze mussen nu.

De geurende rozentuin van onze jeugd, mystieke herinnering van de roaring twenties langs de kaai.

Op de brede wiekslag van onze visserijobsessie zien we visbakken, moteurs en garnaalschiptjes die de zilte trots uitmaakten van reders en bemanningen en die dan weer vervangen werden door nieuwe treilers met weeral nieuwe koppages, nieuwe zielen en weeral nieuwe jongetjes.

Problemen met kredieten, met ondermaatse vis, met wekkers en visgronden. Wie ging daar ook weeral allemaal naartoe naar die wetenschappelijke voordrachten onder de toren van het stadhuis in de dertigerjaren?

Wie zou er nu nog kunnen zeggen wie die witte schort wel was en wat hij allemaal vertelde omtrent de kabeljauwvangst en de temperatuur van het zeewater.

Waar zou professor Koch nu zijn zeewetenschappelijke geleerdheid aan de man brengen?

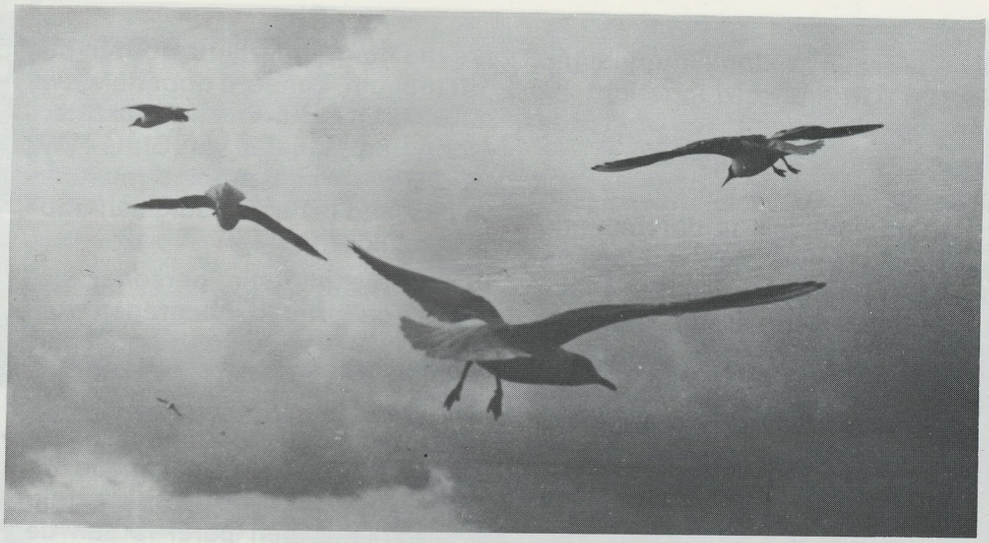
* * *

Onze niet meer zo jonge ledematen waren stijf toen we terugkeerden in de realiteit van de dag, in de raadselachtige schemering van onze veilige opperzolder.

* * *

Out, out brief candle!
Life's but a walking shadow, a poor playez
That struts and frets his hour upon the stage
and then is heard no more...

* * *



Roofzuchtige spletmeeuwen

Om twee uur in de morgen zijn we naar ons schip gestapt in de verlaten visserssluis (deze van de caissonziekte).

Vochtig komt de bries aangerend vanover de vlakte. Voorbij de maan zeilen flarden wolken uit het westen. Nonstop zeilen ze hoog boven ons niet meer zó jonge, bezorgde hoofd. Reiten, reiten, reiten, reiten durch die nacht, durch dan tag, durch die nacht...

Meeuwen dansen het oudste ballet van alle tijden in de donkere ruimte boven het aflopende havenwater. Als de sluisdeuren opengaan jaagt de ijslander aan haar trossen.

Voor het open venster tussen hemel en zee hebben we de gedachten aan de jubileumviering van ons eigen visserijblad van onder ons grijze kalende schedeldak laten wegwaaien.

Een wondere herhaling van alles. Alles verandert en alles blijft hetzelfde: Reiten, reiten, reiten...

Uiteindelijk gaat alles voort. Worden oude vraagstukken niet opgelost dan worden ze in ieder geval vergeten. Er komen nieuwe problemen met de nieuwe schepen en de nieuwe schippers en matrozen en jongetjes en ook die zullen worden vergeten. Swift as a shadow, short as any dream brief is the lightning in the collied night.

Such is life.



De onherbergzaamheid van de Noord-Atlantiek

U moet maar eens de visserijbladen van twintig, dertig, veertig, vijftig jaar geleden lezen, ze hangen aan mekaar van de onoverkomelijke problemen die er nu geen van alle meer zijn. Och, niet omdat ze helemaal op redelijke manier en dank zij wijs beleid uit de wereld zijn geholpen maar omdat ze zijn opgelost, verdampt, simpelijk vergaan, verstoven. De bulldozer van de eeuwigheid heeft ze allemaal genivelleerd en ze maakt zelfs geen onderscheid tussen de ambitieuze schipper en diens lichte matroos, tussen de reder en het (zielloze) jongetje.

* * *

Zo blonk de schaduw van het vissersleven
Vijftig jaar, van d'aerde weggedreven,
En weggesmolten in de lucht,
En, in het opgaen van de jaren,
Gelijk een rook omhoog gevaren
En uit onze ogen weggevlucht.
Het leven is gelijk aan dromen
Die schielijk ons te voorschijn komen.

* * *

Wat is wat was, 't keert al tot as.

Boven ons schedeldak rijden donkere wolken, reiten, reiten immer weiter durch den nacht...

Met doodlangzame vaart zijn we de haven uitgevaren, het wiel hard aan stuurboord, dan met langzaam achteruit machine om de hoek. En hebben koers gezet op de wonderlijke duisternis waarin onverdroten boeien pinken. Aan onze bakboordszijde de neonlichten van de rosse buurt, met de lokalen van de pret.

Het lachende, lokkende leven...

Dan ruiken we de zee, de vis, Gods grote akker.

De kreten van de meeuwen, het grote ruisen van zee en wind, het stampen van de paardekrachten onder onze voeten, het reist allemaal mee met onze eenzaamheid.

De witgeschuimde golven spatten uiteen tegen de hoge boeg.

Vijftig jaar zeevisserijbedrijf, vijftig jaar ruwe vissersleven dat gehoorzaamde aan het Grote Bevel.

Een wondere vergane wereld in de stofferige spinnewebben van onze duistere zolder.

Het schijnsel van het toplicht beschrijft grote bogen tegen het donkere schof.

Reiten, reiten, reiten...

Veertig jaar in de mist van het verleden.

Een wondere herhaling van alles.

Alles verandert, en alles blijft hetzelfde.

Vooral het geweldige slaan van het zeemanshart.

Het gewezen zeilopleidingsschip MERCATOR dat werd ingericht als museumschip kent te Oostende een zeer ruime belangstelling.

Opengesteld voor het publiek in 1961, lag het schip in den beginne gemeerd in Antwerpen, waar het tijdens de eerste drie jaren in totaal 202.959 bezoekes kreeg, weze gemiddeld 67.653 per jaar.

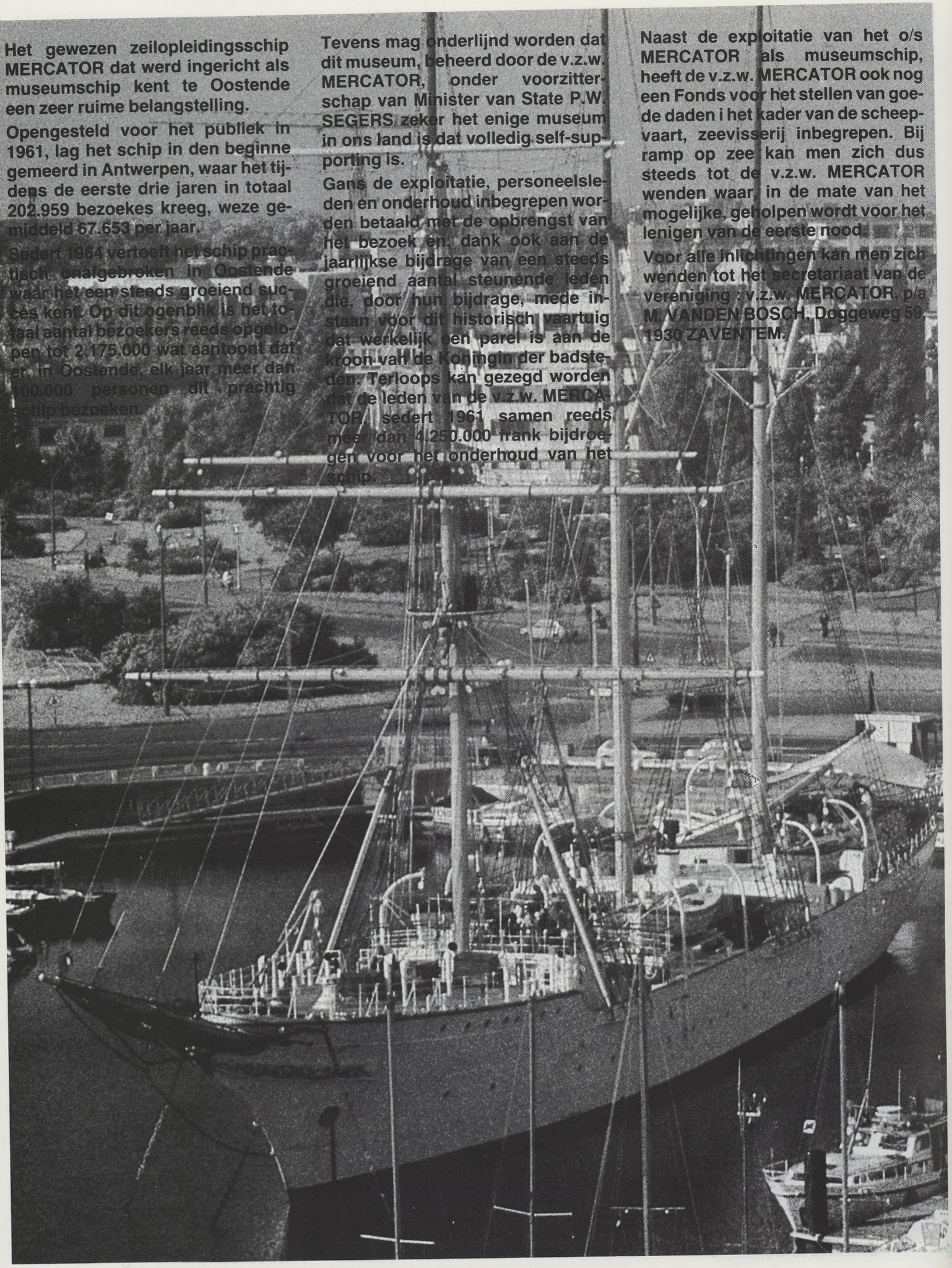
Sedert 1964 vertoeft het schip practisch onafgebroken in Oostende waar het een steeds groeiend succes kent. Op dit ogenblik is het totaal aantal bezoekers reeds opgelopen tot 2.175.000 wat aantoont dat er in Oostende, elk jaar meer dan 100.000 personen dit prachtig schip bezoeken.

Tevens mag onderlijnd worden dat dit museum, beheerd door de v.z.w. MERCATOR, onder voorzitterschap van Minister van State P.W. SEGERS zeker het enige museum in ons land is dat volledig self-supporting is.

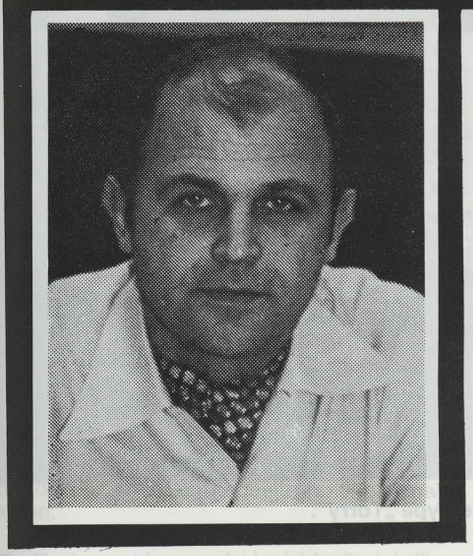
Gans de exploitatie, personeelsleden en onderhoud inbegrepen worden betaald met de opbrengst van het bezoek en, dank ook aan de jaarlijkse bijdrage van een steeds groeiend aantal steunende leden die, door hun bijdrage, mede instaan voor dit historisch vaartuig dat werkelijk een parel is aan de kroon van de Koningin der badsteden. Terloops kan gezegd worden dat de leden van de v.z.w. MERCATOR sedert 1961 samen reeds meer dan 4.250.000 frank bijdroegen voor het onderhoud van het schip.

Naast de exploitatie van het o/s MERCATOR als museumschip, heeft de v.z.w. MERCATOR ook nog een Fonds voor het stellen van goede daden i het kader van de scheepvaart, zeevisserij inbegrepen. Bij ramp op zee kan men zich dus steeds tot de v.z.w. MERCATOR wenden waar, in de mate van het mogelijke, geholpen wordt voor het lenigen van de eerste nood.

Voor alle inlichtingen kan men zich wenden tot het secretariaat van de vereniging : v.z.w. MERCATOR, p/a M. VANDEN BOSCH, Doggeweg 59, 1930 ZAVENTEM.



DIEPVRIEZEN VAN VISSERIJPRODUKTEN: RECENTE ASPEKTEN



door Dr. Ir. W. VYNCKE,
Afdelingshoofd, Rijksstation
voor Zeevisserij Oostende

Op 1 december jl. werd in de Landbouwfakulteit van de Rijksuniversiteit te Gent een post-universitaire studiedag georganiseerd met als tema „Fysische Conververing van Levensmiddelen". Aan ondergetekende werd gevraagd de recente aspekten van het diepvriezen van visserijprodukten te belichten. Een verkorte versie van het referaat wordt hier gegeven (de volledige tekst kan gratis op het Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende worden bekomen).

* * *

Diepgevroren produkten en niet in het minst visserijprodukten hebben de jongste decennia sterk aan kommercieel belang gewonnen. Het is dan ook logisch dat op dit gebied het onderzoek naar meer efficiënte technieken en beter kwaliteitsbehoud van het produkt intenser is geworden.

Het is hier de bedoeling een kort overzicht te geven van de resultaten van het toegepast wetenschappelijk onderzoek i.v.m. het diepvriezen van visserijprodukten die sedert ongeveer vijf jaar werden gepubliceerd.

Zowel de aspekten „apparatuur" als „visserijprodukt" worden behandeld. Wat dit laatste betreft werd vooral aandacht besteed aan de vis als grondstof en niet aan verwerkte produkten. Een onderscheid wordt hierbij gemaakt tussen gehele vis en filets enerzijds en gesepareerd visvlees anderzijds. Research van meer fundamentele aard wordt niet besproken.

1. APPARATUUR

De diepvriesapparatuur kende een verdere evolutie. Ook de ontdooitechnieken waren het voorwerp van nieuwe research.

1.1. Diepvriezers

Terwijl in het begin van de zeventiger jaren de onderzoekingen vooral op het gebied van het kryogeen vriezen werden verricht (vloeibare stikstof, CO_2, freon) is er de jongste jaren terug meer aandacht voor geforceerde lucht als koudemedium.

In dit verband dient te worden onderstreept dat de vraag naar individueel ingevroren visserijprodukten sterk gestegen is, zodat het beschikbaar zijn van doeltreffende kontinu bandvriezers aan belang heeft gewonnen. Bij het ontwerpen van dergelijke apparaten wordt ernaar gestreefd vier doelstellingen te verwezenlijken: (a) een ruime gamma produkten moet kunnen worden ingevroren; (b) de warmte-overdracht moet optimaal zijn ten einde de afmetingen van de vriezers zoveel mogelijk te beperken en de benodigde energie minimaal te houden; (c) de periode tussen twee ontdooiingen moet zo lang mogelijk zijn; (d) een hoge graad van hygiëne moet kunnen worden bereikt.

Om aan deze eisen te voldoen werd door het Torry Research Station in Schotland een nieuw type bandtunnelvriezer ontwikkeld. In deze vriezer wordt een kontinu effen roestvrij stalen transportband gebruikt die rond twee trommels van 1 m diameter draait (zie figuur). Hierdoor worden inprentingen in het produkt vermeden en zijn er geen problemen voor het losmaken van de vis na het diepvriezen. De kapaciteit bedraagt 300 kg/h voor visfilets van 18 mm dikte. Volgens de ontwerpers hebben filets met een zwakkere biologische konditie en die gapingen en een vrij ruw oppervlak vertonen, na het invriezen op de stalen band een beter uitzicht door het verkrijgen van een effen oppervlak.

Naast de rechtlijnige tunnelvriezers worden ook spiraalbandvriezers gebruikt om minder ruimte in beslag te nemen. Hierbij beweegt de flexibele band zich eerst spiraalgewijze naar boven en vervolgens op dezelfde wijze naar beneden. De laatste jaren zijn deze modellen nog kompakter geworden. Door het voorzien van zijkanten op de transportband kan het rendement 50% stijgen.

Een ander vorm van kompakte kontinu vriezer is de zgn. wervelbedvriezer, die in de groenteverwerkende industie o.a. voor erwten reeds vrij lang in gebruik is maar in de visverwerkende industrie betrekkelijk recent is. Het invriezen op een soort bewegend luchtkussen verhoogt sterk het nuttig rendement door een zeer doeltreffende warmte-overdracht. Dit type vriezen leent zich goed voor individueel ingevroren garnalen, mosselen, kokkels, enz. De laatste jaren werd o.m. door het Instituut voor Visserijprodukten te IJmuiden een nieuw type ontwikkeld, dat zeer goede resultaten blijkt te geven. Ook de kwaliteit van de ingevroren produkten ligt zeer hoog.

1.2. Ontdooiapparatuur

De jongste jaren werd vooral aandacht besteed aan het vakuumontdooien en aan het ontdooien of tempereren met mikrogolven.

Eerstgenoemd systeem is gebaseerd op het overbrengen van warmte op het bevroren produkt door kondenserende stoom onder vakuum. Proefnemingen in Frankrijk uitgevoerd hebben aangetoond dat de ontdooiduur ongeveer dezelfde is als met gepulseerde lucht. Voor vissen met kleine afmetingen, zoals sardien, bleek het gewichtsverlies hoger te zijn. De kwaliteit was echter beter. De mikrobiële belasting werd niet verhoogd.

Met analoge kleine vissen (kilka) werden in Rusland eveneens gunstige resultaten bekomen. Nederlandse proefnemingen wezen uit dat gepelde garnalen zich goed voor het vakuum-ontdooien lenen. Voor het ontdooien van heek bleken problemen te rijzen; de vis bleek dikwijls spleten in de lengte-richting te vertonen.

Mikrogolven worden vooral gebruikt voor het zgn. tempereren van diepvriesvis, nl. het homogeen opwarmen tot temperaturen iets onder het vriespunt (ca — 5° C) waardoor de vis hanteerbaarder wordt voor verdere verwerking. Het volledig ontdooien stelt problemen omdat de temperatuur van bepaalde gedeelten te hoog wordt hetgeen zelfs plaatselijk een gekookt produkt kan opleveren. Door gekontroleerd toevoegen van koude wordt getracht hieraan te verhelpen.

In Frankrijk werden twee prototypes voorgesteld waarbij vloeibare stikstof wordt gebruikt. De doeltreffendheid van de koeling wordt verhoogd door de verstuiving te laten doorgaan in een elektrostatisch veld met hoge spanning. De organoleptische en mikrobiologische kwaliteit van de ontdooide visprodukten bleek uitstekend te zijn.

Tenslotte kan nog worden vermeld dat in de U.S.A. proeven worden uitgevoerd met waterontdooiing (18° C) gepaard met laagfrekwente geluiden (1500 Hz, 60 W). De ontdooiduur van visblokken van 9 cm dikte bleek 71% korter te zijn dan in water alleen. De geluidsgolven hadden geen invloed op de kwaliteit van de vis.

2. KWALITEITSASPEKTEN

2.1. Gehele vis en filets

Tijdens de vriesopslag van vis grijpen een langzame eiwitdenaturatie en een oxydatieve en hydrolytische vetafbraak plaats.

De eiwitdenaturatie heeft taaiheid tot gevolg terwijl vetafbraak aanleiding tot oxydatieve en/of hydrolytische ranzigheid geeft.

In verband met het gedrag van de diverse vissoorten tijdens de vriesopslag werd het onderzoek vooral toegespitst op tot nog toe minder bestudeerde soorten die van aard kunnen zijn om een aantal traditionele soorten die niet meer aan de stijgende vraag kunnen voldoen, te vervangen.

In W-Duitsland werden onderzoekingen op koolvis uitgevoerd. Hieruit bleek dat de acceptabiliteitsgrens bij — 18° C na 4-5 maand, bij — 24° C na 7 maand en bij — 30° C na 8-9 maand werd bereikt. Dit is ongeveer slechts de helft van de opslagmogelijkheden van kabeljauw.

Tongschar (steenschol) daarentegen bleek een uiterst resistente vis te zijn, die een zeer langzame vermindering in het gehalte aan oplosbare eiwitten (maatstaf voor eiwitdenaturatie) vertoont.

Uit proefnemingen in Groot-Brittannië op horsmakreel uitgevoerd bleek dat deze niet voldoende uitgebate vissoort zich uitstekend tot diepvriezen leent. De bewaarkapaciteit is met deze van makreel te vergelijken. Het bewaren in gekoelde toestand tot zes dagen voor het invriezen bleek geen invloed op de kwaliteit te hebben.

De Zuid-Amerikaanse heeksoorten waren verder het voorwerp van talrijke studies. Het probleem bij deze vissoorten is de oxydatieve ranzigheid en de zachte textuur. Amerikaanse onderzoekers konden aantonen dat het zgn. „saberizeren" nl. het verwijderen van een groot ge-

»

deelte van de onder de huid gelegen vetlaag de ranzigheid gevoelig verminderde. Het toevoegen van een antioxydans (natriumerithorbaat) verhoogde nog het effekt. De houdbaarheid na dergelijke behandeling bedroeg 9-12 maand bij — 26° C voor Argentijnse heek. Voor intakte filets en blokken bleek de houdbaarheid slechts 6 maand te bedragen. De acceptabiliteitsgrens blijkt verder van de soort af te hangen. Een houdbaarheid van 12 maand werd door Merluccius productus (Stille Oceaan-heek) gerapporteerd.

De mogelijkheden om lodde (Mallotus villosus), rechtstreeks voor menselijk verbruik aan te wenden werden verder onderzocht. Deze kleine pelagische vis komt in grote hoeveelheden in de N-Atlantische Oceaan voor en wordt momenteel hoofdzakelijk voor vismeel gebruikt. Canadese vorsers toonden de grote bewaarkapaciteit bij — 23° C aan. Na 2 jaar was de vis nog van goede kwaliteit. De houdbaarheid blijkt viermaal deze van andere kleine pelagische vissen te bedragen. Ook na ontdooien binnen de 6 maand, en terug invriezen na ontkoppen en strippen, bleek de kwaliteit uitstekend te zijn en de houdbaarheid eveneens ongeveer twee jaar te bedragen.

Een Noordelijke vis die eveneens veel aandacht krijgt is de blauwe wijting. Onderzoekingen in Nederland hebben uitgewezen dat accepteerbare filets alleen uit zeer verse blauwe wijting kunnen worden verkregen. Daarenboven zou vis in de periode vóór de paaitijd moeten worden verkozen.

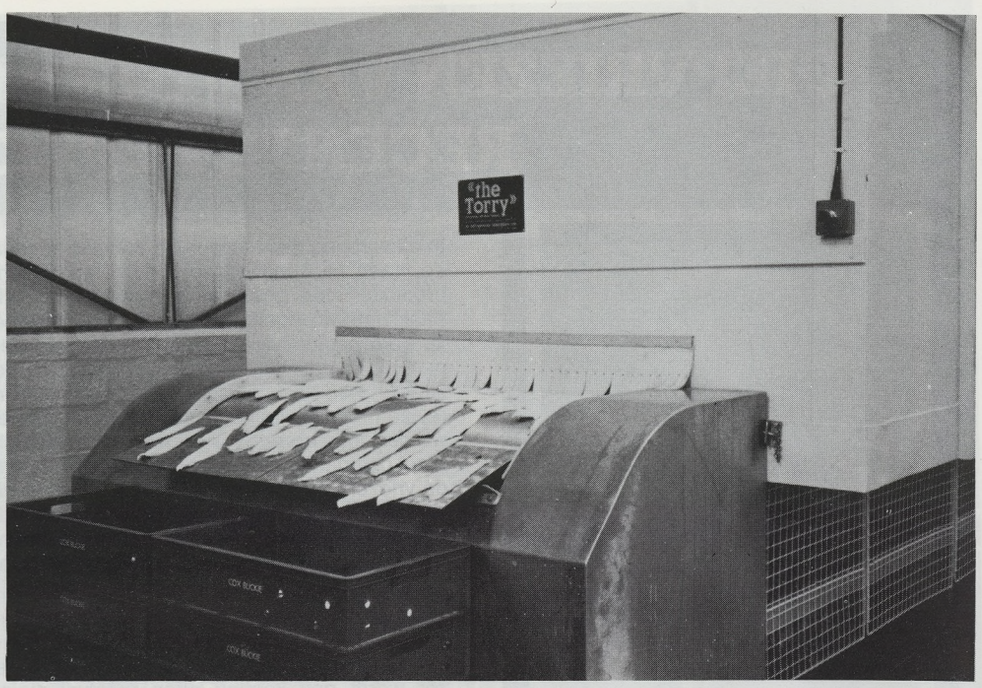
Op wereldvlak komen grote nog onvoldoende uitgebate stocks inktvissen voor. Ook op dit weekdier wordt intens technologisch onderzoek verricht. Proefnemingen in de USA verricht toonden aan dat deze dieren zich uitstekend tot het diepvriezen lenen en dit zowel geheel als gereinigd. Bij — 18° C was de houdbaarheid 13 maand. Voor tropische soorten uit Indische wateren bleek dit evenwel slechts 19 weken te zijn. Histologische onderzoekingen in Frankrijk uitgevoerd toonden aan dat het kontaktvriezen bij — 40° C beter de struktuur bewaarde dan het tunnelvriezen.

Tenslotte ging de belangstelling van diverse landen ook naar Antartica. Duitse onderzoekers rapporteerden in dit verband dat diverse diepzeevissen bij — 28° C gemakkelijk 1 à 1 1/2 jaar konden worden gestockeerd. Ook in Frankrijk werden met deze soorten gunstige resultaten bekomen.

De mogelijkheden om krill, een schaaldier dat in massa's in de antarktische wateren aanwezig is, te valorizeren werden verder intens onderzocht. De kleine afmetingen van deze diertjes stellen evenwel bijzondere problemen, zodat de pogingen meer in de richting van soepen, pasteien, enz. gaan.

Wat de meer traditionele vissoorten betreft gaat de aandacht de jongste jaren meer naar de invloed van de versheid van de grondstof op de kwaliteit van de diepvriesvis. Het bewaren van zalm (Oncorhynchus keta) in ijs of gekoeld zeewater voor het invriezen bleek het dooiverlies te doen stijgen. Canadese onderzoekers wijzen er dan ook op dat het belang heeft de zalm zo vlug mogelijk in te vriezen.

Hetzelfde instituut voerde proeven uit op haring die eveneens vóór het invriezen in ijs of gekoeld zeewater tot vier dagen werd bewaard. Hier bleek dat het ranzig worden niet beïnvloed werd door de koelopslag op voorwaarde dat de diepvriesharing luchtdicht verpakt werd. Was dit niet het geval, dan bevorderde het verblijf in ijs of nog meer in gekoeld zeewater de oxydatie. Het doorborrelen van het zeewater met stikstof had geen invloed.



Bandvriezer van het type „Torry".

Uit Amerikaanse proeven bleek dat gehele diepgevroren harder (Mugil cephalus) die vooraf tot zeven dagen in ijs werd bewaard een sterkere hydrolytische en oxydatieve ranzigheid vertoonde dan de rechtstreeks ingevroren vis. Voor filets was dit evenwel niet het geval.

2.2. Gesepareerd visvlees

In verband met de maximale valorizering van de zeeprodukten werd eveneens door de meeste landen intens onderzoek op de gebruiksmogelijkheden en kwaliteitsaspekten van mechanisch gesepareerd visvlees verricht. Hiervoor komen zowel verwerkingsresten (fileerresten, zaagsel van diepvriesblokken) als volledige, weinig kommerciële vissoorten (bv. met kleine afmetingen) in aanmerking.

Dit produkt stelt echter grote problemen. Inderdaad, de degradatieprocessen die zich in normale diepvriesvis voordoen, worden in de gesepareerde vispulp aanzienlijk versneld, zodat moeilijkheden optreden i.v.m. eiwit- en vetstabiliteit hetgeen resulteert in taaiheid en ranzigheid. Ook verkleuringen kunnen voorkomen terwijl de mikrobiologische aspekten ook dikwijls problemen doen rijzen.

— Eiwitstabiliteit

Ten einde de eiwitstabiliteit te verbeteren en de bewaarkapaciteit van diepgevroren vispulp te vergroten werd de jongste jaren een ganse gamma zgn. kryoprotektoren verder onderzocht. De polyfosfaten werden het meest bestudeerd. Deze onderzoekingen hebben trouwens geleid tot mengsels die speciaal voor gesepareerd visvlees bestemd zijn.

Verschillende suikers bleken het effekt van polyfosfaten synergetisch te versterken. Suikeralkoholen zoals sorbitol, hogere polysacchariden zoals de alginaten, cellulose glycolaat en amylopectinen bleken eveneens doeltreffende kryoprotektoren te zijn. Het gehalte aan deze stoffen moet echter laag blijven ten einde de smaak van het produkt niet ongunstig te beïnvloeden. Het toevoegen van vetten verminderde eveneens de eiwitdegradatie.

Glyceriden zoals glycerolmonostearaat waren eveneens nuttig. Dit was ook het geval voor een



ganse reeks vetzuren en dibasische carboxylzuren en hun zouten.

Het effekt van aminozuren als kryoprotektoren is minder duidelijk. Terwijl verschillende onderzoekers gunstige resultaten met glutaminaat, aspartaat, lysine en eiwithydrolysaten rapporteerden, konden anderen geen gunstige invloed vaststellen. De fijnheidsgraad van de pulp bleek hier evenwel een rol te spelen; alleen bij zeer fijn gemalen vis zouden de aminozuren doeltreffend zijn.

De textuur van vispulp kon tenslotte ook verbeterd worden door het toevoegen van diverse eiwitten, waaronder soya-isolaten het meest gebruikt worden.

Citroenzuur en EDTA verhoogden dikwijls het nuttig effekt. In vele gevallen verbeterden polyfosfaten eveneens het antioxydatief vermogen.

Aandacht werd ook besteed aan de rol van natuurlijk antioxydantia (bv. peper, look, curry). Dit onderzoek is vrij recent. Naast hun textuurverbeterende eigenschappen bleken in dit verband ook garnaal- en soya-extrakten antioxydatieve eigenschappen te vertonen. De oorzaak hiervan is nog onvoldoende bekend. Op te merken valt dat natuurlijk antioxydantia daarenboven ook de ranzige smaak gedeeltelijk kunnen maskeren.

— Vetstabiliteit

Oxydatieve reakties blijken in diepgevroren vispulp predominerend te zijn. Er werd vastgesteld dat de oxydatie zich het sterkst aan de oppervlakte van de blokken voordoet en door de aanwezigheid van bloed en metaalionen wordt gekatalyseerd.

Om het vet te stabiliseren gingen de studies vooral in de richting van het gebruik van antioxydantia, waarvan een ganse reeks werd onderzocht. De doeltreffendheid was evenwel niet voor alle vissoorten dezelfde.

Wassen tenslotte bleek eveneens een methode te zijn om pro-oxyderende stoffen uit de vispulp te verwijderen (bv. bloed).

— Kleurstabiliteit

Het separeren van visvlees heeft dikwijls verkleuringen tot gevolg. Deze zijn te wijten aan kontaminatie door huidpigmenten, bloed en ingewanden. Bij langere diepvriesopslag kunnen eveneens bruine en gele verkleuringen optreden (denaturatie van eiwitten en lipiden).

Om de kleur te verbeteren werd het wassen met water het meest onderzocht. Ook alkalische of zure oplossingen werden met meer of minder sukses beproefd.

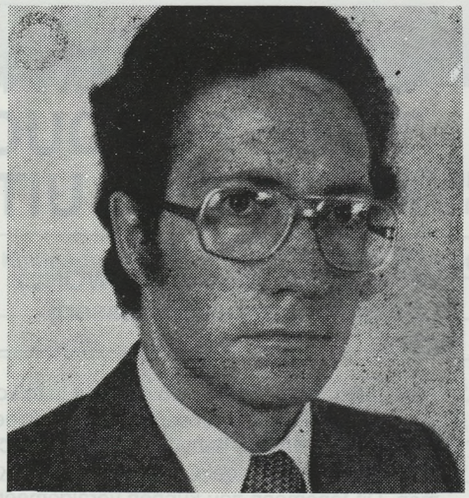
Waterstofperoxyde wordt zeer dikwijls vermeld als bleekmiddel. Ook polyfosfaten hebben vaak een blekende werking waarschijnlijk door sekwestreren van ijzer afkomstig uit het bloed.

De dispersie van hydrofiele kolloïden zoals melk en bepaalde gommen in de pulp bleek de opaciteit te doen stijgen waardoor de apparante witheid van het produkt werd verhoogd.

