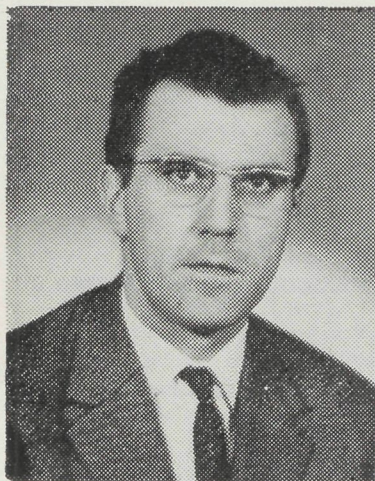


ENKEL DRIE FEITEN IN 1964



door de h. P. Hovart,
Direkteur van het Proefstation voor de Zeevisserij

Binnen enkele dagen zullen wij het laatste blaadje van onze almanak aftrekken of omdraaien, de mopjes lezen en, volgens onze gregoriaanse tijdrekening, zal dan het jaar 1964 voorbij zijn en zal het jaar 1965 kunnen beginnen.

Over dit voorbije jaar zullen wij binnen enkele tijd veel vergeten zijn. Het is normaal : de menselijke geest draagt maar over zeer korte tijd. En het is best zo.

Er zullen over 1964 echter wel steeds feiten overblijven die markant waren en die zullen blijven geboekt staan. Ook dit is goed, omdat achteraf de geschiedenis moet kunnen worden opgemaakt en omdat « lessen voor de toekomst » moeten kunnen worden getrokken. Uw die- naar zullen ongetwijfeld voor 1964 volgende frappante punten bijblijven.

VISSERIJ IN VOLLE EVOLUTIE ..

Het is een waarheid als een koe dat de zeevisserij momenteel in volle evolutie is of met scherpere woorden in een technisch « revolutie » stadium verkeert. In vele andere bedrijfstakken is dit eveneens het geval, maar de ontwikkeling op technisch gebied is in de zeevisserij, de jongste jaren, gewoonweg verbluffend. Er worden inzake konstruktie van vaartuigen, ontwerp en bouw van netten, arbeidsorganisatie aan boord, enz.... praktisch iedere dag innovaties op de markt gebracht.

Ook onze visserij ontsnapt niet aan deze « maalstroom ». In dit verband komt het mij noterenswaardig voor dat in 1964 de hekvisserij in de kustvisserij ingang vond.

Te Oostende kwam inderdaad onlangs de eerste hektreiler van zak-formaat in de vaart. Ik geloof dat het « Visserijblad » bij deze gelegenheid schreef dat voor de vissersvloot in het algemeen en de kustvisserij in het bijzonder dit feit een mijlpaal betekende ; men sprak er zelfs van dat dit feit geboekt zal staan als een omwenteling inzake de opvatting van het kustvissersvaartuig, dat tot dan toe vastgeankerd zat aan verouderde en reeds lang voorbijgestreefde principes.

Deze hekbokker is een vaartuig dat de netten over het dek viert en inhaalt, maar dat in surplus verschillende toepassingsmogelijkheden biedt. Dit vaartuig is namelijk uitgerust voor de bokkennisserij, de trawlvisserij en mits enige aanpassingen kan ook de pурсeseinenet- of ringzegenvisserij uitgeoefend worden.

Er wordt aldus beoogd met een dergelijk type van vaartuig een grotere visserij-intensiteit te realiseren. Er kan op een rationele wijze overgeschakeld worden naar een andere visserijmethode, naargelang het seizoen of de noodwendigheden.

Dit is een goed principe. De kustvisserij is de jongste jaren zo grillig verlopen, dat een kombinatievaartuig zich opdringt — en sukses moet hebben.

Een ander nieuw principe dat op deze hekbokker werd ingevoerd, is de rationele opvatting van de arbeid aan boord. Ik had de gelegenheid deze realisatie van nabij te volgen en ben bijzonder gelukkig dat deze bepaald is meegevallen. Ik geloof dat in een periode van personeels-tekort onze visserij meer en meer deze richting op moet. Onze vissers hebben recht op meer degelijke arbeidsvoorwaarden.

Er is echter niet alleen het revolutionair feit van de hekbokker te Oostende, er is ook de kusthektreiler die te Zeebrugge te water werd gelaten. Ook dit is een mijlpaal en een historisch feit.