— Bakteriologische stabiliteit

De mikrobiologische kwaliteit van de grondstof bleek hier determinerend te zijn. Onder goede hygiënische omstandigheden en bij het koel houden van het produkt werd herhaaldelijk aangetoond dat er geen bijzondere mikrobiologische moeilijkheden te verwachten zijn, ook niet wanneer een zekere kontaminatie door ingewanden onvermijdelijk is.

Tenslotte kon eveneens de grote gevoeligheid van gesepareerd visvlees voor sekundaire kontaminatie worden bewezen. Het vermijden van deze besmetting is dan ook van het grootste belang.



ELEKTROFORESE EN ISOELEKTRISCH FOCUSSEREN VAN VISPROTEINEN

door Ir. Hugo DEVRIENDT,
Assistent, IWNOL
Rijksstation voor Zeevisserij

Proteïnen zijn fundamenteel voor alle levende materie. Veel van de belangrijke en karakteristieke kenmerken van vis- of vleesvoedsel, hangen af van de eiwitten waaruit het is opgebouwd. Het onderzoek van eiwitten steunt dan ook op een uitgebreide toepassing van chemische scheidingsprocedures, zoals elektroforese (E) en isoëlektrische focussering (IEF).

Op het gebied van viseiwitten worden de vermelde technieken vooral ter studie genomen voor de chemische specieidentifikatie en voor het ophelderen van denaturatieverschijnselen in diepgevroren vis. Het is niet toevallig dat deze studieobjekten, topics zijn uit het werkprogramma van de „West-European Fish Technologists Association", die de vorsers groepeert op het terrein van viswetenschap- en -technologie van de diverse Europese visserijinstituten.

1. STUDIE VAN DE CHEMISCHE VISSOORTBEPALING

Meerdere vis- en schaaldiersoorten worden verwerkt in een ganse reeks produkten, waaronder filets, pasta's, kroketten en sticks. De oorspronkelijke soort kan hier veelal niet meer aan zijn anatomische kenmerken worden herkend. Metodes voor speciesbepaling aan de hand van niet anatomische kenmerken zijn bijgevolg noodzakelijk. Het verifiëren van etiketteringsspecifikaties is immers in het belang van fair dealen, zowel in het handelsverkeer als voor de bescherming van de konsument.

Het elektroforetisch onderzoek van de sarcoplasmatische eiwit-extrakten van visvlees, is het voornaamste domein waarop de specifikatiebepaling heeft zich toegespitst. Reeds meerdere varianten van E en IEF werden op hun waarde getest bij het identificeren van niet verhitte waren.

In verder onderzoek dienen evenwel betrouwbare modifikaties uitgewerkt, om verhitte vis en visprodukten te determineren. Na be- of verwerking (voorbakken, marineren, roken, drogen, steriliseren, enz.), zijn de eiwitten grotendeels of geheel gedenatureerd of gekoguleerd, wat inhoudt dat een eenvoudige extraktie van de wateroplosbare eiwitfrakties onmogelijk is. Wil men ook hier een E- of IEF-determinatie uitvoeren, dan moet de extraktieprocedure worden aangepast.

De speciesbepaling van een mengsel, waarin twee of meer soorten vis zijn verwerkt, en het kwantificeren van de komponenten met behulp van elektroforesetechnieken, vergt bijkomend onderzoek.

2. STUDIE VAN DE EIWITDENATURATIE TIJDENS DE VRIESOPSLAG

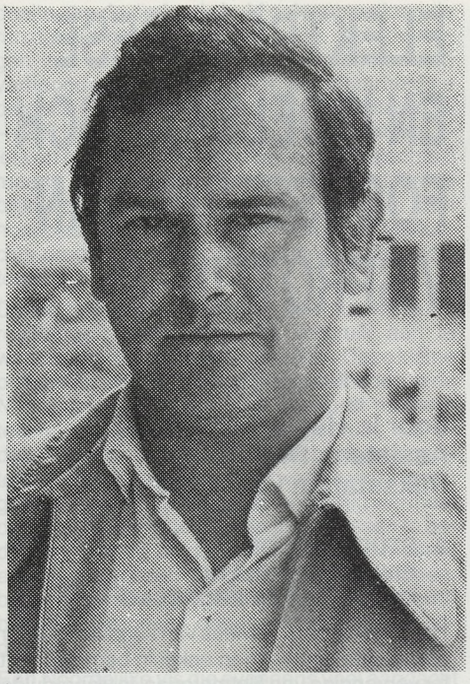
Het gesepareerd visvlees van surplus of van onderbenutte soorten kan enkel in beperkte mate ter vervanging van filetmateriaal in visprodukten worden benut. De eet- en verwerkingskwaliteit gaat immers snel achteruit tijdens de vriesopslag, vooral bij temperaturen boven –20°C. Tot dusver wordt de achteruitgang toegeschreven aan het denatureren van in hoofdzaak myofibrillaire proteïnen, i.e. wijzigingen in de fysico- en biochemische eigenschappen van eiwitmolekulen die gaandeweg aanleiding geven tot sterke aggregaatvorming.

Met behulp van gel elektrofosese kan meer klaarheid worden gebracht inzake het reaktieverloop en de aard van de molekulaire bindingen in de „aangetaste" proteïnen. Dit kan uiteindelijk bijdragen om het optreden van de ongewenste eiwitveranderingen te ondervangen.

De studie is vooreerst gericht op het definiëren en het verklaren van samenstellings- of struktuurwijzigingen van de viseiwitten, welke het gevolg zijn van invriezen en vriesbewaring. Dit vraagt nader onderzoek van eiwitspektra, bekomen na polyacryl-amidegel elektroforese in natriumdodecylsulfaat-midden (SDS-PAGE), uitgaande van de zoutoplosbare eiwitfracties van separatorvis.

Het tweede objektief houdt een vergelijking in tussen de elektroforetische informatie en een aantal meetbare chemische en fysische karakteristieken, o.m. eiwitoplosbaarheid, adenosinetrifosfatase-aktiviteit, dimetylamineproduktie, pH en textuur. Zodoende kan de waarde als maatstaf voor de proteïneveranderingen worden geëvalueerd. Ook voor dit doel, is het wenselijk naar korrelaties te zoeken tussen enerzijds de wijzigingen in de elektroferogrammen en de evolutie van de opgesomde parameters, en anderzijds de afname van de sensorische eigenschappen van het gesepareerd visweefsel tijdens de vriesopslag.

Een derde, zeer essentieel doel van de studie bestaat in het zoeken, op grond van de bekomen gegevens, naar praktische middelen om de kwaliteitsafname van ontgrate vis in diepgevroren toestand effektief te beperken. Vooral de betekenis van bepaalde bewerkingen vlak voor het invriezen (bv. wassen) en van het toevoegen van zg. kryoprotektieve hulpstoffen (bv. mononatriumglutamaat), dient nader onderzocht. Daarbij spelen faktoren, zoals type uitgangsmateriaal, stockageduur en -temperatuur, een grote rol.



GARNAAL EN HARING : TWEE PRODUCTEN VAN PRIMA KWALITEIT UIT EIGEN AANVOER

door Ir. D. DECLERCK,
Werkgroep Visziekten (IWONL)
Rijksstation voor Zeevisserij

Het is voor het Rijksstation voor Zeevisserij steeds een zorg geweest de kwaliteit van de aanvoer van vis en schaaldieren te bestuderen en te bevorderen. Onder de kwaliteit wordt evenwel de gehele kwaliteit verstaan, namelijk de bacteriologische, de chemische en de biologische kwaliteit.

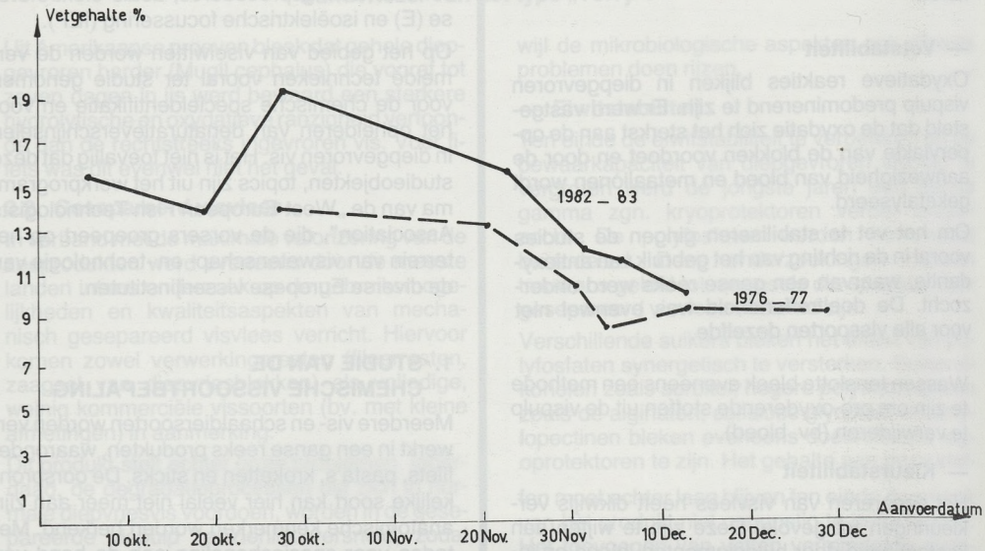
De **bacteriologische kwaliteit** houdt enerzijds verband met de versheidsgraad van de vis en anderzijds met de hygiëne. Het is namelijk zo dat levende verse vis, hygiënisch niet in orde kan zijn. **De chemische kwaliteit** houdt vooral verband met de aanwezigheid van bederfproducten in vis (afbraakproducten die door bakteriën gevormd zijn). Tenslotte staat de samenstelling van de vis (vet-, eiwit- en watergehalte) in relatie met de **biologische kwaliteit.** Deze biologische kwaliteit is onder andere afhankelijk van het voedselaanbod en de paaiperiode.

Vis van biologisch goede of minder goede kwaliteit is over het algemeen te herleiden tot vis met vaste of slappe konsistentie. Het voorkomen van slappe schol en kabeljauw is bij vissers zeer goed gekend. Vooral de bakteriologische kwaliteit is belangrijk omdat ze moet gezien worden in het kader van de volksgezondheid en tevens bepalend is voor de verdere bewerking van de vis. Het is in regel zo dat alleen vis met lage bakteriologische kiembelasting voor verdere bewerking in aanmerking komt. Anderzijds kan slappe vis, met verminderde biologische kwaliteit, van prima versheid zijn. Hiermede kan men mits aangepaste bewerkingen nog produkten van uitstekende kwaliteit vervaardigen.

Ontegensprekelijk is de kwaliteit van eigen aanvoer de laatste vijftien jaar aanzienlijk verbeterd. Dit staat niet alleen wetenschappelijk vast, maar velen zullen zich nog de vroegere vorm van behandeling en presentatie van vis herinneren. Deze vaststelling zou niet de consument maar ook de reders moeten verheugen, ware het niet dat de verhoging van de kosten van energie en allerhande nieuwe lasten de visserijaktiviteiten zijn gaan vertroebelen. De verbetering van de bakteriologische kwaliteit van de aanvoer is ondermeer te danken aan de inspanning van de reders (financieel) en de schippers (opleiding) om tot een betere organisatie aan boord van het vaartuig te komen. De zorg voor kwaliteit heeft zelfs velen aangezet om hun reisduur in te korten. Het is evenwel zo dat een kortere reis in een vermindering van de aanvoer resulteert; nochtans wordt hierdoor veelal een betere prijs bekomen. Dit fenomeen zou kunnen veralgemeend worden indien men zich aan een bepaalde maximum reisduur zou vasthouden. Spijtig genoeg is er wegens de verhoging van de brandstofprijs opnieuw een tendens tot langere zeereizen.

De aanvoer van haring is weer volop bezig. Deze haring behoort biologisch tot het Downsras, wordt meestal Sandettieharing genoemd en paait in de herfst in het Kanaal. Bij het begin van de haringcampagne 1982-83 had men met eenzelfde fenomeen als in 1976 te kampen. De temperatuur van het kanaalwater lag in de maand oktober van dit jaar te hoog opdat de haring naar de paaiplaatsen zou kunnen trekken. In 1976

Gemiddeld vetgehalte in funktie van de aanvoerdatum.





Haring, weer volop in trek sedert het vangstverbod werd opgeheven.

startte de haringkampagne op 20 oktober met zes koppels. De eerste haring werd slechts op 29 oktober, na een gevoelige temperatuursval, binnengehaald. De drijfveer van de jagende visser en de trek van de temperatuursgebonden paaiende haring zijn moeilijk op hetzelfde tijdstip te leggen.

Zoals in de twee vorige kampagnes werd ook dit jaar de aanvoer van haring gevolgd. Tabel I geeft de lengteverdeling van vier verschillende haringkampagnes weer. De procentuele lengteverdeling van de kampagne 1981-82 vertoont ongeveer hetzelfde beeld als deze van 1958-59. Wat een verschil met de kampagne 1976-77 ! Van de haring die reeds in de periode 6 oktober - 13 december 1982 werd aangevoerd behoort 50 % tot de 26, 27, 28 en 29 cm klassen, terwijl in 1976 dit slechts voor 18 % het geval was. Bij de ouderdomsbepalingen werden opnieuw zes- en zevenjarigen opgetekend, terwijl in 1976 de aanvoer vooral uit twee, drie en vierjarigen bestond. Hieruit volgt dat het gemiddeld gewicht per haring dit jaar beduidend hoger was dan in de vorige kampagnes (tabel 2).

Uit de figuur (zie hierbij) die het gemiddelde vetgehalte in funktie van de aanvoerdatum weergeeft kan men afleiden dat het gemiddeld vetgehalte dit jaar 2 % hoger lag dan in 1976. Dit hoog vetgehalte is ondermeer afhankelijk van het voedselaanbod. Het is evenwel zo dat de haring vóór het paaien in optimale voedingstoestand verkeert. Het hoge vetgehalte hoeft de consument geenszins af te schrikken. Het vet van vissoorten bevat 40 % enkelvoudige, onverzadigde vetzuren + 30 % linolzuur. Deze enkelvoudige, onverzadigde vetzuren van vis hebben een gunstige invloed op de lipidensamenstelling van het bloed, zodat het gebruik van alle vissoorten, zowel magere als vette, een gunstige invloed hebben bij het voorkomen van hart- en vaatziekten. Daarboven is haring een belangrijke bron van een aantal vetoplosbare vitaminen (A, D, E en K) die niet alleen belangrijk zijn voor de diëtik maar ook voor de voedseltechnologie. Na het paaien vermindert het vetgehalte aanzienlijk (9 à 10 %). Waar de volle haring aangewezen is voor het bakken en het roken, is de ijle haring vooral voor het marineren geschikt. Men mag dus gerust stellen dat haring een goed voedsel is.

Dit jaar werd eveneens tot vreugde van de consument grote hoeveelheden garnaal in onze havens aangevoerd. De hoge temperaturen van het zeewater, het voedselaanbod en allerlei andere faktoren hebben hier in de groei een rol gespeeld. Spijtig genoeg staat onze eigen aanvoer soms onder zware druk van importgarnaal. Uit kwaliteitsonderzoek op Noordzeegarnaal van eigen aanvoer kwam tot uiting dat men zowel chemisch als bakteriologisch prima kwaliteit in onze havens aanvoert. Gelukkig knoeien onze vissers niet met bewaarmiddelen als benzoëzuur en sorbinezuur. Dit is ook niet nodig daar onze garnaal zeer vlug de consument bereikt. Het is evenwel zo dat deze behandelde geïmporteerde garnalen op de prijsvorming drukken waardoor onze garnaalvissers de dupe zijn van de zorg voor kwaliteit.

Samenvattend kan worden gesteld dat uit het wetenschapelijk onderzoek is gebleken dat Noodzeegarnaal en haring van eigen aanvoer van goede bakteriologische, chemische en bioloische kwaliteit zijn. Hopelijk zal hierdoor de rechtmatige interesse van de consument worden gewekt en op deze wijze de inspanning van onze vissers worden beloond.

Tabel 1 – PROCENTUELE FREQUENTIE VAN DE LENGTEVERDELING VAN VIER VERSCHILLENDE HARINGCAMPAGNES

Kampagne	Centimeterklassen												Aantal bemonsterde individuën
	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
1958-59	0,9	2,9	10,8	18,3	23,1	22,1	11,9	5,7	2,9	1,3	0,1	—	1570
1976-77	2,9	8,4	14,6	26,8	28,8	12,6	5,0	0,5	0,4	—	—	—	2100
1981-82	0,1	1,8	11,1	26,0	23,1	15,6	10,6	5,1	3,4	2,1	0,9	0,2	4948
1982-83	0,3	0,3	3,4	13,7	17,8	22,6	21,7	10,5	6,5	2,3	0,7	0,2	2100

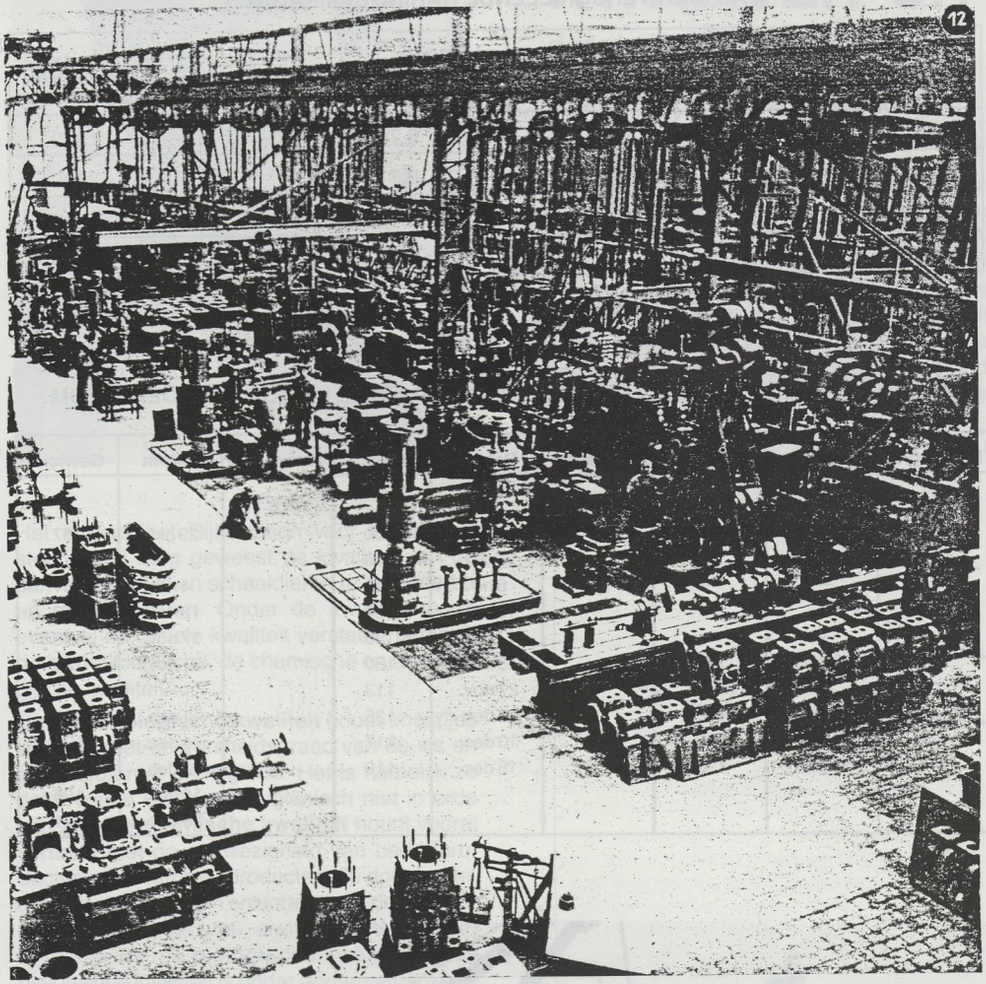
Tabel 2 – GEMIDDELD GEWICHT PER HARING IN FUNKTIE VAN DE AANVOERDATUM

Kampagne	Datum	Gewicht	Kampagne	Datum	Gewicht	Kampagne	Datum	Gewicht
1982-83	6 okt.	172	1981-82	—	—	1976-77	—	—
	19 okt.	175		26 okt.	160		29 okt.	167
	28 okt.	165		30 okt.	150			
	—	—		6 nov.	144		4 nov.	161
	—	—		10 nov.	139		12 nov.	149
	—	—		17 nov.	133		17 nov.	143
	23 nov.	149		23 nov.	130		21 nov.	125
	—	—		27 nov.	113		—	
	2 dec.	136		3 dec.	125		1 dec.	125
	7 dec.	130		10 dec.	117		4 dec.	122
	13 dec.	130		16 dec.	119		13 dec.	107
							16 dec.	106
							29 dec.	91

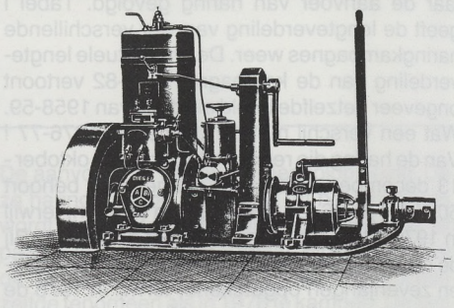


Het lossen van de garnaal in de Zeebrugse vissershaven.

DEN „ANGLO" BESTAAT 70 JAAR



Zicht in het werkhuis rond het jaar 1950.



Eén van de „eerstelingen".

Inderdaad werd de N.V. „A.B.C." gesticht op 26 oktober 1912 in de studie van notaris Fobe te Gent. Waren hierbij aanwezig: de werkhuizen Onghena, welke in likwidatie waren, de heren Marcel Drory, Georges Carels, Fernand de Limon Triest, Georges Piers de Ravenschoot, Victor Stas de Richelle, Richard Drory, Baron Jules del Marmol. Het kapitaal bedroeg 500.000 BF.

De naam van de vennootschap „Anglo Belgian Company" laat veronderstellen dat er Engels kapitaal mee gemoeid zou geweest zijn. Dit was inderdaad wel voorzien en beloofd, maar de Engelse kapitalisten bleven met hun centen aan de andere kant van de Noordzee. Echter, aangezien de firmanaam als van tevoren vastlag en geregistreerd was, bleef hij maar behouden.

Wij waren niet de éérste Gentse constructeurs van dieselmotoren, wel de tweede. Inderdaad hadden de gebroeders Carels rond 1894 met de heer Rudolf Diesel een contract afgesloten voor het bouwen van een nieuwe soort motor. Den „Anglo" had de werkhuizen Onghena, welke gasmotoren bouwde, overgenomen met als objectief de bouw van kleine verbrandingsmotoren van het type „semi-diesel".

Herinnert U zich dat in die tijd de kleinere vaartuigen voortbewogen werden met behulp van zeilen, of ze werden voortgetrokken door een paard of zelfs door mankracht, geleverd door de schipper die zelf, door middel van een touw zijn schip langs het jaagpad of trekweg trok.

De opkomst van de verbrandingsmotor zou dus een totale verandering meebrengen in het voortbewegen van dit transportmiddel.

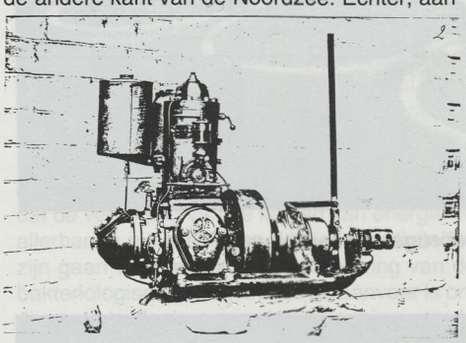
Carels had een semi-diesel aangekocht, evenals de licentie voor deze motor. Dit werd aan de ABC overgelaten mits een vergoeding van 5% op de verkoop van elke motor.

A.B.C. begon aan het bouwen van een eerste serie dieselmotoren van 10 tot 15 pk.

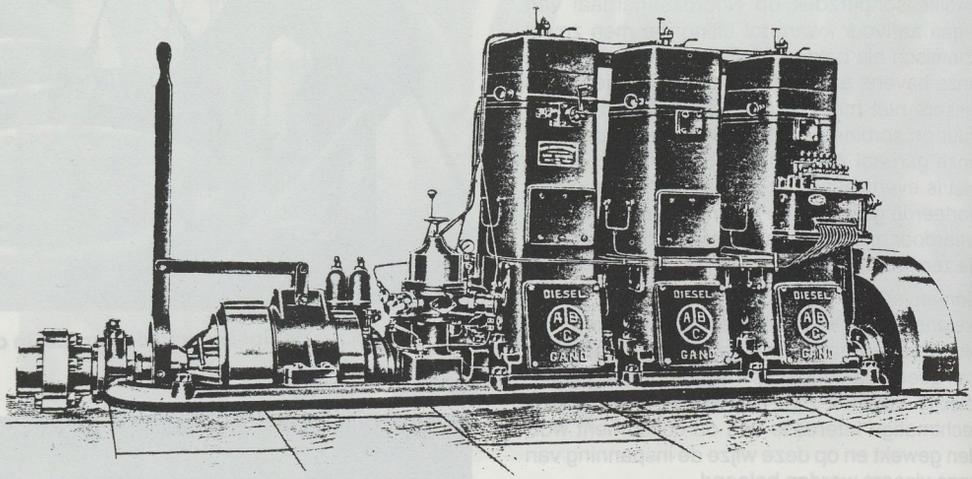
Begin 1913 stelde men vast dat sedert het oprichten van de onderneming 12 motoren met een totaal vermogen van 212 pk geproduceerd werden.

Een eerste serie werd in produktie gegeven, namelijk:
12 x 1 cilinder, 6/8 pk
6 x 2 cilinders, 16 pk
12 x 1 cilinder, 12/15 pk
6 x 2 cilinders, 25 pk
6 x 2 cilinders, 40 pk
6 marine motoren 2 cilinders van 45 pk.
Daarbij nam A.B.C. deel aan de Internationale Tentoonstelling van 1913 met drie motoren.

Alles zou rustig zijn gang gaan, tot de Eerste Wereldoorlog roet in het eten zou gooien. Maar die ging ook voorbij.



Tussen 1918 en 1923 ontwikkelde men verschillende types...



De GMZ motor - de eerste met hoge compressiedruk - rond 1930.

A.B.C. verkocht goed op de binnenlandse markt, maar begon over de grenzen heen te kijken en zocht kontakten met Argentinië, Brazilië, Engels Indië, Egypte, „Belgisch Congo". Bovendien kwamen er aanvragen voor vertegenwoordiging vanuit Bulgarije, Peru, Syrië, Palestina en Columbië.

Het was de goede tijd, tijdens dewelke de constructeur zijn keuze kon doen, zijn voorwaarden stellen en in zijn zetel de klanten afwachten.

De tijden zijn nu erg veranderd.

In 1920 was de totale produktiecapaciteit 2500 pk per jaar.

In de twintiger en dertiger jaren werd hard gewerkt; nieuwe motoren werden ontworpen en men stapte over van de semi-dieselmotor met lage verbrandingsdruk tot de dieselmotor met hoge verbrandingsdruk. Dit alles liep niet altijd van een leien dakje, maar het moest gaan.

In die tijd ontstonden de „twee generatiemotoren": grootvader kocht hem; na hem werkte de zoon ermee en met de dood in het hart verving de kleinzoon hem voor een krachtiger motor omdat de vooruitgang het zo wilde.

In 1940 zou voor de tweede maal in de geschiedenis van A.B.C. de oorlog de boel op stelten zetten. Gedurende deze periode 40-44 werden hoofdzakelijk motoren gebouwd, bestemd voor de bevoorradingssectoren, namelijk voor vissersvaartuigen, binnenvaart en voor tractoren. Maar het belangrijkste was, gedurende deze oorlogsjaren werkten het studiebureel en de produktiediensten aan de ontwikkeling van een nieuwe motor, meer bepaald de DU en de 2 en 3 cilinders-prototypes waren klare kost na de bevrijding.

Na de oorlog werd terug op volle kracht hernomen met als produktie-objectief ~ 19.000 pk per jaar ten opzichte van de 9.000 pk van voor de oorlog. Er kwam een personeelsuitbreiding. Akkoorden met het buitenland werden vernieuwd en nieuwe werden afgesloten, zoals met Spanje. Het machinepark werd gedeeltelijk vernieuwd en uitgebreid, men ging over tot reorganisatie.

En al werkend en wroetend gingen de vijftiger en zestiger jaren voorbij met meeval en tegenslag.

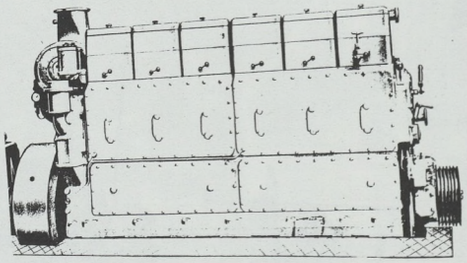
De motoren van de serie DU werden voorzien van een oplading en werden DUS. Later werden de motoren heraangepast en hun vermogen opgedreven - zij werden DX/DXS/DXC.

De motoren verlieten de fabriek voor alle toepassingen en vonden hun weg naar alle uithoeken van de wereld. Er waren goede jaren, maar tevens ook teleurstellende jaren. Ook bij A.B.C. werden sommige krisisjaren hard aangevoeld. Vooral op het einde van de zeventiger jaren, toen de wereldkrisis in omvang toenam. Een zekere vorm van bedrijfsmoeheid bij de verantwoordelijken liet zich gevoelen; de ouderen verdwenen van het toneel en de opvolging was onvoldoende voorbereid.

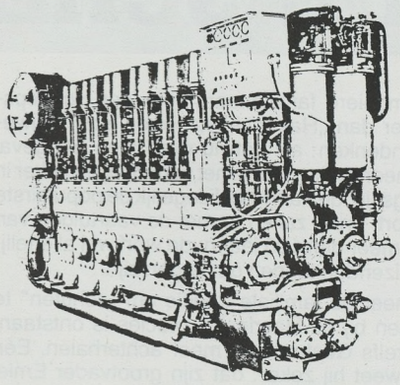
Begin 1980 werd de Anglo Belgian Company die in faling ging, overgenomen door een aantal Vlaamse industriëlen die nieuw bloed en kapitaal in de firma pompten. A.B.C. bleef staan voor „Anglo Belgian Corporation".

Met nieuwe opvattingen, sterkere wilskracht, verjongde kaders werd terug de hand aan de ploeg geslagen. De motoren werden nog verbeterd, de prijzen aangepast aan de vroegere en nieuwe markten. De laatste telg uit de motorenfamilie, de DZ motor, werd verkoopbaar gemaakt en verkocht.

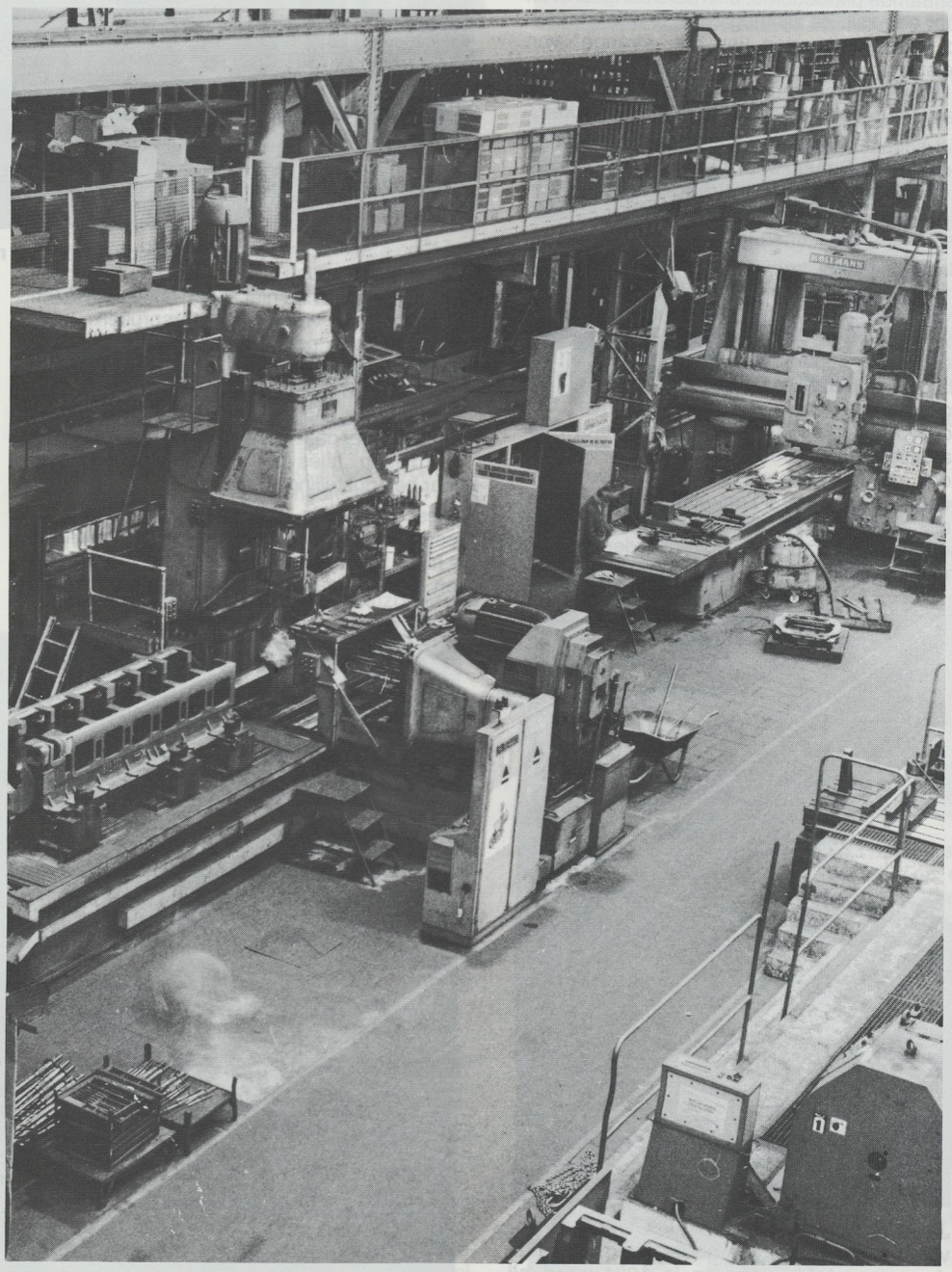
Het is misschien nog wat vroeg om nu reeds te verklaren dat de Anglo Belgian Corporation ook op weg is voor nogmaals 70 jaar. Maar het is de hoop van hen die zich dagelijks inspannen om een goed Belgisch produkt op de wereldmarkt te brengen en er te houden.