Deze eenheid is groter dan de hekbokker van Oostende, maar kan met evenveel gemak overschakelen naar diverse visserijmethoden : van de bokkennisserij naar de trawlvisserij, naar de spanvisserij enz.... Ook de dekindeling, met het oog op de arbeidsrationalisatie, is grondig bestudeerd en moet voor de bemanning betere werkvoorwaarden meebrengen. Bij de kusthektreiler van Zeebrugge komen echter nog andere zaken bij, die inherent zijn aan de geplande activiteit van het vaartuig.

Het is een feit — en dat hebben onze proefnemingen op het Proefstation reeds voldoende bewezen — dat de kwaliteit van in kisten aangevoerde vis bijzonder hoog ligt. Deze proefnemingen zullen nu in de praktijk omgezet worden. Op de kusthektreiler zal vis, volgens soort, in kisten aan boord geborgen worden en onder deze vorm verkocht. Dit systeem zal bijdragen tot een kwaliteitsopvoering van onze visserijprodukten en zal voor de reder en de bemanning gewis de kans tot hogere prijzen in het vooruitzicht stellen.

Ook de koelinrichting werd speciaal opgevat. Op de hektreiler is namelijk een koelsysteem aangebracht dat in functie gesteld werd van de vis die in kisten is geborgen.

Voorwaar de verwezenlijking van deze twee prototypen zijn markante feiten van het jaar 1964.

Dit betekent echter niet dat ieder reder of visser uit onze visserij het type van hektreiler als « de » oplossing moet aanzien. Velen staan afwachtend en zelfs sceptisch. Men moet maar eens te Oostende en te Zeebrugge langs de kaai lopen. Zij vinden het gewaagd en zij moeten eerst de resultaten (lees in franken en centimen) op tafel zien liggen. Het is in de visserij natuurlijk zo dat veel factoren een rol spelen bij het sukses van een vangst. Er is het vaartuig, het vistuig, de bemanning, de visgrond en, last but not least, het visserijgebruik. Maar het type hektreiler heeft, zij het tot nog toe meer op grote schepen (wij denken aan het buitenland en zelfs onze eerste grote hektreiler de « Narwal »), reeds talrijke voordelen naar voren gebracht. Wij mogen o.m. citeren : langere vistijden, efficiëntere wijze van vissen, gemakkelijker behandeling van het vistuig en de vangst, minder lastige en veiliger arbeid voor de bemanning, minder gebonden aan weersomstandigheden, enz....

Het is aanneembaar dat deze voordelen zich niet in een handomdraai op kleinere eenheden zullen verwezenlijken. Wij moeten echter vooruitzien, meegaan met de evolutie en het zal na een aanpassingstijd wel zo zijn dat vele — zoniet alle — bovenvermelde voordelen zich ook op kleine hekreilers zullen doen gelden.

Er is natuurlijk nog een andere zijde van de medaille, met name de grote investeringen die de bouw van een hekbokker of kusttreiler vergen. Deze operwing is reëel : een hekreiler kost momenteel meer dan een gewoon type vaartuig. Maar twee gegevens werken m.i. gunstig voor de exploitatierekening. Ten eerste de mogelijkheid om een combinatievisserij te beoefenen en ten tweede de mogelijkheid om op de voor ons renderende visgronden (West) op een efficiënte manier te vissen.

DE BRITSE VISSERIJGRENZEN ...

In het afgelopen jaar deed ook Groot-Brittannië zich in visserijaangelegenheden gelden. Hiermede bedoel ik dat Groot-Brittannië traditionele voorvechter van vrijheidsprincipes, zich een stuk zee is gaan toeëigenen door een uitbreiding van zijn visserijgrenzen.

Hiertoe werd in het begin van het jaar een konventie onder 13 landen uitgewerkt.

Er is reeds veel over dit vraagstuk geschreven en gediskussieerd. Wij moeten hierop niet meer terugkeren. Wel mag onderlijnd worden dat wij interessante visgronden rond Groot-Brittannië hebben verloren en dat de vraag rijst hoe onze middenslagvloot zich hierbij zal aanpassen. Naar mijn oordeel moeten wij niet te pessimistisch zijn.

De visserij is immers een eigenaardige activiteit en niet ieder land kent de visgronden rond Groot-Brittannië. Verder behouden wij veel traditionele gebieden.

Tenslotte hebben, in het verleden, onze reders en vissers steeds blijk gegeven van een bijzonder groot aanpassingsvermogen. Te meer daar onze middenslagvloot zich in de jongste tijd sterk is gaan moderniseren en dat de bouw van hekreilers ook voor deze visserij ernstig wordt overwogen.

Anderzijds wordt ernstig uitgezien om het vistuig voor deze visserij te verbeteren. Allemaal punten die m.i. sterk zullen bijdragen om de moeilijkheden te overbruggen.

WEINIG VOORUITGANG IN E.E.G.-VERBAND

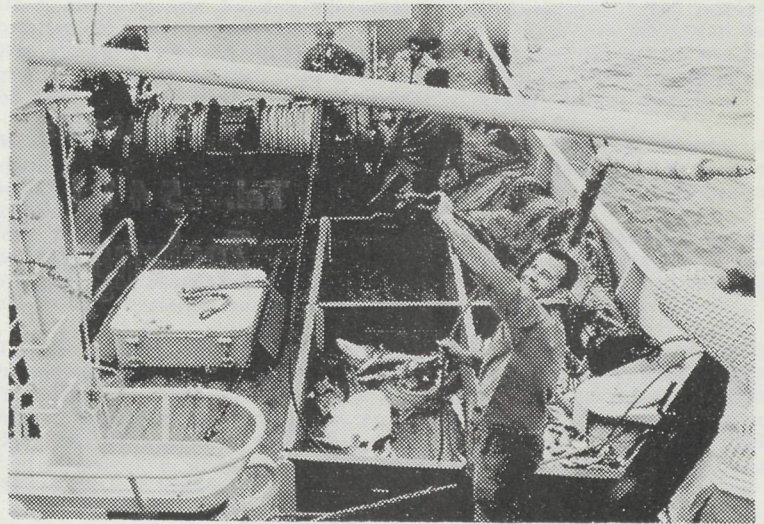
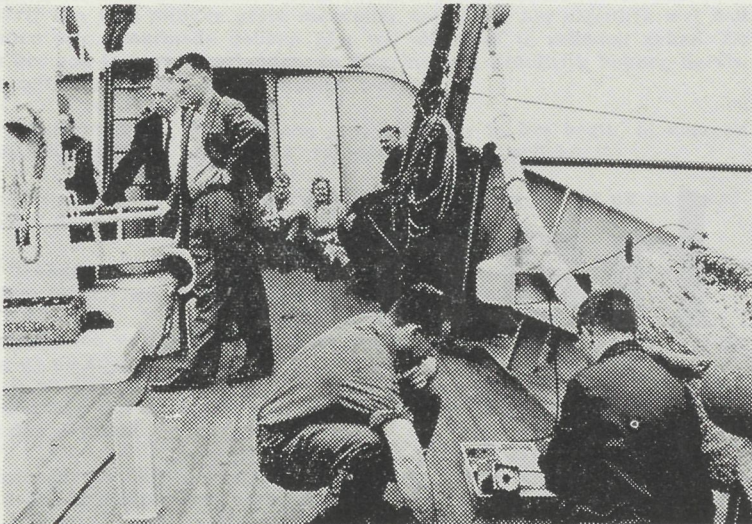
Tenslotte is er in 1964 ook nog het feit dat er in EEG-verband weinig, om niet te zeggen niets werd vooruitgegaan. Dit is een belangrijk negatief aspect.

De in het Verdrag van Rome voorziene algemene bepalingen worden meer en meer werkelijkheid, maar van een EEG-visserijbeleid is nog steeds geen sprake.

Ieder bedrijfsmens voelt hieraan in de praktijk behoefte, maar men blijkt niet klaar te kunnen komen over algemene principes — laat staan de toepassingsmodaliteiten.

Zeker, het afstemmen van uiteenlopende visserijbelangen is geen gemakkelijke zaak. Wij hoeven ons maar de Benelux-perikelen even in herinnering te brengen. Twee landen, die reeds op tal van economische domeinen elkaar raken, komen inzake rechtstreekse aanvoer, het vissen in de wederzijdse territoriale wateren, de minimumprijzen, enz., niet verder dan verzuchtingen.

Men spreekt er van dat zowel op Benelux-vlak als in het kader van de EEG in 1965 een beleid zal uitgewerkt worden. Hoop doet echter leven....



Op het gebied van de technische vooruitgang van het productieapparaat is het «Proefstation voor de Zeevisserij» geroepen om een vooraanstaande rol te spelen. Zo ondermeer op bovenstaande beelden, toen tijdens de proefvaart, de gedragingen van de O.141 «Don Bosco» op zee getest werden