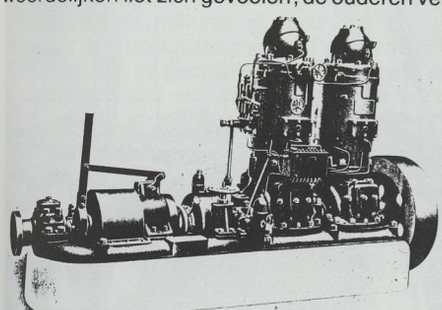
De beroemde DU motor, nadien DX.



De DZ motoren die nu „in" zijn.



Zicht op het aktuele werkhuis.



„De GM motoren anno 1924". Nog steeds met lage compressiedruk en met een gloeikop verhit door benzine- of petroleumbrander.

Reeds aan de vierde generatie toe

DE SCHEEPSWERF HAERINCK

Een mooiere familienaam voor een scheepsbouwer dan „Haerinck" kan men zich nauwelijks indenken: als het nu misschien het geval niet meer is, dan was in het verleden, en zeker in oorlogstijd, de haring wel degelijk de populairste vissoort, en er zullen er met de vaartuigen van deze meer dan 100 jaar oude werf wel al ettelijke duizenden tonnen gevangen zijn.

Wanneer de familiale traditie om „schuten" te bouwen bij de Haerinck's precies is ontstaan, kan zelfs Gustaaf niet meer achterhalen. Eén ding weet hij zeker: dat zijn grootvader Emiel Haerinck Heistse schuiten begon te bouwen in de vorige eeuw in de Pannestraat te Heist, zogenaamde platbodems, uiteraard aangedreven door een zeil. Ze zijn nog enkel te bewonderen op oude postkaarten van het „strange" van Heist en van de eerste kleine schuilhaven (1906) van Zeebrugge, waar de Heistenaars een jaar later schoorvoetend naar toe trokken.

Die schuiten werden op stukken hout van de werf uit de Pannestraat en langs de Kursaalstraat door paarden opgetrokken naar de Zeedijk en via een helling op het strand gezet, waar ze konden vlot komen.

Mieltje Haerinck bouwde niet zozeer op bestelling, zoals tegenwoordig, doch hij begon gewoon een kiel te leggen zodra het voorgaande vaartuig van de werf weg was. Er waren toen geen vissers die over „eigen middelen" (de N.M.K.N. noemt dat nu „autofinanciering") genoeg beschikten om een schip te „leggen". Dus bouwde Haerinck de ene na de andere, waar dan allengs wel steeds een liefhebber voor opdook, die het wilde uitbaten en er mee in zee gaan. Op een bepaald moment had Emiel Haerinck alzo zeven schuiten in de vaart, die hij zelf gemaakt had en die de aspirant-reders aan het in-verdienen waren.



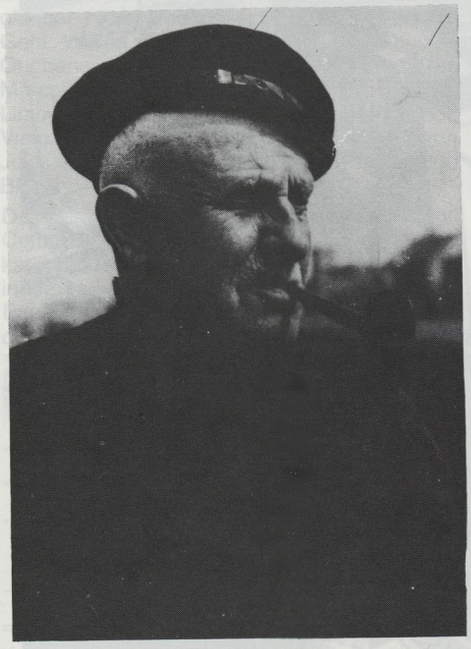
Jules Haerinck (vooraan) met 2 leergasten.

Emiel Haerinck had niet alleen talrijke schuiten, hij schonk zijn vrouw ook tien spruiten: Jules, Louis, Staf (de peter van de huidige Gustaaf), René, Oscar (gesneuveld in de 1e W.O.), zijnde 5 jongens en evenveel vrouwvolk: Marie, Germaine, Alice, Angèle en Bertha. Het spreekt vanzelf dat er daarvan de stiel van Emiel zouden voortzetten. Jules (de oudste) en Louis hadden daar belangstelling voor.

Jules, geboren in 1883, begon op zijn 13e jaar reeds, maar toen de eerste wereldoorlog uitbrak is hij bij zijn broer Louis in Holland voor de boeren bomen gaan zagen met een grote boomzaag. Ze trokken van hoeve tot hoeve en kwam zo aan de kost.

Na de oorlog keerden ze terug naar België en Jules besloot in zee te gaan. Na 2 jaar stak zijn vrouw daar echter een stokje voor en zo begonnen Jules en Louis als bazen in 1921 aan de Werfkaai te Zeebrugge, waar het bedrijf nu nog gevestigd is.

In 1922 zag de visserij daar de eerste schuit in de spanten klimmen: de Z.513. De ribben werden toen nog met de hand gezaagd; de zaag waarmee de dekbalken werden gezaagd, is nog steeds in gebruik en is zo oud als Staf! Het was



Jules Haerinck. Aanvankelijk wilde hij ter visserij varen maar moeder-de-vrouw stak daar een stokje voor en in 1921 werd hij „baas" op de werf.



Oude „schuten" in de Zeebrugse haven.



De Z.516 „Jacoba" van reder Boone die in een overdekte loods werd gebouwd en afgewerkt.

het prille begin van de mechanisatie.

Tussen de twee wereldoorlogen volgden dan vele, vele schepen, waarbij Staf Haerinck ondertussen de tel is kwijtgeraakt, evenals de volgorde. Hij heeft zich altijd gejeund in de scheepsbouw voor zovele vrienden, die ook als ze er geen zaken hadden, nooit van de werf waren weg te slaan, maar hij heeft nooit statistieken bijgehouden. We zouden kunnen zeggen: de Haerinck's, zij bouwden voort...

Wel weet hij nog dat, toen de Z.452 voor Romain Falleyn in aanbouw was, de huidige loods daar gewoon werd rond gebouwd... en dat nadien de Z.516 „Jakoba" voor Jozef Boone en de Z.562 „Luc" onder dak konden worden opgetrokken, en afgewerkt.

Tot aan de tweede W.O. werden nog heel wat garnaalschuiten „met platte gaten" besteld en legde de werf zich ook toe op herstellingen.

Sinds 1938 dreef Jules Haerinck de werf verder alleen, zonder zijn broer, en bouwde o.m. nog de Z.467 voor Theophiel Van Wijnsberghe.

Jules Haerinck kreeg eveneens een kroostrijk gezin bij elkaar: Theophiel, Oscar, onze Gustaaf, François (die nu bij De Graeve werkt), Flora en Yvonna († 1981).

Staf, geboren in 1922, interesseerde zich ook voor het boeiende beroep van zijn voorvaderen, en dat blijkt niet alleen uit de vaartuigen die hij bouwde, maar tevens uit de pakken foto's die hij liefdevol als herinnering bijhoudt, maar waarvoor hij de nodige tijd nog nooit vond om ze te ordenen. Bij het doorkijken ervan, waarvan er ongetwijfeld veel – om niet te zeggen de meeste – zijn eigen werk zullen geweest zijn (want dat is zijn „vrijetijdsbesteding"), vertelt hij vlugger herinneringen, kris-kras naar gelang ze hem te binnen schieten, dan wij ze kunnen opschrijven... dat ze na de oorlog aan de Z.454 voor Tuur van Fox een nieuw „hennegat" aangezet hebben i.p.v. een „sloepegat"; dat de Z.537 de eerste schuit was na de oorlog met een nieuw model „torpinegat", enz.

In 1961 nam Staf de werf over van vader Jules, die op 29/8/'68 zou overlijden op 85-jarige leeftijd.

De laatste houten vaartuigen – tengevolge van de overgang naar stalen vaartuigen en van de algemene schaalvergroting, waaraan ook de zeevisserij niet is ontsnapt – die Staf bouwde, waren de Z.578 „Carohein" voor Fernand Vanden Abeele en François Bil, (febr. '66), de Z.447 „Hurricane" voor Gerard Vandierendonck, die in juli '68 in de vaart kwam, de Z.503 „Cormorant" voor Stien Vlietinck en tenslotte de Z.525 „Golfbreker" voor Leon Savels, die in jan. '70 gedoopt werd.

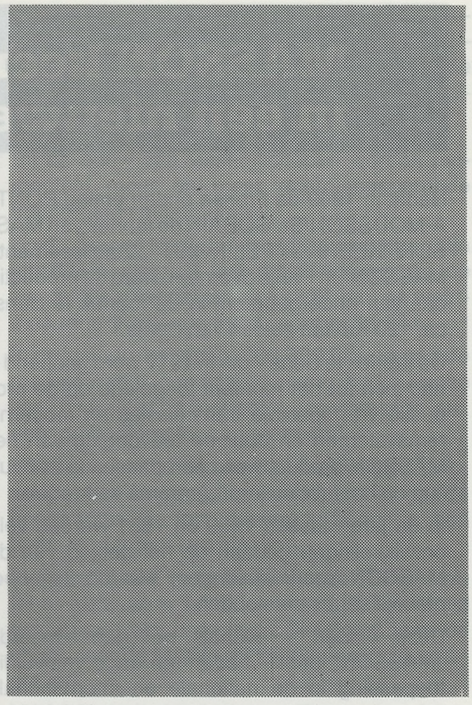
Sindsdien is de nieuwbouwaktiviteit op de werf Haerinck stilgevallen, want alhoewel Staf in 1955 ook reeds met ijzerbewerking begon en er van voor de oorlog reeds een klein smidsje gebouwd werd, waarin Theophiel, de oudste zoon van Jules, nog heeft gewerkt, alsook Crombez, is het nooit gekomen tot of heeft Staf zich nooit gewaagd aan staalbouw.

Dit neemt niet weg dat de achterkleinzoons van Miel Haerinck, Walter en Urbain, nu nog steeds op de werf hun brood verdienen, en dat er nog een timmerman in dienst is.

Staf zelf, troffen we héél gekoncentreerd aan bij de draaibank, waar hij een stuk aan het bewerken was, tussen hoopjes ijzervijlsel en "serpantins".

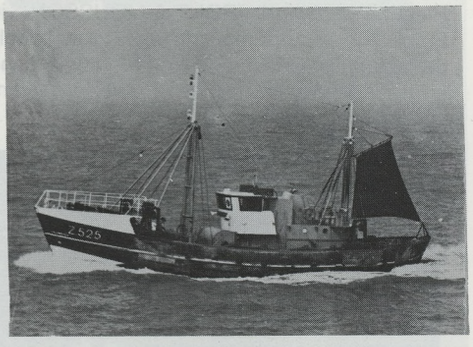
Het aanzien van de werf is de jongste tijd van buitenaf (van binnen is het nog allemaal vertrouwd gebleven) wat gewijzigd: beseffend dat de voorgrond langs de Werfkaai voor de visserij waardevoller was dan voor de werf zelf en er een grote nood aan was, liet Staf langs de Werfkaai in 1981 17 bergplaatsen bouwen voor de reders.

Dit jaar 60 jaar geworden, hoopt hij binnen afzienbare tijd eindelijk eens zich ten volle te kunnen uitleven in zijn andere hobby: de fotografie. Want in de donkere kamer liggen nog bergen onuitgewerkte ideeën en plannen te wachten. En verder zal Staf wel altijd Staf gelijk blijven: eenvoudig en vriendelijk in de omgang, zonder veel behoeften voor zichzelf, vergroeid met de werf, de kaai en de zeevisserij. Zoals de generaties vóór hem en degene die nu al weer de familietraditie voortzetten.





De Z.537, het eerste vaartuig dat na de oorlog gebouwd werd met een „torpinegat".



De Z.525 van Savels Leon. Dit was het laatste houten vaartuig dat werd gebouwd op de scheepswerf Haerinck.



Gustaaf Haerinck aan zijn draaibank.

MASSON keerkoppelingen ondergebracht in een nieuwe Frans-Duitse onderneming S.E.E.

Nadat in 1969 de Franse onderneming PONT-A-MOUSSON/St. GOBAIN de fabriek van MASSON KEERKOPPELINGEN „Etablissements MASSON" in Parijs overnam, werd de productie daarvan ondergebracht in de fabriek te Sens, ca. 120 Km ten zuiden van Parijs.

De fabriek te Sens – die in 1917 werd geopend – had zich tot dat moment toegelegd op de productie van speciale transmissies en moderne remsystemen en door de toevoeging van het MASSON product werd een passende aanvulling op het productie-programma verkregen.

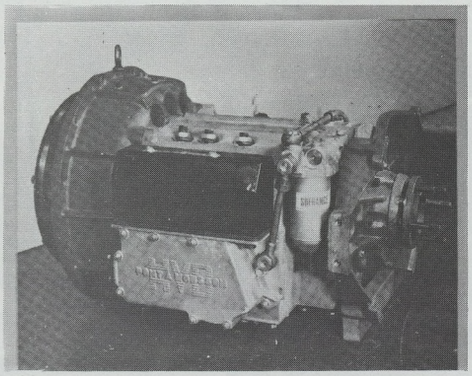
In de jaren tussen 1969 en 1981 werden vele ontwikkelingen gedaan op het gebied van de MASSON keerkoppelingen, waaruit 2 geheel nieuwe series ontstonden.

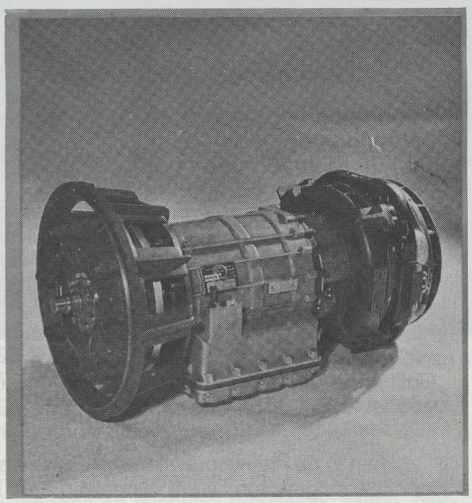
Deze vinden – evenals het gehandhaafde „MASSON" deel – heden ten dage veelvuldig toepassing in de nationale en internationale scheepvaart. Zo werden er in de laatste 5 jaar zo'n 600 MASSON keerkoppelingen in Nederlandse en Belgische schepen ingebouwd, terwijl er ruim 4000 in Engelse, Scandinavische, Franse, Portugese en Spaanse schepen werden geïnstalleerd.

Met name in de visserij is de naam MASSON een steeds meer bekende klank geworden doordat toegepaste moderne ontwikkelingen en speciale mogelijkheden op de MASSON kasten goed inspeelden op de ontwikkelingen in de scheepsbouw en motorenbouw.

In de loop der jaren groeide ook het programma speciale transmissies uit tot een belangrijk onderdeel van de productie door de ontwikkeling van automatische transmissies voor autobussen.

Hiermee verwierf PONT-A-MOUSSON in Frankrijk een grote reputatie en is zij inmiddels de belangrijkste leverancier van automatische transmissies voor al het Franse stads en provinciaal busmaterieel geworden.





PONT-A-MOUSSON automatische transmissies type HVD en type 703.

De 3e productietak – de remsystemen – heeft een eveneens niet onbelangrijk aandeel in het totale programma van PONT-A-MOUSSON te Sens.

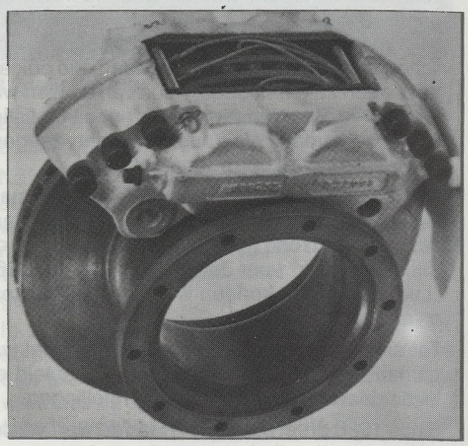
Door haar enorme ervaring als gieterijconcern heeft PONT-A-MOUSSON op het gebied van luchtgeventileerde remschijven voor metro- en treinstellen speciale remschijven kunnen ontwikkelen.

Deze gegoten remschijven zijn opgebouwd uit twee aaneengegoten materiaalkwaliteiten, t.w. een speciale ijzerlegering voor de geventileerde schijf – voor een hoge slijtvastheid en goede warmteafvoer – en een hoogwaardige gietstaallegering voor de naaf waarmee het geheel op de wielas wordt gemonteerd.

Tevens heeft PONT-A-MOUSSON de speciale remmen ontwikkeld voor de T.G.V., de nieuwe Franse trein die ingezet wordt op de spoorverbinding tussen Parijs en Lyon en die inmiddels testsnelheden van 380 Km/uur heeft bereikt.

Het spreekt voor zich dat aan de ontwikkeling en productie van een zo eenvoudig lijkend maar zo belangrijk onderdeel jaren van ontwerpen en beproeving zijn vooraf gegaan.

Daartoe werd o.a. een beproevingsinstallatie gebouwd waarmee snelheden tot ca. 500 Km/uur kunnen worden gesimuleerd.



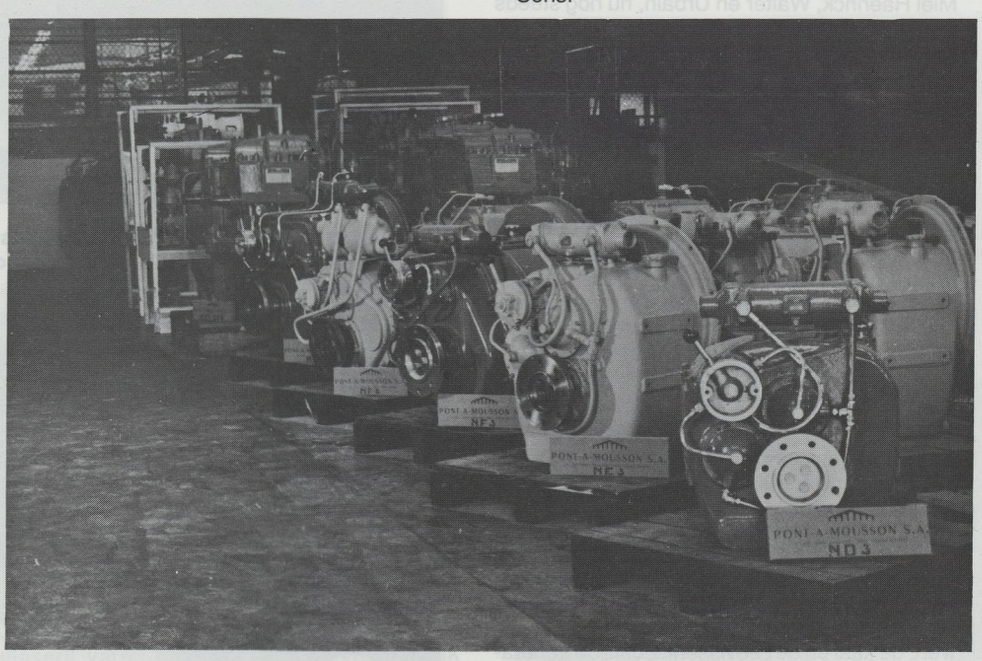
PONT-A-MOUSSON luchtbediende rem, type 19.

Teneinde tot uitbreiding van het programma automatische transmissies te komen, ontstond er in 1981 een contact tussen de Duitse fabrikant RENK A.G. en PONT-A-MOUSSON.

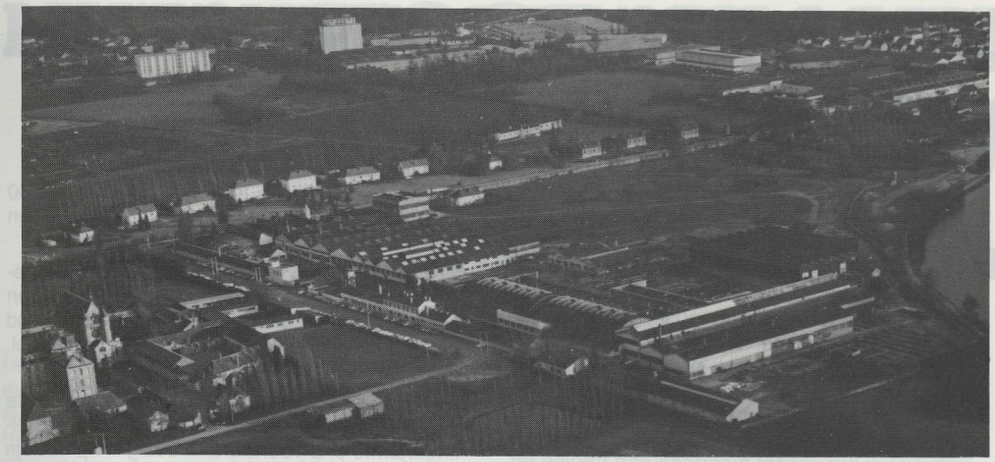
RENK A.G., behorend tot de G.H.H. groep en opgericht in 1873 had zich een wereldreputatie verworven met haar speciale scheepstandwielkasten voor hogere vermogens alsmede met de „Doromat" automatische transmissies. Een samenwerking met PONT-A-MOUSSON zou voor Renk betekenen dat er grote introductiemogelijkheden in Frankrijk en de Franstalige landen zouden ontstaan, terwijl PONT-A-MOUSSON een uitbreiding van haar productie- en verkoopprogramma zou verkrijgen.

Eind 1981 werden de besprekingen afgerond en werd een nieuwe groep opgericht; de SOCIETE EUROPEENNE D'ENGRENAGES, kortweg S.E.E. PONT-A-MOUSSON heeft daarin een belang van 70 % en RENK 30 %.

De S.E.E. fabriek te Sens omvat momenteel een totale oppervlakte van 120.000 m^2 – waarvan 30.000 m^2 bebouwd –; er werken 440 personen.



Enige MASSON keerkoppelingen van de N-serie, bestemd voor vermogens van 100 tot 400 Pk.



De S.E.E. fabriek te Sens.

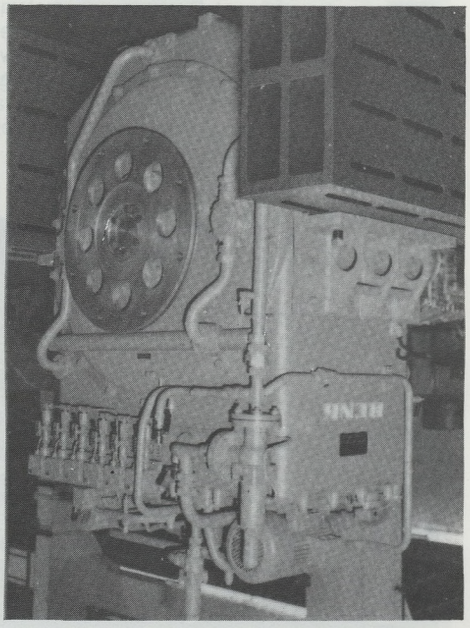
De productie van de „Doromat" transmissies is inmiddels opgestart en zal over 1982 al moeten leiden tot een productiestijging op het gebied van de transmissies van ruim 80 %.

Het nieuwe vignet dat in de toekomst ook op de MASSON keerkoppelingen van toepassing zal zijn.

Op het gebied van de keerkoppelingen staan er eveneens veranderingen op het programma.

Zo zal S.E.E. tevens de verkoop van de RENK planetaire scheepstandwielkasten type PWS en PLS ter hand gaan nemen.

Voorlopig zullen deze activiteiten alleen gericht zijn op Frankrijk en de Franstalige landen.



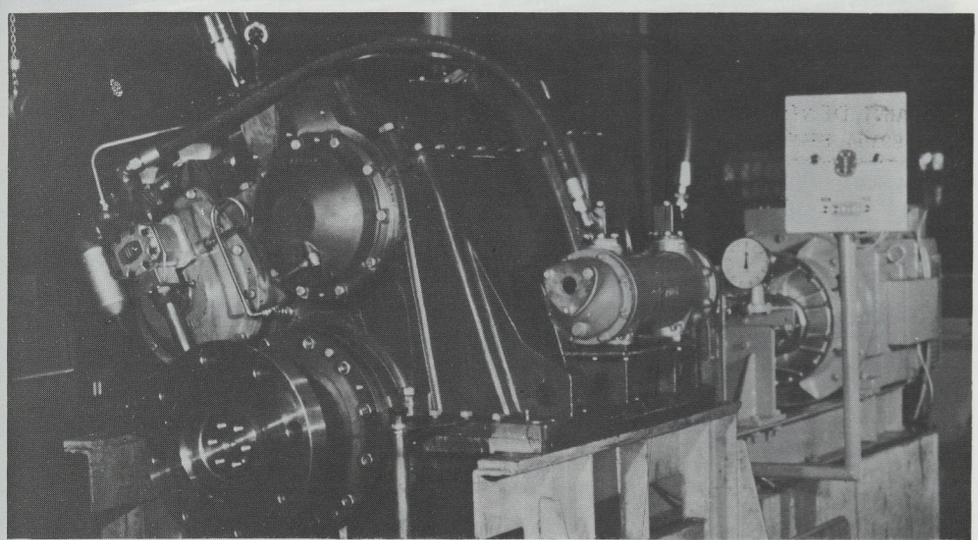
RENK keerkoppeling type PWS.

Medio 1983 kunnen de eerste MASSON keerkoppelingen type 2035 uit productie verwacht worden.

Deze nieuwe MASSON kast is gebaseerd op het huidige type 1850 dat o.a. in meerdere Belgische en Nederlandse visserijschepen is ingebouwd en zal geschikt zijn voor vermogens van ca. 1500 – 2600 Pk.

De 2035 zal geleverd worden in 6 uitvoeringen waarvan 2 keerkoppelingstypes en 4 reductiekasten met frictie en in alle gevallen met reductieverhoudingen tot ca. 10:1.

Hiermede kan tegemoet gekomen worden aan de wens om eveneens bij hogere motortoerentallen toch schroeven van grote diameter en lage toerentallen toe te passen.



MASSON keerkoppeling RSL 1850 op de proefstand.

De rendementsverbeteringen die daardoor bereikt kunnen worden zullen zeker in de visserij – waar de stijgende brandstofprijzen al voor de nodige problemen hebben gezorgd – zeer welkom zijn.

Bij de bouw van visserijschepen worden momenteel meer en meer energiebesparende maatregelen genomen.

Enige nieuwe Nederlandse visserijschepen zijn inmiddels uitgerust met dieselmotoren die op zware olie (blends) draaien (200 sec) en waarmee redelijke besparingen worden bereikt.

In de kleinere schepen (300-800 Pk) worden de meeste werktuigen zoals dynamo, hydraulische lier, hydraulische nettenrol, compressor etc. door de hoofdmotor aangedreven.

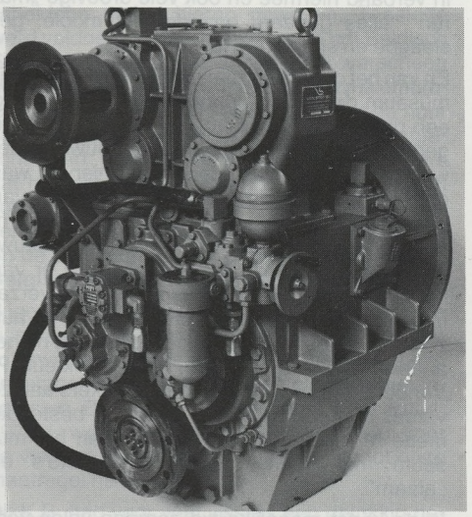
Hiermede kan bereikt worden dat slechts 1 hulpset behoeft te worden geïnstalleerd en dat de hoofdmotor, die toch continu in bedrijf is, een beter rendement kan afgeven.

In de nieuwste serie Nederlandse „Euro" kotters – waarvan er inmiddels zo'n 10 in bedrijf zijn gekomen – wordt de hydrauliekpomp voor de vislier door de MASSON keerkoppeling aangedreven.

MASSON ontwikkelde daarvoor een speciale P.T.O.-kast, die op de keerkoppeling is gemonteerd en waarop 1 of meerdere hydropompen kunnen worden geplaatst.

De aandrijvingen zijn naar wens te leveren met ingebouwde fricties die op afstand schakelbaar zijn.

De hydropompen zijn in dat geval alleen in bedrijf als er hydraulisch vermogen benodigd is, hetgeen het rendement van de gehele installatie te goede komt en onnodig hydrauliekgeruis, pompslijtage en warmteontwikkeling voorkomt.



MASSON keerkoppeling RSD 281, reductie 5:1, met schakelbare top-pto voor de directe montage van een 125 Pk hydropomp voor vislier-aandrijving. Van 1979 tot 1983 werden ruim 50 Nederlandse en Franse visserijschepen met dit type keerkoppeling uitgerust.

In een komende publicatie zal een nadere toelichting worden gegeven op deze speciale MASSON ontwikkeling.

MASSON is nl. de enige Europese fabrikant van keerkoppelingen die een gestandariseerde P.T.O.-kast voor hoog vermogen op de keerkoppelingen kan leveren.

In de toekomstige vervangingen en voor nieuwbouw visserijschepen voor kust- en Noordzeevisserij bieden deze MASSON kasten een inbouwkosten- en energiebesparende oplossing.

HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE



door G. DESNERCK, conservator

Allen die betrokken zijn bij de visserij en nevenbedrijven zullen beslist nadenken bij het vernemen dat „Het Visserijblad" in 1983 vijftig jaar is verschenen. Wat er zoal niet gebeurt in de loop van die halve eeuw, in de drukkerij en nog meer er buiten.

Het regelmatig blad bracht het publiek zeer omslachtig de laatste nieuwsjes uit binnen- en buitenland, betreffende de visserij, feestelijkheden in verband hiermee en ook vele droevige „maren", alles gepaard gaande met mooie, geslaagde en sprekende foto's.

En van het ogenblik af dat het Nationaal Visserijmuseum de deuren opende, was er bestendig een plaatsje voor een artikel, voor het grootste gedeelte van de hand van onze getrouwe medewerker Jef Verbanck. Het gevolg hiervan was dat velen, in het bijzonder vissersfamilies van onze kust, de weg vonden naar het museum. Het blad had niet alleen het verwachte sneeuwbaleffekt, maar deze families, die zich er van konden overtuigen met welke zorg alles verzameld en tentoongesteld wordt, zochten op hun zolder. De geschenken volgden, het ene na het andere. S.C.A.P.-mensen, met direkteur P. Vandenberghe, spoorden de bezoekers aan zo verder hun goede hart te tonen en bestendig mede te helpen aan de uitbouw van het museum met boeken, geschriften, foto's en „alaam".

In de kortst mogelijke tijd zorgden velen voor een rijkgevuld museum. Zelfs wanneer we inkopen deden bij S.C.A.P. voor het museum, viel er zo nu en dan iets van de „kar".

Dat ook andere werven, bedrijven, instanties zoals het Zeewezen, Dienst voor Visserijonderzoek enz., schenkingen deden, spreekt vanzelf. We hopen in de toekomst nog veel van dergelijke schenkingen in ontvangst te mogen nemen en zijn steeds dankbaar voor om 't even welke gift.

Maar ook in het museum zitten we niet stil! Dit jaar kwam er de kaaimuur met signaalmast. Deze laatste is gestaagd op de wijze zoals de voorste mast bij de sloep en smack. De Tholense Hoogaars, garnaalvissersvaartuig en roeiboot liggen nu als het ware in een haven. Eerstgenoemd vaartuig kreeg zijn verdere afwerking en ook de prachtige zeilen werden bijgezet. De reddingsboot Watson III kreeg eveneens zijn onderhoud, nadat het op zijn stoel werd geplaatst. Hier dient nog de steiger te komen om het schip bovendeks te kunnen bekijken. Er zijn fraaie scheepsmodellen bijgekomen waaronder de blazer, zodat er nu 51 scheepsmodellen te bezichtigen zijn. Verder kregen en kochten we heel wat boeken zodat ook hier aan de vraag tot inkijken ruim kan voldaan worden. Twee grote scheepsmodellen, een kotter en een IJslandvaarder, werden aan de kerk geschonken als votiefmodellen, zodat hiermede een traditie ter plekke is hersteld. De laatst gekregen foto's zijn van die aard, dat bij menig bezoeker een uitroep van verrassing ontsnapt. Door tussenkomst van onze vriend Jef kregen we twee roeiboten, beide in klinkwerk en nog in goede staat. En we doen verder. We zijn bezig aan het bouwen van de vissershuisjes in miniatuur. Dat zijn er zo wat een tiental en zullen een tentoonstellingsoppervlakte vragen van 5 m^2.

Het aantal bezoekers is dit jaar weerom 40.000 en ook de folkoremarkten werden dit jaar een sukses.

Er wordt meer en meer beroep gedaan op de reserve van het museum om ermee deel te nemen aan tentoonstellingen in binnen- en buitenland zoals de Maritieme Tentoonstelling van Rijsel, die loopt tot 3 januari.

Kortom, we hebben alle reden om optimist te zijn. Wel houdt het probleem van de tentoonstellingsruimte ons voortdurend bezig. Wij, dat zijn het gemeentebestuur in de eerste plaats, de Vrienden van het Visserijmuseum, het personeel en allen die met het museum meeleven. Mocht het jaar 1983 als verrassing ingezet worden met het heugelijke nieuws „De kogel is door de kerk" of „Het museum krijgt uitbreiding". Met de meeste hoop en dank aan allen die zich hiervoor ingezet hebben en verder zullen inzetten!





VOOR WANNEER EEN VISSERSWIJK?

Onvoorstelbare administratieve slenter

Het is onze lezers bekend dat te Oostende twee maatschappijen voor Volkswoningen bestaan, nl. „De Gelukkige Haard" en „De Oostendse Haard".

Waar de eerste er vooral op gericht is woningen te bouwen, met belofte van aankoop, waardoor men na 20 jaar, via eventuele lening, eigenaar kan worden, was de tweede, die in mei 1921 werd gesticht dank zij wijlen Dr. Edw. Moreaux, toen burgemeester van Oostende, er voornamelijk op gericht, volkswoningen te bouwen en ter beschikking te stellen voor verhuring aan de minst bedeelden.

Verschillende der oudste woningen werden reeds verkocht aan de personen die er sedert jaren in woonden.

Destijds was het aan de beheerders en commissarissen toegelaten, naarmate er woningen vrijkwamen, om de beurt een gezin er voor aan te duiden. Dat dit soms tot misbruiken aanleiding gaf, hoeft niet te worden gezegd, zodat tenslotte, nà rijp overleg, sedert enkele jaren (1975) besloten werd dat de kandidaat-huurders zouden in aanmerking komen volgens de datum van hun schriftelijke aanvraag.

Deze wordt nu per nummer en datum van aanvraag stipt gevolgd, uitgenomen daar waar het gaat om families, die uit krotwoningen moeten verhuizen, die ten getalle van 30% in aanmerking komen voor nieuw gebouwde complexen, waar die ook gelegen zijn.

Op het ogenblik dat wij schijven, bezit „De Oostendse Haard" hiernavolgende groepen van volkswoningen en appartementen: Westerkwartier, Stene (Gistelse steenweg), Vuurtoren, Stuiverstraat, Zandvoorde (in ontwerp), Bredene Nukkerwijk.

Voor wanneer een Visserswijk en Visserstehuis?

Het is onze lezers bekend dat vanaf 1 december 1982 volkswoningen toegankelijk zijn voor mensen met netto inkomen, fiscaal bewezen, niet uitgaat boven 612.000 fr. zonder kinderen ten laste, 641.900 fr. met één kind ten laste, 671.800 fr. met twee, 701.700 fr. met drie, 731.600 fr. met vier en vanaf vijf kinderen en meer ten laste telkens een aanvullend bedrag van 29.900 fr. per kind ten laste.

Aangezien het loon van de vissers op een gans andere leest geschoeid is, vermits deze op procent varen, konden deze mensen tot vóór enkele tijd zelden aanspraak maken op een volkswoning, niettegenstaande het ene jaar geen gelijke heeft met het andere tengevolge van allerlei economische omstandigheden, omvang van de vloot, vangst, aantal dagen monstering, enz.

Verwijzend naar wat bij Regentbesluit van 2.4.1948 voor de mijnwerkers is voorzien, werd door de heer P. Vandenberghe, sedert 25 jaar lid en thans voorzitter van de beheerraad van de „De Oostendse Haard", reeds in 1964, bij het Oostends stadsbestuur en bij de beheerraad van de „Stichting Godtschalck" de bouw van een visserswijk aanhangig gemaakt. Hij wilde ook te Oostende een visserswijk zien bouwen,



Architekt Freddy VAN LAERE.

in achtnemend dat de ontvolking bij de visserij zo snel ging, dat zelfs een beroep moest gedaan worden op tientallen Spanjaarden en Portugezen om vissersvaartuigen te bemannen en deze veelal in krotwoningen moesten gehuisvest worden.

Deze buitenlanders, over het algemeen uitstekende vissers, konden het hier op die manier wel zes maanden uithouden om goed hun brood te verdienen, maar heimwee naar de „heimat" en het gebrek aan een behoorlijke woonst speelden dikwijls een grote rol. Ze zochten opnieuw hun huisgezin of familie op, of lieten die naar hier overkomen om tenslotte in krotten gehuisvest te worden. Zo kunnen wij verscheidene dergelijke gevallen aanhalen. Dank zij de beurtrol van toen – welke ook haar goede kant had – wonen er nu nog Spaanse vissersgezinnen in volkswoningen.

Een voorbeeld aan de Mijnwerkers

Na de oorlog heeft de regering wegens een tekort aan mijnwerkers, een noodoplossing inzake huisvesting moeten zoeken. Onder het Eerste Ministerschap van wijlen Achiel Van Acker verscheen op 21 april 1948 een regentbesluit, gedateerd 2 april 1948, in het Belgisch Staatsblad, waarbij bepaald werd dat voor de mijnwerkers geen maximumloon in aanmerking kwam voor het betrekken van een volkswoning.

Dit besluit stelde bijzondere voorwaarden voor het verhuren van de woningen, speciaal gebouwd ten behoeve van de mijnwerkers in dienst bij de kolenmijnen, zowel voor de Belgen als voor de gastarbeiders.

De Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen werd toen daartoe gemachtigd een lening van één miljard frank aan te gaan.

En waarom ook niet voor de Visserij?

Zoals wij hierboven reeds schreven, konden de vissers tot vóór enkele jaren praktisch geen volkswoning in huur krijgen, omdat hun loon hoger lag dan het toen daartoe gestelde maximumloon. Men vergat dat een visser, die getrouwd is, twee huishoudens te onderhouden heeft. Hij is immers gewoonlijk één tot drie à vier weken op zee, moet daar in zijn eigen bevoorrading en benodigdheden voorzien, terwijl zijn vrouw er te lande een tweede huishouden moet op nahouden.

Ook het fiskaal regime is voor hem nadelig. Er wordt bij het bepalen van de belasting hiermede geen rekening gehouden. Bij de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting werd, op aandringen van de heer P. Vandenberghe, verscheidene malen hierop gewezen. Tenslotte werd voldoening geschonken en in het Belgisch Staatsblad van 4 november 1971 verscheen een K.B. van 19.10.1971 waarbij het maximumloon om in aanmerking te komen voor de huur van een volkswoning voor de vissers werd afgeschaft. Art. 1 bis van dit Besluit bepaalt immers dat het inkomen, om in aanmerking te mogen komen, niet van toepassing is op de mijnwerkers, werkzaam in de steenkolenmijnen, **„noch op de personen die tot de bemanning van de Belgische vissersvaartuigen behoren".**

Bijgevolg kunnen sedert 1 december 1971 de vissers van Belgische vissersvaartuigen tot een volkswoning worden toegelaten, zonder dat een onderzoek moet worden ingesteld naar hun inkomsten. Bovendien vervalt sedert 1 december 1971 de wederaanpassing van de huishuur voor de vissers, wier inkomsten aanleiding tot deze maatregel had gegeven.

Dit K.B. had voor veel vissers een gelukkig gevolg; velen genieten er nu nog van. Maar vissers, wat men er ook over denke, hebben een eigen levenswijze, eigen gewoonten, een eigen milieu.

Had Oostende, zoals Heist en Zeebrugge, destijds niet zijn eigen visserskwartier, gelegen rond de visserskaai (het huidig Montgomerydok) en op de oude Vuurtorenwijk, waar de Stokers-, Aviso- en Blankenbergsestraat en omgeving, specifiek door vissers bewoond werden?

Maar waar een Visserswijk en Visserstehuis?

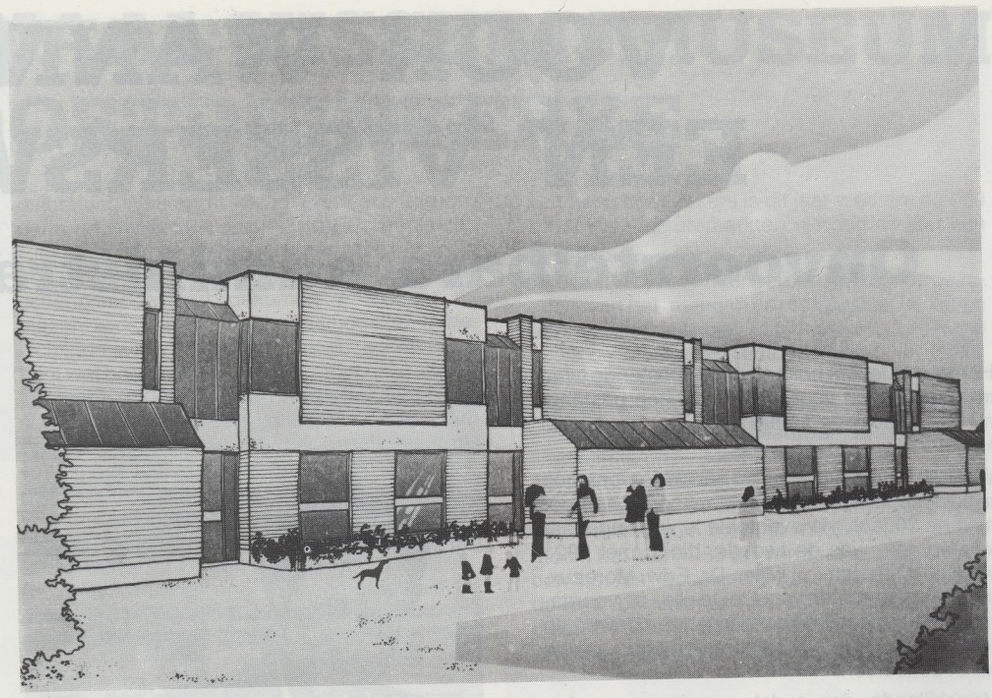
Wie het testament van de Gezusters Godtschalck goed gelezen heeft, zal daarin de hiernavolgende passus vinden:

»

Het is een feit, dat het de bedoeling is geweest van deze edelmoedige dames, zo er aan het huidig tehuis geen verdere uitbreiding kon gegeven worden, wat het geval is, dat de gronden die over het huidig instituut langs de Dr. Edw. Moreauxlaan zijn gelegen, zouden aangewend worden om een visserswijk tot stand te brengen. Dit testament kennend, werd door de heer P. Vandenberghe in 1965 de beheerraad van de „Stichting Godtschalck" hierop gewezen. Hij vond er echter moeilijk gehoor, omdat sommige beheerders die in het beheer van de nalatenschap iets te zeggen hadden, niet zo „visserijminded" bleken als wel nodig om het testament zelf in die zin na te leven en er een praktisch nuttig gevolg aan te geven, vooral daar van uitbreiding van dit tehuis geen sprake was.

De sociale toestanden van heden, vergeleken bij die in 1920, zijn immers van dien aard, dat nog weinig oude vissers op het Godtschalck instituut een beroep doen. De statuten moesten zelfs zo worden aangepast, dat nu ook andere oude zeelieden in het tehuis kunnen opgenomen worden. Er is daar ten andere ook plaats voor een vijftal huisgezinnen.

Ook de Conventie van 1912 tussen de stad Oostende en de Staat behelsde voorwaarden voor het tot stand brengen van een visserswijk.



Een beeld zoals de ontworpen Visserswijk er zal uitzien...

En wat met „De Bolle"?

Daarenboven is het elkeen bekend, dat misschien volgend jaar reeds, bij de verwezenlijking van de verbinding van de autostrade met de Koninklijke Baan naar Blankenberge, ook het Visserstehuis voor jonge vissers „De Bolle" dient te worden afgebroken, zodat zich ook hier een probleem stelt voor jonge vissers die, eens de Ibis verlaten, of jong alleenstaand, een huisvestiging zoeken.

Het nuttig werk „De Bolle", die nu aan jongeren die geen ouders meer hebben een behoorlijk tehuis verschaft, dient te worden voortgezet. Het gaat niet alleen om sociale gevallen. De vraag rijst immers steeds, wat aangevangen met jongens die op 16-jarige leeftijd de Ibis dienen te verlaten. Waarheen met dezen, die geen ouders of familieleden hebben die ze willen opnemen? De beheerraad van „De Oostendse Haard" heeft dit rijp overwogen. Hij meent dat, nu er sedert lang sprake is van de bouw van een nieuwe Ibisschool ook op de gronden, gelegen over het huidige Godtschalck Instituut, het een uitstekende sociale verwezenlijking ware, daar dicht bij de zee, bij de vissershaven en bij het Godtschalck tehuis, een visserswijk, een visserstehuis en een Ibisschool tot stand te zien komen.

Maar hiervan komt ook niets in huis, want onlangs werd besloten voor de Ibis-jongens, bij gebrek aan geld, geen nieuw tehuis te bouwen en alleen het huidige te moderniseren.

Over die aangelegenheid zullen we het in een andere bijdrage hebben, daar ook hier, naar aanleiding van het eventueel overschakelen van het visserijonderwijs naar het vakonderwijs, zich problemen stellen of het al of niet gewenst of noodzakelijk is het visserijonderwijs te Oostende als Rijksonderwijs onder te brengen en van de Ibis alleen nog een internaat te maken. Vakkundig gesproken ware dit een grote vooruitgang en een besparing van vele miljoenen.

Of het politiek gezien zal verwezenlijkt kunnen worden is wat anders.

Er moet ook worden rekening gehouden met de administratieve slenter, waarmee dit alles behandeld wordt. Als men weet, dat sedert 1964 „De Oostendse Haard", de zaak van een visserswijk behartigt, vraagt men zich af of we volgend jaar het jaar van de inhuldiging van de geplande visserswijk zullen mogen begroeten.

Voor ons ligt een schrijven, dat reeds op 30.10.1972, naar de Hogere instanties te Brussel werd gestuurd voor de realisatie van de Visserswijk en het Visserstehuis. Wij geven het hierna weer, om onze lezers te wijzen op de lijdensweg, die dit uitstekend idee ondertussen heeft meegemaakt. Wijlen Achiel Van Acker had in 1948 niet zoveel tijd nodig om een miljard te doen ter beschikking stellen voor het tot stand brengen van een kolenmijnwerkerswijk!

Het schrijven van „De Oostendse Haard" luidt:

„Mijnheer de Directeur-Generaal,

Onze vennootschap richt zich tot u, teneinde de realisatie van twee belangrijke sociale projekten mogelijk te maken. Gevraagd wordt om buiten onze normale werkingskredieten en kontingenten buitengewone kredieten toegewezen te worden tot het oprichten van een Visserswijk en van een Vissershuis voor jonge vissers.

1. Bouwen Visserswijk

De zeevisserij, een onzer weinige kustindustrieën, die circa 1.500 personen rechtstreeks tewerkstelt en onrechtstreeks werk schaft aan verscheidene tienduizenden, heeft te kampen met een ernstig tekort aan arbeidskrachten.

Alleen het dringend oplossen van het huisvestingsprobleem voor zeevissers kan de aanmonstering aanmoedigen en bestendigen. Thans gebeurt het veelal dat vissers, vooral buitenlandse, het beroep verlaten na enige tijd wegens het ontbreken aan behoorlijke huisvesting. Deze buitenlandse arbeidskrachten zouden, mits het betrekken van een visserswoning, ongetwijfeld na enkele tijd hun familieleden laten overkomen wat de stabiliteit in de aanmonstering ten zeerste zou verstevigen.

De zeevisserij is zowel regionaal als nationaal van ekonomisch belang door zijn jaarlijks zakencijfer van ruim 1,5 miljard fr.

Ons projekt voorziet het oprichten van circa 45 woningen. Aantal dat ons voldoende lijkt om het hoofd te bieden aan hoger vermelde huisvestingsprobleem. Gezien de centrale ligging van Oostende zouden deze huizen eveneens kunnen betrokken worden door zeevissers, die in andere vissershavens aanmonsteren.

2. Oprichten Visserstehuis voor jonge vissers

Gelegen bij de handelsdokken te Oostende, bevindt zich een gebouw dat omgebouwd werd tot visserstehuis voor jongeren, „De Bolle" genaamd.

2. Oprichten Visserstehuis voor jonge vissers

Gelegen bij de handelsdokken te Oostende, bevindt zich een gebouw dat omgebouwd werd tot visserstehuis voor jongeren, „De Bolle" genaamd.

Dit gebouw, in verouderde staat en met onteigening bedreigd, is de verblijf- en woonplaats van een dertigtal jonge vissers, bij hun terugkeer uit zee.

Het betreft meestal jongeren die geen familie meer hebben of door het gerecht geplaatst werden. De resultaten van de opvoeding die zij aldaar bekomen op menselijk en opvoedend vlak zijn uiterst positief.

Onze bedoeling is in de nabijheid van de ontworpen visserswijk een nieuw visserstehuis op te richten. Gedacht wordt aan een tehuis met een capaciteit van een veertigtal personen, met enerzijds individuele verblijven en anderzijds gemeenschappelijke delen, zoals ontspanningslokalen e.a.

De beheerraad van de V.Z.W. Visserstehuis „De Bolle" zou dit tehuis in huur nemen mits bijzondere voorwaarden wat betreft verhuring en onderhoud. Onze vennootschap alsmede de beheerraad van „De Bolle" zouden ten zeerste dankbaar zijn moest de realisatie van dit projekt goedgekeurd worden.

Verder vestigen wij uw bijzondere aandacht op het feit dat er zich geen probleem stelt wat betreft de bouwgronden. De Stichting Godtschalck beschikt over gronden, rechtover het Zeemanshuis langs de Dr. Edw. Moreauxlaan te Oostende, die ons zouden in cijnspacht gegeven worden voor 99 jaar, onder voorwaarde echter hierop een visserswijk op te richten. De ligging van deze hogergenoemde grond is bijzonder gunstig gesitueerd o.a. wat betreft de nabijheid van de vissershaven.

Ter verduidelijking sturen wij u hierbij het B.P.A. 29/1.

Mijnheer de Directeur-Generaal, onze vennootschap is zich ten zeerste bewust van de welwil- »

lendheid waarmede u beide projekten zult onderzoeken. Gezien de hoogdringendheid ervan hopen wij binnen korte tijd een positief antwoord te mogen ontvangen.

Wij menen tevens dat voor beide projekten kredieten moeten kunnen toegekend worden in de aard van deze, voorzien voor de mijnwerkers bij Regentsbesluit van 2.4.1948."

Tot daar dit schrijven van 30 oktober 1972.

En het resultaat?

Zeven maanden later was nog niet eens antwoord ontvangen. Dus werd opnieuw aangedrongen, op het economisch belang van het projekt wijzend.

Ondertussen kwamen er nieuwe moeilijkheden opdagen. Voor de realisatie van de wijk bleek ook een stukje grond nodig, dat de Opex-maatschappij toebehoort. Anderzijds bleek, dat de beheerraad van het Godtschalck-tehuis, het testament van de Gezusters Godtschalck over het hoofd ziend, alleen de grond wou verkopen tegen een door de domeinen te schatten prijs.

Dank zij de bemoeiingen en het helder inzicht van voorzitter Ghys van de Godtschalck Stichting, kwam er tenslotte schot in de zaak, alhoewel het dient gezegd dat sommige leden van de beheerraad – die al zo weinig samenkwamen – steeds moeilijkheden zochten om de vervreemding van de grond in de weg te staan. Het duurde immers nog tot einde 1977 vooraleer de verkoop kon geschieden tegen een tussen „De Oostendse Haard" en „De Stichting" overeengekomen prijs.

Maar nu diende nog het plan van aanleg van de Opex-wijk te worden gewijzigd en daarvoor was een koninklijk besluit nodig. Deze toestemming werd op 27 april 1979 door de Oostendse Gemeenteraad gevraagd, via de Dienst voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening te Brugge, wat opnieuw meer dan een jaar vergde.

Dan moest dit wijzigend BPA voorlopig door de Gemeenteraad worden aangenomen en, na een (?) onderzoek, definitief aanvaard. Dit definitief plan is echter slechts uitvoerbaar na een nieuw koninklijk besluit. Dan kan de zaak eerst definitief met planning aan de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting worden voorgelegd, die echter voor 1981 de nodige fondsen voor de bouw eindelijk had voorzien.

Het gaat hier om de bouw van een 50-tal woningen. Het voorontwerp werd inmiddels ingediend, zodat vanwege de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, alleen op de toelating tot aanbesteding moet worden gewacht om eindelijk het plan te zien realiseren dat 16 jaar geleden werd opgevat, om een visserswijk te bouwen.

Dat de beheerraad van „De Oostendse Haard" er geen gras heeft laten over groeien, is een feit. Maar iedereen weet, hoe treurig het gesteld is met onze landelijke en provinciale administratie. Daar ligt de verklaring waarom een ontwerp, dat reeds tien jaar geleden had moeten verwezenlijkt zijn, nu pas werkelijkheid wordt. Straks kan het gebeuren, dat onze visserij opnieuw een beroep moet doen op vreemdelingen. De verwezenlijking van dit ontwerp ware tien jaar geleden zeker nuttiger geweest, gezien het tekort aan vissers. Wat zal het nu worden? Dat kan niemand voorspellen. Het is echter wel zo, dat reeds nu van visserszijde aanvragen binnenkomen, wat wel bewijst, dat de realisatie nog steeds aan een behoefte beantwoordt.

Hoe zal de wijk eruit zien?

Het huizen-complex wordt gebouwd aan de Dr. Eduard Moreauxlaan en de Taboralaan, vlak over het Godtschalck-instituut, dus in een rustige omgeving. Het ontwerp werd toevertrouwd aan het studiebureel voor architectuur Freddy Van Laere, aan de Mac Leodstraat 9 gelegen.

Vooraf werden in de vreemde – en ook hier ten lande – enkele bestaande wijken bezocht. Het komt ons voor, dat alles uitstekend ingestudeerd werd, rekening houdend met de plaats, het aantal woningen en het milieu.

Het ruwe bouwprogramma bestaat in de oprichting van 50 hedendaagse ééngezinswoningen, bestemd voor vissersgezinnen. Hiervoor werd een grondoppervlak beschikbaar gesteld van 12.822 vierkante meter waarvan 10.619 m^2 gelegen is op het driehoekvormig terrein, begrensd door de Taboralaan en de Dr. E. Moreauxlaan en waarvan 2.203 m^2 gelegen is aan de overzijde der Taboralaan. Deze laatste grond is louter bestemd voor rijbebouwing, terwijl het driehoekvormig terrein een meer vrije inplanting mogelijk maakt.

Aan de overzijde der Taboralaan wordt de inplanting voorzien van 14 ruime rijwoningen met 3 slaapkamers en met elk een eigen garage en een private achtertuin. Het driehoekvormig terrein wordt maximaal benut door de inplanting van 22 woningen met 2 slaapkamers en 14 woningen met 3 slaapkamers. In het midden van het terrein worden een 20-tal parkeerplaatsen en een speelpleintje voorzien.

Verder worden alle woningen voorzien van een private tuin, telkens gelegen aan de zuidwestelijke zijde der woning teneinde een maximale bezonning te bekomen; de tuin is telkens bereikbaar uit de zitkamer.

Alle woningen worden bereikt langs voetgangerswegen, die zo aangenaam mogelijk gemaakt worden door beplantingen en plaatselijk een pleintje.

Het dossier „grondslag aanbesteding" van deze 50 visserswoningen werd op 3.11.1982 bij de Technische Dienst van de N.M.H. te Brussel ingediend voor een „laatste onderzoek".

Regelmatig wordt bij de bevoegde ambtenaren, belast met dit nazicht, aangedrongen om de bouwheer, in dit geval „De Oostendse Haard", van eventuele tekortkomingen in het dossier in kennis te stellen, om onmiddellijk de nodige aanpassingen te kunnen aanbrengen.

Na dit ultiem onderzoek wordt het dossier, uiteindelijk, ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Beheer te Brussel, die de goedkeuring tot aanbesteding verleent.

Er dient aangestipt, dat volgens de laatst ingewonnen inlichtingen, de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting met tijdelijke budgetaire problemen gekonfronteerd wordt.

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft immers het investeringsprogramma van 1982, vastgesteld op 8 miljard, gereduceerd tot 85%. Verder heeft de Gewestminister de N.M.H. verzocht om de beschikbare fondsen bij voorrang te gebruiken voor renovatie.

De Raad van Beheer van de N.M.H., in zitting van 9.11.82, heeft beslist tot nader bericht:

- geen architectuurontwerpen meer goed te keuren voor nieuwe projekten;
- geen machtiging tot aanbesteding van woningen meer te geven;
- de resultaten van aanbestedingen voor nieuwbouw, slechts goed te keuren onder budgetair voorbehoud;
- de reeds bestelde en aanvaarde voorontwerpen van nieuwbouw goed te keuren, maar het opmaken van het uitvoeringsontwerp niet te machtigen;
- geen nieuwe voorstellen tot grondaankoop meer te aanvaarden.

Anderzijds kende de openbare lening, aangegaan door de N.M.H., ten bedrage van 20 miljard fr., een onverhoopt sukses. De belangstelling was zo groot dat de lening voortijdig kon afgesloten worden.

De bouwnijverheid, één der pijlers van de Belgische economie, dient vooral nu aangemoedigd door het stimuleren van de sociale woningbouw:

- de aanbestedingsprijzen zijn gunstig;
- talrijke bouwvakkers zijn noodgedwongen werkloos;
- de vraag naar sociale woningen is hoog, gezien vele privé-eigenaars hun huurwoningen laten verkrotten.

Nochtans wordt op bijzonder kritiek moment ALLES op alles gezet om de machtiging tot aanbesteding te bekomen om eindelijk te kunnen overgaan tot de realisatie van deze meer dan noodzakelijke Visserswijk.





EEN DEGELIJK GEBRUIK VAN DE RADAR

door Kapitein G. Van Eeckhoutte, bevelhebber van Opleidingsschip „Cdt Fourcoult"

Ik wens meer in het bijzonder te spreken over het gebruik van de RADAR op kleine schepen zoals vissersvaartuigen en yachten waar dit instrument niet altijd op een efficiënte wijze en volgens optimale mogelijkheden gebruikt wordt.

Het woord RADAR is samengesteld uit de beginletters van Radio Detection And Ranging (Radio-opsporing en afstandsmeting). Onder radar verstaat men dan ook een elektrisch-mechanische inrichting, die de aanwezigheid van objecten als schepen, boeien, de kust, enz., niet alleen aantoont maar ook de richting en afstand er van meet.

Bij de navigatie kan Radar niet alleen dienst doen als HULPMIDDEL voor de PLAATSBEPALING maar ook, en vooral, als hulpmiddel tot het VOORKOMEN VAN AANVARINGEN (anti-collision) en hoofdzakelijk bij mist.

Wanneer we even denken aan het aantal aanvaringen dat tussen grote schepen plaats had, terwijl gekwalificeerde officieren met ervaring de radar gebruikten, is het vanzelfsprekend dat het gebruik ervan bij niet opgeleide zeelui zeer gevaarlijk kan worden.

Dit is bijzonder het geval wanneer er nog andere beperkingen bijkomen zoals:

1. te weinig bemanning om een constante radar-wacht te verzekeren.
2. stampend en rollend schip dat het plotten op papier (manœuvring board) onmogelijk maakt.
3. de radar bezit geen reflexplotter (afneembaar optisch systeem vóór het scherm).
4. het gieren van het vaartuig dat het waarnemen van de peilingen moeilijk maakt.
5. de radar-antenne, door het feit dat hij laag geplaatst is de maximale afstand op welke een objekt gezien kan worden verminderd.
6. de mogelijkheid dat andere bemanningsleden de radar niet kunnen bedienen.

☆ ☆ ☆

De verwarring welke bestaat tussen de beweging van de echo van een object op het radarscherm en de reële koers en snelheid van het schip zijn misschien de grootste factoren die bijdragen tot een aanvaring.

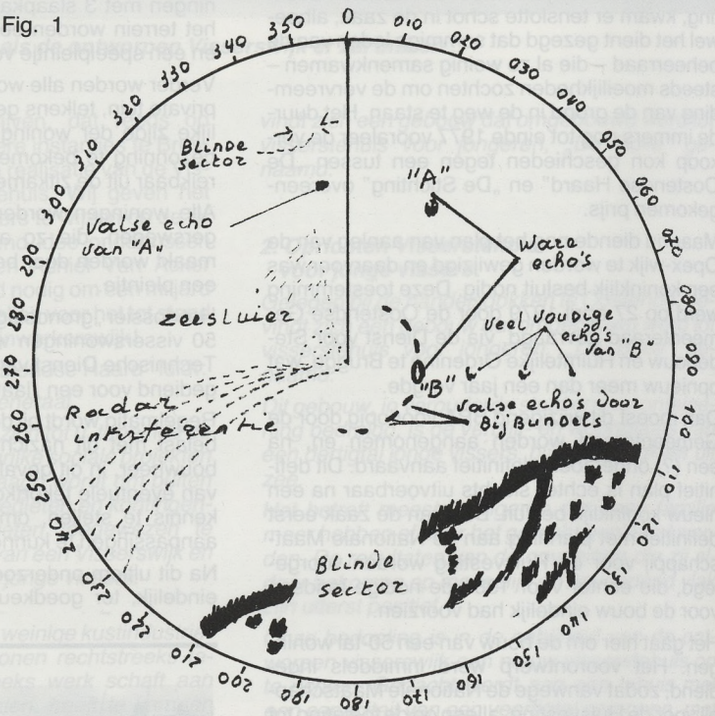
Tevens moet nagezien worden of het apparaat goed ingesteld is. Niettemin, het feit dat de radar goed ingesteld is en goed werkt, garandeert niet dat de operateur een degelijk gebruik maakt van het toestel als een hulpmiddel tot de navigatie. Hij moet ook weten welke de mogelijkheden van het apparaat zijn. Dit zal afhangen van:

1. staat van zee en weersomstandigheden
2. weergave van de spanning aan boord
3. hoogte op welke de antenne ingesteld is
4. weergave van de objecten op de radarscherm.

Er bestaat geen enkel twijfel dat de beste manier om een radar in optimale kondities te gebruiken begint met hem veelvuldig te bedienen bij helder weer.

Laat ons eerst en vooral zien welke de meest voorkomende fouten zijn welke op een radarscherm verschijnen (zie figuur 1).

Fig. 1



a) BLINDE SECTOR
kan veroorzaakt worden door een mast, de schoorsteen of door een sector van verminderd radarzicht zoals kustlijnen, grote schepen in de onmiddellijke omgeving.

b) VALSE ECHO'S
Het is mogelijk dat het radartoestel objecten weergeeft op een plaats, waar deze in werkelijkheid niet aanwezig zijn, dit gebeurt door reflectie. Meestal liggen de echo's dus in de richting van een blinde sector.

c) VALSE ECHO'S DOOR MEERVOUDIGE REFLECTIE
De figuur laat de gevolgen van meervoudige reflectie zien tussen een nabij schip «B» en ons eigen schip. Het is duidelijk dat op het scherm op regelmatige afstanden echo's optreden, waarvan de tweede en volgende valse echo's zijn.

d) BIJBUNDELS
Kunnen ook valse echo's teweegbrengen. Meestal zijn er meer dan twee bijbundels. Het aantal valse echo's wordt dan groter. Samen kunnen ze dan een hier en daar onderbroken cirkelboog vormen. In de praktijk is de energie van de bijbundels zeer gering in verhouding tot die van de hoofdbundel. Ze komen slechts voor als zij zich dicht bij goed reflecterende objecten bevinden.

e) RADAR-INTERFERENTIE
Deze interferentie is verooraakt door radarstoring van een ander schip met een werkend radartoestel. Het onderkennen van deze »

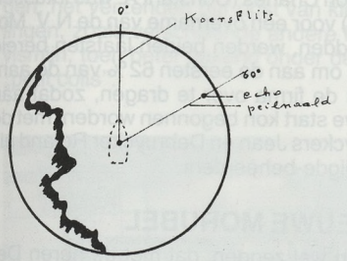
storing is vanwege hun typisch voorkomen meestal niet moeilijk. De lijntjes en puntjes verschijnen niet steeds op dezelfde plaats van het scherm.

PRESENTATIE (zie figuur 2 en 3)

Op de meeste kleine schepen, en meer in het bijzonder op de yachten bestaat er maar één presentatie, namelijk met de koersflits naar boven (0°) ook nog genoemd „Voorschip boven" (ship's head up). De achtereenvolgende posities van een echo op het scherm zullen afhangen van:

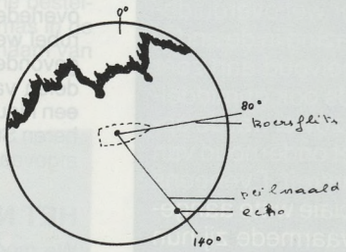
a) de koers en snelheid van de echo (schip)
b) eigen koers en snelheid
c) Gieren of een verandering van koers van het eigen schip;

Fig. 2



„Voorschip-boven" presentatie. Echo op 60° groen. Bij koersveranderingen draait radarbeeld, maar koersflits niet.

Fig. 3



„Noord-boven" presentatie. Koers 080°. Echo op 140° n.w. Bij koersveranderingen draait koersflits, maar niet het radarbeeld.

Dit laatste heeft de grootste oorzaak, bij een „voorschip boven" presentatie want het beeld draait dan namelijk geleidelijk over een hoek, gelijk aan de koersverandering en daar het oude beeld slechts langzaam vervaagt, heeft men gedurende enige tijd slecht radarzicht; men noemt dit „smeereffect".

Het is echter mogelijk, door middel van een gyrokompas, het beeld in een zodanige stand te brengen dat het noorden van het beeldmiddelpunt naar 0° van de schaal wijst; men noemt dit een noord-gestabiliseerd beeld of „Noord boven" (north head-up).

Met deze laatste presentatie draait de koersflits en blijft het beeld in dezelfde stand staan.

De beweging van een echo, in dit geval zal een combinatie zijn van:

a) koers en snelheid van de echo (schip)
b) koers en snelheid van het schip.

Wat de peilingen betreft van landmerken of schepen, bij een presentatie „Voorschip boven", zijn het boegpeilingen. M.a.w. relatieve peilingen ten opzichte van de koersflits die op 0° blijft, terwijl met een presentatie „Noord boven" het relatieve kompaspeilingen zijn wat veel voordeliger is, maar daarvoor moet het radartoestel verbonden zijn aan een gyrokompas.

HET PLOTTEN

Het doel van het plotten is het leveren van een bijdrage tot het voorkomen van aanvaringen bij slecht zicht. Het grondbeginsel daarvan is dat men de positie van het eigen schip als vast beschouwt en aangeeft hoe een ander schip zich ten opzichte van ons beweegt. Alle peilingen van en afstanden tot het andere schip worden dus uitgezet vanuit één en hetzelfde punt.

De eenvoudige plot

Eerste waarneming: Tijd, 12.00 uur; eigen koers: 330°; snelheid: 10';

Procedure (zie figuur 4)

1. meet afstand en peiling en schrijf het uur op.
2. zet ware peilingen en afstand van de echo uit op het plotpapier en laat ons de oorspronkelijke positie door «O» noemen.
3. Van uit 0 trekt men een evenwijdige en in tegenovergestelde richting aan de koers op een afstand van 2 mijl uit 0 en noemt het «W1». (Wij veronderstellen dat het waargenomen schip een boei in «O» passeert, de boei zal in W1 zijn nadat wij een afstand van 2 mijl afleggen.)

Uitslag: het schip wordt op 30° aan bakboord gepeild op een afstand van 10 mijl.

Tweede waarneming: (zie figuur 5) tijd: 12.06 u., eigen koers: 330°; snelheid: 10';

Wij hebben dus een mijl afgelegd; zet de peiling uit en eveneens de afstand op het plotpapier en noem het A.

Uitslag: het schip peilt steeds 30° aan bakbord. De afstand is korter geworden van 1,5 mijl in 6 minuten, dus nu op 8,5 mijl.

Derde waarneming: (zie figuur 6), tijd: 12.12 u.; eigen koers: 330°; snelheid: 10';

Procedure

1. Na een ander mijl afgelegd te hebben, plot het schip terug en noem het A1.
2. Verbindt W1 met A1 en dit zal de koers en afstand van het ander schip zijn in de 12 minuten daar O, A en A1 op gelijke afstand zijn en in een zelfde lijn.
3. De koers van het ander schip kan gevonden worden door een evenwijdige te trekken aan W1 A1 door het middelpunt van het plotpapier naar de gradenschaal.
4. Om de snelheid van het ander schip te vinden, meet W1 A1 en vermenigvuldig het met 5 (60 minuten gedeeld door 12).
   Daar W1 A1 = 1,6 mijl, de snelheid van het ander schip = 8 mijl/u.

Uitslag: Het schip peilt steeds op 30° aan bakboord, snelheid 8'; Aspekt: groen 40° of (koers 080°) – Afstand: 7 mijl.
Gevaar van aanvaring: zal in 28 minuten geschieden, dus om 12.40 u.

Fig. 4

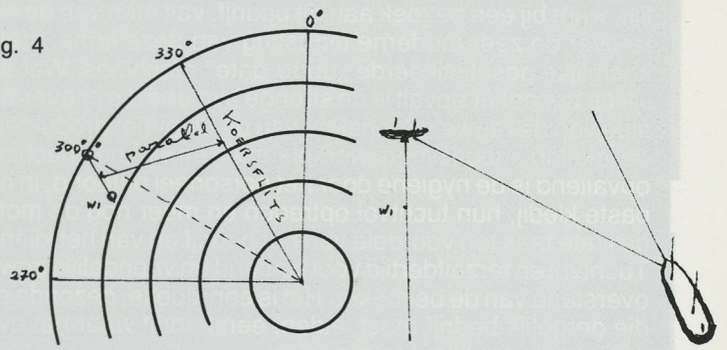


Fig. 5

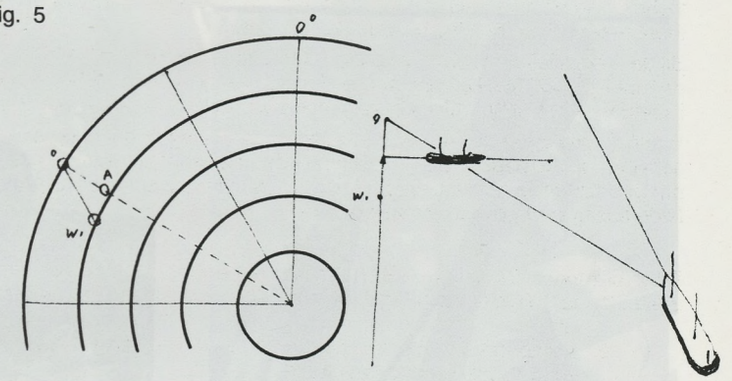
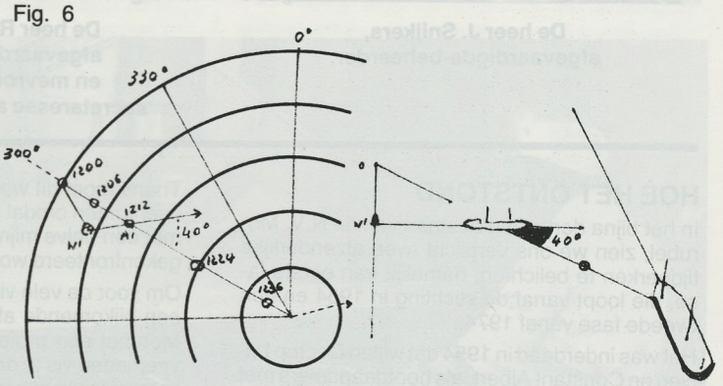


Fig. 6



Hoe deze aanvaring vermijden?

Het eigen schip is nu in staat om te beslissen welke het beste manœuver zal zijn, zich bedenkend dat het ander schip ook terzelfde tijd zou manœuvreren.

Rekening houdend met hetgeen het ander schip zal doen moet het eigen schip zeker zijn dat hij door zijn eigen manœuver geen „dicht-bij" situatie veroorzaakt.

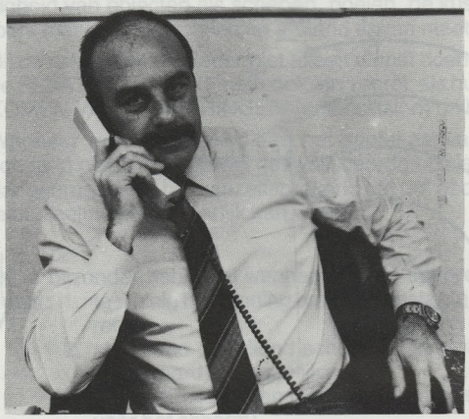
Er bestaat hier geen twijfel dat het ander schip zal moeten manœuvreren, en indien hij het niet doet, de beste oplossing is snelheid te verminderen, eventueel stoppen, en verder het ander schip blijven peilen en afstand te bepalen, maar **in ieder geval,** niet naar bakboord uitwijken.

Ik hoop hiermede een bijdrage te hebben geleverd aan vissers en jachtlui die zeer vaak met gevaarlijke situaties geconfronteerd worden.

N.V. MORUBEL: HALF MILJARD ZAKENCIJFER

Wij zelf, die toch een vaste voet in het visserijbedrijf hebben, staan ten zeerste verbaasd dat wij langs de H. Baelskaai te Oostende, dicht bij ons, over een modern visverwerkingsbedrijf beschikken dat bijna een half miljard fr. zakencijfer haalt en 85 werknemers te werk stelt!

Onbekend maakt onbemind zegt men, en dat blijkt hier dan weer wel overduidelijk, want bij een bezoek aan dit bedrijf, valt men van de ene verbazing in de andere over de zeer moderne uitrusting van deze firma, met een veelvoud aan zeer kostelijke gesofistikeerde „up-to-date" machines. Wat anderzijds ook onmiddellijk de bezoeker opvalt is de strenge hygiëne die er overal heerst, zowel wat de opslag van de rauwe materialen, van de diepvriesprodukten, als het onderhoud van de lokalen, magazijnen, werkplaatsen en van het machinepark betreft. Eveneens opvallend is de hygiëne door het personeel betoond, in hun speciale witte aangepaste kledij, hun tuchtvol optreden en meer nog de motivatie waarmede zij hun delikate taak ten voordele van het bedrijf en van het kliënteel ten uitvoer brengen. Tuchtvol en terzelfdertijd voorkomend en vriendelijk, zowel onder elkander als ten overstane van de bezoeker. Het is een kloeke, gezonde en toch begrijpende hand die dergelijk bedrijf moet leiden, een bedrijf waar het even aangenaam is om te werken als om kliënt te zijn.



De heer J. Snijkers, afgevaardigde-beheerder.



De heer R. De Bruyckere, afgevaardigde-beheerder en mevrouw H. De Puydt, secretaresse afdeling „Verse Vis".

HOE HET ONTSTOND

In het bijna dertigjarig bestaan van de N.V. Morubel, zien we ons verplicht twee afzonderlijke tijdperken te belichten, namelijk een eerste fase, die loopt vanaf de stichting in 1954 en een tweede fase vanaf 1974.

Het was inderdaad in 1954 dat wijlen Decrop Lucien en Constant Albert, als hoofdaandelers met de N.V. Morubel van start gingen. In de visserij twee namen als een klok, die er lange tijd de toon aangaven. Toen was er nog overvloed aan vis en velen zullen zich wellicht nog de „Pêcheries à Vapeur" en de „Motorvisserij" herinneren, kort genoemd de „P.V." die met haar grote IJslandse treilers, meer dan eens, per vaartuig op één enkele reis tot 4 duizend bennen, doorgaans kabeljauw, gul en koolvis in de markt zetten en de N.V. Motorvisserij, die het niet minder deed. Twee volle mijnen per afslagbeurt was toen geen zeldzaamheid en dit zelfs soms een paar maal in de week. Het gebeurde meer dat men op de middag een pause moest inleggen om dan in de namiddag verder te verkopen.

Thans moet dit wel aan velen ongeloofwaardig overkomen omdat men nu verscheidene malen met een halve mijn, of zelfs met een ledige mijn gekonfronteerd wordt.

Om voor de vele vis die toen aangevoerd werd, een bijkomende afzet te scheppen, werd door Morubel een projekt uitgewerkt om grote hoeveelheden vis te drogen en te zouten, waarvoor kommercialisatie mogelijk was, vooral in de Afrikaanse Staten, zoals het toenmalig Belgisch Congo (Zaïre) en Congo-Brazaville. Door Morubel werd naderhand eveneens voor deze doeleinden vis uit Duitsland, Noorwegen en Nederland betrokken, om gezouten en gedroogd te worden voor de uitvoer. Toen werden er inderdaad nog veel vissoorten aangevoerd, die zich voor het drogen en zouten leenden.

Vanaf de jaren negentienhonderd en zeventig veranderde de toestand echter gevoelig en vooral de vis, die in aanmerking kwam voor het zouten en drogen, werd heel wat minder aangevoerd. Een nieuwe klap voor Morubel was de invoering van kwota en het wegvallen van de restituties op de uitvoer van gedroogde en gezouten vis, die in de beginjaren door de EEG toegekend werden.

Toen de heren Debruycker Roland en Snyckers Jean zich dan in 1974 tot de heren Decrop Lucien en zoon Charles (Constant A. was intussen overleden) voor een overname van de N.V. Morubel wendden, werden beiden laatsten bereid gevonden om aan de eersten 62% van de aandelen van de firma over te dragen, zodat aan een nieuwe start kon begonnen worden, met de heren Snyckers Jean en Debruycker Roland als afgevaardigde-beheerders.

HET NIEUWE MORUBEL

We mogen wel zeggen, dat met de heren Debruycker Roland en Snyckers Jean een nieuw „Morubel" van start ging. Vermits er geen toekomst meer zat voor gedroogde en gezouten vis, werden in de gebouwen van Morubel alle bestaande zalen voor het drogen en zouten uitgebroken en opnieuw ingedeeld voor diepvriesinstallaties en koelkamers voor diepvriesprodukten. Deze reconversie gebeurde met behulp van de FEOGA, van het Landbouwwaarborgfonds.

Dat de nieuwe afgevaardigde-beheerders niet bij de pakken bleven zitten, blijkt duidelijk uit het jaarlijks zakencijfer van de firma dat van 13,5 miljoen fr. in 1974, in 1981 tot 454 miljoen, hetzij bijna een half miljard fr., uitgroeide.

Alle garnaalprodukten en schaaldieren, alle vis en visserijprodukten uit de EEG, zowel tong, pladijs, zeepaling, rog, schelvis, koolvis worden er verwerkt, bereid en diepgevroren. De diepvriesinstallaties hebben een kapaciteit van 2800 kgr. per uur. Voor de Oostendse vismijn in het bijzonder en voor de Belgische afslagen in het algemeen, is het van groot nut en belang over firmas met dergelijke diepvries-opnamekapaciteit te beschikken, die de visserijprodukten aangevoerd in de EEG, bewaren en veredelen.

De twee duizend m2 ruimte waarover „Morubel" beschikt, is ondertussen praktisch te klein geworden. Elke vierkante meter is dan ook tot het maximum benut, zodanig, dat men nu zelfs reeds begonnen is in de hoogte uit te breiden. Nieuwe sanitaire installaties, ruime kleedkamers en een luchtige aangename eetzaal, werden op het verdiep aangebouwd. Niet te verwonderen tenslotte, want Morubel telt op het ogenblik 85 werknemers, waarvan de helft vrouwen gezien het aangepast werk in de keten van bereide produkten.

In Morubel onderscheidt men drie welbepaalde aktiviteiten, namelijk deze in verse vis, aankoop en doorverkoop, hetzij na al of niet bewerkt te zijn, aan winkels, kollektiviteiten, scholen, gemeenschappen, enz... Verder een aktiviteit in bereide garnalen en schaaldieren voor de uitvoer naar landen van de Gemeenschap, Engeland, Duitsland, Frankrijk, Italië, om maar de voornaamste te noemen. Tenslotte de diepvriesaktiviteit voor afzet in eigen land en in het buitenland.

Morubel beschikt over een eigen autopark met een vervoerkapaciteit van 34 ton verdeeld over drie vrachtwagens.

EEN SELF-MADE MAN:

We kunnen aan Morubel niet voorbij gaan zonder de figuur van de heer Roland Debruycker, één der drijvende krachten van de firma, nader te belichten.

Roland is werkelijk het type van „self-made man" waarvoor men voor zijn prestaties bewondering mag koesteren. In 1947 op veertienjarige ouderdom kwam hij in de vismijn terecht bij de firma Voeten Edmond. Hij herinnert zich nog, dat hij daar toen ook vis moest zouten, zodanig, dat hij zich na het werk bijna niet meer kon recht houden. 't Was in elk geval zeer zwaar labeurwerk. De firma Voeten Edmond was ook gespecialiseerd in het postorderbedrijf, dat wil zeggen, het verzenden per post van kleine bestellingen, zoals verschillende andere firmas in de vismijn, toen beter gekend onder de naam van „petit colis".



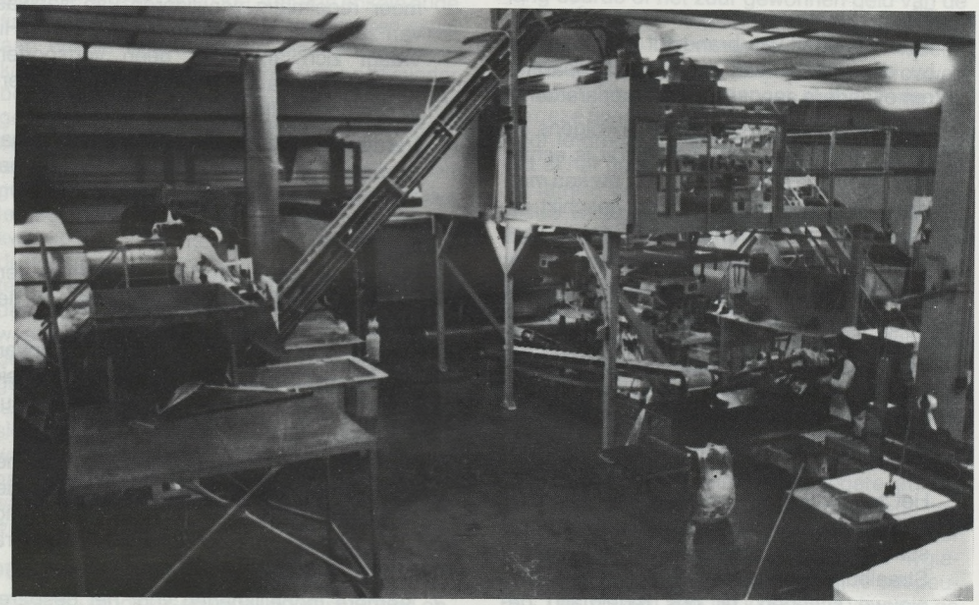
Een beeld van de verpakkingszaal voor de diepvriesvisprodukten.

In 1963 nam de heer Debruycker het bedrijf van zijn werkgever over en bouwde de zaak gevoelig uit. Behalve het postorderbedrijf, werd er toen aan gemeenschappen, scholen en winkels geleverd. Er werd eveneens gestart met vis- en garnaalkroketten en bereide viswaren, onder meer met de fameuze „fishburgers". Toen reeds nam de zaak drie naast elkaar gelegen pakhuizen van de vismijn van Oostende in beslag, de nummers 40, 41 en 42.

Voeten Edmond zelf, bouwde dan zijn ijsfabriek langs de H. Baelskaai nevens de firma Morubel. Het is daar dan dat beiden, Voeten Edmond en Debruycker Roland praktisch buren werden. Dit was in 1974, toen de heer Snyckers Jean en Debruycker Roland zich in Morubel als leidinggevende aandeelhouders konden inwerken. Drie pakhuizen naast elkaar in de vismijn volstonden inderdaad niet meer. Hier konden beiden dan maar weer eens bewijzen, wat ze waard zijn en dit hebben we hierboven reeds aangetoond aan de hand van het zakencijfer dat in 1981 bijna het half miljard bereikte en in 1982 nog verder uitbreidde.



De fileteerafdeling verse vis.



De garnaalafdeling.



De invriestunnel.

KOSTEN- EN BRANDSTOFBESPARING AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

Door dhr. P. Hovart, direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij, werden in het oudejaarsnummer 1981 van „Het Visserijblad" enkele mogelijkheden aangesneden om tot brandstofbesparing te komen.

In grote lijnen gezien gaan zijn gedachten uit naar :

1. Zuiverder afstelling van de motor waarbij hij denkt aan het plaatsen van afstel- en controleapparatuur om op een meer efficiënte wijze te kunnen varen en vissen.
   De heer Hovart doelt daarbij op een z.g. „econometer". Tijdens proeven gedaan op vissersvaartuigen, is aangetoond, dat dit toestel bewijst, dat het absoluut niet noodzakelijk is telkens uit de motor te halen, wat er in zit.
2. Zuiver houden van brandstof en smeerolie, bv. door middel van centrifugaal-separatoren of andere aangepaste filterapparatuur.
3. Gebruik van zware stookolie is volgens de auteur het overwegen waard. Dit is echter zomaar niet te doen. Bij nieuwbouw kan men kiezen voor een motor daarvoor geschikt, alhoewel het aanbod motoren, geschikt voor zware stookolie eerder klein is.
4. Vervolgens vermeldde de heer P. Hovart de mogelijkheden die er liggen bij het gebruik van een verstelbaar schroef of het gebruik van een straalbuis. Waar het gebruik van verstelbare schroeven in het buitenland veel voorkomt, is het eigenaardig dat het in onze visserij bij slechts enkele schepen gebleven is.
   Het zou nuttig zijn te onderzoeken, waarom in ons land de voorkeur uitgaat naar vaste schroeven.
   Straalbuizen daarentegen worden, vooral op nieuwe schepen, bij ons regelmatig geplaatst.
   Het zou zijn nut hebben, ook voor bestaande schepen, uit te zoeken :
   a) of het mogelijk is een straalbuis met aangepaste schroef te plaatsen en
   b) in het bevestigend geval wat :
      I) de kosten zijn
      II) het effect ervan is op de trek-, resp. stuwkracht en
      III) de brandstofbesparing is die het gebruik van een straalbuis met zich brengt.

Interessant is een kleine studie, onlangs gemaakt door de schroevenfabrikant, voor een kustvaartuig met een motorvermogen van 290 PK bij 750 toeren.

Hieruit blijkt, dat de motor, afgesteld op 600 toeren, een vermogen ontwikkelt van 232 PK, 20 % minder vermogen dus. Hieruit volgende brandstofbesparing was eveneens 20 %.

Door het toepassen van een aangepast schroef in een straalbuis bekomt men echter weer een verhoging in trekkracht, resp. stuwkracht, van 10 %.

5. Een vijfde mogelijkheid, energie en dus brandstof te besparen, ziet de auteur in het meer regelmatig verwijderen van aanwas van zeewier op de romp van het schip. Hij vraagt zich af, of er geen verfsoorten bestaan die aanwassing van zeewier verminderen of zelfs tegen gaan.
6. Verdere mogelijkheden brandstof te besparen liggen volgens de schrijver in het recupereren van koelwater en afvoergassenwarmte.

Op een groot aantal van onze schepen is de verwarmingsinstallatie reeds aangesloten op het koelwatercircuit van de hoofdmotor.
Enkele schepen passen reeds waterverwarming voor keukengebruik en wasgelegenheid toe middels aansluiting op het koelwatercircuit van de motor.

Er bestaan koelinstallaties, geschikt voor het koelen van het visruim, werkend op recuperatiewarmte van de motor. Een nadeel is (voorlopig) wel, de grote afmetingen van de nodige apparatuur.

7. Verdere mogelijkheden voor het besparen van brandstof zouden liggen in een meer gestroomlijnde romp van het vaartuig, waarbij vooral zou moeten gelet worden op een betere lengteverhouding van het schip om de weerstand in het water te verminderen. Ergens valt dan zelfs het woord „zeil".
   Ook het visgerei zelf zou volgens schrijver beter bestudeerd moeten worden, waarbij dan ook aandacht zou moeten gaan naar het toepassen van electriciteit bij de boomkorvisserij, om op die manier de ware kettingwekkers te vervangen door lichtere.
8. Groot belang hecht de heer Hovart aan voorlichting van onze vissers in brandstofbesparende zin. Men moet begrijpen dat bv. ook het onnodig laten branden van schijnwerpers of andere lampen, energie, brandstof en dus ook geld kost.

xxx

De ideeën van de heer P. Hovart zouden nog verder aangevuld kunnen worden. Zo wordt op verschillende, nieuwe schepen de electriciteit, nodig voor vislier en boordnet, opgewekt door dynamo's, aangedreven door hulpmotoren.

Naast voordelen zijn er ook hier ontegensprekelijk nadelen aan verbonden.

Persoonlijk ben ik van mening, dat het, uiteindelijk genomen, goedkoper is een bepaald elektrisch vermogen af te nemen van een generator, aangedreven door de voortstuwingsmotor van een vaartuig, dan van een generator, aangedreven door één of meer hulpmotoren.

Waar men zich bij vroegere studies niet duidelijk uit kon spreken over de diverse pro's en contra's, menen wij dat, met de ervaring tot nu toe opgedaan door de rederijen, zowel met het ene als met het andere systeem, het nu mogelijk moet zijn, een duidelijke uitspraak te formuleren.

Alhoewel van het allergrootste belang, is het niet enkel het brandstofverbruik dat bepalend is voor de kostprijsberekening van de opgewekte elektrische energie aan boord van onze schepen.

Ook andere faktoren, zoals investering in en onderhoud van de benodigde installaties, spelen een niet geringe rol.

Naar mijn mening zou het nuttig zijn moest men kunnen komen tot een grondige studie van bovenvermelde problematiek.

Het artikel van de hand van de heer P. Hovart, verschenen in het vorige eindejaarsnummer van „Het Visserijblad", zou daarbij goed als leidraad te gebruiken zijn.

Kostenbesparing is wel het meest welkome geschenk in de moeilijke tijden waarin wij thans leven.

Naast de beste van al mijn wensen voor het nieuwe jaar voeg ik deze daar nog aan toe.

J. PRAET.
Bedrijfsleider SCAP

Regime	Vermogen	Toeren	Trek-kracht aan de paal	Effekt van de straalbuis	Stuwkracht				Brandstofverbruik per uur		Brand-stof-besparing
					Vissend	Effekt straalbuis	Lopend	Effekt straalbuis	Kg	liters	
Zonder straalbuis	290	750	2900 kg	—	3000 kg	—	2550 kg	—	46,4	55,6	—
Met teruggesteld vermogen	232	600	2450 kg	—	2550 kg	—	2150 kg	—	37,1	44,5	20 %
Idem met straalbuis	232	600	3150 kg	± 29 %	2800 kg	± 10 %	2350 kg	± 9‰	37,1	44,5	20 %

Mijmeringen over de verschillende aspecten van de visserij...!

Na een gevulde loopbaan komt het vaak voor dat, eenmaal op rust, men zit te mijmeren over vervlogen tijden. Wat herinneringen komen er dan in uw geest niet voor? Men vraagt zich af indien dit leven een gevuld leven was, indien het positief was en de moeite waard om geleefd te worden, er nog een bepaalde aandacht aan te besteden, of is het beter alles ineens te vergeten? Het leven is een film en van het leven maakt men een film met de vertolking van alles wat het inhoudt.

Als men jong is gaat het leven verschillende richtingen uit. In de visserijwereld bv! Wat trekt een jongen naar de zee? Is het een roeping? Komt men uit een vissersfamilie of is men avontuurlijk aangelegd? Wie kan het juiste antwoord geven of zijn alle antwoorden juist zoals een axioma dat men moet aanvaarden zonder te kunnen bewijzen? Hoe geraakt men in die middens of wordt men gehecht aan het vismijnbedrijf. Hoe gevoelt men zich in de wirwar, beschikt men over voldoende aanpassingsvermogen om te wennen aan het dilemna dat de handel veroorzaakt.

Ik voelde mij dan ook aanstonds aangetrokken om mij in dit milieu te vestigen. Was dit midden fascinerend voor mij of had ik misschien geen andere uitweg om een loopbaan te maken? Want vergeet niet dat in deze periode de mogelijkheden om zijn weg te maken ten zeerste beperkt waren. Mijn keuze was gemaakt en andere mogelijkheden interesseerden mij niet meer. Ik heb het ten andere nooit beklaagd.

De ondervinding die ik in andere sektoren opgedaan heb, is mij steeds een richtlijn geweest, om met kennis van zaken de ingeslagen weg te bewandelen, en nimmer op te geven niettegenstaande een moeilijke beginperiode en de hardheid van het beroep.

DE TIJD VAN DE „CIRQUE"

De tijd van de „cirque" is mij lang bijgebleven als een jeugdherinnering. Zoals de bijnaam van de toen bestaande vismijn laat veronderstellen was dit precies een amphi-teater; in het midden de verkoopplaats en rondom de magazijnen. Het middenplein diende als uitstalplaats voor de aangevoerde vis, ofwel neergelegd op de bedekking (kasseistenen) ofwel gewogen in mandjes met het gewicht, die volgens een beurtregeling verkocht werden. Rondom de verkoopplaats stonden de magazijnen van de kopers. Deze behoorden toe, 't zij aan enkele oude firma's die er al lang geïnstalleerd waren ofwel aan enkele bevoorrechten die een magazijn konden bemachtigen. Jongere firma's of minder bevoorrechten betrokken een houten barak, afgeschermd met gegalvaniseerde platen die ze zelf opgetimmerd hadden om er hun vis en materiaal in onder te brengen. Dat er die tijd geen gezondheidinspectie bestond valt gemakkelijk te begrijpen want dit oord was een uitgezochte kweekplaats van ratten. Op sociaal gebied was de toestand ook ver van gunstig. De „knechten", zoals de arbeiders genoemd werden, hadden het niet te breed en van sociale vergoeding was er geen sprake. Nochtans' niettegenstaande deze gedwongen toestand, was er een innige verstandhouding onder de bazen (vishandelaars) en de knechten. In geval van veel werk sloegen zij de handen ineen tot alles geklaard was om nadien samen een pot te gaan drinken naar hun respectievelijk café. Drinkgeld geven was uit de boze doch een pint betalen voor bewezen diensten, was schering en inslag.



Door Oscar Knockaert

DE RELATIE REDER - VISSER

De verhouding tussen reder en visser stond op een ander maatschappelijk vlak. Ofwel gold het een familiebedrijf ofwel ging het om grote rederijen. Het geïnvesteerd kapitaal van deze laatsten was aanzienlijker, merendeels gevormd door verschillende partners in een naamloze vennootschap met of zonder deelname van banken of kredietstellingen, zodat deze rederijen meestal beheerd werden door een beheerraad waarvan de beheerders wel of totaal niets van de visserij kenden. Om daaraan tegemoet te komen, stelden de rederijen dan ook een walkapitein aan die instond voor de aanstelling of afdanking van het varend personeel, de motivatie van de visserij en visserijgronden, het aanschaffen of vermaken van het materiaal, omzeggens de gehele materiële uirusting en de schakel tussen het personeel en de beheerraad, aan wie hij verantwoording verschuldigd was.

Deze reders of leden van de beheerraad hadden dus niet de minste betrekkingen met hun personeel, tenzij met de kapitein van een bepaald schip die soms uitgenodigd om voor de beheerrad te verschijnen. Het loon werd door de afslager uitbetaald.

DE AFSLAGER

De afslager was een persoon of een bedrijf die instond voor de verkoop van de vis, het innen van de gelden voor de verkochte vis bij de vishandelaars, de loonafrekeningen, (mits rekening te houden met de uitbetaalde voorschotten of aftrek te doen van de voorziene bijdragen voor sociale wetten, die alsdan in voege waren), de leveranciers te betalen, stadsrechten, enz. om uiteindelijk het netto-overschot aan de rede-

Buiten „de paaie" genoten de vissers ook drinkgeld dat bestond uit een toegekend deel vis dat terzijde of onderhands verkocht werd en de opbrengst van de traanolie bereid op bepaalde schepen. Het drinkgeld werd verdeeld in een bepaald café, waar ieder lid van de bemanning zijn aandeel ging afhalen.

Gezien dit gebeurde in een café waar de bemanning op een bepaald ogenblik samenkwam, kan men zich gemakkelijk inbeelden dat het niet lang duurde of het zuur gewonnen geld van de visser verhuisde in korte tijd naar het schof van de cafébaas. De vrouwen nochtans hadden daarvoor veel begrip. Evenwel veel vrouwen vergezelden hun echtgenoot of hun verloofde op deze uitgangsdag. De ene om de dag samen door te brengen, de andere om te verhinderen dat al het geld opgefeest werd. Immers moest de familie een hele tijd leven vooraleer er opnieuw vers geld binnen kwam en moest er voldoende geld zijn om de „panger" uit te rusten voor de volgende zeereis.

NAAR DE NIEUWE VISMIJN

In september 1934 werd met grote feestelijkheden de nieuwe vismijn ingehuldigd, die aangezien werd als de mooiste en de grootste van Europa. Het is dan ook gemakkelijk te begrijpen dat het leven en omgang aldaar een grote ommekeer ondergingen. De manier van werken was ook helemaal anders. De vroegere kruiwagens werden vervangen door stootwagens, het werk in de pakhuizen was veel gemakkelijker wegens de groter plaatsruimte en ook hygiënisch was er een grote verbetering te bespeuren. Het vervoer van de ingepakte vis naar de treinwagons ging veel vlotter gezien de vloer er-



De hoogaars VLI 18 loopt (omstreeks 1920) de haven van Vlissingen binnen. Aan de helmstok schipper C. de Nooijer. De hoogaars is een platboomd vissersvaartuig van Nederlandse origine. Ze werd vooral gebruikt bij de mossel- en oesterkweek in Zeeland, de garnalenvisserij in de zeegaten Ooster- en Westerschelde en bij het transport van visserijprodukten.

»

van op hoogte van de grond was. Het samenleven onderging ook een evolutie. In plaats dat iedereen naar een bepaald café trok, was alles nu geconcentreerd op één biertapperij, „de kantien" genoemd. Die was voorlopig ondergebracht in een lokaal van het bestuursgebouw, waar nu de boekerij is, om na een paar jaar naar zijn definitieve bestemming te verhuizen. Tijdens de verkoop volgde een bierkar, waar men eveneens een tas warme soep kon bekomen, de verkoop, zodat men niet ver moest gaan om iets te nuttigen. Gezien er nu meer rechtstreeks contact bestond onder bazen en knechten, allen dagelijks verblijvend in een beperkt midden kan het dan ook niet verwonderen, dat talrijke fratsen uitgehaald werden. Er was natuurlijk een slachtoffer tot groot vermaak van de anderen. Nochtans waren het niet altijd dezelfden die het slachtoffer waren. Ook diegenen die een ander in het ootje genomen hadden, werden weleens het doel van de spotternij.

ANDERE TIJDEN

Het is in die periode dat mijn medewerking aan het „Het Visserijblad", dat bestond in het toevallig insturen van actuele inzendingen, reisverhalen en sportreportages, beloond werd. Mij werd een perskaart toegekend. Ge kunt U inbeelden dat dit toen een heel evenement in mijn leven was. Als oud-speler van het V.G.O. kon ik gratis de wedstrijden volgen, hetgeen nochtans het geval niet was op A.S.O. Nu was die leemte weggewerkt en had ik overal vrije toegang en plaats op de persbank.

De economische toestand was in die tijden zeer acuut en de zaken waren moeilijk. Veel concurrentie en weinig verdiensten. Immers, de internationale conjonctuur had een strenge wending aangenomen die zich ook op nationaal vlak liet gevoelen. Verschillende handelaars, bij gebrek aan afzet tijdens de zomermaanden, zochten een tijdelijke betrekking in de toeristische bedrijven of sloten eenvoudig hun zaak. Anderen hielden gedurende deze vacantieperiode een kleinhandel open om zo winstgevend de zomermaanden door te komen. Het personeel, dat door deze toestand ook werkloos was, ging als koetsier of bij een kolenhandelaar werken. Anderen deden de kermissen om de snede brood te verdienen. De kleinhandelaars en leurders veranderden hun vishandel in een leurhandel in ijskreem of groenten. Anderen hielden een „Patate-Frite"-kraam open. Kortom, iedereen trachtte de zomermaanden, die verlieslatend waren voor de vishandel, zonder kleerscheuren door te komen.

In september, met de opening van de scholen, stond iedereen opnieuw paraat en werd met nieuwe moed het winterseizoen te gemoet gezien. In de visserij verliepen de kalme maanden merendeels met het onderhoud van de schepen en materiaal. Zo had iedereen zijn handel en wandel.

DE CONTIGENTERING

In het begin der dertiger jaren werd door verschillende landen de contigentering ingevoerd die toeliet, aan enkele uitverkorenen, enorme winsten te maken, waarvan anderen gespeend bleven. Dit had voor gevolg, dat die bepaalde firma's zeker tekens van welvaart vertoonden die als een rode doek op een stier, bij anderen inwerkten. Wie alsdan een dure auto bezat, was natuurlijk een van die uitverkorenen. Het is dan ook logisch te begrijpen dat anderen ook wat kruimels van de taart wensten te bekomen. Door het stichten van een nieuwe handelaarsbond kwam er stilaan verandering in deze toestand. Er kwam verruiming in het aantal bevoorrechten, zodat een scheuring vermeden werd, die kwade gevolgen met zich kon mede brengen.

DE KUSTVISSERIJ NAAR ANDERE WEGEN

De kleine visserij werd ook naar de vismijn overgebracht, hetgeen een doodsteek betekende voor de plaatselijke handel aan de kaai. De toestand tussen handelaars en vissers, aangewakkerd door bepaalde personen, was er ook niet op verbeterd. Wanneer de prijzen, tengevolge de wet van vraag en aanbod, aan de lage kant waren dreigden sommige vissers weleens een koper in de „basing" (dok) te gooien maar gelukkig bleef het steeds bij woorden. Typerend nochtans was de solidariteit onder de ganse visserij en handel toen een ramp zich voordeed waar iedereen zijn medevoelen betuigde.

DE TWEEDE OORLOG

Toen wereldoorlog II uitbrak valt het gemakkelijk te begrijpen dat de visserij en handel de grootste slachtoffers werden. Van vissen was geen sprake. Dit liet de bezettende overheid niet toe. Anderzijds waren tal van schepen naar Engeland gevlucht, waarvan verschillende gekelderd werden. Ofwel konden vissers aldaar gaan vissen ofwel werden ze op andere schepen aangemonsterd. Diegenen die hier gebleven waren, stonden aanvankelijk werkloos bij gebrek aan uitvaartmogelijkheden.

Ingevolge het schrijnend gebrek aan voedsel besefte de bezettende overheid ten volle wat de zee ons kon bieden. In 1941 werd dan ook aan een bepaald aantal schepen, onder duitse begeleiding, toelating verleend de kustvisserij te bedrijven. Gezien het beperkt aantal schepen dat hier nog voorhanden was, de visvangsten winstgevend waren, werd een nieuw horizont geopend. Talloze gelegenheidsreders lieten een nieuw houten schip bouwen zodat de vloot rap aangedikt werd. Dit bracht mee dat de aanvoer aangroeide en er dus ook een verdelingscentrum diende opgericht te worden wat ook gebeurde. De visser kreeg een vaste prijs, de handelaar een bepaalde winst en de consument vis tegen een vooropgestelde prijs. Dit kon tot stand komen door een coöperatieve instelling die de handel en verdeling in het ganse land beheerde, zodat iedereen zijn aandeel in dit verdelingsproces bekwam. De haringvangst in 1942-43 was uitzonderlijk en bleek een echte manna te zijn die velen van de honger gered heeft.

DE NAOORLOGSE PERIODE

De naoorlogse periode kende ook zijn problemen. Enkele oude en versleten schepen kwamen na de wapenstilstand naar België terug. Hier gebouwde houten vaartuigen weken uit naar Argentinië. De nieuwbouw van ijzeren schepen werd maar geleidelijk aangevat wegens het gebrek aan geld en kredieten. Na een korte periode van algemene heropbouw en welstand kwam, na enkele jaren, de terugslag met als gevolg een geweldige crisis. Onze vis, beter van smaak en met een geweldige variatie, werd genegeerd ten gevolge van een onzinnige en onverantwoorde invoerpolitiek. Ons land werd overstroomd door een record aan ingevoerde vis, meestal uit Denemarken, Nederland en Noorwegen zodat onze producten zonder waarde bleven en geen afzet meer vonden. De grote invoerders hadden alle voordeel zoveel mogelijk te importeren, daar ze de buitenlandse exportateurs slechts dienden af te rekenen na verkoop. Hun winst was verzekerd daar ze de buitenlandse uitvoerder slechts een afrekening stuurden die de invoerder gunstig uitviel en zeker waren van hun procent op de verkoop en de onkosten op de verkoop in aftrek brachten. Men vraagt zich nu nog af hoe dit mogelijk was? Eerst en vooral wensten de buitenlanders zich in te werken op de Belgische markt. Wat de eerbaarheid van hun verkopers ter plaatse was dienden zij zelf uit te maken. Indien het hen slecht afging, beseften ze soms pas wanneer het te laat was dat hun zaak negatief uitviel. Anderzijds werd de visserij in bepaalde landen gesteund en werd de uitvoer aangewakkerd om aan vreemde deviezen te geraken, wat voor bepaalde regeringen hoofdzaak was.

De gevolgen van deze wantoestand lieten niet op zich wachten. Een „lock-out" werd uitgeroepen, die de visserij gedurende verschillende weken lam legde.

De handelaars, na hun precaire installaties, rond de hangars van Legaey, aan de nieuwe scheepswerf, hun voorlopige intrek in de magazijnen langs de haringhal, konden in 1951 opnieuw bezit nemen van ruime en volwaardige magazijnen in de nieuw gebouwde vismijn. Of deze verbetering van vestiging ook een voordeel betekende voor de uitbating van hun zaak, is zeer twijfelachtig. Immers één na één, van de hiervoor vernoemde bevoorrechte firma's, legden hun bilan neer, werden in faling verklaard en hielden op te bestaan. Was de alsdan heersende conjunctuur de oorzaak van de slechte zaken, was er wanbeheer in de firma's of alleen een teken van komen en gaan? Wie kan het verklaren en wat was de juiste toedracht?

*
* *

Ik kan deze bedenkingen niet besluiten, zonder met weemoed te denken aan oud-vismijndirecteur Gustaaf Velthof. Hij scheen zich met niemand te bemoeien, maar bleef steeds een vaste schakel tussen reder en handelaar. Hij bestuurde zijn vismijn voorbeeldig, was een toonbeeld van zindelijkheid, reinheid, netheid en orde. Spijtig dat sedert zijn heengaan deze begrippen ook niet meer toepaselijk waren in de vismijn en men thans bij een bezoek aan de vismijn soms zou denken in de verwoeste gewesten, te komen.

Een andere persoon die op mij een onvergetelijke indruk gemaakt en nagelaten heeft is Henri Willems, met wie ik tijdens de oorlogsjaren innig samenwerkte. De man was door en door eerlijk, een bekwame en noeste werker, een heer in zijn omgang en had een woordje voor iedereen. Spijtig genoeg liet hij zich te veel beïnvloeden door bepaalde personen achter de schermen, die hem misbruikten om hun doel te bereiken.

*
* *

Het leven in de vismijn gaat verder. De zaken tanen nochtans derwijze, dat men met lede ogen de toekomst tegemoet ziet. Eerst en vooral is er een te beperkte aanvoer, te wijten aan de overbevissing door de oostlanden met hun fabriekschepen en anderzijds is de kliënteel voor distributie geweldig ingekrompen. Immers is het distributieapparaat helemaal gewijzigd. De kleinhandelaar die uitscheidt, wordt niet meer vervangen. Alhoewel de grootwarenhuizen zich in verschillende streken hebben ingeplant en de leurhandel een uitzonderlijke uitbreiding genome heeft, wordt de consumptie steeds maar kleiner.

Het bestaan van de groothandelaar wordt ook maar kritischer. Wegens de beperkte aanvoer bestaat er gaan kans meer tot uitvoer, tenzij in uitzonderlijke omstandigheden. Aangezien deze kliënteel niet regelmatig kan bediend worden, verdwijnt zij van onze markt. Het aantal kleinhandelaars die uit de kust regelmatig bediend werd, vermindert dagelijks. De gemeenschappen die met verse vis bediend werden, hebben zich, tengevolge van de onregelmatige aanvoer, gewend naar bevroren vis, zodat er praktisch geen bestaansmogelijkheden meer overblijven. Ik vraag me dan ook beangstigd af, wat deze industrie verder beschoren blijft. Het motto „boertje, waak op uw ganzen" is meer dan ooit uiterst actueel.

VIJFTIG JAAR VISSERIJGESCHIEDENIS

Toen ik in 1962 mijn proefschrift „De Belgische zeevisserij; een proeve van bibliografie" tot het behalen van het diploma van „Gegradueerde in de bibliotheconomische en bibliografische wetenschappen" had opgesteld, kwam ik tot de bevinding dat er in de loop der tijden maar heel weinig vakbladen over de zeevisserij hadden bestaan, meestal dan nog met een zeer korte duur van verschijnen. Eén uitzondering daarop: „Het Visserijblad" dat sinds 1933 verscheen, met een onderbreking in de oorlogsperiode van 1942 tot 1945 en dat tussen 1952 en 1954 als ondertitel „Het Nieuwsblad van de Kust" zou krijgen.

Doch vanaf 1954 gebeurde de splitsing tussen de weekkrant en het vakblad. Het vakblad dat eigenlijk sinds 1933 ook algemeen lokaal nieuws verschafte, hield zich nog enkel met het eigenlijke visserijprobleem bezig.

Bij het naslaan van de verzameling in de Stadsbibliotheek (de enige gekende verzameling van „Het Visserijblad" dat volledig is) kan men vaststellen hoe belangrijk dat tijdschrift voor Oostende en de geschiedenis van de jongste 50 jaar van onze visserij is geworden.

Vol interesse bladert men in die eerste jaargangen terug, zoals P. Vandenberghe die 15 juli 1933 vertelt dat hij allang het voornemen had eens IJmuiden te bezoeken en nu het relaas kan geven van zijn reis met het visserijschip „De Zinnia" naar de haven van IJmuiden. Het is zo te lezen een ware expeditie geworden. Op 20 januari 1934 lezen we een interessant artikel over Zeebrugge's toekomst, waarin staat dat Ingenieur Van Mierlo tot het besluit komt dat men de muur van Zeebrugge terug moet afbreken of over zijn lengte moet openmaken (wat nu onlangs gebeurd is).



„Het Visserijblad" speelde niet alleen in op visserij- en havennieuws, maar gaf ook algemene berichten en natuurlijk ook een wekelijks feuilleton. Het eerste vervolgverhaal was „Brozen's Anny" van niemand minder dan Karel Jonckheere. Daarom vermeldde ik in 1962 in de inleiding van mijn proefschrift ook het zinnetje omdat ik in de 2de jg (1934), nr 39 van „Het Visserijblad" had gelezen in verband met de nieuwe vismijn:

„... Het Visserijblad, een document zal worden, waarin het nageslacht zal kunnen vinden hoe de nieuwe vissershaven ontstond...".

Nu bijna een halve eeuw later is het zo ver. Geregeld wordt „Het Visserijblad" geconsulteerd voor allerlei histories, gebeurtenissen en algemene gegevens die men soms nergens anders aantreft. Daarom is „Het Visserijblad" een stukje van ons leven geworden.

Totdaar het ernstige stukje over de lokale krant, maar mijn herinneringen aan „Het Visserijblad" zijn zeer verschillend.

De eerste maal dat ik van „Het Visserijblad" hoorde was vóór de oorlog. Een gewezen visser Jan Pincket zegde na een paternoster „godvers": Kijkt eens wat Pros schrijft, het schip dat van de Witte Bank komt heeft zoveel miljoen kilogram tong bij. Gans de dag liep hij met de gazet rond. Hij vond de drukfout van een paar nullen formidabel, want dan was de nieuwe vismijn niet groot genoeg en al dat met één schip! „Ge zoudt moeten zot zijn omdat niet te begrijpen" was zijn oordeel.

Geregeld kreeg ik dan van Jan Pincket „Het Visserijblad", maar hij kon mij toch geen zulke goede fouten meer vertellen.

Toen de oorlog uitbrak en de vissersvloot naar Engeland, Frankrijk en Spanje gevlucht was waren er ook heel wat gewone Oostendenaars mede aan boord gegaan. Toen het oorlogsgeweld wat geluwd was kon men in „Het Visserijblad" geregeld lezen in welke haven die vissersschepen lagen. Ook de lijsten van de doden en gekwetste vluchtelingen stonden er in. „Het Visserijblad" werd in die dagen uitgevochten.

In april 1941 werden de gemeenteraden afgeschaft. P. V. maakte daarover een artikel met de volgende bedenking: „Het waren mensen die, in een geest van volkomen partijdigheid, benoemingen goedkeurden, reglementen stemden, ontzaglijke leningen aangingen, betreurenswaardige aankopen en kontrakten sloten en ontelbare maatregelen stemden, waarvan de gevolgen zeer zwaar op de gemeenschap drukten en nog drukken, en dit zonder de minste verantwoordelijkheid.". En verder: „Kiezerslijsten die samengesteld werden door de manitous van de politieke polls die door hen geregeld werden, meetingen en blikmuziek, uitdeling van pinten, beloften, leugens, bedreigingen, eerroof en stemmenschooierij...".

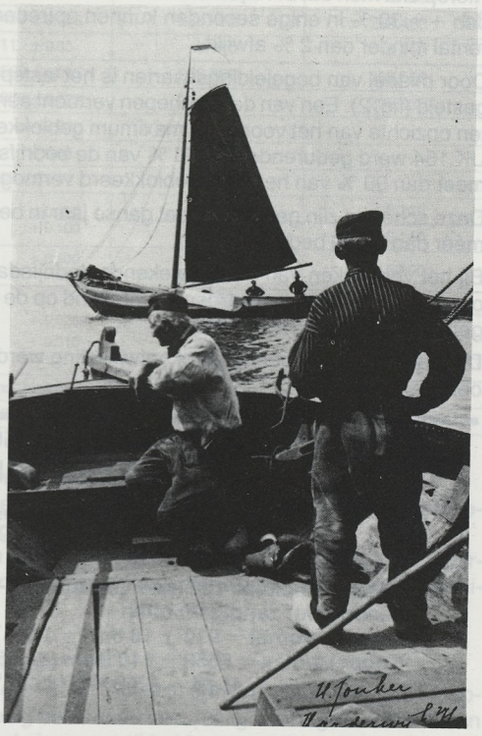
Op 10 april 1942 mocht „Het Visscherijblad" niet meer verschijnen van de bezettende overheid.

Na de oorlog zou het „Visscherijblad-Nieuwsblad van de Kust" een grote opgang kennen. Voor de lokale geschiedenis is het bijzonder van groot belang geweest de rol die de plaatselijke pers gespeeld heeft, zelfs tegen elkaar op. Men denkt maar aan de vrolijke en minder vrolijke polemieken welke gevoerd werden door „Het Kustblad", „De Zeewacht" en het „Nieuwsblad van de Kust".

Zo zouden we nog lang kunnen doorgaan met allerlei herinneringen op te roepen, maar mijn gedachten gaan toch ook naar de bijzondere figuren met hun gaven en fouten, die gedurende vele jaren aan het „Visscherijblad-Nieuwsblad van de Kust" deel hebben uitgemaakt van de Redactie. Hierbij denk ik aan Willy Claeys, Herman Moerman, John Hermans, Jef Klausing, Raymond Heddebauw, Roland Billiau, Willy Helsmoortel en zovele andere gelegenheidsmedewerkers die kleur verschaften aan het Oostends weekblad, ook de „Gazette van Pros" genoemd.

Daarom is het mijn hoop dat „Het Visserijblad" nog lang mag bestaan en dat er terug een kentering mag komen opdat er opnieuw enkele bladzijden erin mogen komen met echt lokaal Oostends nieuws.

O. VILAIN
Stadsbibliothecaris



DEUTZ MOTOR BVM 628

Bedrijfsresultaten van de eerste BVM 628 motoren

Deze motor is de meest recente ontwikkeling in de reeks midden- en grote watergekoelde motoren van Klöckner-Humboldt-Deutz AG. De motor heeft een boring van 240 mm en een slag van 280 mm. Het maximum vermogen per cilinder bedraagt 184 kW voor scheepsvoortstuwing en 195 kW voor generatoraandrijving.

De nieuwe BVM 628 is ontwikkeld op basis van opgedane ondervindingen met medium speed (720 tot 1000 tpm) watergekoelde motoren.

Een fundamenteel doel in de ontwikkeling van deze motor was het verder verhogen van de levensduur der onderdelen, betrouwbaarheid in zware bedrijfsomstandigheden waarborgen, het onderhoud vereenvoudigen, dit om de motor in de huidige en toekomende omstandigheden optimaal te kunnen toepassen.

BVM 628 motoren met op het ogenblik het grootste aantal bedrijfsuren, zijn op Nederlandse visserijschepen geïnstalleerd. Deze motoren hebben ondertussen reeds meer dan 16.000 uren gedraaid. De motoren zijn in kotters als voortstuwingsmotor ingebouwd en hebben een vermogen van 1.325 kW bij 900 tpm.

De schepen waarin deze motor geplaatst is zijn o.a. de UK.42, UK.153, UK.154, GO.21.

Deze schepen hebben volgende hoofdafmetingen :

Lengte : (LPP)	36,15 M
Breedte : (B)	8,00 M
Diepgang : (D)	4,55 m

Ze zijn tussen januari en maart 1980 in bedrijf genomen en worden in de Noordzee gebruikt voor sleepnetvisserij.

De 8 cilinder in lijn motoren drijven de schroef aan via een flexibele koppeling en een omkeer/reduktie tandwielkast. (schroefdiameter 2,70 m).

De vermogenopname van de trawler UK.154 bij vrije vaart en verschillende windsterkten is weergegeven op fig. 1.

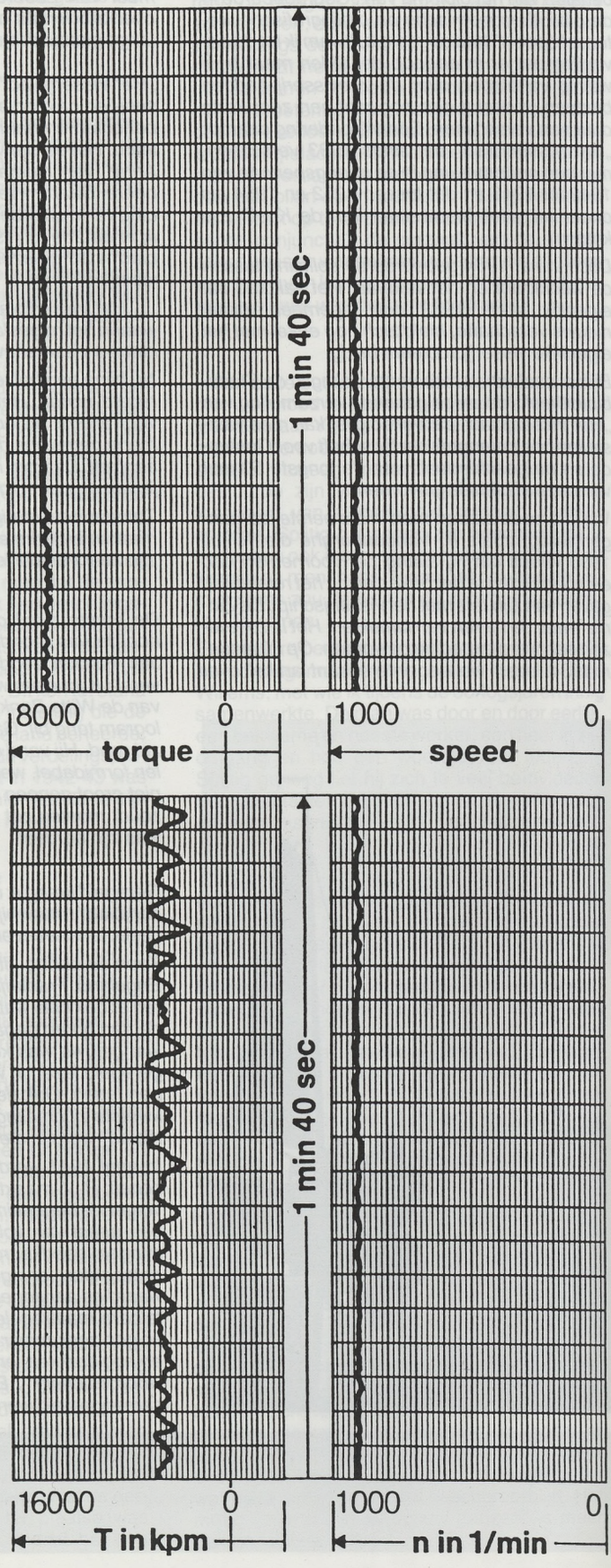
Hierop ziet men dat bv. bij ruwe zee motordraaimomentvariaties van meer dan + – 30 % in enige seconden kunnen optreden., terwijl het motortoerental minder dan 2 % afwijkt.

Door middel van begeleidingsvaarten is het lastspectrum eveneens vastgesteld (fig. 2). Een van deze schepen vertoont een relatief hoge belasting ten opzichte van het voorziene maximum geblokkeerde vermogen. Op de UK.154 werd gedurende + – 70 % van de bedrijfsuren een belasting van meer dan 90 % van het max. geblokkeerd vermogen gebruikt.

Deze schepen zijn gedurende het ganse jaar in bedrijf en hebben jaarlijks méér dan 6.000 bedrijfsuren.

Bij het vergelijken van de opgetekende bedrijfsdata vindt men een grote overeenkomst met de waarden opgetekend op de proefstand en deze opgemeten aan boord in bedrijf.

De stabiliteit en de geringe rookontwikkeling werden als zeer positief beoordeeld.

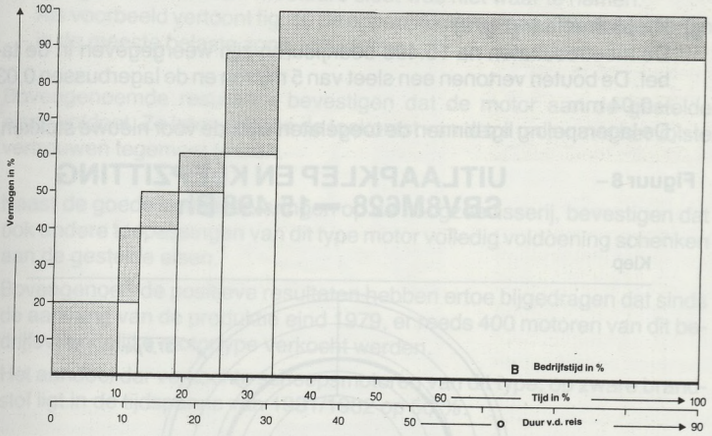


Figuur 1 – **VISSEN BIJ VERSCHILLENDE WEERSOMSTANDIGHEDEN (gemeten op de kotter „UK.154„)**

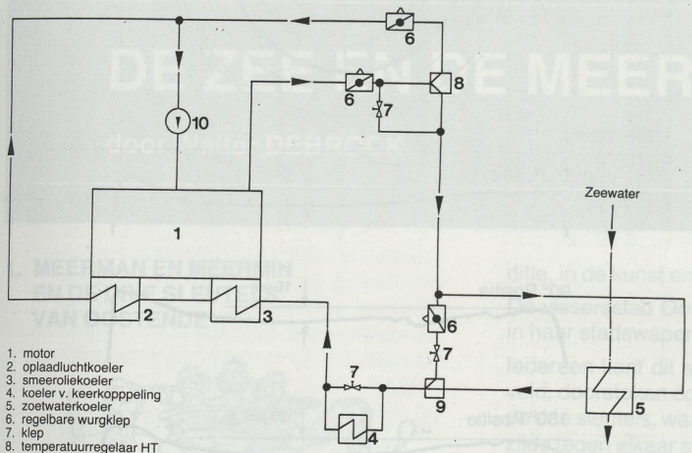
(Grafiek boven)
Windsnelheid ca 156 km/h (Beaufort 3 - lichte bries)
Zeebodem: zandig en effen
Motortoerental = 910 ± 10 t/m (± 1,1%)
Koppel a/d as = 6650 ± 110 Kpm (± 1,6%)
P eff = 1269 KW (± 2,7%)

(Grafiek onder)
Windsnelheid ca 75 km/h (Beaufort 9 - hevige storm)
Zeebodem: zandig en effen
Motortoerental = 905 ± 15 t/m (± 1,7%)
Koppel a/d as = 4600 ± 1600 Kpm (± 34,8%)
P eff = 874 KW (± 36,5%)

Figuur 2 – **BELASTINGSSPEKTRUM KOTTER „UK 154"**



Figuur 3 – **KOELSYSTEEM MET ENKELVOUDIGE OMLOOP**

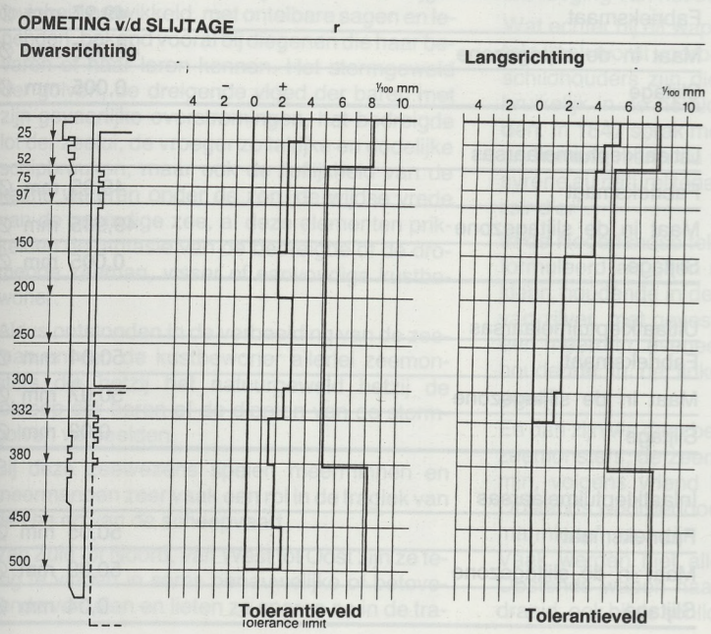


1. motor
2. oplaadluchtkoeler
3. smeerolieкoeler
4. koeler v. keerkopppeling
5. zoetwaterkoeler
6. regelbare wurgklep
7. klep
8. temperatuurregelaar HT
9. temperatuurregelaar NT
10. pomp

Bij alle scheepsaandrijvingen ligt het smeerolieverbruik, gemeten op de geblokkeerde max. belasting, op ongeveer 0,5 g/kWh.

Het enkelvoudig koelingssysteem (fig. 3) met pijpkoeler of skinkoeling heeft bewezen zeer degelijk te zijn. Na het regelen van de capaciteit der verschillende omlopen tijdens het inbedrijfstellen, werden ongewoon kleine temperatuurschommelingen onder alle bedrijfsbelastingen vastgesteld.

Figuur 4 – **CYLINDERVOERING BVM628 BEDRIJFSUREN : 15.498**

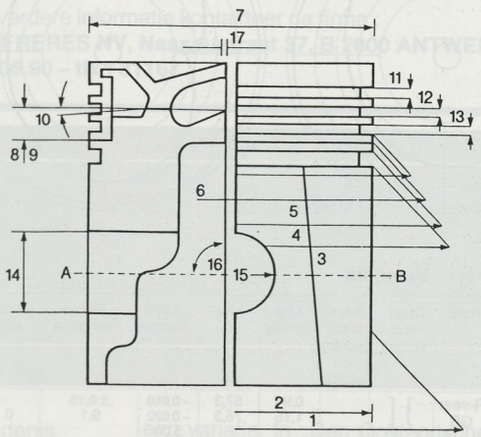


Na 15.498 bedrijfsuren werden aan boord van de UK.42 verschillende motorcomponenten nagezien. De resultaten zijn als volgt :

a) Cilindervoering (fig. 4)
Na 15.498 bedrijfsuren lag de gemeten ovaliteit van de voeringen duidelijk beneden de toegestane produktietolerantie van nieuwe cilindervoeringen. De gemeten ovaliteit bedroeg 0,025 mm, de toegestane maximum waarde is 0,15 mm.

b) Zuigers (fig. 5)
De meetresultaten van de geteste zuigers vertonen geen aanwijsbare sleet, daar de toelaatbare produktietolerantie ver de opgemeten waarden overschrijdt.

Figuur 5 – **KHD-ZUIGER ∅ 240**



OPMETING v/d SLIJTAGE

Meetpunt	Fabriekstolerantie bij inbedrijfstelling mm		Na 15.498 bedrijfsuren
1 ∅ D1 / 44	∅ 239.760 ± 0.015	239.765	239.768
2	239.730	239.740	239.720
3 ∅ D2 / 193	239.610 ± 0.015	239.615	239.625
4 ∅ D3 / 206	239.500 ± 0.023	239.510	239.520
4a	– 0.19 ± 0.03	0.195	0.190
5 ∅ D4 / 213	239.450 ± 0.023	239.455	239.460
5a	0.11 ± 0.03	0.110	0.110
6 ∅ D5	239.560 ± 0.023	239.560	239.550
7 ∅ D6	239.000 ± 0.023	238.995	238.985
8 (Obert.)	26 – 0.02	– 0.005	
9 (Untert.)	26 + 0.02	+ 0.005	
10	0.03 ± 0.01	0.033	
11	5 + 0.120 + 0.100	Gut	5.110
12		Gut	5.110
13	5 + 0.100 + 0.080	Gut	5.100
14 A	105 + 0.020 + 0.010	+ 0.022	+ 0.030
15 A		+ 0.014	+ 0.013
14 B		+ 0.023	+ 0.030
15 B		+ 0.013	+ 0.013
16	Umschlag	0.02	0.020
17	Rundl. Schlag	0.05	

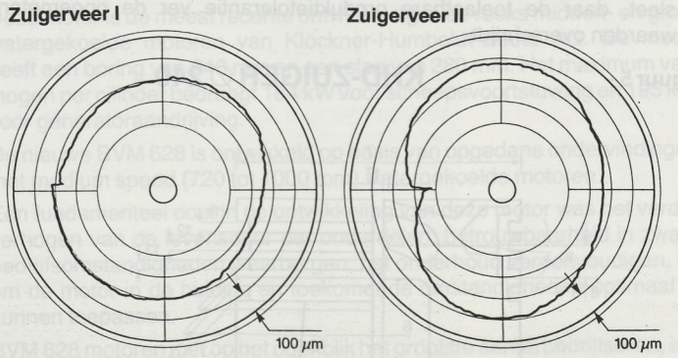
c) Sleet van de zuigerringen (fig. 6)
Beide bovenste ringen werden opgemeten, de resultaten zijn weergegeven in tabel van fig. nr. 6.
De chroomlaagdikte ligt na 15.498 bedrijfsuren bij de tweede zuigerring, slechts een weinig buiten de toegestane tolerantie van nieuwe zuigerringen.

d) Grond- en krukpinlagers
De gedemonteerde grond- en krukpinlagers vertonen een goed loopbeeld in de nog volledig bestaande inlooplaag. Deze goede resultaten zijn het gevolg van het nieuw ontwikkelde smeeroliesysteem.
Hiermee samengaande dient erop gewezen dat de smeerolieфilterstandtijden 3.000 bedrijfsuren overschrijden, zonder dat de drukval over de filter het uitwisselen van de papierfilterpatronen noodzakelijk maakt.
In samenwerking met de filterbouwer wordt nagekeken of de voor- »

geschreven standtijd der patronen, naar aanleiding van bovengenoemde resultaten, verlengd kan worden.

e) Klepsteel en klepgeleiding (fig. 7)
De oppervlaktemetingen tonen aan dat na 15.498 bedrijfsuren de uiteinden der klepsteelgeleiding een sleet van meer dan 15 micron vertonen. De max. toegestane sleet welke het verwisselen der geleidingsbussen noodzakelijk maakt bedraagt 200 micron.

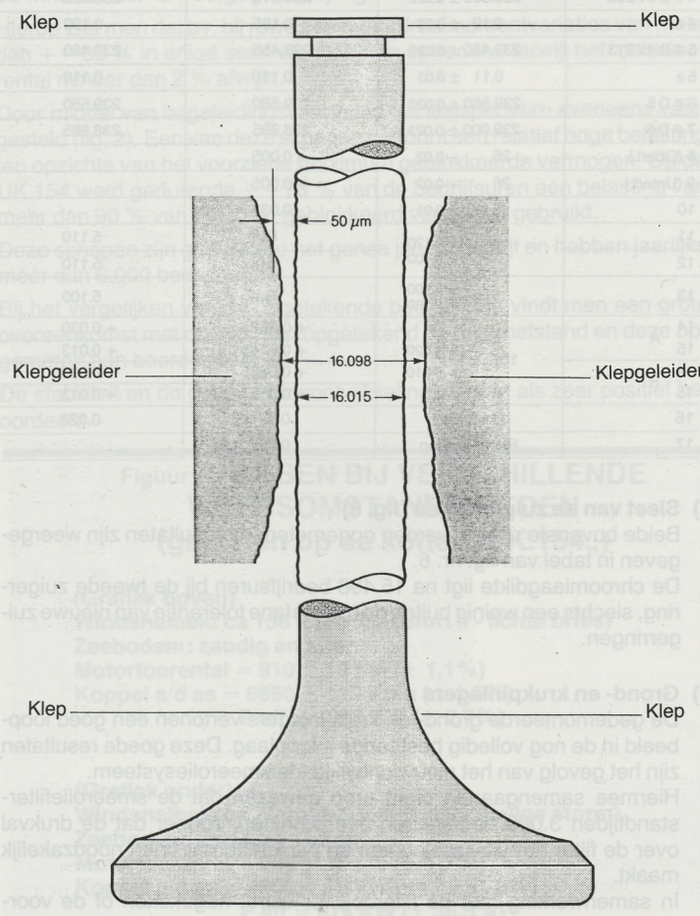
Figuur 6 – SLIJTAGE VAN DE ZUIGERVEREN ∅ 240 15.498 Bh



Zuigerveer - Maatblad

	Type	Zuiger-veer sluiting	Breed-te van opening van sluiting	Klep-speling	Ptg (N)	Axiale hoogte	Radiale wanddikte	Licht-spleet	Laag
Nieuw	R-veer GB	] [		0,9–1,15	57,3 76,3	-0.010 -0.022 5,00	±0,15 9,1	0	Cr 0,12–0,30
Zuigerveer I	R-veer GB	] [	21,9	1,20	68	-22/-23	8,86/8,89	8%	0,150/0,175
Zuigerveer II	R-veer GB	] [	21,5	1,30	69	-22/-24	8,94/9,04	3%	0,08/0,150

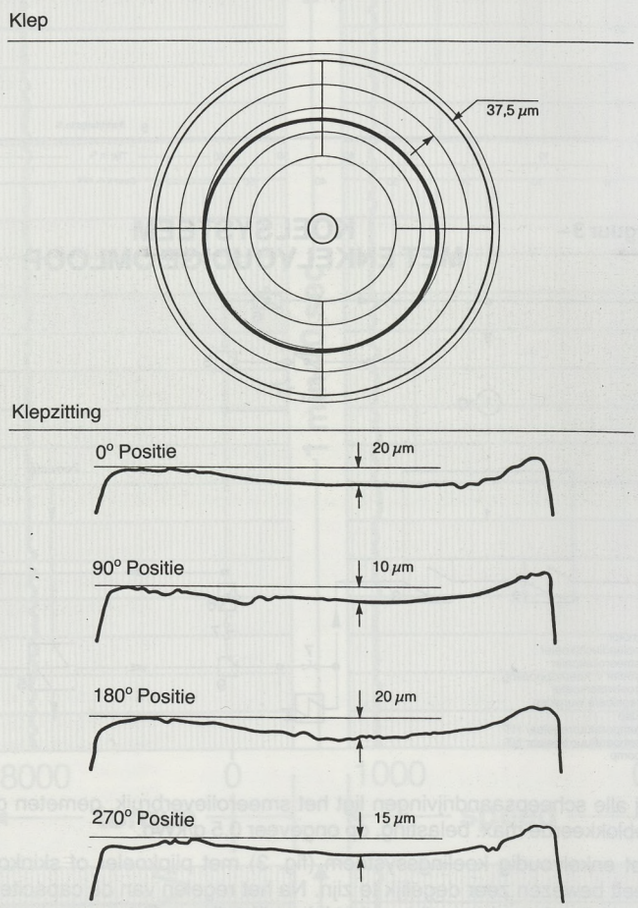
Figuur 7 – KLEP - KLEPGELEIDER SBV8M628 15.498 Bh UITKAATKLEP EN KLEPZITTING SBV8M628



f) Ventiel en ventielzitting (fig. 8)
Ventiel en ventielzitting tonen een zeer goed loopbeeld.

g) Kleptuimelaar (fig. 9)
De meetresultaten na 15.498 bedrijfsuren zijn weergegeven in de tabel. De bouten vertonen een sleet van 5 micron en de lagerbussen 0,03 – 0,04 mm.
De lagerspeling ligt binnen de toegelaten waarde voor nieuwe stukken.

Figuur 8 – UITLAAPKLEP EN KLEPZITTING SBV8M628 – 15.498 Bh



Figuur 9 – OPMETINGEN VAN DE LAGERS VAN DE TUIMELAAR BVN628 15.498 Bh

Inlaatkleptuimelaarsas	
Fabrieksmaat	49,97 mm ∅
Maat in de slijtagezone	49,965 mm ∅
Slijtage	0,005 mm ∅
Uitlaatkleptuimelaarsas	
Fabrieksmaat	49,95 mm ∅
Maat in de slijtagezone	49,945 mm ∅
Slijtage	0,005 mm ∅
Uitlaatkleptuimelaarsas	
Fabrieksmaat	50,04 mm ∅
Maat in de slijtagezone	50,07 mm ∅
Slijtage	0,03 mm ∅
Inlaatkleptuimelaarsas	
Fabrieksmaat	50,05 mm ∅
Maat in de slijtagezone	50,09 mm ∅
Slijtage	0,04 mm ∅

h) Klepaandrijving

Alle onderdelen van het klepmechanisme werden nagezien en vertonen goede resultaten. Meetbare sleet was niet waar te nemen.
Als voorbeeld vertoont fig. 10 de oppervlakte van een klepstootrollerpin in de meeste belaste zone.

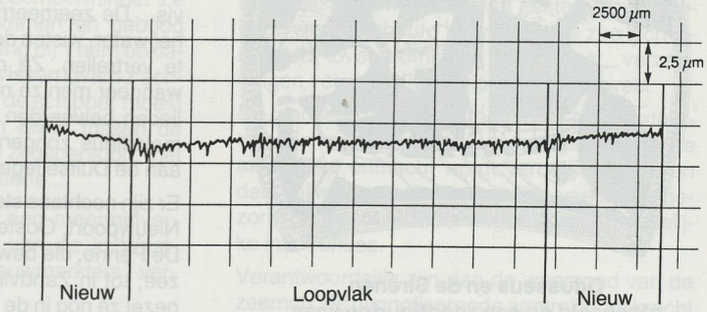
Bovengenoemde resultaten bevestigen dat de motor aan de gestelde eisen voldoet. Ze laten ook toe de toekomst van deze motor met het volste vertrouwen tegemoet te zien.

Naast de goede bedrijfservaringen op de hoogzeevisserij, bevestigen dat ook andere toepassingen van dit type motor volledig voldoening schenken aan de gestelde eisen.

Bovengenoemde positieve resultaten hebben ertoe bijgedragen dat sinds de aanvang van de produktie eind 1979, er reeds 400 motoren van dit bedrijfsvriendelijke motortype verkocht werden.

Het aandeel der verkochte scheepsmotoren van dit type, op zware brandstof ligt in de tijdspanne van 1981/1982 op 50 %.

Figuur 10 – AS VAN KLEPSTOTERROLLEN (UITLAAT)
SBV8M628
15.498 Bh

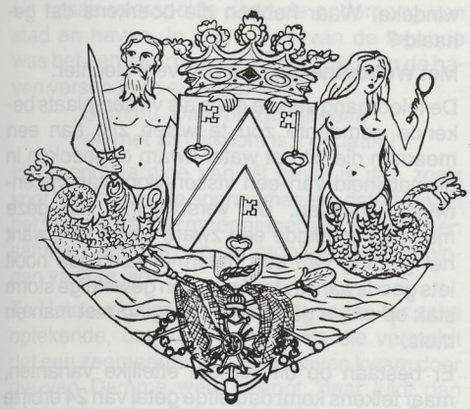


Voor alle verdere informatie kontakteer de firma :
VALCKE FRERES NV, Nassaustraat 37, B 2000 ANTWERPEN
tel. : 231.06.90 – tlx : 31167

DE ZEE EN DE MEERMIN

door Walter DEBROCK

1. MEERMAN EN MEERMIN EN DE DRIE SLEUTELS VAN OOSTENDE



De zee heeft steeds haar eigen folklore en bijgelovigheid ontwikkeld, met ontelbare sagen en legenden, bekend vooral bij diegenen die haar bevaren of haar leren kennen. Het stormgeweld der golven, de dreigende vloed der baren met zijn gevaarlijke overstromingen, het bedreigde lot der zeelui, de vroeger zo talrijke en dodelijke schipbreuken, maar ook de lieflijkheid van de kalme wateren onder de zon, de wijdse vrede van de oneindige zee, al deze elementen prikkelden de fantasie van de bedreigde of de dromende zeeman, visser of eenvoudige kustbewoner.

Aldus ontstonden in de verbeelding van de zeeman en van de kustbewoner allerlei zeemonsters die hetzij het natuurgeweld hetzij de lokroep der baren of de diepten van de stormgolven verbeelden.

Bij deze zeewezens spelen meerminnen en meermannen zeer vaak een rol in de tragiek van de zee en van de scheepvaart.

Van Zuid tot Noord, van West tot Oost zijn ze terug te vinden in soms benauwelijke of betoverende verhalen en lieten ze sporen na in de traditie, in de kunst en zelfs in de geschiedenis.

De vissersstad Oostende verbond er zich mee in haar stadswapen.

Iedereen kent dit stadswapen met het gouden veld, doorstoken door een zwarte keper, en met de drie sleutels, waarvan de twee aan de bovenzijde tegen elkaar staan en de ene aan de benedenzijde de sleutelbaard naar links draagt.

Men kan de beschrijving ervan lezen in een eerste trouwens Franstalige editie van het Koninklijk Besluit van 1847, dat rekening hield met de wens van de gemeenteraad van Oostende van 28 november 1837 en 27 september 1838 om haar van oudsher verleende wapen te mogen behouden („des armoiries octroyées anciennement").

Bij Koninklijk Besluit van 27 november 1956 werd het wapen van Oostende gewijzigd door toevoeging van het oorlogskruis 1940-1945.

Wat echter bij dit wapenschild met de drie sleutels vaak wordt voorbijgezien is dat er ook twee schildhouders zijn die als het ware, zoals gebruikelijk in de heraldiek, het schild rechthouden. In 1847 sprak men van „tenants, à dextre, un homme marin au naturel et à sénestre une syrène au naturel tenant dans la sénestre un miroir d'or".

In de Nederlandse tekst van 1956 wordt dit geformuleerd als „een meerman van natuurlijke kleur, houdende in de rechterhand een zwaard van zilver, met gevest van goud, en links door een meermin, eveneens van natuurlijke kleur, houdende in de linkerhand een spiegel van goud".

En dan zijn we daar beland bij die twee kurieuze zeemonsters, de zeemeerman en de zeemeermin, volgens vriend Roland Desnerck in zijn Oostends woordenboek, „zaimarman" en „zaimarmiene" op zijn Oostends uitgesproken. Vaak werden niet alleen de sleutels van het Oostends wapen naar de verkeerde kant gedraaid, ook bij de schildhouders was er wel eens een variatie. In „Den Oostendschen Weg-Wijzer dienende voor 't Jaer O.H. MDCCXCIV" (1794) vinden we bv. een feministische versie, want twee zeemeerminnen zijn er afgebeeld als schildhouders en dan zonder spiegel en zonder meerman !

Eén detail tussen haakjes : de geleerde Rijksarchivaris Dr. E. Warlop wees in een bijdrage voor Ostendiana van 1972 op het feit dat de sleutels zeker te maken hebben met Sint-Pieter, de hemelse portier en eerste patroon van de Oostendse parochiekerk, en met de drie stadspoorten. De keper op het schild zou dan voortkomen uit het wapen van het aloude Woutersmanambacht, de plattelandsomschrijving waaruit Oostende tot stad gegroeid is.

Maar, terug naar de zeemeermin en de zeemeerman : Oostende heeft beide lange tijd gekend vermits ze geruime tijd met haar wapen zijn afgebeeld. Dergelijke schildhouders komen in de heraldiek trouwens ook elders voor.

2. SIRENE EN MEERMIN

En nochtans hadden de zeemeerminnen niet altijd de vorm die ze in het Germaanse Noorden gekregen hebben.

De Griekse mythologie bv. kent reeds sirenen in de 8ste eeuw vóór Kristus, maar dan in de gedaante van vogels met vrouwenhoofden die in het Grieks „seiren" en in het Latijn „siren" worden geheten. Ze leefden volgens de legende op de kusten van de Middellandse Zee, rond Capri, en lokten er de voorbijvarenden aan met hun betoverend gezang om ze in het kolkende water en dus in hun verderf te storten.

De meest dichterlijke en meest bekende geschiedenis van de sirenen komt voor in de Odusseia, het beroemde Griekse heldendicht dat de omzwervingen beschrijft van Odusseus (Ulysses) die, nadat de stad Troje was gevallen, terug zijn vaderland en zijn vrouw opzoekt en daarbij allerhande avonturen beleeft. Hij vaart met zijn schip voorbij het eiland der sirenen. Deze zaten in een weide bij de waterkant, omge-

»»



Odusseus en de Sirenen afgebeeld op een roodfigurige vaas (± 450 v. Kr.).

ven door de beenderen van door hen betoverde zeelui die door hun gezangen waren aangetrokken.

Om te kunnen weerstaan aan de toverzangen der sirenen stopte Odusseus de oren van zijn bemanning vol met was en liet zich zelfs vastbinden aan de mast van zijn schip.

Het gezang der sirenen is zo mooi dat Odusseus toch naar ze toe wil gaan en zijn mannen toeroept hem los te maken. Maar, o slimme Odusseus, zijn doof geworden scheepsmakkers konden hem gelukkiglijk niet horen en brachten hem en het schip in veiligheid buiten de stemsterkte der sirenen.

In het Noorden daarentegen vindt men meerminnen en meermannen afgebeeld die een menselijk bovenlijf en een visstaart in de plaats van benen hebben. Het woord sirene-sirène duidt zonder onderscheid in het spraakgebruik zowel de zuidelijke sirenen van Odusseus aan als de visgestaarte zeemeerminnen en zeemeermannen : de verhalen over beide zijn analoog met het betoverend gezang en de dikwijls sombere gevolgen. Er is dus een soort amalgamatie van beiden gebeurd.

Lange tijd werd het bestaan van zeemeerminnen en zeemeermannen als een feitelijk gegeven beschouwd.

In voorbije eeuwen vermelden als ernstig beschouwde auteurs zelfs dat deze zeewezens werden gevangen genomen en tentoongesteld o.a. te Amsterdam : een soort zeemeerman werd naar het schijnt gevangen genomen op de Braziliaanse kusten door kooplui van de Hollandse West-Indische Compagnie, naar Leiden gebracht en er ontleed, maar er bestonden twijfels over de staart die klaarblijkelijk uit „ongefatsoeneerd vlees" bestond, zonder gedaante van een staart...

De wezens die onze nationale dichter Joost van den Vondel de „zee-juffren, dees spieglende Meyrminnen" noemt, hebben echter een bestaan geleefd dat zoniet in de zee zelf, althans in de sagen en legenden bleef voortbestaan.

In Vlaanderen moeten wij ter zake dank wijten aan de onvolprezen en bekende volkskundige Victor de Meyere die, vnl. in zijn „Vlaamsche vertelschat" en in het „Nederlandsche Tijdschrift voor Volkskunde", heel wat volkskundige overleveringen voor ons heeft opgetekend en daarbij ook vertelsels over meerminnen opspeurde.

3. MEERMINNEN OP DE VLAAMSE KUST

De bekende Oostendse dialect- en folklorekenner Ary Sleeks, vraagt zich af in zijn bundeltje „Bijgeloof en Volksremediën te Oostende" of er werkelijk zeemeerminnen bestaan. „Een eeuw geleden", schrijft hij, „beweerden Oostendse vissers af en toe nog zeemeerminnen ontmoet te hebben. Het waren wezens half vrouw, half vis... De zeemeerminnen zwommen sierlijk op het water, wisten de voorzaten van onze vissers te vertrellen. Ze doken onder als „bruintjes" wanneer men ze naderde. Onze vroegere zeelieden beweerden ook dat de zeemeerminnen melodieus zongen... en dat doet ons denken aan de Duitse legende „die Lorelei", eindigt hij.

Er zijn nochtans sterke verhalen van vissers van Nieuwpoort, Oostende, Koksijde, Adinkerke en De Panne, die beweren ze gezien te hebben op zee; tot in Zandvliet toe vertelde een varende gezel ze nog in de twintiger jaren gezien te hebben, maar dan in de bossen waar ze in de „putten" van Kalmthout met z'n vieren aan het zwemmen en het spelemeien waren...

Ook in Raversijde vertelde in 1957-1958 een oude kruierin zeemeerminnengezang te hebben gehoord dat storm aankondigde.

De meer sluitende verhalen hebben betrekking op wel bepaalde feiten en plaatsen.

In de streek van Oostduinkerke, De Panne en zelfs in het binnenland werd een meerminnenhistorie verteld die slaat op **Mardijk**, een Frans-Vlaamse gemeente bij Duinkerke, eens een belangrijke haven.

Vissers zouden er een meermin hebben opgevist die ze echter terug in het water gooiden, omdat ze zo vreselijk schreide. De meermin was klaarblijkelijk niet zeer dankbaar, want ze keerde terug en riep uit :

„Mardike, Mardike,
Altijd arme,
Nooit nie rike !"

Niet lang daarna verzandde haven aldaar en ging Mardijk teniet. Het is nu een dorp met een kleine vierhonderd bewoners.



„Zeegoden" van Frans Masereel (1947).

Te **Nieuwpoort** werd verhaald dat een visser door een meermin verwittigd werd dat zijn erf in brand stond en hij onmiddellijk naar huis moest gaan.

Volgens een ander verhaal zou een kajuitsjongen van een schip op het kanaal van **Nieuwpoort** in zee gaan zwemmen en er bij zijn eigen naam aangeroepen zijn geweest door een zeemeermin die hem verwittigde dat zijn dorp in brand stond, wat als oorzaak zou gehad hebben dat de mensen er niet al te vriendelijk met elkaar omgang hadden.

Beide vertelsels lijken op elkaar afgestemd te zijn.

Te **Lombardzijde** viste een visser eens een mooie zeemeermin op; op haar bede liet hij ze gaan onder de belofte dat hij rijkelijk zou beloond worden.



Meermin uit „La Sirène" van Frans Masereel (1932).

Toen het hem desondanks niet zeer goed ging en hij voor de zoveelste keer in zijn bootje zat te mijmeren over zijn treurig lot, kwam een ganse meermannen- en meerminnenfamilie op hem toegezwommen en om hem te bedanken voor wat hij voor hun dochter had gedaan gooiden ze een beurs vol parels in zijn boot. De man verkocht de parels voor een goede prijs en kon voortaan een onbekommerd bestaan leiden.

Oostende schijnt al de rampen die de stad zijn overkomen gedurende eeuwen te danken hebben aan het doden door Oostendenaren van een zeemeermin. Dit vertelsel komt uit Denderwindeke. Waar hebben die boerkens dat gehaald ?

Met **Wenduine** ging het nog veel slechter.

De teloorgang van de eens als vissersplaats bekende gemeente zou te wijten zijn aan een meermin die uit het water kwam opgedoken in de nabijheid van een vissersvloot van vierentwintig schuiten. De verschijning van deze meermin kondigde een zware storm aan, want het gezang van een meermin kondigde nooit iets goeds aan. Inderdaad, een geweldige storm stak op en de ganse vloot verging met man en muis.

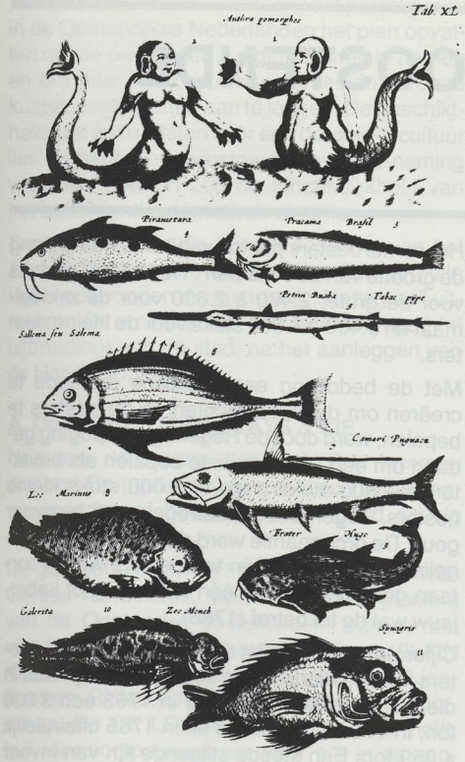
Er bestaan op dit verhaal ettelijke varianten, maar telkens komt datzelfde getal van 24 erbij te voorschijn.

Zelfs het oude dorp zou vergaan zijn in de golven.

Het verhaal zou bekend geweest zijn tot in Knokke-Heist. Het staat waarschijnlijk in verband moet nog steeds levende vertelsels in Wenduine over een oud-Wenduine dat in de zee zou bedolven liggen. Wellicht is dat een vertelsel met een zekere grond van waarschijnlijkheid, omdat nu eenmaal onze kust herhaaldelijk werd ingebeukt door hevige stormen en overstromingen.

De bekende auteur van de Wenduine geschiedenis "Van Dune an Zee", de heer Eric Lepeer, secretaris van het OCMW aldaar, besluit in zijn commentaar over deze vertelsels als volgt : „De ziel van het dorp reikt de hand aan de geesten van zijn vroegere bewoners. De sagenwereld steekt vol van die mysteries". Voorwaar een goede synthese van het geval „in a nutshell" !

De ondergang van **Damme**, ten profijte van Brugge, lokte tientallen versies uit van meerminnenverhalen.



Een meermin en een meerman afgebeeld op een illustratie van een boek uit de 17de eeuw.

Rond het midden der 12de eeuw zou men in de Damse haven een meermin gevangen hebben. Uit wraak voorspelde deze de ondergang van stad en haven. In een versie van de legende was het een zwerm meerminnen die voor de haven verschenen en er zongen :

„Damme, Damme zal vergaan
en met zijn rijkdom is 't gedaan !"

Het merkwaardige van dit geval is dat, zoals voor Wenduine, de approximatieve datering van het verhaal van de meerminnen wel zou kunnen samenvallen met een der grootste overstromingen van die tijd.

Te Heist, waar men de meeste sagen ter zake optekende, bestaat een variante die vermeldt dat een zeemeermin die in de haven kwam door die van Damme werd bespot. daar luidt dan haar uitspraak : „Indien gij mij bespot, zal Damme vergaan en Brugge blijven bestaan". Elders klinkt het : „Als ge me vangt zal Damme in zee vergaan". In de Brugse streek komen analoge verhalen over Damme en de meerminnen voor, zij het soms in bloedige versie w.o. zelfs een meermin werd doodgeschoten.

Als illustratie ter zake geven we hier integraal het vertelsel weer dat uit de mond van een volksverteller werd opgetekend en verscheen in het tijdschrift „Biekorf" (1957) : „Er was 'n keer een zeemeerminne de Damse vaart ingezwommen, ze was allichte verdoold gerocht, en op Damme hân z'heur gevangen en in een siteiren (citerne) gesmeten op Cafmeyers hof. Ze kost duivels schone zingen, z'had een zwarte krullekop en heur haar blonk gelijk een spegel. Ze sprak toch zo schone en ze vroeg dat z'heur were in de vaart hân gesmeten, maar 't en mocht niet zijn, ze dei'n heur dood en voor dat ze stierf sprak ze : „Damme zal vernederd en Brugge verheven worden". En 't is alzo gebeurd. Ge moet ook 'n keer vissers horen vertellen over zeemeerminnen. Schipper Vandierendonck vaarde 'n keer met zijn schuite uit en hij vaarde langs de witte banken en was tewege van te beginnen vissen, maar hij kwam in een troep haaien terechte. Hij moest dus verder varen, maar nu zat hij tussen een troep wallevissen. Al met een keer zag hij daar een zeemeerminne. Ze kwam naar hem toegezwommen en gebood hem were te keren, anders ging hij 't hem beklagen. Te midden van de wallevissen kwam z'achtergezwommen zo verre dat de schipper moest werekeren. Zeemeerminnen leven tussen de wallevissen". Tot zover onze zegspersoon, met de zoveelste meerminnenhistorie...

Zelfs te **Roeselare** bestaat een meerminverhaal. Het moet de afkomst van de in West-Vlaanderen zo bekende „Nieuwmarkters" verklaren.

Het gaat hem hoofdzakelijk om een jonge man – van Blankenberge ? – die op het strand eens drie meerminnen zag spelemeien, die zich hadden ontdaan van hun meerminnekleed en daar „nakend bloot" ronddartelden.

De hartewens van de jongeman was, eens een meerminnegezang te horen. Zijn verschijning bracht mee dat een der drie meisjes, een zeer mooi kind, haar meerminnekleed niet meer vond. Dit betekende dat hij haar moest trouwen, want zij was een mensenkind dat gestraft was geworden en in zeemeermin omgetoverd was geworden. Ze huwden en hadden twaalf kinderen. Nadat de meermin haar kleed had teruggevonden moest ze weer gaan meermin spelen, maar daarbij voorspelde ze dat haar kinderen als „Gypten" en „Gyptenessen" voortaan van dorp tot dorp zouden trekken, van land tot land, en dat tot in der eeuwigheid... Dat zouden dan de Nieuwmarkters zijn geworden...

Bij dit vertelsel vraagt men zich af wat die Gypten betekenen : Egyptenaren, of heeft men te doen met het Engelse „Gypsy" voor zigeuner ? Wie weet ? Victor de Meyere die het verhaal geeft weet er ook geen oplossing voor. En er is ook het Griekse woord „gyps" dat gier betekent, maar dat kan men onze Roeselarenaren niet aandoen...

1. EEN VERKLARING ?

Vermoedelijk ontstaan dergelijke vertelsels en legenden uit ficties rondom echte feiten en gebeurtenissen; men verklaart achteraf met fabuleren wat er gebeurd is, waarom de zee zich terugtrekt, overstromingen meebrengt, verzandingen veroorzaakt, schipbreuken verwekt.

De menselijke onmacht tegenover grote natuurrampen krijgt aldus een verklaring waardoor de menselijke onmacht wordt verontschuldigd en den volke een buitennatuurlijke verklaring bezorgt die de schuld doet wegen op niet-menselijke interventies.

Verantwoordelijk zijn dan de weemoed van de zeeman, de hypnotiserende aantrekkingskracht van de zee en de golven in starend kijken, die verpersoonlijkt zijn in het gezang van een lokkende zeemeermin.

Goedgezinde meerminnen belonen anderdeels de goede visser die een meermin vangt maar vrijlaat ofwel verwittigen ze voor komend onheil.

Op zee zijn ze, zoals de Duitse Lorelei die op de Rijnrots gezeten de schipper verleidt en hem in de golven doet verdwijnen, verleidsters door hun schoonheid en hun gezang die de zeeman naar zijn verderf voeren. De Vlaamse dichter Paul Van Ostayen wist het kort en goed te zeggen :

„De zeeman
Hij hoort de stem der Loreley
Hij ziet op zijn horloge
En springt het water in..."

Vanaf de Vlaamse kust tot ver in Duitsland, op de kusten van Groot-Brittannië, overal vindt men dezelfde fundamentele inhoud der vertelsels en verhalen terug. De door ons aangehaalde voorbeelden van de Vlaamse kust geven daartoe het typische inhoudelijke verschijnsel.

(wordt vervolgd)



„De meerminnen" van P.P. Rubens.

DE OESTERPUTTEN VAN OOSTENDE IN DE 18e eeuw

door Norbert HOSTYN, stadsarchivaris Oostende

ALGEMEENHEDEN VOORGESCHIEDENIS

De Vlaamse oesterteelt vond haar ontstaan in de bijzondere situatie van de kusten, die steeds zeer gunstig is geweest voor die teelt : het brakke water in de kreken kwam de natuurlijke ontwikkeling van de oesters sterk ten goede.

Sedert het begin van onze jaartelling reeds, moeten er aan onze kusten grote getale natuurlijk groeiende oesters zijn verbruikt. Een bewijs daarvoor vormen de talrijke oesterschelpen, gevonden tussen keukenafval in het zogenaamd „Romeins Kamp" te De Panne, waar aan zoutwinning werd gedaan. Men kon vaststellen dat het inderdaad om Noordzee-oesters ging.

In deze vroege eeuwen waren er trouwens uitgestrekte oesterbanken in het Kanaal en de Noordzee, lopende van Bretagne tot aan de Noorse kusten. Nu zijn de oesters daar zo goed als helemaal verdwenen. Tot in het begin der 20e eeuw haalden onze vissers toch nog regelmatig grote oesters boven ter hoogte van de „Oesterbank" voor Oostende. Ze noemden ze „paardevoeten". Dergelijke natuurlijke banken bestaan nu enkel nog in Bretagne en de vangst is er aan strenge reglementering onderworpen.

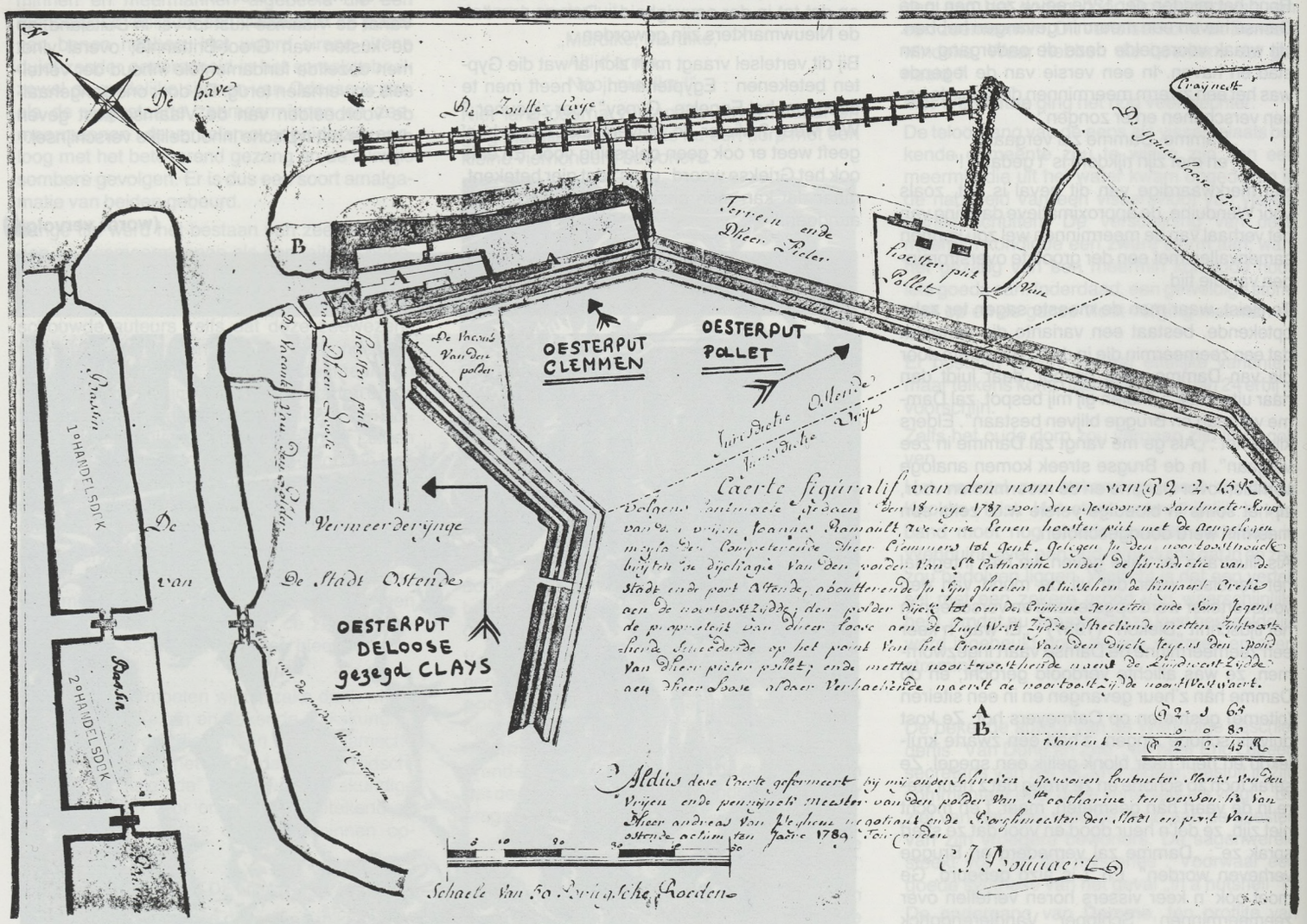
Betreffende de periode tussen het Romeinse tijdvak en het einde der 15e eeuw kennen we geen zekere gegevens over de lokale oestervangst en -verbruik. Tot in 1505, toen het Schepencollege van Oostende als „visgeschenk" een steur, een ton oesters en een halve ton Engels bier naar de Koning van Castilië zond. 15e eeuwse stadsrekeningen vermeldden reeds dergelijke visgeschenken, maar pas in 1502 werd het een vast gebruik. Ook in 1515, 1516 en 1517 werden oesters als „visgeschenk" aangeboden aan de Raad van Vlaanderen, aan DE FIENNES (die de Oostendse stadsrekeningen controleerde) e.a.

Tot ver in de 18e eeuw bleef men in de Oostendse Nederlanden op import aangewezen wat de oesters betrof; uit Zeeland vooral, maar ook uit Frankrijk en Engeland. Het importeren van die verbruiksklare oesters gebeurde in tonnen. De teelt van oesters was onbestaande alhier.

Het aantal oesters per ton variëerde naargelang de grootte van de schelpen : 1.800 à 1.900 stuks voor de grote, 2.400 à 2.600 voor de middelmaat en 3.400 à 4.000 stuks voor de kleine oesters.

Met de bedoeling een praktisce methode te creëren om de invoerrechten op de oesters te bepalen, werd door de Regering een poging gedaan om één ton oesters te bepalen als bevattende 1.800 stuks grote of 3.000 stuks kleine oesters. Tegen deze maatregel werd bezwaar geuit. De ordonnantie werd door een nieuwe regeling vervangen : één ton oesters werd voortaan gelijkgesteld met één ton haring of kabeljauw wat de tol betrof (1766).

Cijfermateriaal bewijst dat het verbruik van oesters in onze landstreken zeer aanzienlijk was in die tijd. Zo beliep de invoer in 1763 een 3.030 ton, in 1764 al 3.783 ton en in 1765 uiteindelijk 4.059 ton. Een steeds stijgende lijn van invoer en verbruik dus. Stellen we dat een ton doorgaans zo'n 2.000 oesters bevatte, dan zou in de jaren 1763-1765 per jaar gemiddeld 7.249.000 oesters zijn ingevoerd !



OOSTENDSE OESTERPUTTEN, EIND 18de EEUW.

Het was dan ook niet wonderlijk dat particulieren in de Oostenrijkse Nederlanden het plan opvatten om de oesterteelt in eigen handen te nemen en om naar het Zeeuwse voorbeeld aan onze kusten oesterputten aan te leggen. De geschiktheid van onze kusten voor een dergelijke cultuur liet immers een winstgevende onderneming voorzien. Meteen zou de afhankelijkheid van het buitenland automatisch afnemen.

Oostende zou in die laatste decennia van het Ancien Régime drie oesterputten kennen; alle lagen op gronden die nu de wijk „Hazegras" uitmaken. Dit was toen de „vermeerderynge" (= uitbreiding) van de stad, na het aanleggen van de Handelsdokken.

A. OESTERPUTTEN CLAYS & CIE

Nog voor de oesterputten CLAYS er kwamen zou een Bruggeling de oesterkweek te Oostende geprobeerd hebben, zonder goed gevolg echter.

De gebroeders Jan en Pieter DE LOOSE, twee Gentse handelaars, waren de echte pioniers van de Oostendse oesterkweek. Samen met vier door hen aangezochte personen, nl. VILAIN XIIII, VILAIN Heer van Welle, Jacques en Jan-Baptiste RYNGAUT stichtten zij een vennootschap. De DE LOOSE'S waren voor de helft, hun vier compagnons elk voor 1/8 in de vennootschap.

Constantin CLAYS, een oude zeekapitein, werd als directeur van de onderneming aangesteld. Vandaar de naam die de oesterputten van de DE LOOSE'S en hun vier vennoten zou krijgen : „Constantin Clays & Cie".

Op 1 mei 1765 sloten de vennoten een pacht af met Jacques VAN ZUYLEN, Heer van Garsbeke, als eerste commies van de Sinte-Catharinapolder buiten Oostende. Daarbij werd hen 1.327 roeden (ca. 2 ha) in cijns gegeven. Het terrein lag, zoals overigens al op de grote FERRARIS-kaart te zien is, „een kwart-uers van de Stad, omtrent het Saksen vanden grooten Dyk over Ste. Catharinekreke". Buiten de stad Oostende dus

Daar werden de bekkens aangelegd, omgeven door lage maar stevige dijken. Er waren in totaal vier waterbassins : twee dienden als waterreservoir en de twee anderen voor het eigenlijke verwateren der oesters. Kleine sluizen stonden in voor de onderlinge verbindingen der vier bassins en lieten toe om de zes uur het gebruikte water af te voeren en vers zeewater binnen te laten; dit als allernoodzakelijkste procedure bij de oesterteelt.

Het vetten bestaat er immers in de kleine oesters in de bekkens te laten, beveiligd tegen hun natuurlijke vijanden, en het zeewater in de bekkens regelmatig te vervangen door vers, voedselrijk water.

De firma CLAYS & Cie kocht de jonge oesters te COLCHESTER (Engeland), en volgens BOWENS „op de kusten van Schotland". „Schuiten, die de zelve uyt zee-schepen afhalen door eene hooge opwindende Wielsluyze, staende op de slynkeren hoek van den Dyk, regt over d'Haven, door welke Sluyze men insgelyks het water aflaet uyt de Bakken..." (BOWENS). Pikant detail : de schepen die de oesters uit Engeland aanvoerden zorgden voor extra-benefiet door meteen thee en sterke dranken te smokkelen.

In de parken zelf werkten zo'n 40 à 45 man tijdens het oesterseizoen (6 maand per jaar). In het binnenland onderhield de compagnie een 12-tal vertegenwoordigers, commiezen genaamd.

Na de installatie van de oesterparken wendden de vennoten zich tot het Centraal Bestuur met de vraag octrooi voor hun onderneming te verwerven.

Na rijp beraad besloot de Raad van Financiën op 1 juli 1765 de oesterputten CLAYS & Cie een octrooi te verlenen voor de duur van 15 jaar, tot 1780 dus.

Meteen ook kreeg de maatschappij vrijstelling van invoerrechten en alle andere rechten op de geïmporteerde kweekoesters. Voor de zelfgekweekte oesters die ze exporteerden, kregen ze gelijkaardige vrijstellingen. In verschillende steden bekwamen ze een vermindering van de stadsrechten.

Te Gent, bv., betaalden ze maar 2 guldens mijnrecht in plaats van de 4 guldens die voorgeschreven waren per ton oesters.

In dezelfde stad kregen ze zelfs een stapelmagazijn toegewezen, nl. in het gebouw van het Stedelijk **Corps de Garde** aan de Brugse Poort (Gent, Stadsreglement 23 juni 1766).

Te Brussel bleef men echter 12 schellingen stadrecht per ton oesters eisen, ondanks het decreet. In een rekwest van 28 october 1766 vroegen de directeurs van CLAYS & Cie dan ook vrijstelling van deze financiële overlast aan.

VOORSPOEDIGE JAREN

In de beginne bedroeg de wekelijkse productie van CLAYS & Cie zo'n 150 à 160 ton. Ze hadden excellente afzetmogelijkheden maar ondervonden toch nog sterke concurrentie vanwege hun Zeeuwse collega's. Een troef die de DE LOOSE'S toen tegen de Zeelanders uitspeelden, was het op punt stellen van een snel en betrouwbaar transportsysteem. Inderdaad, de Zeeuwse oesters – bestemd voor onmiddellijk verbruik – die op vrijdag of zaterdag verpakt werden, arriveerden pas de woensdag daarop in de Brabantse steden.

In dezelfde jaren begonnen de Staten van Vlaanderen zich te interesseren voor de problemen van de visserij, en ondermeer ook voor de nood aan een snel en regelmatig transportsysteem voor vis. De DE LOOSE'S die op de hoogte waren van die besprekingen, waren bereid een dergelijke transportdienst te organiseren. Meteen konden ze langs diezelfde weg hun oesters naar Brabant vervoeren.

Na besprekingen kwam het op 17 december 1766 tot een overeenkomst tussen de Staten van Vlaanderen en de Gebroeders DE LOOSE. Met „Ventschuyten" werd de afstand Oostende-Brabant overbrugd binnen de drie dagen. Van Oostende uit was het nu mogelijk verbruiksklare oesters binnen de 72 uur te leveren in de steden van Brabant. De afstanden naar Luxemburg of Metz, bijvoorbeeld, deed het transport van de DE LOOSE'S in amper 6 dagen ! Voor de klanten betekende dit verse oesters : een beter service dan ooit voorheen.

CLAYS & Cie hadden met de tijd een grote afzetmarkt : hun oesters werden niet alleen verkocht in Brabant, Vlaanderen en Luxemburg, maar ook in Liège, Lorreinen, Trier, de Opper-Palts, Mainz en Straatsburg !

Om de vreemde concurentie helemaal uit te schakelen richtte de compagnie op 10 maart 1767 een rekwest van de Raad van Financiën, met het verzoek het Centraal Bestuur een verbodsbepaling tegen de invoer van vreemde oesters te laten uitvaardigen, dit voor de duur van het monopoli van de Compagnie CLAYS.

Ze spraken de intentie uit hun oesterpark uit te breiden om zo de totale binnenlandse vraag te kunnnen beantwoorden en om te kunnen exporteren. Ten dien einde stelden ze een wekelijkse productie van 300 tonnen voorop; dit is zo'n 6.600 tonnen per seizoen. Daarnaast stelden ze een vaste verkoopprijs van 20 guldens per ton voor, evenals een verzekerd transport naar alle steden in Brabant, per ventschuit, tegen een vrachtloon van 1 gulden per ton. Dit verzoekschrift stuitte op een ongunstig antwoord.

Een „mémoire" betreffende rendabel en snel transport van haring, oesters en goederen tussen Oostende en Brabant dat DE BEELEN, Auditeur van de Rekenkamer, aan de Regering overmaakte, bracht de zaak echter weer aan het rollen. DE BEELEN'S genoemde „mémoire" eindigde met enkele concrete voorstellen :

- invoerverbod van vreemde oesters
- het sluiten van een overeenkomst tussen het Korps der Bijlanders van Oostende en de Gebroeders DE LOOSE
- het in pacht geven van het ponton bij de sluizen te Oostende aan de DE LOOSE'S; dit voor de duur van 3 tot 6 jaar, zonder dat de stedelijke inkomsten daardoor zouden verminderen.

De directeurs der „ventschuyten" zouden voorafmet de Regering een verbintenis aangaan om :

- tweemaal per week, op vaste dagen en uren, de dienst Oostende-Brabant te verzekeren; dit tijdens het 9 maanden durende visvangstseizoen en zowel voor vis als voor andere goederen
- de reis Oostende-Brabant in drie dagen te volbrengen
- garanties te leveren dat het transport in goede condities zou verlopen
- ook buiten het visvangstseizoen (april-juni) binnen de 24 uren te varen, wanneer er maar zes tonnen goederen moesten overgebracht worden, zelfs maar naar één stad in Brabant.

Deze laatste maatregel viel nadelig uit voor de directeurs der „ventschuyten", maar was duidelijk een voordeel voor de handel.

De Gebroeders DE LOOSE, op de hoogte van DE BEELEN'S „mémoire", hernieuwden hun verzoekschrift. De Raad van Financiën stelde een onderzoek in, maar de leden werden het niet eens. De Gouverneur-Generaal schaarde zich aan de zijde van de voorstanders die het rekwest **voorlopig** wilden goedkeuren. Ingeval van tekortkoming vanwege de Gebroeders DE LOOSE eisten zij echter de confiscatie van de helft der oesterbanken. DE GRYSPERRE, lid van de Geheime Raad, werd belast met de opdracht een overeenkomst te sluiten met de Oostendse „Neering van de Vrije Bijlanders" (mei 1767). Na heel wat onderhandelingen kwam het tot een mondeling akkoord. In augustus 1767 tenslotte, keurde het Centrale Bestuur het rekwest goed.

Ondertussen werd de oesterbank verbouwd. Na de vergrotingswerken waren er twee parken : één met 24 bedden, die 69 ton oesters per bed kon bevatten en een tweede met 16 bedden, die 61 ton oesters per bed kon dragen. Een totaal van 2.632 ton dus. De productie kon zo tot 6.000 ton per oesterseizoen opgevoerd worden.

(wordt vervolgt)

retrospektieve 1982 !

JANUARI

Gilbert Viaena en zijn crew werden opnieuw tot garnaalkoningen gekroond nadat zij in 1981 met hun kloeke „Benny" 26.098 kg garnaal hadden aangevoerd die goed was voor het ronde sommetje van 2 miljoen 488.538 fr.

Amper was het nieuwe jaar ingezet of de visserij kreeg een zware dreun te verduren. De Z.574 „Nautilus", vissend in de buurt van de Westhinder, kreeg een dermate zware zee dat het vaartuig kapseisde en korte tijd nadien zonk. Een deel van de vijfkoppige bemanning werd opgepikt door het Franse vrachtschip Lafayette terwijl de resterende opvarenden konden gered worden door een helicopter van de Engelse kustwacht.



Twee verdienstelijke mensen van de Oostendse havendiensten gingen op rust. Dat waren met name sluismeester Henri Aesaert en slipwayman John Moreau.

Januari zal de geschiedenis ingaan als de maand van de tragische scheepsrampen. Na de Z.574 viel immers een nieuwe, veel dramatischer gebeuren op te tekenen met het stranden en vergaan van de O.202 „Pelagus" op de IJslandse kusten van Vestmanaeyar. Hierbij vielen vier slachtoffers te betreuren, met name matroos Patrick Maes en scheepsjongen Stevelynck Gilbert alsmede twee leden van de IJslandse reddingdiensten.





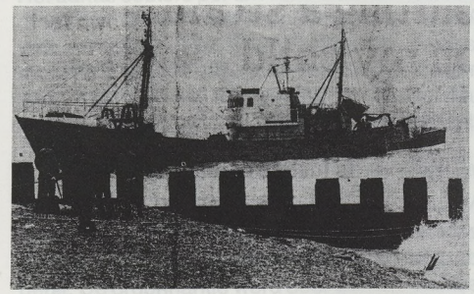


FEBRUARI

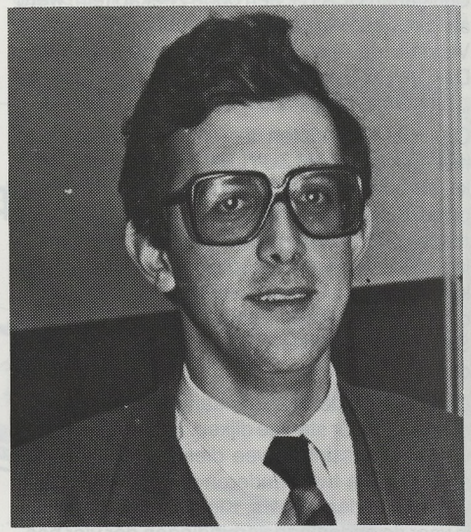
In februari viel de heuglijke viering te noteren van het 20-jarig aalmoezenierschap van E.H. J. Corneillie. In 1962 werd hij door de bisschop in die functie aangesteld en sedertdien genoot hij een hoog aanzien in de visserijmiddens.

Staatssecretaris F. Aerts van het departement ven Volksgezondheid kwam een bezoek brengen aan de vissershavens van Zeebrugge en Oostende. Bedoeld minister kreeg in die periode nog al wat te verduren naar aanleiding van de felbetwiste wetgeving op de viskeuring.

Ook voor de O.229 „Roger-Jeanine" had het een ramp kunnen worden toen het vaartuig, ingevolge een motordefekt en nadien onvoorzichtige navigatie, terecht kwam op de Engelse zuidoostkust ter hoogte van het haventje van Bexhill. Gelukkig kon het vaartuig, dat geen averij opliep, weer vlot getrokken worden en naar de visgronden doorvaren.



In februari nam rijkskommissaris Bentein van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende afscheid van de kust om voortaan te gaan zetelen in Antwerpen. In zijn plaats kwam de Oostendenaar Roland Carly en die heeft zich ondertussen weten te ontpoppen tot een zeer vakbekwaam rijkskommissaris.



MAART

De Scheepswerven De Graeve uit Zeebrugge konden in maart voor de eerste keer de feestvlag boven halen. Dat gebeurde naar aanleiding van de stapelloop van de Z.89 „Sandra" een stalen treiler die in aanbouw is voor de rederij Vandenbroucke-Schiltz.



En nog een scheepsramp, maar dit keer niet in de visserij. In maart kwam de car-ferry „Vortinger", vlak voor de Oostendse havengeul, vast te zitten op een golfbreker en bleef daar meerdere dagen honkvast bivakeren. Uiteindelijk slaagde men er in het vaartuig weer vlot te krijgen.



De Z.162 „Van Dyck" van reder Robert Gheselle lukte een topbesomming. Het vaartuig voerde na een reis naar het Kanaal 6.336 kg tong aan en 350 kisten vis en dat was goed voor een omzet van 3 miljoen 147.600 fr. Nog geen nieuw record echter want dat blijft alsnog staan op naam van de Z.105 „Atlans" met een opbrengst van pakweg 3,4 miljoen fr.

APRIL

Er werd weer gefeest in de Oosthoek waar een nieuwe treiler werd toegevoegd aan de Zeebrugse vloot. Het betreft de Z.39 „Zuiderzee" die in bedrijf werd genomen door reder André Vantorre. De „Zuiderzee" is een stalen treiler die gebouwd werd door de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp voor wat het casco betreft en later werd afgewerkt door de firma SCAP.



In de OVA (Onderlinge Visafslag Oostende) gingen twee erg verdienstelijke mensen met pensioen. Het ging om Maurice Verhaeghe en Roger Dutrieue die beiden lange jaren hun beste vermogens hadden gewijd aan de verkoop in de Oostendse vismijn.

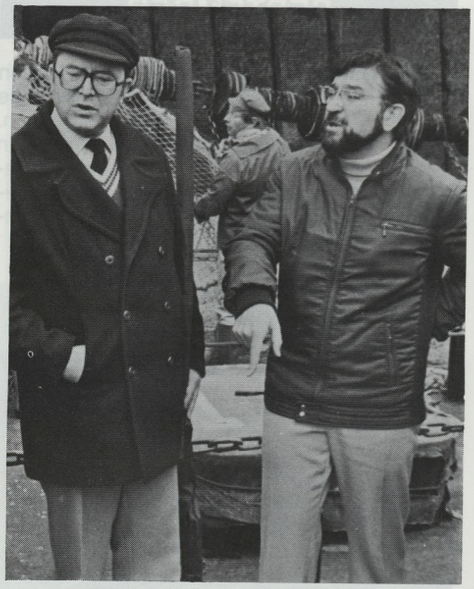
In april overleed de h. Georges Cambier op de zeer hoge leeftijd van 102 jaar. De heer Cambier was gedurende 26 jaar directeur van het KW Ibis.

Eveneens in april overleed de h. François Nierynck. De afgestorvene kwam in 1964 in dienst van de rederscoöperatieve SCAP en was amper 62 jaar toen hij schielijk overleed nadat hij een half jaar vroeger op pensioen was gegaan

MEI

Net zoals andere jaren meldden de Nederlandse kustvissers zich weer in onze wateren, jagend op tong die zich daar ieder jaar rond die periode overvloedig meldt. Zeer tot ongenoegen natuurlijk van onze eigen vissers. De Zeemacht hield dus een oogje in het zeil en slaagde er zelfs in de ARM.25 op te leiden wegens dat illegale vissen.

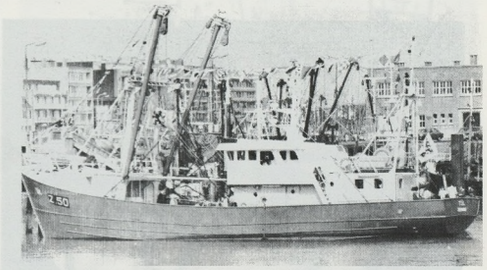
Premier Wilfried Martens en minister Decroo maakten in mei life kennis met de zeevisserij. Aan boord van de O.29 „Broodwinner", het opleidingsschip voor de zeevisserij trokken zij de grote vlakte op. Eveneens aan boord, de h. Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen en een kenner van de visserij.



Een droeve gebeurtenis viel op te tekenen op het einde van mei toen de h. Henri Smissaert overleed op bijna 83-jarige leeftijd. De overledene was, naast zijn vele functies, vooral bekend in de visserijmiddens als o.a. meer dan 20 jaar voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en lid van meerdere commissies die betrekking hebben op de visserijsector.



De Zeebrugse expansie van de vissersvloot zette zich in mei door. Toen immers werd de Z.50 „Tijl", gebouwd op de Scheepswerven van Langerbrugge voor rekening van de rederij Versluys-Lagast, in bedrijf genomen. De „Tijl" is een grote stalen middenslagtreiler die wordt voortgestuwd door een ABC-motor met een vermogen van 900 PK.



JUNI

Begin juni overleed te Oostende op 81-jarige leeftijd Edward Pieters. De afgestorvene genoot in de visserijmiddens een grote bekendheid nadat hij in een langdurige carriere als visser vele belevenissen had meegemaakt. Hij vestigde ondermeer een uniek record in de visserijmiddens door gedurende 32 jaar te varen voor rekening van de Oostendse rederij Laplasse.



Eind juni werd de Z.89 „Sandra" door de rederij Versluys-Lagast in bedrijf genomen. Dat ging gepaard met een groot feest te Zeebrugge. De Z.89 „Sandra" werd gebouwd door de Scheepswerven De Graeve uit Zeebrugge en was het vierde vaartuig dat de Zeebrugse vloot kwam vervoegen sedert de jaarwisseling.



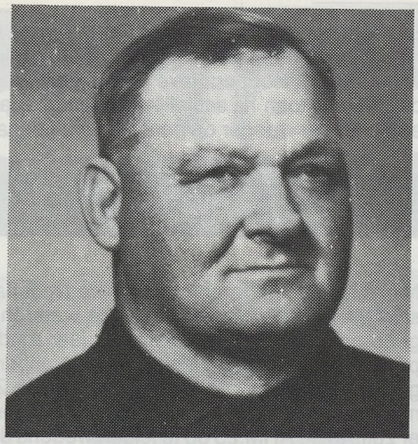
En nog een afsterven van een gekend figuur uit de visserijmiddens. Op 2 juni overleed op 75-jarige leeftijd de h. Jef Beyen. Gedurende jaren had hij een eigen zaak voor de bevoorrading aan de zeevisserij te Oostende en later trad hij in dienst van de firma SCAP. De afgestorvene was bovendien erg bedrijvig in het maatschappijleven op de wijk Vuurtoren waar hij lid was van verscheidene verenigingen.



Te Heist overleed gewezen reder Camiel Vantorre op 83-jarige leeftijd. Beter gekend als „Camiel van Fokss" genoot hij in de visserijmiddens aan de Oostkust een hoog aanzien. Op 55-jarige leeftijd, door ziekte gedwongen, trok hij zich terug uit het drukke vissersleven, maar liet zich nadien in met het maatschappijleven en was bovendien lid van de beheerraad van meerdere instellingen die de belangen van de visserij dienen. Ook in de politiek was hij succesrijk want gedurende 31 jaar was hij gemeenteraadslid van het toenmalige Heist a/zee.



Engel Verleene, een monument uit de Oostendse visserij, overleed op het einde van juni na een slepende ziekte. Engel Verleene was 70 jaar geworden en gold als een van de meest vooraanstaande reders uit onze visserij. Hij begon als jongen op 12-jarige leeftijd te varen en werd nadien eigenaar van de O.128 "Reine des Anges" en de O.369 „Koningin der Engelen". Hij was tevens lid van meerdere instellingen die de visserij dienen en gedurende meerdere jaren voorzitter van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.



AUGUSTUS

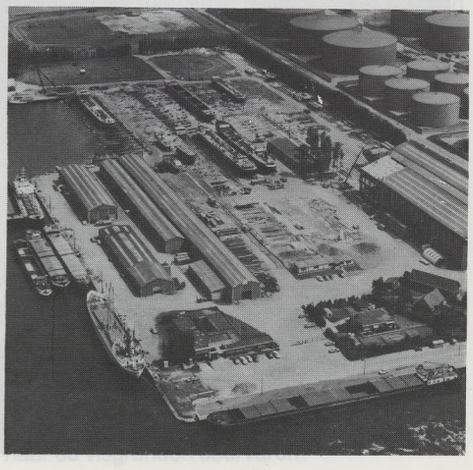
Begin augustus overleed schielijk reder Marcel Calcoen. De afgestorvene was aanvankelijk reder van de N.349 „De Blauwe Distel" en baatte nadien een zeer druk beklante vishandel uit in De Panne.

SEPTEMBER

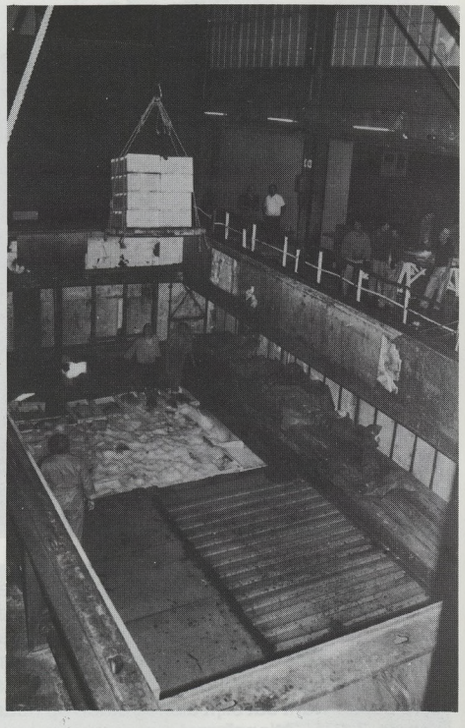
Begin september werd op de scheepswerven van de Industrielle des Pêcheries te Oostende de stalen treiler Z.284 „Vicky" te water gelaten. Dit vaartuig was in aanbouw voor rekening van reder Paeye Willy uit Knokke-Heist. Met die stapelloop werd tevens voor het eerst de heruitgeruste scheepslift van de voornoemde werf in bedrijf genomen.



De Scheepswerven van Langerbrugge, die al meerdere vissersvaartuigen hebben afgeleverd, vierden begin september het vijftigjarig bestaan van het bedrijf en dat ging gepaard met een plechtige feestelijkheid waarop tevens eretekens werden uitgereikt aan personeelsleden die een lange staat van dienst hebben in dit bedrijf.



In september werd voor het eerst sedert vele jaren opnieuw een cargo IJslandse vissoorten aangevoerd. Dit gebeurde op initiatief van de NV Morubel met als grote bezielers de heren De Bruyckere en Snijkers. Nadien kwamen nog meerdere IJslandse vaartuigen een vangst lossen maar naar het jaareinde toe werd voorlopig alle activiteit gestopt.



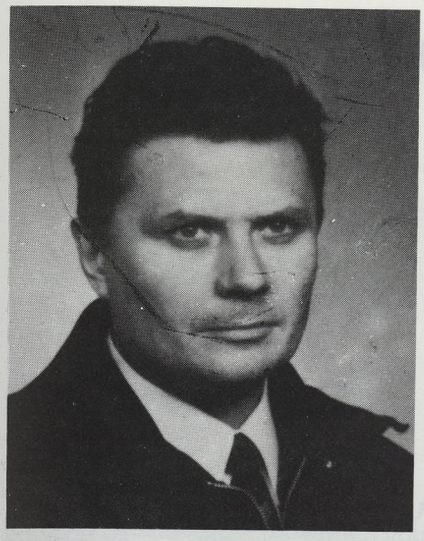
Eind september viel andermaal het afsterven van een persoon uit de visserijmiddens te betreuren. Op 76-jarige leeftijd overleed schielijk de heer Emiel Danneel, gedurende vele jaren reder van enkele vissersvaartuigen. Emiel Danneel was bovendien medestichter van de rederscoöperatieven SCAP en De Ster en gedurende vele jaren beheerder van de OVA.



OKTOBER

Begin oktober overleed te Knokke-Heist de h. Gilbert Bisschop, vennoot van de aan de Oostkust gekende firma Scheepsmekaniek. Nadat

hij eerst enige tijd voor rekening van derden had gewerkt als scheepsmekanieker stichtte hij samen met de h. Van Wulpen de voornoemde firma en bouwde die uit tot een vooraanstaand bedrijf.



Sedert 1 oktober mocht opnieuw de haringvisserij bedreven worden en prompt sloegen enkele spannen de haringkorre aan, trokken de grote vlakte op en voerden hun vangst aan. De eerste aanvoer kwam op naam van het span N.3-O.232 dat 384 manden in de markt plaatste en daarvoor 390.400 Fr opbrengst liet optekenen. De haringprijs schommelde tussen 26 en 19.80 fr het kg.



Begin oktober werd de Zeebrugse vissersvloot uitgebreid met een nieuwe eenheid, met name de Z.284 „Vicky" die door de scheepswerven Industrielle de Pêcheries gebouwd werd voor rekening van reder Paeye Willy. De „Vicky" was het vijfde vaartuig dat sedert de jaarwisseling in bedrijf werd genomen door een rederij uit de Oostkust.

Op de Scheepswerven Beliard Oostende bestond er ook al aanleiding tot feesten toen de splijt-hopper-zuiger „Vlaanderen XXI" te water werd gelaten. Dit 76 meter lange vaartuig is in aanbouw voor rekening van de Baggerwerken Decloedt en is meteen het laatste stalen vaartuig dat door voornoemde werf wordt afgeleverd. Sedertdien is men immers overgeschakeld op de konstruktie van polyester vaartuigen voor de Zeemacht.



Eind oktober tenslotte was de scheepwerf De Graeve andermaal aan feesten toe. Aanleiding hiervoor was de stapelloop van de Z.46 „Neptunus", een ruim 33 meter lange stalen middenslagtreiler die in aanbouw is voor rekening van de rederij Neyts-Vlietinck. Merkwaardig was wel dat de „Neptunus" het eerste vaartuig is dat via een gewone helling te water werd gelaten in het dok te Zeebrugge. Meter was Mevrouw Marcel Poppe en Peter Premier Wilfried Martens. De „Neptunus" is het 62e vaartuig dat door de scheepswerf De Graeve wordt afgeleverd.



NOVEMBER

De eerste najaarsstormen zorgden begin november voor een nieuwe scheepsramp, de derde van het jaar. Tijdens de visserij werd de Z.209 „Onedin" lek geslagen in alsnog onbekende omstandigheden en zonk korte tijd nadien. Schipper-eigenaar Goossens Jean-Pierre en zijn vier varensgezellen konden gelukkig gered worden nadat zij gedurende vele uren hadden rondgezwalpt in het reddingvlot.



Begin november al werd te Zeebrugge de kaap van een miljard omzetcijfer opgetekend. Dat gebeurde ruim een maand vroeger dan in 1981. Het reusachtig verkoopcijfer werd bereikt tijdens de verkoop van de vangst van de Z.186 van reder Leon Gheselle.



In een Oostends ziekenhuis overleed op 63-jarige leeftijd de h. Julien Bendels uit Nieuwpoort. Sedert 1965 was wijlen Julien Bendels in dienst van de Nieuwpoortse vismijn als tegenschrijver en genoot in die functie een hoog aanzien. Bovendien was hij voorzitter van de plaatselijke voetbalvereniging.

Eind november werd gevierd in de OVA (Onderlinge Visafslag Oostende). Aanleiding hiertoe was het met pensioen gaan van mevrouw Lydie Tahon die gedurende 36 jaar haar beste krachten besteedde aan de visafslag te Oostende; eerst in dienst van de VVR en nadien, na de fusie, in dienst van de OVA.

DECEMBER

De laatste maand van het jaar zette in met... de stapelloop van de eerste Oostendse treiler die sedert vele jaren gebouwd werd op een Oostendse werf. De eer viel te beurt aan de Scheepswerven Seghers en SCAP die samen instaan voor de bouw van de O.51 „Stormvogel", een stalen middenslagtreiler die in aanbouw is voor rekening van de rederij Versluys-Decuyper.



In het Gentse overleed de h. Georges Vanderrol, die gedurende vele jaren, voor en na de oorlog, directeur was van de Oostendse rederij. De h. Vanderrol was tevens medestichter van het Verbond der Belgische Visserij en samen met de hh. Bauwens en Menu een van de grote bezielers van deze redersvereniging.

35 JAAR GELEDEN...!



Een beeld uit de toch wel rijke historiek van onze visserij. Bovenstaande foto werd gemaakt naar aanleiding van de stapelloop van de O.301 „James Ensor" die in 1948 gebouwd werd op de toenmalige scheepswerven Beliard-Crighton. Vooraan op de foto (met fototoestel) Louis Jolyt die toen walmachinist was bij de N.V. Motorvisserij. Onmiddellijk daarachter de directeur van ons blad, Prosper Vandenberghe, gewapend met pen en papier want toen al verzorgde hij de redactie van ons blad. Naast Pros Vandenberghe bemerken wij August Brunet en daarachter Charles Decrop senior met, op de rug gezien, Jules Baels. Naast Jules Baels bemerken wij Monsieur Béliard Père en... James Ensor (met witte baard) him self want de treiler werd naar de Oostendse kunstenaar genaamd.

Op deze foto zijn allicht nog meerdere Oostendse figuren te zien; een stukje romantiek maar tevens een bewijs van de eertijdse glorie van de Oostendse vissersvloot. Helaas, lang vervlogen tijden.



zee mans almanak 1983 verkrijgbaar

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 120 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 130 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden