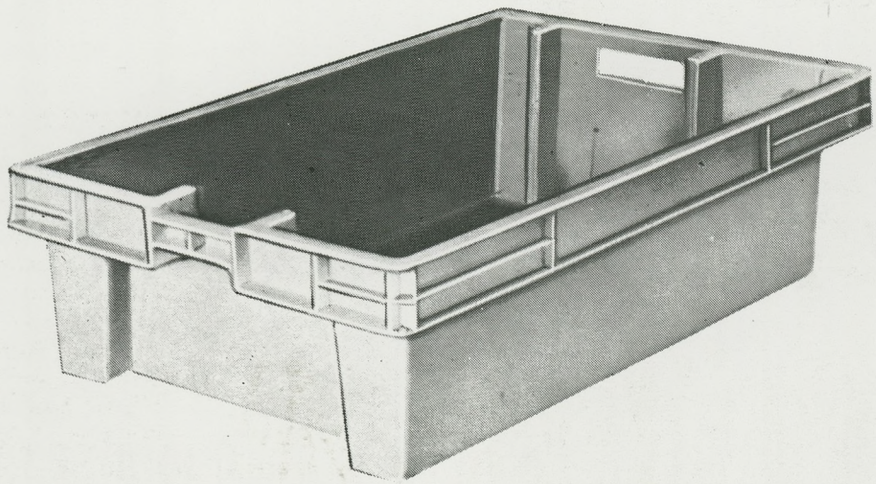


het visserij blad

VRIJDAG 31 DECEMBER 1976 — PRIJS 30 FR. — Nr. 49 — 43e JAAR

nieuw !



ALLiBERT®

«SPECIAAL VISMIJN»

ALLiBERT, specialist in het vervaardigen van plastiek transportbakken, heeft heden een nieuwe « visbak » voor U ontworpen.

Deze ALLiBERT bak is een verbeterde uitvoering van het reeds jarenlang, door U gebruikte model.

Technische gegevens.

Ref 11.074 Gewicht 4 kg
Inhoud 75 liter Afmetingen · buiten L 885 x B 560 x H 235 mm binnen L 695 x B 470 x 200 mm
Kleuren Grijs, rood, wit.
Andere kleuren op aanvraag (enkel voor grote afnamen) Merken ONUITWISBAAR INGEBRAND

ALLiBERT heeft speciaal rekening gehouden met uw opmerkingen en wensen. Namelijk, afgeronde handvatten, versterkte bodem, verstevigde bovenrand, enz.

Trouwens, deze nieuwe **ALLiBERT** bak is stapelbaar en ineenschuifbaar met het oud model.

Ook het gewicht blijft onveranderd.

VRAAG ONZE SPECIALE VOORWAARDEN,
raadpleeg ons kantoor.

☐ gaarne zou ik het model zien
☐ gelieve mij volledig dokumentatie te laten geworden

antwoordbon terug te sturen naar:

ALLiBERT® Rue du Commerce - Zoning Industriel - 1400 Nivelles - Tél. 067/22.63.61

(7946V)

De direktie

en het personeel

van «Het Visserijblad»

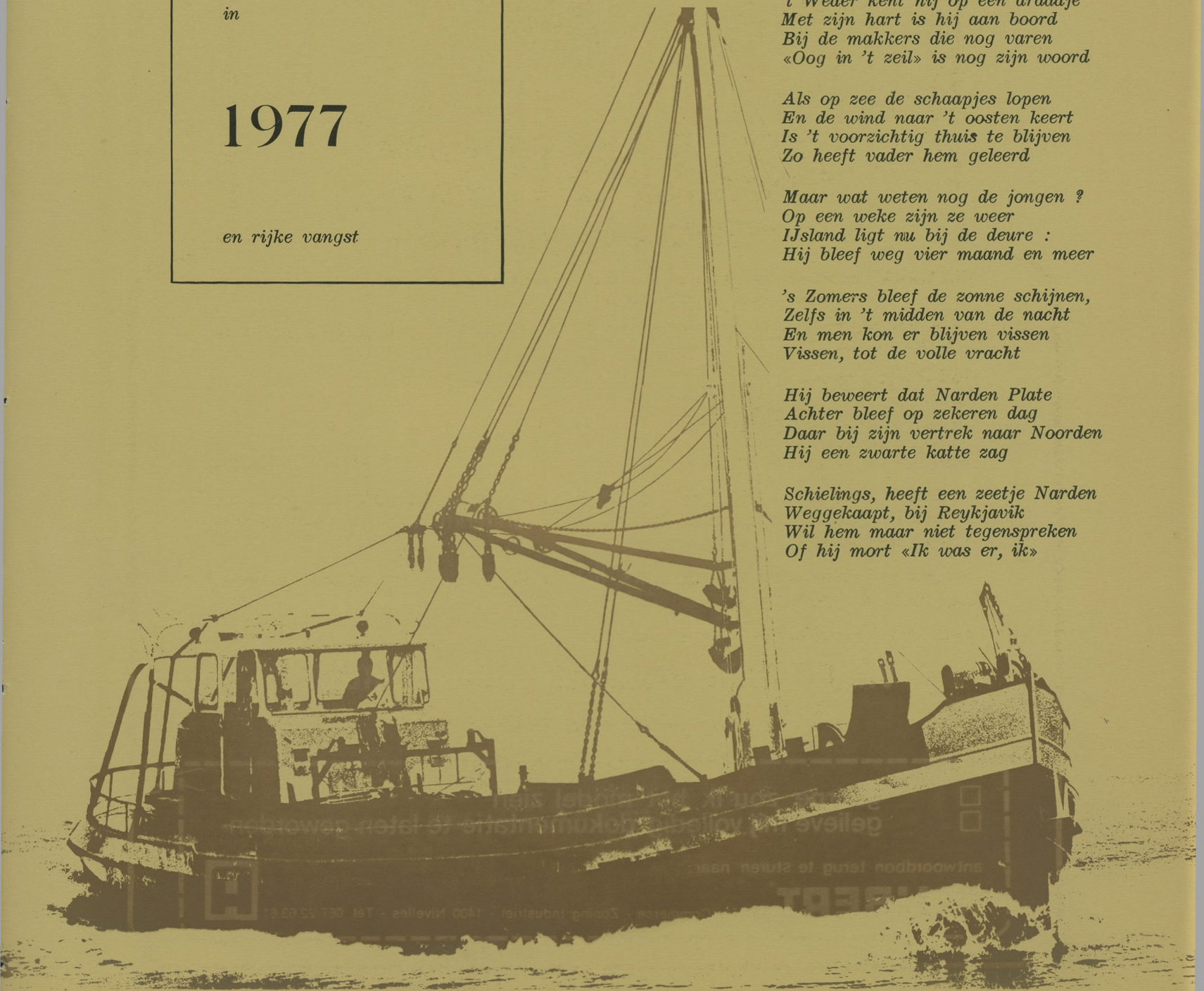
wensen hun geachte lezers

goed heil

in

1977

en rijke vangst



DE OUDE IJSLANDER

Op den zeedijk kan hij uren
En nog uren blijven staan
Om den gang der vissersboten
Op het water, na te gaan

't Weder kent hij op een draadje
Met zijn hart is hij aan boord
Bij de makkers die nog varen
«Oog in 't zeil» is nog zijn woord

Als op zee de schaapjes lopen
En de wind naar 't oosten keert
Is 't voorzichtig thuis te blijven
Zo heeft vader hem geleerd

Maar wat weten nog de jongen ?
Op een weke zijn ze weer
IJsland ligt nu bij de deure :
Hij bleef weg vier maand en meer

's Zomers bleef de zonne schijnen,
Zelfs in 't midden van de nacht
En men kon er blijven vissen
Vissen, tot de volle vracht

Hij beweert dat Narden Plate
Achter bleef op zekeren dag
Daar bij zijn vertrek naar Noorden
Hij een zwarte katte zag

Schielings, heeft een zeetje Narden
Weggekaapt, bij Reykjavik
Wil hem maar niet tegenspreken
Of hij mort «Ik was er, ik»

het visserijblad

Vrijdag 31 december 1976 — Nr. 49

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR — 3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE



Nieuwjaars-boodschap aan onze vissers

door L. TINDEMANS, eerste-minister

Velen vergelijken de periode van economische krisis, die wij nu beleven, met de onrust die soms op zee heerst. In 1976 is de wind geluwd maar de storm zal ook in 1977 niet totaal verdwijnen.

Ik weet dat het vissersbedrijf een hard beroep is en dat de laatste jaren even lastig waren. Het is dan ook met voldoening dat ik kan vaststellen dat 1976 een beter jaar is geweest dan het voorgaande. De opbrengst in waarde van de toevoer van vis in onze havens is immers aanzienlijk sterker gestegen dan de kosten voor levensonderhoud. Ik ben er mij echter van bewust dat de strukturele problemen in de visserij blijven bestaan en dat de voorziene maatregelen op internationaal vlak er wellicht nog nieuwe zullen scheppen. Ik kan U verzekeren dat de Regering uw belangen met alle kracht verdedigt in alle internationale onderhandelingen, waar over uw toekomst wordt beslist. Op het domein waar zij zelfstandig kan optreden, heeft de Regering niet nagelaten de gepaste maatregelen te nemen bijv. inzake de sanering van de visserijvloot. De visserij behoort, samen met de landbouw, tot de oudste van alle economische bedrijvigheden. In de loop van deze lange geschiedenis heeft zij zich talloze malen dienen om te schakelen. Op dit ogenblik kondigt zich opnieuw een dergelijke periode van aanpassing aan.

De visserij zal hierbij op de aktieve steun van de Regering kunnen rekenen. Ik breng des te meer begrip op voor uw problemen, gezien het schip van het land soms even moeilijk bestuurbaar lijkt als een schip op zee.

L. TINDEMANS.

DE EERSTE VAN 1977 !

Wij willen er onze lezers attent op maken dat «HET VISSERIJBLAD» in 1977 voor de eerste maal verschijnt op vrijdag 14 januari a.s. en niet op

Voor wanneer de fusie onzer visserijscholen ?

EEN MILJOENENVERSPILLING



door P. VANDENBERGHE, directeur

Waar langs alle zijden gesproken en geschreven wordt dat aan besparingen hoeft gedaan, stellen we vast, dat dit in veel gevallen bij woorden blijft en allerlei administratieve en politieke belemmeringen deze besparingen in de weg staan.

In België bestaan er aan de kust vijf visserijscholen, waarvan de bevolking in totaal geen 225 leerlingen te boven gaat.

Sedert jaren wordt daarop gewezen maar niets gedaan om de meer dan honderd miljoen frank welke ze elk jaar aan administratie en technische machines kosten, van minstens de helft te verminderen en nuttiger te maken. Nieuwpoort kent een visserijschool, Oostende twee en Heist twee.

We vragen ons af voor welke redenen deze van Nieuwpoort niet wordt afgeschaft, deze te Oostende niet worden versmolten en tot Rijksvisserijschool worden uitgeroepen en te Heist de twee scholen onder één en dezelfde titel : Rijksvisserijschool niet worden ondergebracht.

De heer Cornette van Nieuwpoort treedt in januari af.

Deze visserijschool telt geen 25 leerlingen. De onderwijsmethodes zijn 20 jaar ten achter. Te Oostende wordt vanaf 1 januari de Vrije Visserijschool ondergebracht in de Vrije Vakschool. Ook hier zijn slechts 35 leerlingen ingeschreven en hoe dan nog ?

Het onderbrengen in de vakschool zal de toelagen van de Staat van geen frank verminderen en het modern onderwijs van geen letter verbeteren.

Daarnevens hebben we te Oostende nog de Ibisschool, waar de beheerraad samengesteld is uit representatieven van allerlei aard en met

(Vervolg op bladzijde 3)

GOEDE REIZEN **BEHOUDEN THUISKOMST**

RIJKE VANGSTEN

DIT WENSEN DE



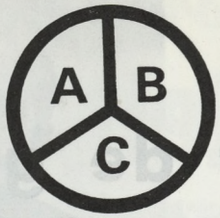
DIESEL

VOOR 1977

AAN ALLE REDERS en VISSERS van de BELGISCHE KUST

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

(7968V)



De Heer Roger DRORY, Afgevaardigde-Beheerder van de maatschappij sinds 1967, werd Voorzitter van de Beheerraad benoemd, in vervanging van Baron Braun, die om persoonlijke redenen afgezien heeft van deze funktie.

Anderzijds, zal de funktie van Afgevaardigde-Beheerder waargenomen worden door Graaf FORGACH.

Graaf FORGACH was Beheerder-Direkteur Generaal van de firma sinds 1972.

De funktie van Direkteur Generaal wordt toevertrouwd aan de Heer Charles C. COTTER.

De Heer Cotter is van Amerikaanse nationaliteit en in dienst van het bedrijf sinds een jaar. Hij was voorheen Afgevaardigde-Beheerder van de firma MOBIL CHEMIE NV (Holland).

DIRECTIE, REDACTIE en PERSONEEL
WENSEN DE LEZERS EN ADVERTEERDERS
VAN ONS BLAD
EEN VOORSPOEDIG 1977 !

(Vervolg van bladzijde 1)

veel titels, maar waarvan op onderwijsvlak niets uitgaat en het alleen nog als een school doet aanzien van wezen en sociaal min bedeelden van 50 jaar geleden.

Het visserij-onderwijs is er nog van ondergeschikte vorm. De uurroosters zijn wel zo samengesteld, dat ze kunnen aanzien worden als een lagere school, maar beantwoorden niet aan de vereisten van een rijksinstituut voor visserij, alhoewel al het geld van de Staat komt, maar nog weinigen van diegenen die jaarlijks de school verlaten, naar de visserij overstappen.

Is het daarenboven in 1976 denkbaar dat alleen godsdienst en geen zedenleer gegeven wordt, dat wanneer men hier 15 jaar is, men niet weet waarheen, als men wees is ? Neem er directeur Caesstecker weg en 't is er triestig mee gesteld.

Is het denkbaar dat de vorming voor machinist, stuurman en schipper, niet meer up to date zijn ?

Is het aanvaardbaar dat daar reeds twintig jaar van een nieuwe school gesproken wordt en dat de hygienische en slaapinstellingen nog altijd van 1930 dateren en dat bij een eventuele brandramp, men daar een catastrophe zou beleven ?

Te Heist heeft de Vrije Visserijschool 35 leerlingen en de Rijksschool 45. Is het aanvaardbaar dat hiervoor miljoenen aan personeel, didactisch materiaal en instellingen verspild wordt ?

De stedelijke visserijschool van Oostende telt een achttal full-time lesgevers en een zevental part-time, die ook al een job, al of niet in een andere instelling vervullen, omdat zedenleer, godsdienst, eerste hulp bij ongevallen, enz., geen vakken zijn waar ze voor zo weinig klassen en leerlingen een full-time leraar nodig hebben.

81 leerlingen kennen dus 14 leraars en in de Vrije Visserijschool van Oostende telt men acht leraars voor 35 leerlingen. Te Heist doet zich dezelfde ziekelijke toestand voor.

EN WAAROM ?

Eenvoudig omdat men in 1976 nog altijd denkt, wanneer men er een rijksschool van maakt, men niet katholiek genoeg zal opgevoed worden en alleen de politieke instelling en niet het onderwijs telt.

Alsof de beste schippers, techniekers, geleerden, uit welke katholieke, protestantse, joodse of officiële school ook komen, daardoor gelovige of ongelovige mensen gebleven of geworden zijn.

DE GEVOLGEN

Men vergeet ondertussen dat de moderne techniek, de kennis van de visserijmethodes in enkele jaren tijd een ganse ommekeer heeft ondergaan en dat, wil men nog bekwame schippers kweken of goede machinisten, dit vergt, dat de toekomstige vissers daarvoor de nodige moderne technische en wetenschappelijke bagage krijgen.

We zijn zelfs niet overtuigd dat veel leraars die nu les geven, de bagage bezitten, welke het vak heden ten dage van hen vereist om hen die morgen geroepen worden om hun belangrijke job uit te oefenen, toe te laten daartoe de nodige bekwaamheid te zijn gegeven.

Men schijnt te vergeten dat de mensen die uit onze visserijscholen komen straks geroepen worden om kapitalen te besturen welke van 20 tot 100 miljoen frank en meer kosten, zonder te spreken van hun visserijvakkennis om zo'n kapitalen te kunnen economisch rendeerbaar te maken.

DRINGENDE EN NOODZAKELIJKE HERVORMINGEN

Wij weten wel dat wat we hier schrijven, bij de sectairen in geen goede aarde zal vallen. Wij weten ook dat de fusie zowel te Oostende als te Heist en het uitschakelen van de visserijschool van Nieuwpoort om te vervangen door moderne opvattingen bij velen UIT EIGENBELANG, in geen goede aarde zal vallen.

Maar weegt dit alles op tegen wat wij noemen : DE BELANGEN VAN HET VAK ?

Het is niet met godsdienst of zedenleer, of de ideologische opvattingen van welke aard ook, dat men op zee vis zal vangen. Het is niet met daarvoor niet vakkundig onderlegde leraars en met niet modern uitgeruste scholen dat een jongen van 23 jaar straks een schip van honderd miljoen in handen moet krijgen om het ergens door een onbezonnen of niet bekwame daad op de klippen te zetten.

De Hogere Overheid, en in de eerste plaats onze minister van Verkeers- en Zeewezen, moet zich afscheuren van al de bekrompen opvattingen die plaatselijk heersen, waarbij elkeen het zijne wil behouden en niets wil prijs geven ten nadele van een zo noodzakelijke aan de vereisten aangepaste opleiding.

De visserijmethodes en de moderne techniek vragen een dringende hervorming van het onderwijs.

Om die in te voeren moet men eerst de scholen hervormen om met hetzelfde budget een dubbel rendement te kunnen bekomen, zowel op onderwijs, technisch als wetenschappelijk gebied.

De visserijschool te Nieuwpoort dient om budgetaire en vakkundige redenen afgeschaft en de leerlingen te Oostende ter visserijschool ingeburgerd, 't zij interne of externe.

Te Oostende is het verplaatsen van de Vrije Visserijschool aan de St Petrus en Paulusplaats met zijn 35 leerlingen naar de Vrije Vakschool, geen verbetering noch oplossing voor de vakkennis en alleen ingegeven om die toelagen er voor gegeven te kunnen behouden.

Daarenboven moet met de nieuwbouw van de Ibisschool snel worden begonnen, mag die beheerraad, welke alleen «à la papaatje» er is, zoals in de oude tijd, afgeschaft om vervangen te worden door een directeur met de bevoegdheden aan een onderwijsinstelling verbonden. Deze beheerraad is tot op heden een belemmering in plaats van een voordeel geweest, hoe onaangenaam dit in sommige middens ook moge klinken.

De lessen er gegeven dienen gesplitst in een normaal lager onderwijs en eens de leerlingen er een vakopleiding moeten hebben, is de RIJKSVISSERIJSCHOOL met zijn bekwame en vakkundige leraars aangewezen daarvoor.

Zij die van Nieuwpoort of elders naar de Rijksvisserijschool komen, kunnen daarheen 's avonds geloodst om er als intern ingeschreven te worden, zo dit nodig is.

De nieuwe Ibisschool zal plaats bieden voor 150 leerlingen, zal ultra modern gebouwd worden (wij hopen het toch) en kan een belangrijke rol vervullen in de eerste fase van de opleiding van het vak.

Te Heist is er alleen kwestie van fusie. Wil men dit niet, dat men de toelagen afschaffe en de eenheid verplicht make in het belang van het vak en de financiële lasten voor de Staat.

Dit is in grote trekken wat wij noodzakelijk achten, wil men het visserijonderwijs in ons land aanpassen aan de moderne eisen van de techniek en de wetenschap der visserij.

Ziet men dit niet spoedig in en blijft men talmen om te weten of in het onderwijs niet te weinig aan godsdienst of zedenleer gedaan wordt, dan zal, eer we vijf jaar verder zijn, elke reder die over een bekwame schipper of mekanieker wil beschikken, zich mogen wenden naar het buitenland om de honderden miljoenen welke de Staat aan de vorming van de visser en het in stand houden van visserijscholen en de vloot heeft gegeven, geen verloren kapitaal en inspanning te zien worden.

Sedert jaren bestaat er een Raad voor verbetering van het Zeevaartonderwijs waaronder ook de visserij ressorteert. Ook hier wordt zelden vergaderd en als het dan zo is, dan is het om elkeen zijn eigen standpunt, zijn eigen school en zijn eigen ideologische opvattingen te zien verdedigen, maar meer niet.

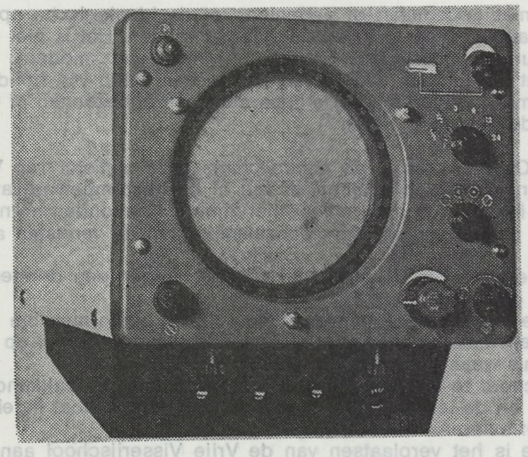
Wij hebben gemeend dit onomwonden naar voren te moeten brengen, in de hoop dat de fusies welke in de kartons van ons beheer van het Zeewezen berusten, er eens zullen komen en dat men in 1977 eindelijk zal inzien dat het vijf vóór twaalf is.

P. VANDENBERGHE.

SAIT ZEEKUST

presenteert uit de gamma FURUNO en WAGNER

Furuno FRS 24



— compacte radar met zes schaal bereiken van 1/2 tot 24 mijl.

— scherp getekend beeld van 18 cm. diameter dat nog vergroot wordt tot bijna 30 cm. door voorzetlens.

— lichtgewichten antenne zonder vaste golfgeleider.

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

— een minimum aantal knoppen en eenvoudig in te stellen

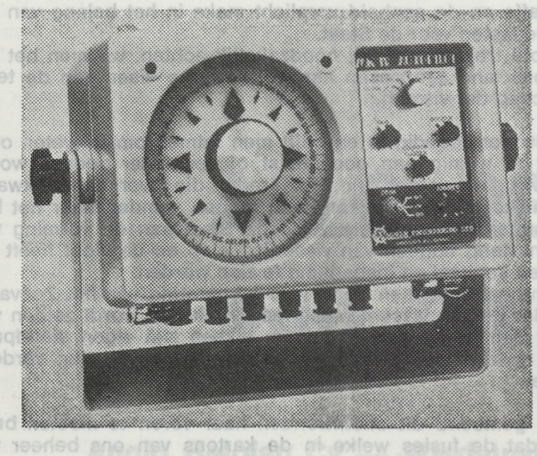
— verbruik slechts 160 Watt.

Furuno FRS 48

— zelfde eigenschappen als de FRS 24 maar met bereiken tussen ¼ en 48 mijl.

Voor beide toestellen mogelijkheid tot het bijplaatsen van een regelbare afstandring (rangemarker)

Automatische roerganger (Pilot) Wagner MK4



— goedgekeurd door de Duitse hydrografische dienst

— kan geplaatst worden op bestaande kompassen geen extra-kosten voor ombouw van kompashuis)

— eenvoudige opstelling en aangepast voor alle types vaartuigen.

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

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

(7972V)

AAN ONZE REDERS EN VISSERS



door A. LAVENS, Minister van Landbouw.

Een jaar loopt weer ten einde, een jaar dat ten opzichte van vorig jaar gekenmerkt werd door een onmiskenbare wederopleving van de visserij, die duidelijk tot uiting kwam in de over het algemeen gestegen visprijzen, wat mede als gevolg had dat aanzienlijk minder vis moest opgehouden worden. Hierbij dient dan ook nog rekening te worden gehouden met de in 1976 sterk verminderde inflatoire tendens en met een dienvolgens minder sterk toegenomen kostenpakket.

Het jaar 1976 geeft inderdaad over het algemeen een vrij bemoedigend beeld van ons visserijbedrijf. Na elf maanden is de aanvoerwaarde in belangrijke mate toegenomen, zodanig dat het niet uitgesloten lijkt dat uiteindelijk de totale aanvoerwaarde voor 1976 dicht bij de 1,5 miljard fr. zou kunnen liggen.

Het leeuwenaandeel van deze belangrijke toename gaat beslist naar de tongvissers, voor wie 1976 werkelijk een goed jaar geworden is.

Ik verlies natuurlijk niet uit het oog dat economische beschouwingen in de visserij thans steeds meer verstrengeld geraken met overwegingen die verband houden met het beleid inzake de bescherming en instandhouding van de visvoorraden. In 1976 is er hieromtrent in visserijkringen heel wat te doen geweest, overigens heel begrijpelijk als men bedenkt dat vangstbeperkingen, visvergunningen e.d. voor onze vissers tot vóór kort werkelijk bijna iets onvoorstelbaars geweest zijn.

De aan België toegewezen quota kunnen echter over het algemeen als vrij bevredigend worden beschouwd. Indien ons tongquotum krap lijkt te zijn, dan is dit toe te schrijven aan het feit dat sedert eind 1975 steeds meer reders zijn overgeschakeld op de op dat ogenblik reeds zeer goed renderende tongvisserij. De duur van dit verschijnsel zal vooral afhankelijk zijn van het intreden van een nieuw evenwicht tussen de tongprijzen en de prijzen van de rondvissoorten.

Tot nu toe werden die quota-maatregelen getroffen in N.E.A.F.C.-verband. Per 1 januari 1977 wordt nu echter een gemeenschappelijke E.E.G.-visserijzone van 200 zeemijl ingesteld, dit ter behartiging van de belangen der vissers van de Lid-Staten door middel van een gemeenschappelijk te voeren visserijbeleid ter bescherming van de visstocks in de „E.G.-zee" tegen overbevissing door zowel eigen vaartuigen als door deze van derde landen.

Het instellen van deze gemeenschappelijke 200-mijlzone betekent dat onze vissers in principe vrije toegang blijven behouden tot nagenoeg al onze traditionele visgronden. Het zal er echter in de praktijk wel op neerkomen dat het gemeenschappelijk beleid dat de E.G. in deze communautaire zee zal voeren, heel wat beperkende maatregelen zal inhouden, waaronder zeer zeker een totaal toegelaten vangst voor de belangrijkste vissoorten. Met andere woorden : de quota-maatregelen zijn zeker nog niet van de baan en wij zullen er dus nog een zekere tijd mee moeten leren leven. Dit neemt natuurlijk niet weg dat mijn standpunt inzake de quota ongewijzigd blijft. Samen met mijn administratie én met het bedijf, heb ik immers steeds het principe gehuldigd dat veeleer dient gedacht aan een beperking van de visserij-capaciteit („input") dan aan een beperking van de vangsten („output"). Dit principe zal ik blijven verdedigen, ook in het raam van de E.G.

Al met al laat ons E.G.-lidmaatschap ons toe, de toekomst van het bedrijf hoopvol tegemoet te zien.

Ik ben ervan overtuigd dat wij de huidige periode van structurele aanpassingen zonder kleerscheuren kunnen doormaken, indien wij allen voldoende ervan doordrongen zijn dat dit vooral moet mogelijk gemaakt worden door het bestaan van een eendrachtig bedrijf, evenals door het eendrachtig samengaan van overheid én bedrijf. Voor de rest zullen de alom gekende vakkennis, ervaring, werkkracht en doorzettingsvermogen van onze reders en vissers ervoor zorgen dat deze wellicht oudste sector van onze economie ‚nog vele jaren zal leven en doorwerken op „de zee die geeft en de zee die neemt". Aan allen die in dit bedrijf hun brood verdienen, wens ik een voorspoedig 1977, met goede vangsten, mooie besommingen, en vooral behouden vaart !

Sanering dank zij de sloopremie



door J. CHABERT,

Minister van Verkeerswezen

Verleden jaar beloofde ik met aandacht en begrip de voor mijn Departement bestemde aanbevelingen te bestuderen die door de visserijmiddens werden geformuleerd, en die toen onderzocht werden door de Nationale Commissie voor Visserijbeleid.

Door de ernstige situatie in de visserij werd in juni 1975 een Memorandum ingediend bij de Minister van Landbouw. Het bevatte enkele aanbevelingen, waarvan de uitvoering een positieve overheidsbijdrage zou betekenen tot heropbloei en meteen ook tot bestendiging van deze traditionele bedrijfstak.

De Nationale Commissie oordeelde dat de overheid onmiddellijk de sanering van het visserijbedrijf moest aanpakken. Dit kon, volgens de Commissie, maar geschieden door het tijdelijk instellen van een uitzonderlijke sloopremie, van dergelijke omvang, dat ze een reële prikkel zou teweegbrengen om onze vissersvloot te beperken tot een aantal dat de waarborg inhoudt van economische rendabiliteit.

Bij ontvangst van bedoeld memorandum heb ik mijn departement onmiddellijk opdracht gegeven in deze geest een ontwerp van koninklijk besluit, houdende toekenning van een uitzonderlijke sloopremie voor vissersvaartuigen, uit te werken.

Dit ontwerp is uiteindelijk het koninklijk besluit van 26 augustus 1976 geworden.

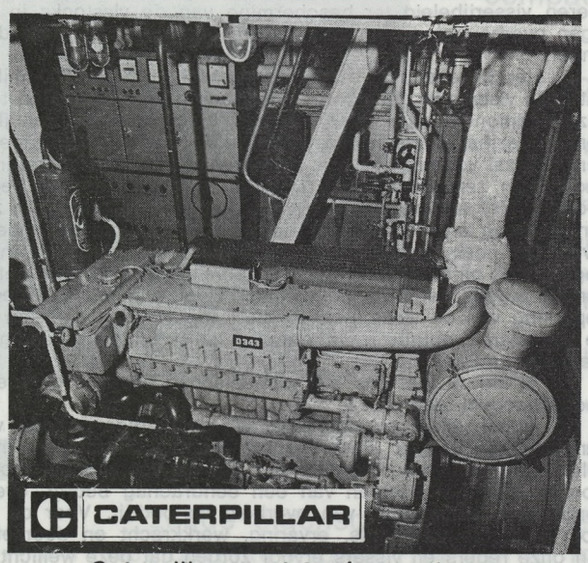
Heel wat vissers schijnen op deze reglementering te hebben gewacht. Inderdaad, op 1 oktober 1976 waren er niet minder dan 34 sloopremieaanvragen ingediend.

Stelt zich thans de vraag of deze maatregel ingrijpend genoeg zal zijn om aan de gestelde verwachtingen te beantwoorden. De visserij problemen, die nooit eenvoudig waren, zijn de laatste jaren nog in complexiteit toegenomen. We zitten verstrengeld in nationale en internationale verplichtingen, allemaal behoorlijk gemotiveed op economisch en ekologisch vlak..... Maar onze eigen oude Vlaamse visserij dreigt aan al die problemen ten onder te gaan ‚indien de overheid niet dringend een helpende hand toesteekt.

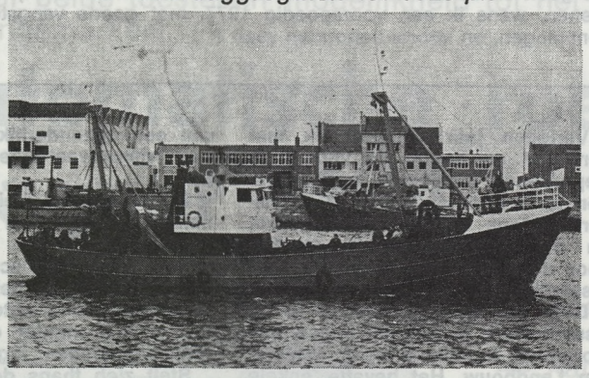
Het is in deze zin dat ik hier de hoop uitspreek dat het komende jaar voor deze interessante sector van onze economie, na doorvoering van de uitzonderlijke sloopregeling, ook nog meer lichtpunten zal brengen in de huidige sombere situatie.

Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

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



Caterpillar voortstuwingsmotoren en boordaggregaten tot 1125 pk



BELANGRIJKE MEDEDELING

Bureau Veritas, de maatschappij voor scheepsclassificatie gevestigd in Frankrijk, heeft onlangs de produkties van Caterpillar van motoren en reductoren voor de scheepvaart gehomologeerd. Deze homologatie is gebaseerd op het feit, dat de serieproduktie globaal beantwoordt aan de normen die gesteld worden door de classificatie; **de kwaliteitscontrole van Caterpillar staat naar hun oordeel op een dergelijk peil, dat elke eenheid die van de produktieketting komt automatisch conform verklaard wordt zonder individueel nazicht van het Bureau Veritas.**

Caterpillar wordt aldus de eerste Amerikaanse constructeur van motoren met innerlijke verbranding die erkend wordt door het Bureau Veritas.

De homologatie breidt zich uit tot alle wisselstukken die door Caterpillar gefabriceerd worden, zodat elk stuk dat door gelijk welke verdeler van het merk geleverd wordt zonder verdere formaliteiten op een motor of reducteur mag gemonteerd worden onder dekking van een B.V. certificaat.

Bureau Veritas is de vijfde maatschappij van internationale classificatie die Caterpillar het voordeel van dit bijzonder statuut toekent; de anderen zijn, het **American Bureau of Shipping, de Lloyd's Register of Shipping,** de **Registro Italiano Navale** (Italië) en de **Det Norske Veritas** (Noorwegen). Voor al deze maatschappijen is het homologatieproces van motoren gelijkaardig. Eerder dan ter plaatse een inspecteur te hebben belast met de talrijke controles die op iedere motor uit te voeren zijn, betrouwt de maatschappij zich op de eigen kwaliteitscontrole van de constructeur na ze te hebben onderzocht en goedgekeurd. De enige tussenkomst van de maatschappij beperkt zich tot onverwachte bezoeken om de conformiteit na te gaan met de overeengekomen normen.

Caterpillar verkoopt een gamma van scheepsmotoren en -reductoren die conform zijn, van 85 tot 1125 HP in continu dienst.

TRECO N.V.

VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

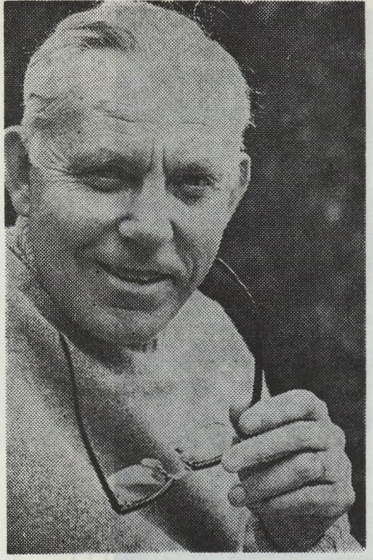
TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

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

Caterpillar en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

plans

(7963V)



Nieuwjaars-groet aan onze zeevisserij

door DRIES CLAEYS, Volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

Dat wij weer aan de vooravond staan van een nieuw jaar is wel geen verrassing. Maar het treft ons toch dat het jaar 1976 weer voorbij is.

Het is voor de visserij geen goed jaar geweest. Wij weten het. Maar anderzijds hoor ik enkele vissers zeggen : wij klagen toch niet — wij hebben slechtere jaren gekend. Het jaar 1975 was ZEKER een slechter jaar. Het jaarverslag, dat de Bedrijfsraad voor de Visserij heeft opgemaakt, is dezer dagen verschenen. Het laat ons toe de vergelijking tussen 1975 en 1976 te trekken.

Gelukkig maar dat er niet twee zulke rampjaren na elkaar komen, het zou met de visserij spoedig helemaal afgelopen zijn.

Dat het er momenteel niet zo schitterend aan toegaat, wordt duidelijk gemaakt door de overvloed aan vragen tot het bekomen van de sloopremie zonder verplichting tot nieuwbouw, terwijl anderzijds geen enkel nieuw vissersvaartuig in bestelling is.

Bij de behandeling van de begroting van Landbouw hebben wij een paar weken geleden in de Kamer van Volksvertegenwoordigers duidelijk gezegd waar de problemen liggen.

Als er moeilijkheden zijn in de visserij, dan is het niet omdat er bij ons te veel of te weinig schepen zijn.

Als we moeilijkheden hebben in de visserij, dan is het ook niet omdat we te weinig vissers hebben of omdat ze te weinig kennis hebben. Maar de moeilijkheden zijn er omdat we onze kennis en onze schepen en onze mogelijkheden niet volledig kunnen en mogen benutten.

Wij kunnen bepaalde vissers verstaan die kwaad zijn omdat ze bepaalde vissoorten niet mogen vangen in gebieden die ze beter kennen dan hun eigen parochie.

Wij herhalen dat het nodig is de Visser EN de vis te verdedigen en dat slechts internationale samenwerking erin kan lukken de visstand te behoeden voor totale uitroeiïng of ze terug op hoger peil te brengen.

Wij hopen dat men nog verder gaat met beperkingen, maar dan vooral beperkingen tegen dezen die op massale wijze de kweekplaatsen afschuimen en de jonge vis wegslepen voor louter industriële doeleinden.

Daartoe is verder overleg nodig.

Ook de Europese Gemeenschap heeft een zware taak te vervullen om tot betere regelingen te komen.

Wij hebben in de jongste weken heel wat te doen gehad in verband met de viskeuring. Ook daarover hebben wij vierkant onze mening gezegd en geschreven.

Wij blijven erbij dat het niet de artikelenschrijvers zijn die DE WET moeten stellen, maar dezen die verantwoordelijkheid nemen in het openbaar leven en DAARVOOR zijn aangesteld.

Daardoor hebben wij, samen met de vertegenwoordigers van het georganiseerd bedrijf, een regeling bereikt die het VERBRUIKERSBELANG DIENEN KAN en HET VISSERIJBELANG NIET SCHAADT. Wij zijn Minister De Saeger dankbaar voor het begrip dat hij voor ons standpunt heeft betoond.

Daarom menen wij ook in het verlopen jaar de visserij naar best vemogen te hebben gediend.

Daarom zijn wij vast van zin dit ook in het komende jaar verder te doen.

Mogen wij allen mekaar in 1977 STEUNEN en STERKEN, met elkaar SAMENWERKEN, met elkaar OPBOUWEND WERK verrichten.

Daarom wens ik U van ganser harte

EEN ZALIG EN GELUKKIG NIEUWJAAR.

VREDE EN GELUK



door J. CORNEILLIE, visserijaalmoezenier

Soms zijn onze dagen zo jachtig, zo rusteloos dat we blij zijn als het donker is, als het stil is, als het nacht is.

Op zee, in de visserij is het zelden een rustige nacht. Het dek is helder verlicht ; de motor draait standvastig en luid ; de korre wordt gevierd of binnengehaald ; de vis wordt gegut en weggestoken. De mannen lachen of sakkeren. Het werk gaat dag en nacht door, want zonder hard werken is er geen goede opbrengst te verwachten.

Ook de Kerstnacht zal voor velen een drukke nacht zijn. Zij die op de visserij zijn, zullen wel eens aan ons denken, en wij zullen aan hen denken. Wij zullen misschien toch wel een rustig moment vinden. We zullen misschien de heldere sterren zien pinkelen aan de hemel en denken aan de ster van Bethlehem. We zullen misschien in de radio een kerstlied horen of er zelf een neuriën, en denken aan de engelen die zongen boven de weiden waar de herders lagen te waken. We zullen misschien naar de kerk gaan en denken aan de herders die op zoek gingen naar Jezus, die pas geboren was in een stal. Overal in de wereld wordt in die Kerstnacht hulde gebracht aan die Jezus, die als God en mens in de wereld kwam om voor alle mensen een Redder te zijn, een man van vrede en geluk.

Laten wij dan ook al het harde vergeten en alleen denken aan vrede en geluk, en elkaar vrede wensen. Vrede in ons hart, vrede met ons zelf. In zich zelf geluk vinden is een hele kunst ! Vele mensen maken zich zelf ongelukkig; ze willen het onmogelijke en zijn zelden tevreden. Zij zien alles grijs en zwart en kennen geen kleuren.

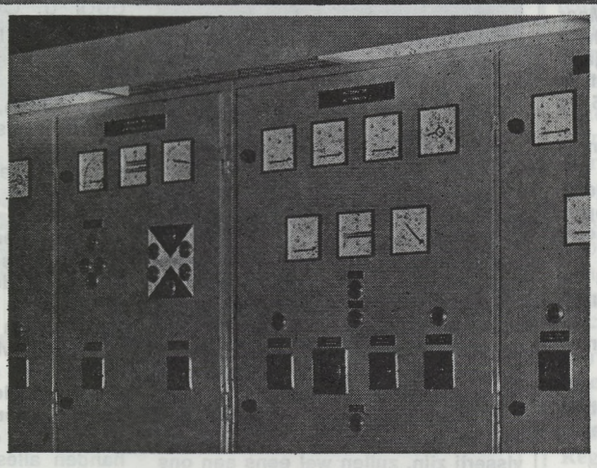
Maar wij zijn niet alleen in de wereld. We hebben kameraden op het schip ; we hebben een thuis en een gezin. Ook voor alle gezinnen wensen we geluk en vrede. Wie thuis 't geluk niet vindt, zal het nergens vinden, zegt een oud spreekwoord. Zoals Maria en Jozef zelfs in de koude stal wat warmte trachtten te geven aan hun kindje, zo moeten alle ouders aan hun kinderen warmte en gezelligheid geven, niet één keer, maar elke dag opnieuw. Zoals de geboorte van Jezus voor gans de wereld een gelukkige gebeurtenis is, zo is een geboorte in een gezin een blijde gebeurtenis. Het kleine wichtje in zijn wiegje vertedert ons, grote mensen. Het zal van zijn vader en moeder veel zorg vragen, maar ook veel genegenheid. Vader kan op zee met zijn grote handen alles aan, maar thuis durft hij zijn kleine baby bijna niet aanraken. Voor zijn kinderen zal hij werken, dag en nacht, en moeder moet er goed voor zorgen terwijl hij op zee is. Gelukkige kinderen die een gezellige thuis hebben, die goede ouders hebben, een zorgzame moeder en een sterke vader. Voor hen is de thuiskomst van vader telkens een feest.

Wij hopen en wensen dat het nieuwe jaar zo voor onze vissers en hun families veel feestelijke dagen moge tellen. Wij wensen aan elkaar een jaar van voorspoed en welzijn. Wij zijn immers allen vrienden. We weten veel van elkaar ; we zijn dikwijls samen, juist omdat we ook veel van elkaar weg zijn. We zijn niet gesloten voor elkaar ; we zijn bereid om elkaar te helpen ; we zijn bekommerd om elkaars veiligheid. Vissers hebben veel schone kanten, vooral aan de binnenkant.

En als het nodig is, dan verwacht je van uw aalmoezenier dat hij voor uw welzijn bidt ; dat hij nu en dan een kaars aansteekt ; dat hij voor U bidt tot Jezus, die als klein kindje geboren is in de heilige Kerstnacht, maar opgegroeid is tot de Redder van ons allen.

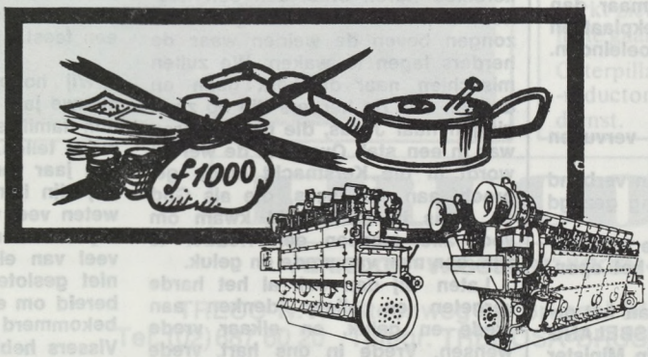
En uw aalmoezenier zal doen wat je van hem verwacht !





MINIMALE KOSTEN MAXIMALE RESULTATEN

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



BOLNES verantwoord investeren

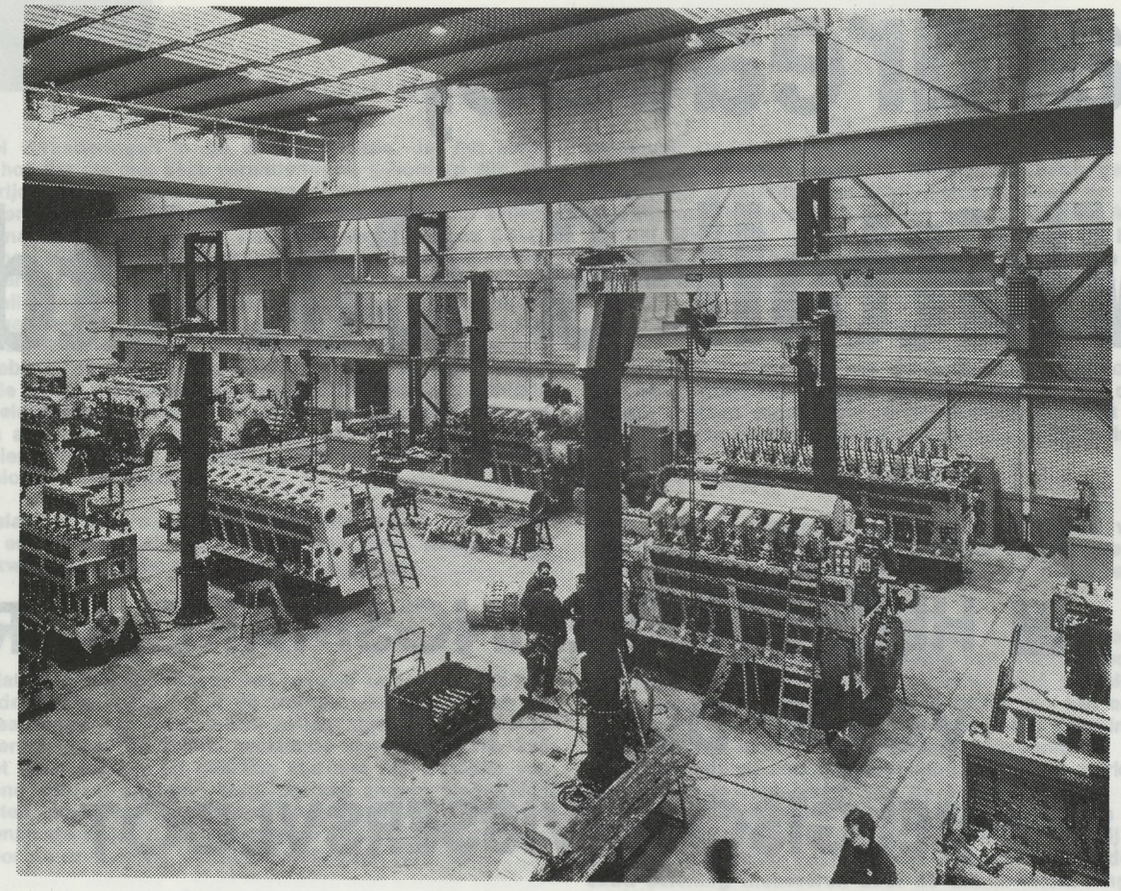
BOLNES stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ
Fa. S.V. SCAP, H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 70 29 51 - 70 09 31 - 70 09 32, na 18 uur : 70 38 79

BOLNES NEEMT EEN NIEUWE BEDRIJFSHAL IN GEBRUIK



November j.l. heeft « Bolnes » Motorenfabriek een nieuwe bedrijfshal in gebruik genomen. Dat de ingebruikname van de hal zonder officiële toespraken en festiviteiten plaatsvond, vindt zijn oorzaak in het feit, dat het overbelaste nieuwbouw- en proefstandprogramma ons hiertoe geen ruimte liet.

ALGEMENE GEGEVENS GEBOUW :

Het gebouw staat op 53 betonpalen, elk met een lengte van ca. 23 meter en 40 cm. vierkant

De afmetingen van de hal zijn : lengte 58 m., breedte 24 m. en hijshoogte 10 m.

De hal is berekend op een in de toekomst te verwachten hijscapaciteit van 80 ton.

De volgende afdelingen zijn in de hal ondergebracht :

— eindmontage,
— proefstand,
— verfspuiterij,
— expeditie van motoren.

De eindmontage bestaat uit 8 montageplaatsen, waar zowel V- als lijnmotoren samengesteld kunnen worden.

Elke montageplaats is voorzien van hijsgerei, een werkbank met alle benodigde gereedschappen en palletstellingen waarop de vóórgemonteerde onderdelen, die uit het magazijn komen, opgeslagen worden.

Elke montageplaats wordt « bemand » door 2 of 3 monteurs, die vanaf het bewerkte motorframe de motor in z'n geheel samenstellen.

In tegenstelling tot het lopende bandsysteem, wat meestal geestdodend is, kweekt de bij Bolnes gehanteerde methode teamgeest en verantwoordelijkheidsgevoel, wat het produkt zeker ten goede komt.

De afgemonteerde motoren kunnen met de zware bovenloopkranen rechtstreeks naar de proefstand getransporteerd worden.

PROEFSTAND :

Tussen de proefstand en de overige werkruimten is een geluidsabsorberende wand aangebracht, om geluidshinder te voorkomen. Deze wand brengt het geluidsniveau in de werkruimten terug tot max. 70 dbA.

Een speciaal geconstrueerde klap- en een schuifdeur maken het mogelijk dat de kraan met motor de proefstand kan bereiken.

Deze proefstand is uitgerust met vier testbanken met een mogelijkheid tot uitbreiding naar 5 stuks.

Elke testbank is voorzien van een waterrem, weegschaal voor het bepalen van het vermogen, stellage met warmtewisselaars en een uitlaatgeluiddemper.

Nauwkeurige meting van het brandstofverbruik is mogelijk door toepassing van automatische brandstofweegapparatuur.

Thermostaten zorgen ervoor dat het buitenboordkoelwater voor koeling van de motoren zowel 's zomers als 's winters een konstante waarde heeft.

VERFSPUITERIJ :

De « finishing touch » van de « Bolnes » motor vindt plaats in de verfspuiterij, waar de motor in de door de opdrachtgever voorgeschreven kleur gespoten wordt.

De mechanisch geventileerde, geheel gesloten spuitcabine voorkomt dat verfdampen in de werkomgeving binnendringen, waardoor een goede atmosfeer gehandhaafd blijft.

Wij menen terecht trots op deze zeer moderne hal te kunnen zijn en nodigen U bij deze graag uit eens een kijkje te komen nemen. U bent van harte welkom.

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

■ HERVERZEKERINGSMAKELAARS
VOOR DE
BELGISCHE VISSERSVLOOT

CHANDLER HOUSE

5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

Tel. : 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S

(7967V)



1977 wordt een nieuw begin

door Dr. H.A.H. BOELMANS KRANENBARG

Er zijn zoveel veranderingen in de visserij gaande, dat het soms moeilijk is te weten hoe ver we met deze veranderingen gevorderd zijn. Zo nu en dan overschrijden wij een duidelijke grens en zo één wordt er gemarkeerd op de eerste januari 1977. Met ingang van die datum zullen, wanneer althans de nationale wetgevingen van de lid-staten van de E.E.G. dit snelle tempo kunnen bijhouden, de visserijgrenzen tot 200 zeemijlen zijn uitgebreid. Dat zal dan bij de jaarwisseling 1976/77 een afscheid zijn van de vrije zee met smalle territoriale wateren en visserijzones waarmede de vissers van het kustgebied van België en Nederland van kindsbeen af zijn opgegroeid. Het is een gang van zaken waarmee de meesten van ons nog wel moeite zullen hebben, opgeofferd als zij worden aan het eigenbelang van de kuststaten die in de derde zeerechtsconferentie van de verenigde natie's de meerderheid uitmaken. Niet dat in die zeerechtsconferentie een dergelijke beslissing al gevallen is, maar grote dingen werpen hun schaduwen vooruit en velen zijn maar al te gewillig reeds in te voeren van wat als commissie's opinio wordt verwacht.

Dat deden IJsland en Noorwegen aan deze zijde van de Atlantische Oceaan en Canada en de Verenigde Staten aan gene zijde, waardoor de E.E.G. in de positie kwam te verkeren om dezelfde weg te gaan.

GELIJKE BELANGEN

Behoudens dat de Vlaamse vissers een visserij onder IJsland uitoefenen en hun Nederlandse collega's in de Noorse wateren hebben zij gemeen dat het zwaartepunt van hun visserij in het algemeen ligt in de wateren welke binnen de door de E.E.G. geclaimde visserijzone van 200 zeemijlen liggen. Tot zover kunnen zij gelukkig zijn met het instellen van een brede visserijzone, die het voordeel biedt dat van andere visgronden verdreven vissersvloten van derde landen niet de gelegenheid krijgen de Noordzee en aangrenzende wateren als vervangend visserijgebied te gaan gebruiken en daardoor de druk op de visbestanden te gaan vergroten.

Het heeft echter wel verregaande gevolgen. Op de op 22 november 1976 gehouden vergadering krachtens de noord-oost atlantische visserij conventie heeft de vertegenwoordiger van de Europese Commissie aan de derde landen laten weten dat zij alleen in de visserijzone van de E.E.G. mogen vissen wanneer een bilateraal akkoord tussen de betreffende landen en de E.E.G. zou worden afgesloten.

Tevens werd medegedeeld dat de quotering voor de lid-staten niet meer zou geschieden op basis van de resultaten binnen de N.O.A.V.C., doch aan de hand van voorschriften van de Europese Commissie.

Dat nu heeft ten gevolge dat met name de Belgische en Nederlandse visserij vrijwel volledig afhankelijk worden van de interne visserijpolitiek van de E.E.G. en daarin zijn zij helaas niet de grootste visserij-natie's.

ER DREIGEN GEVAREN

In de afgelopen jaren is wel gebleken dat er van Britse en Ierse zijde grote gevaren dreigen en dat er een duidelijk verschil van inzicht bestaat tussen de vissers op de Britse en Ierse eilanden en die op het continent. De claim van een vijftig mijls zone van de eersten ten bate van de eigen vissers heeft in die periode luide geklonken en is tot op heden nog geenszins verstomd. Gelukkig heeft de Europese Commissie, daarbij gesterkt door de geest van het verdrag van Rome, zich voorshands op het standpunt van de status quo gesteld en het is zeker aan het Belgische en Nederlandse visserijbedrijf en ook aan hun regeringen deze strijd ter handhaving van de bestaande rechten vol te houden.

Ook al wordt deze hindernis genomen, dan is men er echter nog niet.

Bij het vaststellen van de quota van de verschillende lid-staten zal zich het touwtrekken herhalen en ook hierbij zal het de zaak zijn gezamenlijk pal te staan voor de verworven rechten. Het gaat immers om niet meer en niet minder dan het behoud van de gezamenlijke visserijcapaciteit.

GERICHTHEID OP DE MARKT

Nu onze visserijen door de afhankelijkheid van de nieuwe E.E.G. visserijzone aan de door de E.E.G. te bepalen beperkingen onderhevig zullen zijn, zal de aandacht nog sterker dan in het verleden gericht moeten worden op de commercialisatie.

Het E.E.G. marktgebied is voor de visserij nog steeds een gebied, dat niet door eigen visserij volledig kan worden bediend. Het is derhalve een importgebied en van deze situatie moet gebruik worden gemaakt in die zin dat de import moet worden gezien als een aanvulling op de eigen produktie en niet andersom. Dat houdt in dat deze invoer dient te worden afgestemd op wat de eigen vissers aanvoeren en dat de prijs van de geïmporteerde vis zodanig moet zijn dat zij geen marktverstoringen te weeg brengt die de rentabiliteit van de E.E.G.-visserij in gevaar brengt. Wordt de E.E.G. visserijpolitiek daarop niet ingesteld, dan zouden derde landen via import een beloning krijgen voor het feit dat zij door uitbreiding van hun visserijgrenzen E.E.G.-vissers van hun visgronden verdrijven en een extra beloning incasseren door de E.E.G.-markt langs een omweg te veroveren. Na de ervaringen van voorgaande jaren, dat landen die de visstand het sterkst vernielden voor vismeeldoeleinden en op grond van hun vangsten dan toch nog de grootste quota ontvingen kan er niet sterk genoeg tegen gewaarschuwd worden dat een dergelijke situatie met betrekking tot het importeren moet worden voorkomen.

1977 OVERGANGSJAAR

Ondanks het feit dat per 1 januari 1977 juridisch grote en fundamentele veranderingen zullen optreden, kan niet worden verwacht dat op die datum alle benodigde regelingen reeds zullen zijn vastgesteld.

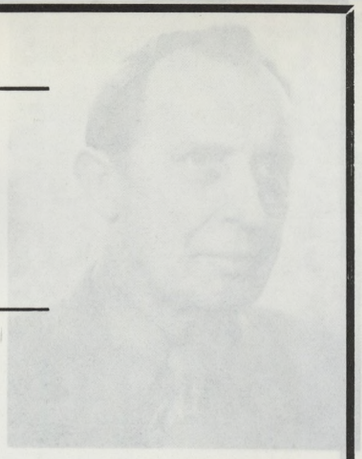
Het zal ongetwijfeld stap voor stap gebeuren met behoud van wat bruikbaar is en vernieuwing op zwakke of kritieke punten.

Wij zouden de visserijstaf van de E.E.G. daarbij het beste willen toewensen en er de hoop aan willen toevoegen dat zij in 1977 tot goede en aan het bedrijf aangepaste regelingen zal komen.

Het visserijbedrijf zal intussen zo veel mogelijk ongehinderd moeten kunnen doorwerken en hopelijk met een verbeterde rentabiliteit voor 1977.

BAADER®
bouwt de machines van morgen en
van maarschalkerwaart levert ze.
gen. vetterstraat 75, tel. 17 64 60, amsterdam, telex 11352

n.v. BELIARD MURDOCH



SHIPBUILDERS
SHIPREPAIRERS
INDUSTRIAL ENGINEERING

THE LEADING SHIPYARD FOR

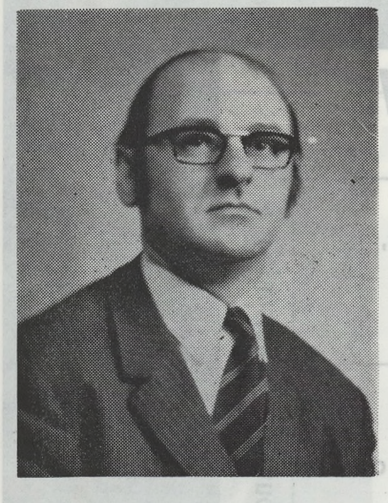
Fishing
Dredging
Towing
Shiprepairing
Industrial engineering
Offshore

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

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

(7958V)

Het visserstehuis "DE BOLLE" in 1976



André Opstaele
Voorzitter van de
Raad van Beheer

Naar jaarlijkse traditie, aanvaarden wij met erkentelijke dank, opnieuw het aanbod van de redactie van het «Visserijblad» om verslag uit te brengen over de werking van ons Visserstehuis «De Bolle».

Na een meer dan tienjarig bestaan, is inderdaad ons tehuis eenvoudig uit onze visserijwereld niet meer weg te denken.

Het bewijs is geleverd dat ons tehuis onvervangbaar en onmisbaar is. Tientallen jongeren, die in zich de roep van de zee voelden, konden dank zij de «Bolle» hun rechtmatige en volwaardige plaats in de maatschappij innemen.

Wij bieden onderdak aan een vijftiental jongeren, die om één of andere reden, niet meer in hun natuurlijk familiaal milieu kunnen verblijven, aan jongeren die de warme genegenheid en geborgenheid van hun eigen ouderlijk gezinsleven moeten ontberen.

Dat deze opdracht niet steeds zonder moeilijkheden vervuld wordt, ligt voor de hand.

In het nieuwe concept van de officiële instanties en overeenkomstig de wettelijke beschikkingen, is ons tehuis reglementair erkend en voldoet het aan al de voorgeschreven normen.

Aldus beschikken wij thans eindelijk over bezoldigd personeel, dat gekwalificeerd en op de hoogte van zijn taak, de leiding van ons home en de begeleiding van onze jongens kan verzekeren.

Deze personeelsbezetting met aan het hoofd een sociaal assistent als directeur, kan wellicht een eerste stap zijn tot de verwezenlijking van onze sedert jaren onvervulde wens, een volwaardige sociale dienst ten behoeve van onze vissers uit te bouwen.

Naast de materiele problemen die dagelijks onze aandacht opeisen, blijft het helaas nog steeds in de eerste plaats, een dwingende plicht, onze vissers en meer in het bijzonder onze jonge vissers, als mens te helpen en op te vangen.

Gezien onze vissers in het economisch leven, numeriek een eerder beperkte groep vertegenwoordigen en gelet ook op het feit, dat een visser als zodanig, zich van nature moeilijk in een beroepsvereniging thuis voelt, wordt hij, spijtig genoeg al te vaak, aan zijn lot overgelaten.

Wij weten dat een diploma alleen niet alle problemen van de mens oplost. Een wetenschappelijke vorming kan hier zeker in belangrijke mate toe bijdragen. Evenmin kan in onze huidige maatschappij een zuiver caritatieve benadering nog volstaan.

Uiteindelijk is het tenslotte toch nog steeds de mens, die zijn evenmens moet helpen. Het diploma van het hart en de menselijkheid is zeker niet minder waardevol. Een gezond samengaan van beide essentiele vereisten, kan slechts volwaardig, ook onze vissers dienen.

In het huidige stadium van het bestaan de «Bolle» trachten wij dan ook in de eerste plaats verder aandacht te besteden aan de persoonlijke en familiale situatie van onze jongens, natuurlijk gepaard met een waakzame bezorgdheid voor hun materiele welstand en toekomst.

Wij weten dat wij in dergelijke aangelegenheden niet steeds een onmiddellijk en tastbaar resultaat mogen verwachten. Alleen onderlinge steun geeft ons de moed verder te zetten.

Deze taak kan echter niet vervuld worden door de leden en de raad van beheer van de vereniging alleen, maar is ook een plicht, waaraan onze maatschappij en ieder van ons zich niet kan aan onttrekken.

Des te erkentelijker zijn wij voor de ons geboden gelegenheid, deze boodschap langs deze weg nogmaals in herinnering te brengen.

Bij de jaarwisseling willen wij zeer graag al diegenen die, op welke wijze ook, hebben bijgedragen en nog bijdragen tot het instandhouden en uitwerken van ons tehuis, danken.

Namens onze vissers, onze jongens de directie en de raad van beheer, wensen wij hen van harte daarvoor alle geluk toe.

Naar 'n beter 1977 ?



door H. DUMAREY,
Schepen van de Haven en de Industrie Oostende
Onder-voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Terugblikkend op het voorbije jaar, moet in de eerste plaats de nadruk gelegd worden op het feit dat voor de ZEEVISSERIJ het jaar 1976, geen uitzondering maakt op zijn voorgangers : opnieuw liep de Belgische visaanvoer terug. Niet veel weliswaar, maar er was toch weer een lichte daling van de vangsten, namelijk met 2 procent.

Het mag een magere troost zijn te weten dat het zelfde gebeurt in bijna alle visserijlanden van West-Europa, of vast te stellen dat het verschijnsel van dalende aanvoer de voortzetting is van een jarenlang gebeuren. Het is ook van vandaag niet dat iedereen de overbevissing aanwijst als de grootste schuldige in het voortschrijdend proces van vangstverminderingen.

Het is ook langer dan 1976 dat gepoogd wordt door internationale afspraken de verdere teloorgang van de visvoorraden tegen te gaan en dat we noodgedwongen vertrouwd zijn geworden met alle soorten van vangstbeperkingen als gesloten gebieden, minimum maaswijdten en last but not least de fameuze kwoteringen.

Het moet zijn dat al die maatregelen nog niet veel zoden aan de dijk hebben gezet, wanneer men konstateert dat hoe langer hoe meer visserijlanden eenzijdig beslissen de grenzen van hun territoriale wateren of voorbehouden visserijzones tot 200 zeemijl uit te breiden. In West-Europa waren er al eerder de slechte voorbeelden van IJsland en Noorwegen ; vandaag is het de E.E.G. die « uit noodzaak » in hetzelfde straatje blijkt terecht gekomen te zijn, prompt gevolgd door de Russen en de Polen. Wie volgt er morgen ?

Het is duidelijk dat elkeen poogt het laken zoveel mogelijk naar zich toe te trekken, en dat de te verdelen koek hoe langer hoe kleiner wordt.

Iedereen bij ons vraagt zich een beetje angstvallig af waar en op wat onze vissers morgen nog zullen kunnen vissen. Het schijnt nu al vast te staan dat de E.E.G. zelf de rol van de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie zal overnemen en zelf de kwota zal vastleggen voor haar eigen lid-staten en voor enkele andere landen waarmee akkoorden in de maak zijn op basis van wederkerigheid.

Op korte termijn, dit wil zeggen voor 1977, zouden onze vissers naar verluidt ongeveer dezelfde kwota toegewezen krijgen als tijdens het voorbije jaar.

Maar op het ogenblik dat we dit schrijven blijft de grote, onopgeloste vraag de kwestie van de limieten rond Groot-Brittannië en rond Ierland. Wij zitten daar nog altijd tegen de twaalf mijlengrens te vissen, en hier en daar oefenen wij onze historische rechten uit in het gebied tussen zes en twaalf mijl van de kust. Het zijn rijke, interessante wateren, en we zouden ze graag in de toekomst verder kunnen gaan bevissen. Daar ligt het brood van onze vissersbevolking.

Van de uitslag van de huidige besprekingen tussen de E.E.G.-partners zal het afhangen of wij onze vangsten op peil zullen kunnen houden of dat 1977 een verdere, dit keer noodgedwongen, vermindering van de aanvoer zal beleven.

Om het niet allemaal even zwart te zien, mogen we toch aanstippen dat het jaar 1976 voor betere visprijzen gezorgd heeft, wat na de zware inzinking van de twee voorgaande jaren, een welkome verademing is geworden. De tongenvangers hebben er best bij gevaren, want de prijs van de tong steeg in 1976 met eventjes 35 %. Zonder de tong was de prijsstijging veel minder indrukwekkend, nl. 15 procent.

Al met al zal de besomming van alle vangsten voor het jaar 1976 rond de 1,4 miljard frank liggen. Dit is vanzelfsprekend maar een brutobedrag, maar het toont op sprekende wijze het blijvend en groeiend belang van de sektor aan.

(Vervolg op bladzijde 15)

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Tel. 00-31-4180 - 2654 - 2800

Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

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

PROpulsion

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

MAnoeuvring

SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines
PORSGRUNN	Draaivleugel stuurmachines, ook voor de grootste roermomenten
BECKER	Stabilo roeren voor alle type schepen
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens
JAMABO	Hogedruk reinigingsinstallaties en -pompen

Cooling

PROMAC	Visruimkoeling
PROMAC	Scherfijsmachines
BABCOCK	Zoetwaterbereiders

HODI ZALTBOMMEL

Vaste straalbuizen
Straalbuisroeren

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België: 031-742051

FEDERAL VAN VOORDEN B.V.

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

(Vervolg van bladzijde 13)

DE SCHEPEN EN DE BEMANNING

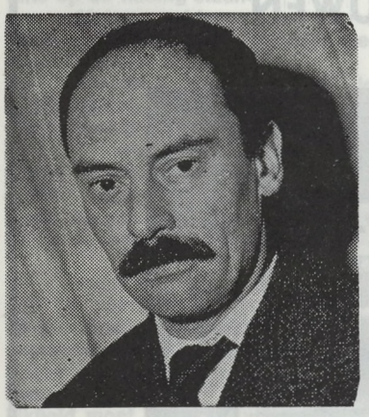
Nog een woord over de schepen en hun bemanningen. Wie enkel oog heeft voor het aantal bemande schepen — een 230-tal tijdens het voorbije jaar — zou geneigd zijn van een achteruitgang te gewagen. Dit blote cijfer is echter bedrieglijk, omdat zowel de totale tonnemaat als het motorvermogen van de gehele vissersvloot op een vast peil blijven. De theoretische vangstcapaciteit van onze vissersvloot is dan ook niet verminderd.

Wel zal de uitzonderlijke sloopprémie die voor de jaren 1976 en 1977 geldt, voor zekere veranderingen zorgen : een dertigtal vaartuigen zullen aldus aan de vloot onttrokken worden, terwijl de vooruitzichten op het stuk van nieuwbouw praktisch nul zijn. Hoop en al behoort de overname van enkele schepen uit het buitenland tot de mogelijkheden.

Het aantal varende vissers bedraagt momenteel iets meer dan 1.400 man. Het vrijkomen van een aantal bemanningen van de wegens sloopremie af te voeren vaartuigen, zal hopelijk zonder al te veel schokken kunnen gebeuren.

Dit zijn, zeer summier bekeken, de stand van zaken en de vooruitzichten op korte termijn voor onze zeevisserij. Op voorwaarde dat de recessie verder terugloopt en de vraag naar goeie vis haar stevig karakter blijft bewaren, mag de nabije toekomst van de visserijsektor met een zeker optimisme tegemoet worden gezien. De grote troef van de Belgische zeevisserij blijft de faktor dat zij hoogwaardige en fel gegeerde kwaliteitsvis op de markt zet, waar kopers en verbruikers erg op belust zijn. In dit kader kan zelfs de zo gevreesde viskeuring die straks officieel van wal steekt, een nuttig steentje bijbrengen om het vertrouwen in het Belgisch visprodukt te handhaven en nog op te drijven.

Wij wensen alle Belgische vissers en allen die van het visje leven, een voorspoedig en welvarend 1977.



We beleven het einde van een tijdperk in de zeevisserij; komt er nu ook een nieuw tijdperk ?

door K. MICHIELSEN,
hoofdinspekteur-direkteur bij de Dienst voor de Zeevisserij
— Ministerie van Landbouw

Gekke vraag, zult ge zeggen. Als een tijdperk ten einde loopt, begint er natuurlijk meteen een nieuw. Maar goed ! Laten we even bekijken wat we momenteel beleven.

Sedert eeuwen was de zee vrij. Geen enkele Staat, geen regering, geen koning noch dictator had hier enige zeggenschap. Noch de wind, noch de golven, noch de bodem, noch de vissen die er rondzwierven, noch de meeuwen of andere vogels die er boven vlogen behoorden iemand toe. Ieder mocht er varen en ankeren, vissen en jagen en er doen en nemen wat hem lustte. Met de toenemende macht van de techniek kwamen aan deze vrijheid meer en meer beperkingen, inzonderheid voor de visserij.

Eerst ging het om netmazen en minimummaten voor bepaalde vissoorten, op zichzelf genomen uitstekende maatregelen die zeker het gevaar van de overbevissing hadden kunnen afweren waren het niet dat enerzijds deze regels door de vissers op zee slechts zeer, en dan ook zéér gedeeltelijk werden in toepassing gebracht, niettegenstaande nationale en internationale controle, en dat anderzijds de sterke toename van de vangcapaciteit der ingezette vloten het resultaat er van teniet deed.

Dientengevolge ging men over op een nieuw concept van maatregelen, met name het systeem der maximaal toegelaten vangsten en der nationale vangstquota. Of dit systeem betere resultaten zal afwerpen kan thans nog niet beoordeeld worden. Wel ondervinden we reeds nu dat het vele nadelen heeft. Onze vissers ervaren het alleszins als een ongehoorde beknotting van hun traditionele vrijheid.

Ook werden meer en meer maatregelen getroffen om de visserij voor industriële doeleinden steeds verder in te dijken.

Ondertussen had IJsland reeds zijn voorbehouden visserijzone op 200 mijl gebracht en werd onze visserij op deze aloude visgrond steeds in grotere mate aan banden gelegd.

Nu echter wordt op 31 december 1976 een definitief punt gezet achter de periode van vrijheid ter zee. De vrije zee zal na deze datum voor onze vissers niet meer bestaan. De gehele Noordzee, het Kanaal, de Golf van Biskaje, de Keltische Zee, de Ierse Zee, de Zee bewesten Ierland, rondom Schotland en de Shetlands worden één groot gemeenschappelijk gebied, beheerd door de Gemeenschap. Hoe dit zal gebeuren is nog niet vastgesteld.

Het lijdt echter geen twijfel dat in de Gemeenschap de vaste wil bestaat om de visbestanden binnen deze gemeenschappelijke zone krachtig te beschermen, meer nog, om zo haast mogelijk te komen tot visbestanden die opnieuw een ruime rentabiliteit van het bedrijf toelaten. Dit houdt natuurlijk in dat na 1 januari strengere maatregelen en een strikte controle zullen ingevoerd worden.

Ook Noorwegen zal vanaf 1 januari de exclusieve jurisdictie opeisen over de visserij in een kustzone van 200 mijl. Tenslotte heeft de Soviet-Unie een gelijkaardige stap gezet.

Op de westelijke kusten van de Atlantische Oceaan is het niet anders : ook de Verenigde Staten en Canada zullen met ingang van 1977 de 200-mijlszone invoeren.

Het is dus wel klaar dat op 31 december van dit jaar een periode die eeuwen geduurd heeft ten einde loopt.

Probleem is nu of er werkelijk een nieuw tijdperk aanbreekt. Wanneer men spreekt over een nieuw tijdperk dan is dat meestal met de hoop dat deze nieuwe tijd ook een nieuwe lente inluidt, een aanloop naar een betere tijd.

Men kan de toekomst, — en de maatregelen die getroffen worden om deze toekomst beter te maken dan het heden — steeds bekijken door een optimistische of door een pessimistische bril. Dat hangt grotendeels af van het karakter van degene die er naar kijkt. En of hij nu achteraf gelijk blijkt te hebben of ongelijk, dat verandert helemaal niks aan zijn visie. Degenen tussen ons die dus de toekomst pessimistisch wensen in te zien laat ik helemaal vrij dit te doen.

Persoonlijk heb ik een eerder optimistische kijk op de zaak. Pas op ! Dat betekent helemaal niet dat alle bedrijfsmensen na 1 januari bij de dealers van dure wagens moeten gaan binnenwandelen om eens navraag te doen naar de nieuwste modellen. Dat betekent alleen dat er een ernstige kans bestaat dat langzamerhand een evenwicht zal ontstaan tussen de natuurlijke voortbrengstcapaciteit van de zee, de vangcapaciteit der vloot en de afnamecapaciteit van de markt. Met andere woorden er bestaat hoop dat over enkele jaren opnieuw veel vis in zee zal zitten en dat er juist genoeg schepen zullen zijn om deze vis te vangen en op de markt te brengen zonder opnieuw overbevissing of prijsinstortingen teweeg te brengen.

Het lijdt geen twijfel dat het de eerlijke bedoeling is van de huidige verantwoordelijken voor de zeevisserij in de Commissiediensten, alles in het werk te stellen om dit doel zo haast mogelijk te bereiken. De overheden belast met het beheer van de zeevisserij in hun land, zijn misschien nog niet helemaal voor dergelijke vooruitstrevende gedachten gewonnen. Om dit doel te bereiken zullen door de bedrijfsgenoten in de onderscheiden landen zeker offers moeten gebracht worden. En daartoe is men natuurlijk ook niet steeds bereid. Het is dus waarschijnlijk dat alles in het begin nog wel met horten en stoten zal gaan.

Reeds op het einde van vorig jaar begon op basis van voorstellen van de Commissie het werk aan de opbouw van een gemeenschappelijk visserijbeleid in wat later de « Gemeenschappelijke visserijzone » zou worden. Begin oktober 1976 legde de Commissie een ontwerp van tekst voor. De inhoud ervan toonde onmiskenbaar aan dat hij gebaseerd was op vooruitstrevende ideeën. Zo, onder meer, bleek wel duidelijk dat de Commissie ook de mening deelde dat het huidig quotasysteem slechts als overgangsmaatregel moest dienen naar een dieper ingrijpend beleid van struktuurmaatregelen. Verder nog dat een all-round fisheries management nog heel wat meer in moet houden dan alleen maar maatregelen ter bestrijding van de overbevissing.

De discussie van dit document liep natuurlijk niet van een leien dakje. De cruciale moeilijkheid was vanzelfsprekend het probleem van de voor de kuststaat voorbehouden zone. Het is de lezers voldoende bekend met welke heftigheid Groot-Brittannië en Ierland een exclusief voor hun vissers voorbehouden zone langsheen hun kust opeisen. De andere Lidstaten houden met evenveel koppigheid staande dat zoiets helemaal on-

(Vervolg op bladzijde 17)

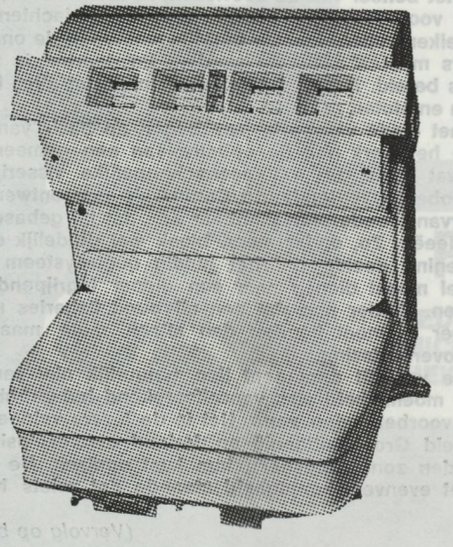
Berkel

SYNONIEM VAN KWALITEIT EN VERTROUWEN





Berkel





N.V. VAN BERKEL
Sint-Denijsstraat 139-159
1190 Brussel
Tel.: (02) 343 00 90 (10 l.)

(vervolg van bladzijde 16)

verenigbaar is met het concept zelf van de Gemeenschap. Om de zaken nog moeilijker te maken lag de oplossing van dit bepaalde probleem in de bevoegdheid van de Ministers van Buitenlandse Zaken, en niet in deze van de Ministers van Landbouw, wier deskundigen de voorgestelde tekst te behandelen kregen.

Het definitief besluit om op 1 januari 1977 de E.E.G.-zone in te voeren stelde weer een ander probleem, toen eind november de vangstquota voor 1977 in NEAFC-verband moesten vastgesteld worden.

Het is met name zo dat het begrip « visserijzone » inhoudt dat de kuststaat niet alleen het visserijrecht en de jurisdictie over dit gedeelte van de zee zou hebben maar ook het exclusieve recht te zorgen voor de visbestanden die er leven. Brutaal uitgedrukt betekent dit dus : « De NEAFC heeft in onze zone geen zaken, en hoeft er zich niet mee te bemoeien ». Aangezien de E.E.G.-zone een zeer groot gedeelte van het verdragsgebied beslaat, en de zones van IJsland en Noorwegen het grootste gedeelte van de rest, kwam de betekenis en het verder bestaan van de NEAFC in feite op de helling staan.

Meteen echter zouden dan alle regels en maatregelen die sedert jaren waren gewonnen in NEAFC-verband, vervallen en zou men komen te staan voor een chaos.

Om dit te vermijden werd door de Commissie in rekordtempo een voorlopige reglementering ontworpen, die in grote trekken neerkwam op het instand houden van de door NEAFC ontworpen maatregelen.

Er was echter een opvallend verschil : bij het ontwerpen van de TAC's werden in grotere mate de aanbevelingen van de biologen gevolgd, zonder dat daarom de individuele lidstaten belangrijk kleinere quota toebedeeld kregen. Deze goochelkneep was mogelijk doordat het aandeel van de derde landen sterk werd beknot.

Toch waren sommige landen nog helemaal niet tevreden. Hier kunnen we vooral Groot-Brittannië en Ierland vermelden die zich baseerden op hun positie van kuststaat met de rijkste aanbreng van visgronden in de gemeenschap, en op de akkoorden van Den Haag. De inhoud van deze akkoorden gaan bespreken zou ons te ver leiden, maar samenvattend komt het erop neer dat het gemeenschappelijke visserijbeleid de mogelijkheid moet inhouden voor de Ierse en Schotse visserijbedrijven om zich te ontwikkelen, zo nodig ten koste van de andere (rijkere) streken van de Gemeenschap.

Het Verenigd Koninkrijk voerde daarenboven aan dat zijn visserij het sterkst getroffen wordt door het invoeren van exclusieve visserijzones door landen als Canada, IJsland en Noorwegen. De Britse delegatie verdedigde de mening dat het een plicht van solidariteit is van de Gemeenschap om hiervoor compensaties toe te staan binnen onze eigen zone.

De Commissie heeft haar best gedaan, en er moet bijgezegd worden dat ze zich moedig hield aan de nu eenmaal vastgestelde TAC's. Ze moest er daarenboven voor zorgen nog voldoende hoeveelheden over te houden om te kunnen negocieren met die landen in wier visserijzone de schepen van de Gemeenschap gaan vissen, en vice versa wier schepen ook bij ons komen.

Er kwam nog iets anders bij. De delegaties van het Verenigd Koninkrijk en van Ierland hadden betoogd dat het quoteringssysteem op zichzelf onvoldoende was om de visbestanden afdoende te beschermen. Hierbij werd natuurlijk ook gedacht aan de betwiste exclusieve kustzone. De Commissie reageerde onmiddellijk met een voorstel dat als meest opvallende punten inhield de beperking van de visserij met fabrieksschepen binnen de gemeenschappelijke zone, de beperking van de tonnemaat en het vermogen in een kustzone van 12 mijl en het instellen van gebieden die als paai en kweekplaatsen erkend zijn en waar strengere beschermingsmaatregelen zouden getroffen worden.

Dit was een interessant voorstel. Het was ook moedig omdat het een poging inhield om te zoeken naar de wortels zelf van het kwaad van de overbevissing.

Enkele delegaties, waaronder de Belgische, konden zich akkoord verklaren. Andere echter konden de Commissie hier niet volgen omdat sommige van de voorgestelde maatregelen te zware offers van hun nationaal visserijbedrijf zouden vereist hebben.

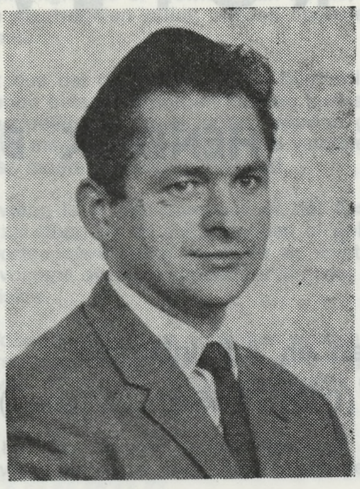
Het spreekt vanzelf dat in deze omstandigheden, op een dergelijk korte tijd geen oplossing meer kon gevonden worden. De Raad der Ministers deed nog een ultieme poging en wijdde er op 20 december nog een nachtzitting aan, maar tevergeefs.

Besloten werd dan, teneinde op 1 januari niet « met een vacuum op schoot » te zitten, om gedurende de maand januari de klok stil te zetten, en niet meer te vangen dan tijdens de maand januari 1976.

U ziet dus dat in de titel van dit stukje een beetje waarheid zat. Het is zeker dat een periode ten einde loopt. Maar een nieuw tijdperk brak eigenlijk nog niet aan.

Het is jammer. De Nederlandse voorzitters hebben hard gewerkt om tot een werkelijk resultaat te komen. Het is niet gelukt, de taak was te zwaar. Toch is men er, dank zij hun vastberadenheid, toe gekomen de zaak werkelijk rijp te maken. Het pad is geëffend. We wachten met belangstelling af of de Britten, die vanaf 1 januari de voorzitterszetel bezetten, erin zullen gelukken de Gemeenschap door het moeilijke pas naar de open zee te loodsen.

1977?



Een boot die het meertouw losgooit en van de kade loskomt, onmerkbaar bijna, onhoudbaar en plots definitief — zo laat telkens opnieuw het jaar ons los.

Er is heel wat gebeurd, waarvan we heel veel reeds zijn vergeten; mensen zijn verdwenen, voor altijd, en slechts in onze herinnering duiken ze plots op, voor een ogenblik, maar ze hebben geen invloed meer.

Een nieuwjaar-artikel zou geen zakelijke wensen en beloften mogen inhouden, want we weten vooraf hoe weinig wij het aanschijn van de wereld zullen veranderen; beter ware het te gedenken waar het is fout gegaan.

Maar de mens is uit dromen en verwachtingen gemaakt, het leven maakt geen inventaris maar een prognose. Telkens opnieuw zeggen en schrijven wij wat het volgend jaar zal en wat het moet worden.

Maar het schip heeft de kade verlaten en stevent gestaag de einder tegemoet. Ooit zal het onzichtbaar en verdwenen zijn.

De scheepswerven liggen stil; de vaartuigen worden gesloopt, de meeuwen worden verdreven door rookslierten van fabrieksschouwen en in de plaats van de golfstroom dromen sommigen van de weldoende warmte die uit kerncentrales stroomt.

Zullen onze kleinkinderen nog het verschil kennen tussen een haring en een zeetong, tussen vooruitgang en vernietiging ? Zullen zij hijgend de gasdampen van politieke weldoeners opsnuiven zonder de geur te kennen van versgekookte garnaal en langoustines ?

Wat zal er einde 1977 gebeurd zijn; wie zal er voor goed zijn verdwenen ? En wie zal opnieuw met ronkende woorden een toekomst voorschotelen die dreigt verleden te zijn geworden ?

Maar toch aan allen good luck !

Jef DEROOSE.



OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, - 8400 OOSTENDE

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

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

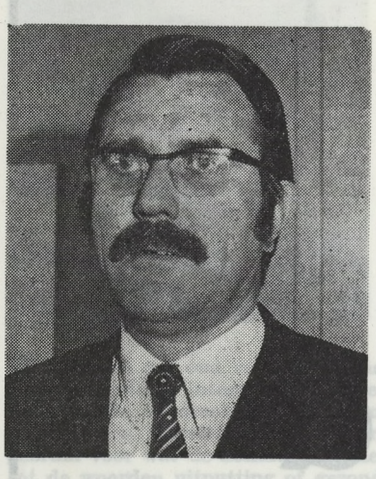
VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

(7964V)

De EEG en de IROZ



door P. HOVART
Directeur van het
Rijksstation
voor Zeevisserij

Vorig jaar heb ik voor het Kerstnummer een artikel geschreven over de I.R.O.Z. (Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee). Ik heb er toen op gewezen dat de I.R.O.Z. de oudste intergouvernementele organisatie is die zich met de studie van de zee inlaat. Opgericht in 1902 en momenteel 18 landen omvattend, is de Raad in de eerste plaats een wetenschappelijk forum zowel voor de uitwisseling van informaties, als voor gezamelijke onderzoekingsprojecten in verband met de exploratie, de exploitatie en de verontreiniging van de zee. In de tweede plaats is de Raad een adviserend orgaan, een soort «brain-trust», inzake bescherming van de visstocks en de verontreiniging van de zee.

Dit jaar wil ik opnieuw over de I.R.O.Z. een en ander schrijven, maar dan enerzijds in het licht van de fundamentele wijzigingen die zich in verband met het zeerecht hebben voorgedaan en anderzijds in verhouding tot de E.E.G. (Europese Economische Gemeenschap) die, willens nillens, eveneens in deze stroomversnelling is terechtgekomen.

X
X X

Zoals bekend, besliste de Europese ministerraad op 30 oktober ll. voor de gehele Gemeenschap, van 1 januari 1977 af, een visserijzone van 200 mijl in de Noordzee en in de noordelijke Atlantische Oceaan in te voeren.

De beslissing, die m.i. een fundamentele wijziging in het visserijpatroon tot gevolg heeft, betekent echter ook dat de Gemeenschap zelf wenst in te staan voor de bescherming, de instandhouding en het herstel van de visstocks in bedoelde zone; in dit gebied neemt zij aldus de taak inzake visserijbeheer over van de Noordoost Atlantische Visserijkommissie.

De Noordoost Atlantische Visserijkommisie, beter bekend als NEAFC, de Engelse afkorting van North East Atlantic Fisheries Commission, is een kommissie die als taak heeft de toestand van de beviste stocks in 't noordoostelijk gedeelte van de Atlantische oceaan te volgen en de maatregelen ter bescherming van deze stocks op te stellen.

Deze Kommissie heeft in het verleden verschillende beschermende maatregelen uitgevaardigd, gaande van minimum netmazen en minimummaten voor bepaalde vissoorten tot diverse quoteringen of vansgstbeperkingen.

Voor dit beheer deed de kommissie beroep op wetenschappelijke gegevens van de I.R.O.Z. Sedert jaren beschikt deze Raad immers over de nodige instrumenten (werkgroepen en komitees) om een stevige en verantwoorde basis voor het beheer te verschaffen.

De vraag mag worden gesteld of de Gemeenschap voor de fundamenten van haar visserijbeleid eveneens beroep zal doen op het wetenschappelijk onderzoek en in voorkomend geval op de I.R.O.Z.
Op de eerste vraag kan positief worden geantwoord.

Bij de E.E.G.-Kommissie zal immers een Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij worden ingesteld. Dit Comité zal periodiek worden geraadpleegd en zal jaarlijks een rapport opstellen over de toestand van de visstocks en over de voorwaarden voor de instandhouding van de visgronden en van de visvoorraden.
Op voorstel van de Kommissie zal de Raad van de instandhoudingsmaatregelen (zoals bv. verboden zones, voorbehouden zones voor vaartuigen of bepaald vistuig, tijdelijk sluiting van bepaalde zones, maaswijdte van de netten, minimumgrootte of -gewicht van de vis, vangstbeperkingen) vastleggen en deze maatregelen zullen worden opgesteld op basis van het rapport van het Comité.

Dit betekent dus dat de elementen tot overreding of de elementen die door uiteenlopende belangengroepen moeten kunnen worden aanvaard, door het wetenschappelijk onderzoek zullen worden geleverd, m.a.w. dat weer z.g. biologische modellen, die toelaten de vangsten voor de toekomst te voorspellen, zullen moeten worden uitgewerkt.

De tweede vraag is of het Comité voor het opstellen van zijn rapport enkel beroep zal doen op de E.E.G.-landen of ook op de I.R.O.Z., en dit voor alle vissoorten ofwel enkel voor de zg «niet EEG-stocks» en in voorkomend geval volgens dezelfde procedure als voor de Noordoost Atlantisch Visserijkommissie.

Er kan inderdaad in deze twee richtingen worden gedacht.
Voor het eerste geval kan zonder meer worden gezegd dat de onderzoekingsinstituten van de landen - leden gemakkelijk de opdracht zouden aankunnen, althans voor de meeste stocks.

Persoonlijk ben ik evenwel voorstander voor een beroep op de I.R.O.Z., voor alle visstocks, maar dan volgens een gewijzigde procedure.

Deze wijziging zou moeten inhouden dat het E.E.G.-Comité zijn basismateriaal haalt uit de door de I.R.O.Z. goedgekeurde rapporten van de werkgroepen en niet uit het rapport van het «Liaison Committee» van de Raad. Deze rapporten bieden m.i. immers een ruime en voldoende basis voor de voor te stellen beleidsopties.

Welke overwegingen doen mij in deze richting denken ?

In de eerste plaats ben ik van oordeel dat het wetenschappelijk onderzoek niet volgens «200-mijlregels» moeten worden opgesplitst. Vrijheid is een van de grondregelen van het onderzoek waarvan niet mag worden afgeweken. De I.R.O.Z. kan m.i. instaan en daarbij de garantie bieden voor een gekoördineerd vrij onderzoek van de zee.

In de tweede plaats is de I.R.O.Z. een gevestigde organisatie met grote ervaring. De Raad beschikt momenteel over de nodige wetenschappelijke gegevens om de toestand van de stocks te bepalen en te volgen. Daarenboven door de I.R.O.Z. in te schakelen, treedt geen onderbreking op in het overmaken van de gegevens, die de basis vormen voor de stockramingen.

In de derde plaats zullen derde landen in de EEG-zone komen vissen. De biologische gegevens over de vangsten, en dus niet alleen statistische vangstdata, van deze derde landen zijn eveneens onmisbaar om de toestand van de stocks te omschrijven. Met het oog op de betrouwbaarheid van de voorspellingen zijn voor deze omschrijving nooit data teveel. Samengebracht in de I.R.O.Z., volgens de bestaande systemen, zullen zij dan ook verder efficiënt kunnen worden gebruikt.

In de vierde plaats bestaat er een (inter)relatie tussen de stocks in de wateren van derde landen en de Gemeenschap. Verruimd inzicht en kennis, om zo te zegegn de kombinatie van een «meer landen benadering» en een «meer soorten benadering», brengt iedereen baat bij, maar kan best in de normale sfeer van de I.R.O.Z. worden bekomen, respectievelijk uitgewisseld.

Tenslotte zijn er voor het beheer van stocks steeds fundamentele wetenschappelijke gegevens noodzakelijk en hier komt m.i. opnieuw de I.R.O.Z. als bestaand forum aan de beurt.

X
X X

Uit bovenstaand betoog blijkt, dat ik van mening ben dat zowel voor een E.E.G. als voor een ruimer internationaal beheer van de stocks de resultaten van de gekoördineerde studies van de I.R.O.Z. noodzakelijk zijn.

Bij dit alles zal de visser, reder mij wel opwerpen : waarom dit artikel, is het geen praten voor de eigen winkel.

Och neen, ik heb alleen het bedrijf nogmaals op de noodzaak van een wetenschapelijke basis voor het beheer van de stocks willen wijzen en dit in het licht van de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van het bedrijf én het onderzoek voor één gemeenschappelijk doel : het behoud van het bedrijf op korte termijn en het rendabel maken van de visserij op lange termijn.

REDERS

en VISSERS

koopt

steeds

bij

Uw

coöperatieve

hand

in

hand

Kantoren

Tijdokstraat 34

Zeebrugge

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92

54 46 56

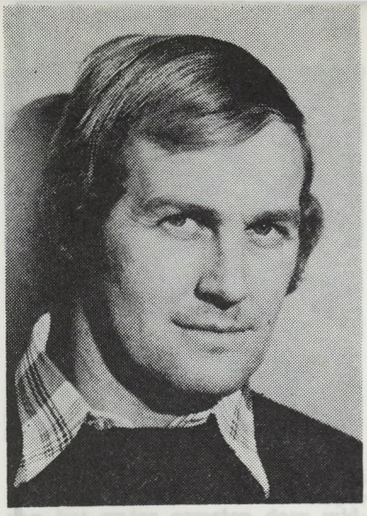
Na de uren :

Joz. Deroose

Tel. (050) 51 17 40

(7954V)

Verleden, heden en toekomst van de... visboerderij



door Rudy DE CLERCK
Werkgroep «Biologie»
assistent -
I.W.O.N.L. -
Commissie T.W.O.Z.

Het is een oud verhaal dat het Vlaams taalgebruik naar de povere kant is gericht, integenstelling met de toch beschikbare taalschat. De aangewende terminologie in verband met bepaalde situaties wordt dan ook bij ons meestal met slagwoorden beschreven. Zo blijft het taalgebruik voor wat de konditie van de stocks betreft in de praktijk beperkt tot de woorden uitputting of gezond. Alsof er geen tussenliggende stadia waren. Nu is het wel soms moeilijk om cijfermateriaal waarmede visserijbiologen een stock benaderen over te brengen tot het brede publiek in de vorm van een schaal van woorden gaande van uitgeput, tot aangetast, overbevist, kwetsbaar, in gevaar, bedreigd, optimaal bevist en onderbevist. Dat allemaal om aan te tonen dat de overbrenging van cijfermateriaal tot woordentaal in vele gevallen hiaten vertoont. Vandaar ook dat de beperkingen van de visvangst zoals we ze nu kennen door het publiek geïnterpreteerd worden als een ultieme poging om het laatste visje in de zee tot voortbestaan en tot reproduktie toe te laten. De werkelijkheid ligt evenwel anders, dat is ten andere ten overvloede door het biologisch onderzoek duidelijk gemaakt. De vangstbeperkingen zijn gericht om toe te laten een stock optimaal bevisbaar te maken, dit uiteraard ten koste van — meestal — een geringe en tijdelijke besnoeiïng van de vangsten.

Deze recente ontwikkeling heeft dus aangetoond dat rekening moet worden gehouden met een zekere begrenzing van de oogst uit zeeën en oceanen. De uiterste grens van de jaarlijkse wereldvisserijopbrengst zou in de omgeving van de 120 miljoen ton gelegen zijn. Tot op heden wordt slechts een cijfer van rond de 65 miljoen bereikt. Dit betekent dat de natuurlijke rijkdommen aan voedsel in de zee op wereldschaal nog kunnen worden verdubbeld. In traditioneel sterk beviste gebieden zoals de Noordzee bijvoorbeeld, zal dit wel niet het geval zijn. In tegendeel, weinig wijst er op dat de recordvangsten die wij tussen de jaren 1968-1972 hebben gekend nog ooit gevoelig zullen worden overschreden.

De mens als denkend wezen is nu eenmaal niet van die aard dat hij zich bij een dergelijke toestand zomaar neerlegt. Integendeel, in de eerste plaats zijn er de kwoteringen gekomen, waarvan boven reeds sprake, met als doel de eiwitoogst uit de zeeën te stabiliseren. In de tweede plaats wordt de marikultuur of de kunstmatige kweek van zeeprodukten opnieuw met enthousiasme aangevat. Vandaar dat dit artikel de bedoeling heeft om eens de toestand van de viskweek in de zogenaamde visboerderijen na te gaan.

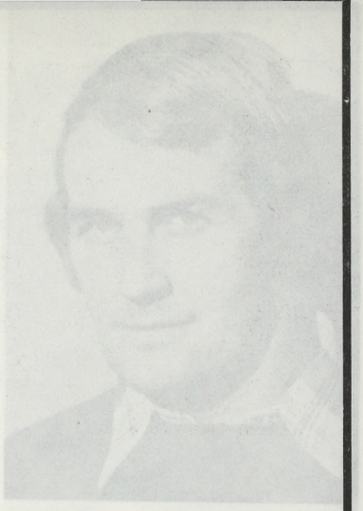
Het kunstmatig kweken van vis is een eeuwenoude geschiedenis. In de tijd van de Egyptenaren ongeveer 2.000 jaar v. C. werden immers reeds zoetwatervissen in vijvers gekweekt. Ook van de Middeleeuwen weten we dat kulturen in visvijvers werden uitgevoerd en de toestand is voor wat de zoetwaterviskweek betreft thans zo, dat op wereldschaal een zeer hoge produktiviteit wordt bereikt. Denken wij maar aan de zeer grote opbrengsten in Azië en het Verre Oosten en aan de forellenkweek (jaarlijks 50.000 ton) in Europa. De toestand van de kweek van zeeprodukten heeft evenwel tot nog toe niet een dergelijke vlucht genomen. Hoewel reeds 2000 jaar v. C. oesters door de Japanners werden gekweekt en ook Romeinse oesterkulturen ongeveer 100 jaar v. C. bestonden, moet toch worden bekend dat over deze vele eeuwen heen weinig vooruitgang op gebied van zeeviskultuur geboekt is geworden. De reden hiervoor moet hoofdzakelijk worden gezocht in twee fenomenen, nl. de nog steeds relatief goedkopere voorraad zeevissen die de visserij aanvoert en de reeks van praktische moeilijkheden waarmede de zeevisboerderij heeft af te rekenen.

De stimulans voor de viskweek is steeds — zoals nu opnieuw — tot stand gekomen na crisisperioden in de beviste stapels in zee. Op het einde van de vorige eeuw — toen voor het eerst werd gedacht aan zeeviskweek kwam het idee in Amerika, Engeland en Noorwegen naar voren om de zeeproduktie kunstmatig op te voeren en wel door het aantal bevruchtingen te verhogen. Een te groot verlies door mislukte bevruchtingen in zee en de te hoge mortaliteit in het larvaal stadium zou op die manier vermeden worden en de stabiliteit wat de omvang van de jaarlijkse rekruten betreft, zou verzekerd worden. De proeven, uitgevoerd door de Noren Dahl en Dannevig op kabeljauw en de Engelsman Fulton op schol wezen in de eerste fase van hun onderzoek inderdaad op een verdubbeling van de stand op 0-jarigen. Deze resultaten stimuleerden de viskwekerijen in hoge mate. De eerste wereldoorlog bracht evenwel het failliet ervan in Europa en in Amerika luwde dit initiatief eveneens maar dan pas bij de tweede wereldoorlog. In 1952 werden alle boeken dichtgedaan omdat de uiteindelijke slotsom er in bestond dat de omvang van de populaties in zee niet wezenlijk werd beïnvloed door het kunstmatig toevoegen van bevruchte eieren of van gemetamorfiseerde larven, dit dus in tegenstelling met de eerste hoopvolle resultaten van Dahl, Dannevig en Fulton. Een volgende poging, ondernomen in Engeland, Noorwegen en Duitsland koncentreerde zich op het uitzetten of het transplanteren van jonge 0-jarige scholletjes in de Noordzee. De te grote mortaliteit voornamelijk door natuurlijke omstandigheden (predatie, kompetitie, kannibalisme) zorgde er voor dat ook dit lofwaardig initiatief om de visstand in de Noordzee te verhogen op een flop uitdraaide. Ook werd duidelijk dat de inbreng te gering was om de aanwezige miljoenenstapel merkbaar te wijzigen.

De derde — en goede poging — werd door het Engels onderzoek op het eiland Man ondernomen in de zestiger jaren. Ver doorgedreven research samengaand met een feilloze infrastructuur, heeft er voor gezorgd dat tong, schol en tarbot van ei tot volwassen dier kan worden gekweekt. De problemen waren nochtans veelvuldig geweest : het zoeken van de ideale temperaturen, de geschikte dichtheden, de beste voeding, de sterkste hybriden, het vermijden van ziekteverschijnselen enz. Dit succes van de technologie heeft zich enkele jaren terug gekonkretiseerd in de verkoop in de vismijn te Lowestoft van gekweekte volwassen schol. Toch bleef dit succes beperkt. De te hoge kostprijs van de van ei tot volwassen dier gekweekte vis (duur twee jaar) kon niet konkureren met de prijzen van aangevoerde vis uit zee. Nu is schol wel een slecht gekozen voorbeeld voor wat de viskweek betreft, vermits deze soort niet tot de zogenaamde fijne dure vis wordt gerekend. Door de kennis evenwel, opgedaan bij de kweek van schol, is het toch ook mogelijk geworden om tong kunstmatig te kweken. Daar stelt zich een ander probleem, namelijk het te trage groeiritme van de tong en de onekonomische konversiefaktor (verhouding omzetting voedsel tot lichaamsgewicht).

Tot op heden wordt slechts op wereldschaal de massakultuur van oesters, mosselen, garnalen, krabben en kreeften met winstgevende resultaten doorgevoerd. Voor de overige soorten visprodukten zijn voorlopig weinig bemoedigende vooruitzichten, voornamelijk in Noordelijk Europa. De twee prijsbepalende faktoren bij de kweek zijn immers de temperatuursverhoging van het water (om groeiversnelling te bekomen) en de voedselbevoorrading. Ook beperkend in vele van onze streken is de natuur van de kusten. De beste kweek kan gebeuren in lagunes, baaien, estuaria en getijden zones zoals bijvoorbeeld in de omgeving van Vigo in Spanje of in de Po-delta in Italië. Bij ontstentenis hiervan werd een alternatief bedacht door het vormen van kunstmatige dammen in zee, gevormd... door het opstapelen van afgeschreven tramrijtuigen en andere voertuigen, zelfs auto's. Dit experiment werd o.a. in Californië uitgevoerd, waar binnen de dam in korte tijd een hoge koncentratie aan vis werd vastgesteld. Toch zal de beperktheid in de ruimte steeds een limiterende faktor blijven bij de eventuele uitbreiding van de zeeviskultuur.

De oogst van gekweekte zeeprodukten schommelt thans tussen 3 en 6 miljoen ton per jaar. Er wordt voorspeld dat dit cijfer binnen de 25 jaar tot 60 miljoen ton kan oplopen, hetzij dus gelijkwaardig met de huidige wereldoogst uit zeeën en oceanen. Of deze voorspellingen zullen uitkomen is een andere vraag, maar een feit is dat de toename van de wereldbevolking tot een verhoogde eiwitbehoefte zal leiden. Naast de vele nadelen die zich thans bij de kweek van zeevissen stellen (kostprijs en beperktheid in de ruimte), zijn enkele voordelen zeker niet te onderschatten. Het belangrijkste voordeel zou er in bestaan dat het een middel zou zijn om de gevolgen van crisisperiodes of seizoeneffecten in de visserij weg te werken, waardoor het voortbestaan van de sektoren handel en verwerking een meer stabiel karakter zou krijgen. Verder moeten toch alle middelen aangewend worden om een verhoogde eiwitproduktie te bewerkstelligen. De tijd zal uitwijzen of de reglementering van de visvangst en de verontreiniging uit het beschermingsoogpunt enerzijds en de viskweek anderzijds eventueel als aanvullingsbron tot een stabilisatie van de natuurlijke voedselbronnen kunnen leiden.



ALLE BUNKERMATERIAAL :

GASOIL.

MARINE FUELS.

OLIËN en VETTEN

★

AVIA ROSSEEL n.v.

L. Colseaukaai 21

BRUGGE HAVEN

☎ (050) 33.99.14 (5 lijnen)

Telex 81 332

★

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

Herman FAICT

Steenhovenstraat 28 BREDENE

☎ (059) 70.56.76

(7674V)



DE SONAR IN DE ZEEVISSERIJ

door G. C. Vanden Broucke
Burgerlijk Ingenieur, Assist. Werkgroep Techniek in de Visserij

Toen de echo-sounder nog niet was ontwikkeld, werd de diepte van het water gemeten door middel van een handlijn met een gewicht aan het uiteinde. Dit systeem werd gebruikt voor kleine diepten. Voor grotere diepten werd een systeem hamer-chronometer aangewend.

Met deze methoden was het slechts mogelijk een ruwe schatting van de waterdiepte te verkrijgen, daar de dieptepeilingen afhankelijk waren van de menselijke handigheid en reacties.

In een verder stadium van de ontwikkeling werd het systeem van hamer-chronometer respectievelijk vervangen door een transducer en een grafische recorder, de zogenaamde echo-sounder of dieptemeter. De transducer zendt een ultrasone puls uit en ontvangt het echo ervan; de recorder zet de tijd tussen zenden en ontvangen van dezelfde puls om in afstand (meter of vadem).

De tijd tussen het ontvangen en het uitzenden van een puls is recht evenredig met de diepte. Gezien de snelheid van het geluid in het water ongeveer 1.500 m./sec. bedraagt.

Door het gebruik van de echo-sounder in de visserij werd vastgesteld dat niet alleen bodemecho's op de recorder te voorschijn kwamen, maar ook echo's tussen de bodem en de romp van het schip. Deze bijkomende signalen werden geïnterpreteerd als zijnde afkomstig van visscholen.

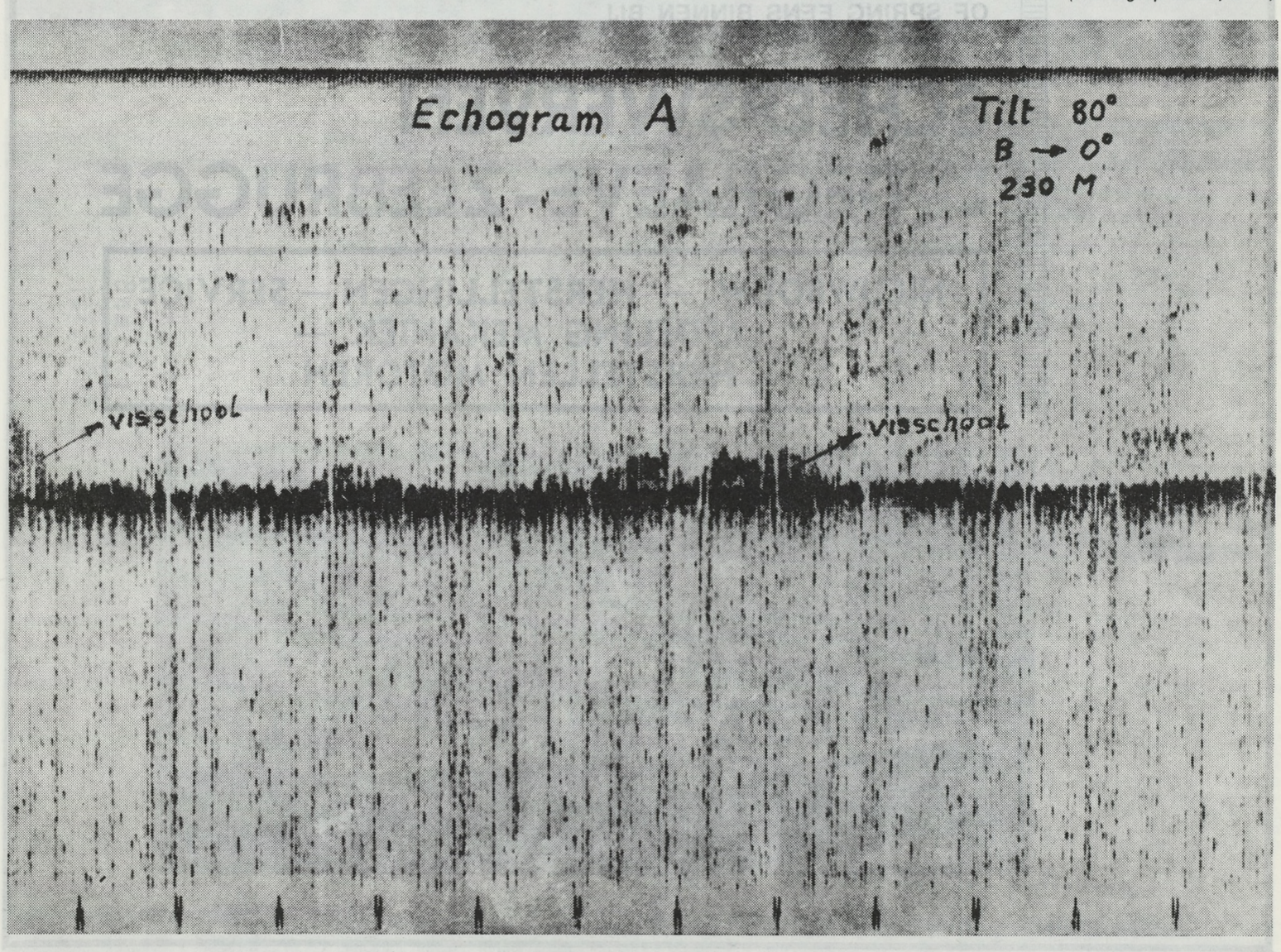
Deze hypothese werd door de pelagische visserij bewezen. Er werd namelijk met succes gevist op de diepten door de echo's aangeduid. De eerste resultaten in de gerichte visserij werden aldus bekomen.

De mogelijkheden van de echo-sounder zijn beperkt, omdat slechts echo's worden ontvangen van visscholen die zich onder de romp van het schip bevinden, terwijl de visscholen in de buurt van het schip niet worden gedetecteerd.

Een oplossing voor dit probleem werd gevonden na de tweede wereldoorlog door de «asdic» (Allied Submarine Detection Investigation Committee) in de visserij toe te passen. De term «asdic» werd later vervangen door het woord sonar (Sound Navigation and Ranging).

Door middel van de sonar konden de oppervlakte schepen de duikboten opsporen in om het even welke

(Vervolg op bladzijde 27)



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

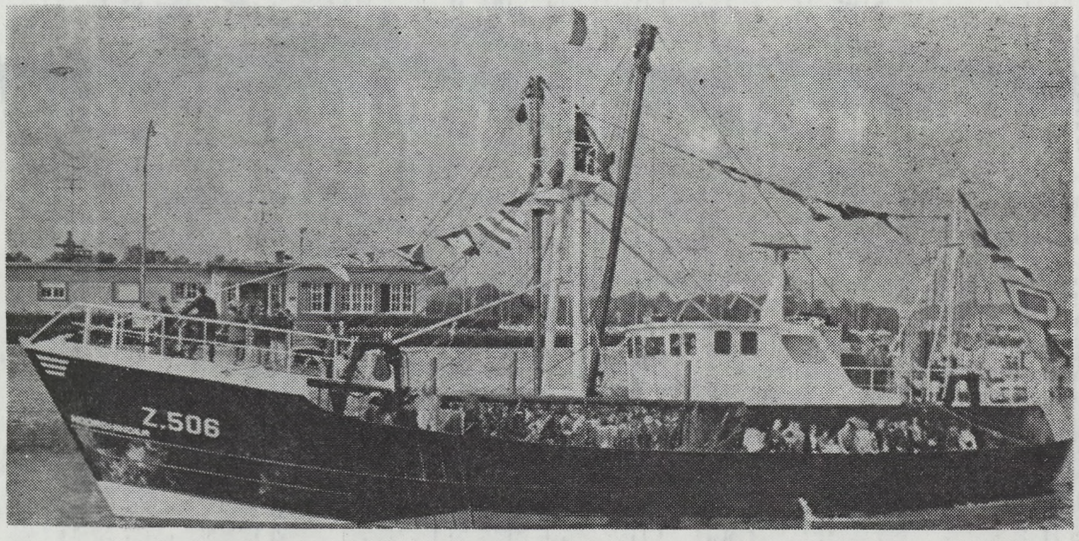
VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER 050/54.40.84
PRIVE 050/54.48.37

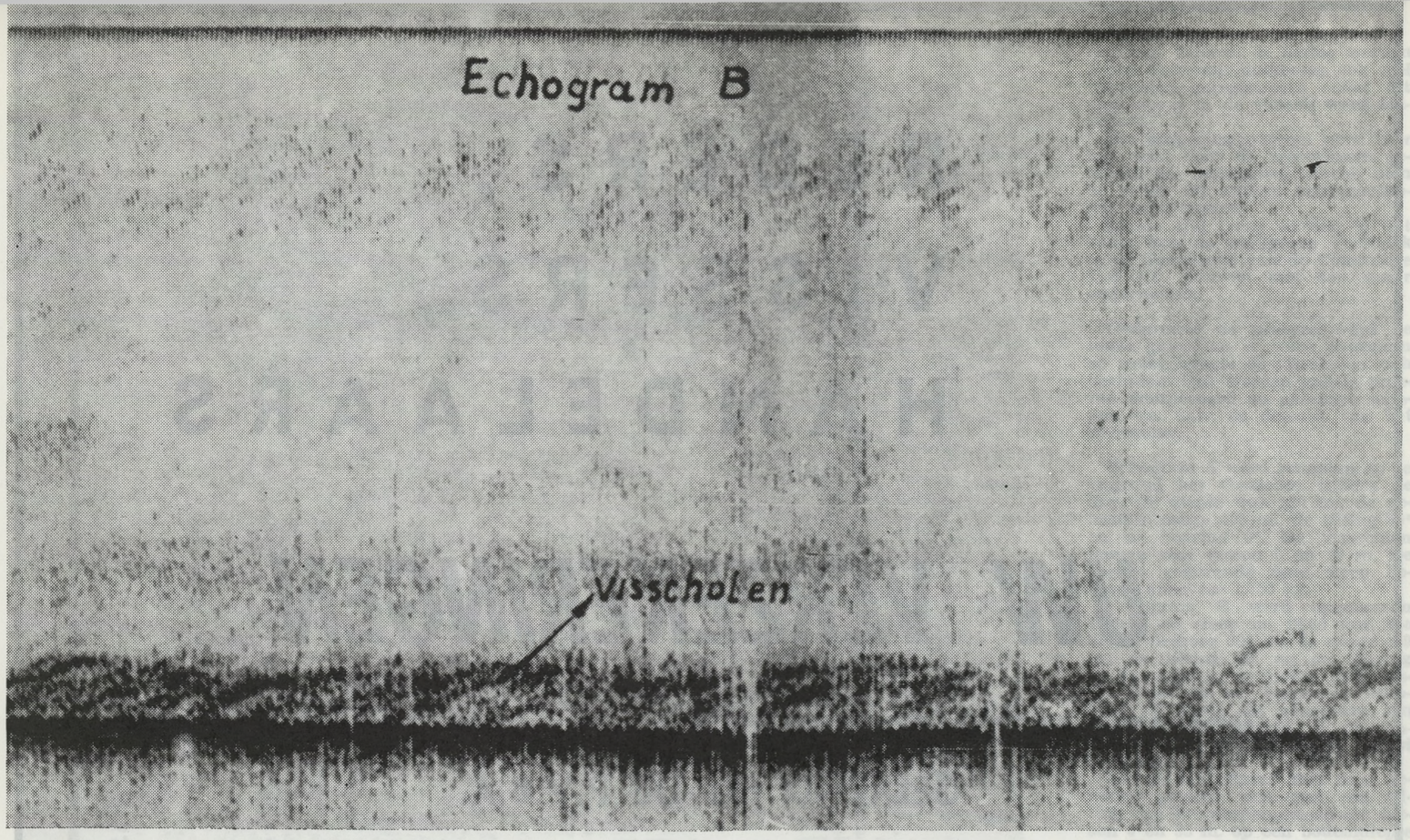
OF SPRING EENS BINNEN BIJ

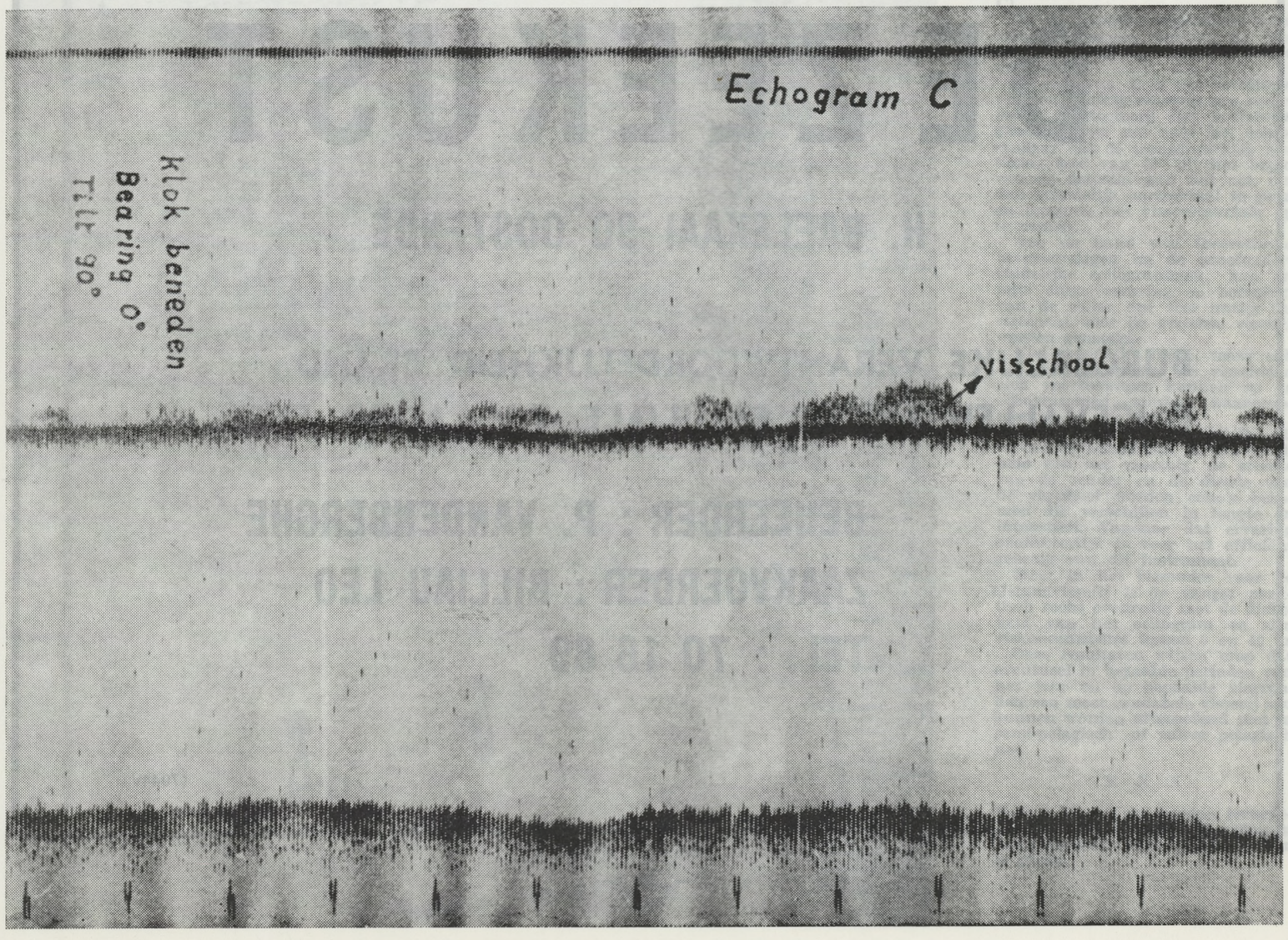
SCHEEPSWERVEN L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN — SERVICE
AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN



(7979V)


Echogram B
Visscholen


Echogram C
Klok beneden
Bearing 0°
Tilt 90°
visschool

REDERS,
VISSERS,
HANDELAARS

UW VERZEKERINGEN

WORDEN HET VOORDELIGST GEPLAATST EN HET BEST GEDIEND BIJ DE P.V.B.A.

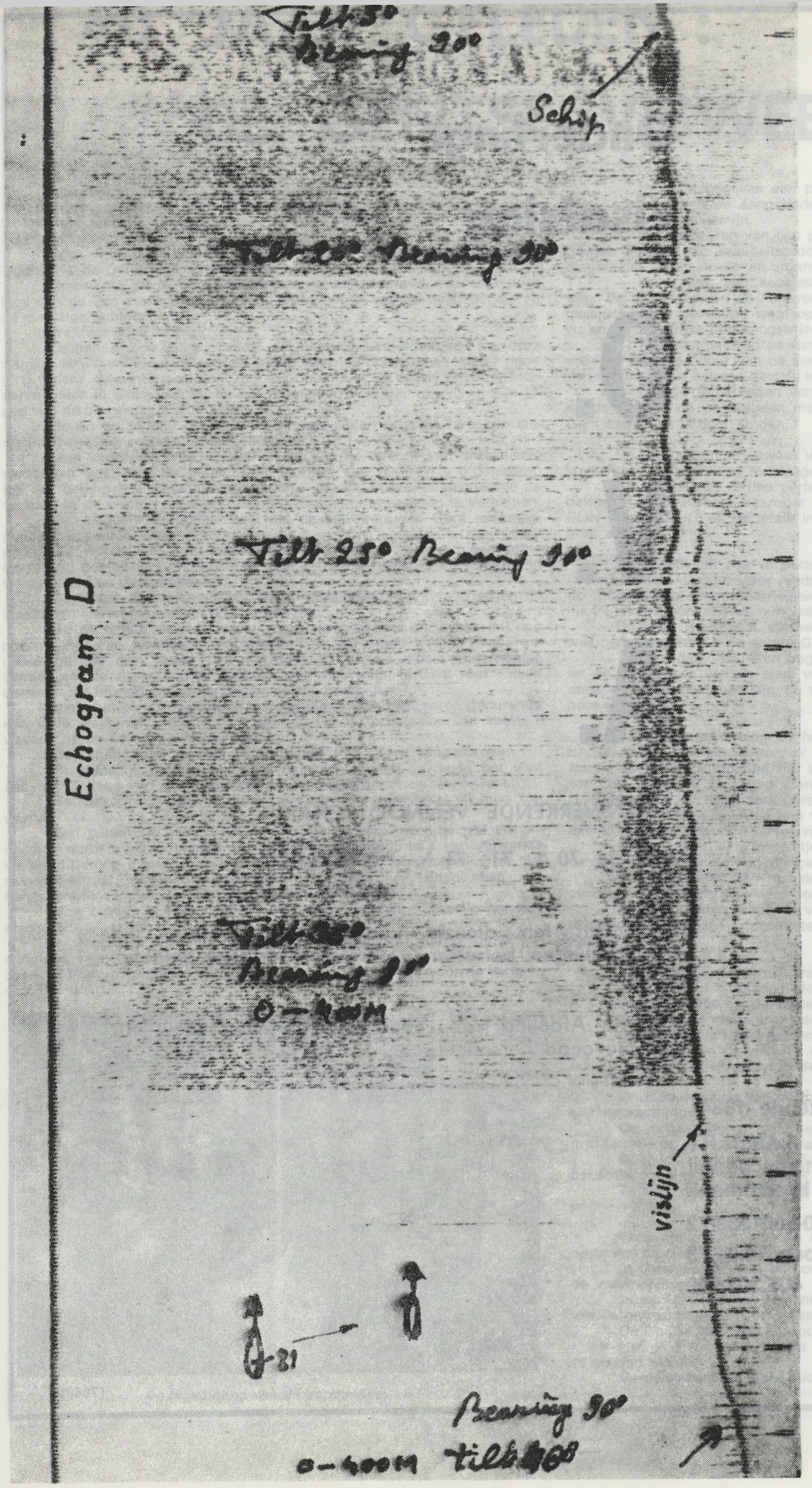
DE ZEEKUST

H. BAELSKAAI 30 OOSTENDE

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

BEHEERDER : P. VANDENBERGHE
ZAAKVOERDER : BILLIAU LEO
TEL. : 70 16 89

(7944V)



richting. Tijdens de oorlog werden echter benevens duikboten ook veel visscholen geregistreerd zodat dit instrument in de visserij werd toegepast.

Het opsporingssysteem werd voor het eerst door de seinevissers gebruikt en momenteel tracht men de sonar bij andere viserijmethoden toe te passen.

Enkele tijd terug werden in het kader van de werkgroep Techniek in de Zeevisserij van de Commissie T.W.O.Z. proeven met een sonar ondernomen.

Gedurende de proeven werd de sonar getest en er werd nagegaan op welke hoogte de visscholen zich bevinden. Ook werden enkele proeven doorgevoerd op naburige schepen, o.a. t.a.v. de detectie van het korretouw.

Echogram A werd genomen op de visgrond het Gentekot tijdens de dag. De diepte was 230 m., de gebruikte range 400 m., de tilting 80° en de bearing 0°. De visscholen komen voor tussen 0 en 18 m. De vangst gedurende deze sleep bedroeg ongeveer 1.750 kg.

Echogram B werd opgenomen tijdens de sleep na 18.00 uur. De diepte bedroeg 300 m., de range 400 m., de tilting 80° en de bearing 0°. De scholen bevinden zich tussen 0 en 35 m. Tegenover echogram A heeft dit echogram een kontinue detectie van de visscholen. Vandaar ook de hogere vangst 4.000 kg.

Met de transducer klok naar beneden gericht, dus met een tilting van 90°, werden visscholen tussen 0 en 35 m. op een bodemdiepte van 800 m. gedetecteerd (Echogram C).

Op de klassieke dieptemeter werd niets opgenomen hetgeen de zeer hoge gevoeligheid van een sonar aantoont.

In echogram D is het korretouw van een naburig vaartuig aan stuurboord gedetecteerd Het korretouw gaat van het net naar het schip. vandaar dat de transducerklok een tilting had van 40° bij het begin van de detectie ,aan het net, om dan geleidelijk horizontaal te gaan en tenslotte het vissersvaartuig op te nemen.

Aan de hand van theoretische beschouwingen en de proefondervindelijke echogrammen, kan er, mits enige ervaring en oefening, van de sonar een zeer nuttig instrument voor de gerichte visserij worden gemaakt.

Niet enkel de diepte, maar ook de richting waarin de visschölen zich voortbewegen kunnen op de echogrammen worden waargenomen.

Afhankelijk van de bundelbreedte van de transducer, de vaartsnelheid van het vaartuig, de sterkte van de zender en de diepte van de visschool worden echo's bekomen die verschillen in lengte en intensiteit. Vandaar dat ervaring onontbeerlijk is voor het efficiënt gebruik van dit instrument.

Meer in het bijzonder voor de IJslandvisserij is de vangst praktisch recht evenredig met de dichtheid van het echogram en zijn viskoncentraties tussen 0 en 40 m.

Deze resultaten wijzen erop dat eventueel in bepaalde perioden van het jaar en op bepaalde visgronden een meer rendabele visserij zou kunnen worden uitgeoefend met 'n semi-pelagisch of zuiver pelagisch net.

X X X

Nota : Hierop zal worden teruggekomen om meer technisch uitleg en interpretaties van echogrammen te geven.

Onderlinge Visafslag

O. V. A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

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

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank

Postrekening nr. 000-0001333-72

Telefoon 70.21.73

B.T.W. 405.303.909

(7955V)

40 JAAR GELEDEN : DE GENTSE VISWEEK !

Wie kent er niet het Gravensteen te Gent ?

In de schaduw en aan de voet van deze stoere burcht ligt het Veerleplein met rustieke oude gevels, met gekende vishandels en met een vermaard visrestaurant.

Juist in de hoek van het Veerleplein staat de massieve gevel van de ingang van de Gentse vismijn van weleer.

Boven die gevel troont Neptunus met zijn drietand, en naast deze God van de Zee staan de menselijke afbeeldingen van de lieflijke Leie en de machtige Schelde.

Waarom deze inleiding ?

Omdat enkele jaren vóór de jongste wereldoorlog in deze vismijn een met herhaald succes bekroonde jaarlijkse manifestatie doorging tijdens de wintermaanden, met als hoofddoel de zeevis bij de Gentenaren beter te laten kennen en het regelmatig verbruik van vis in alle lagen van de bevolking te stimuleren.

Boven de ingang van de vismijn was sedert ettelijke jaren de stedelijke dienst der markten ondergebracht.

Mijn vader, René DE GROOTE, die aan de directie van deze dienst verbonden was, nam het initiatief om jaarlijks een visweek te organiseren met als belangstellingscentrum de Gentse vismijn. Voordien stagneerde de verkoop in de vismijn en werd niets ondernomen om daaraan te verhelpen.

Een enquête had uitgemaakt dat de bewoners van Gent en omliggende gemeenten vele vooroordelen hadden t.o.v. zeevis. De zeevisserijproducten waren slecht of onvoldoende bekend. Er bestond een grote leemte op gebied van informatie en een gebrek aan begrip en waardering tussen kliënt en vishandelaar.

Begrippen als versheid van vis en afwisseling van vissoorten bij de maaltijden waren nauwelijks doorgedrongen.

Bij de eerste visweek was ik nauwelijks 14 jaar en ik kan mij nog goed herinneren hoe deze propagandaweek tot stand kwam. Reeds geruime tijd liep mijn vader rond met de idee dat iets moest ondernomen worden om de visverkoop te stimuleren en de vismijn te Gent voor enkele dagen in het brandpunt van de belangstelling te plaatsen.

Niets beters kon gevonden worden dan het sensibiliseren gedurende een volle week van de openbare opinie voor de problemen van zeevis : visverbruik en bereidingsmogelijkheden.

De schepen der markten, Mej. BOONANTS, werd aangesproken.

Onmiddellijk gaf ze haar steun aan dit initiatief en legde het voor aan het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent.

Het akkoord kwam, het licht werd op groen geplaatst en men kon vooruit.

Een persmededeling werd opgemaakt en rondgezonden, de vishandelaars werden geraadpleegd, op talrijke nationale firma's van verwerkte vis werd beroep gedaan om deel te nemen aan een tentoonstelling en demonstratieproef, schooldirekties werden aangesproken, drukwerken met het programma van de Gentse visweek kwamen tot stand.

Hoe zagen de organisatoren de Gentse visweek ? Zeer in het kort als volgt :

— Plechtige opening op een donderdagnamiddag tijdens de wintermaanden van een unieke tentoonstelling met een uitgebreid sortiment van zeevissoorten in de stallen van de grote hall van de vismijn vóór de verkoop van de vrijdag.



De inhuldiging van de eerste visweek

— Het inrichten van een prijskamp voor de beste viskwaliteit, de beste prestatie van de aangeboden vis en voor de langste loopbaan als vishandelaar in de vismijn.

— Het realiseren van een permanente tentoonstelling gedurende de Gentse visweek van kwaliteitsproducten op basis van vis en van visbereidingen met demonstratie- en organoleptische proeven.

— Het geven van kooklessen door erkende huishoudregentessen waar de aandacht van de huisvrouwen en de leerlingen van de stedelijke meisjesscholen gevestigd werd op het herkennen van de versheid van de vis en op de talrijke bereidingswijzen.

— Het inkaderen in de vismijn zelf van een belangrijk visrestaurant voor de volledige duur van de visweek, waar vanaf 10 u. tot 24 u. alle dagen visgerechten konden besteld worden.

— Het op touw zetten van een intensieve perscampagne zowel in de dag- als in de weekbladen met als doel de Gentse visweek ver buiten Gent weerklank te doen vinden.

De eerste Gentse visweek was een experiment en niemand kon voorspellen hoe de bevolking zou reageren.

De organisatie verliep perfect dank zij de toewijding van een groep bekwame medewerkers waaroder de heren DEBEURME, VEECKMAN, TERRIJN en COCQUIT en de totale inzet van alle vishandelaars. De grote dag brak aan.

De ordedienst zou verzekerd worden door 2 politieagenten aan de ingang van de vismijn. Maar reeds een uur vóór de plechtige opening was de volkstoeloop op het Veerleplein zo omvangrijk geworden dat onmiddellijk 20 andere politieagenten moesten ingezet worden.

De Heer H. BAELS, Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen was bereid gevonden de eerste Gentse visweek te komen openen.

Talrijke personaliteiten begeleidden hem waaronder de Burgemeester en Schepenen van de stad, vertegenwoordigers van de zeevisserijmiddens, de voedingsindustrieën, de schooldirecties en afgevaardigden van de pers en radio.

Na de verwelkoming en het dankwoord van de H. Gouverneur H. BAELS begon het geleid bezoek in de vismijn. Alle Gentse vishandelaars waren op post. Ze stonden fier en waardig achter hun visstanden. Nooit voordien waren zij zo in het brandpunt van de belangstelling geweest. De H. Gouverneur en de andere personaliteiten hadden een goed woord voor elk van hen en feliciteerden hen voor de gedane inspanningen om prachtexemplaren van «levende verse» vissoorten tentoon te stellen.

Namen als «Palmyre, Mietje, Marleen»..... en zovele andere stonden de dag nadien vermeld in de lange krantenkolommen.

De Gentenaren zelf maakten aldus kennis met de namen van hun oudste vishandelaars en visverkoopsters.

De genodigden brachten vervolgens een bezoek aan de permanente tentoonstelling van visproducten en woonden enkele demonstratieproeven bij.

Een receptie in het restaurant besloot deze heerlijke dag.

De toeloop van belangstellenden was gewoonweg geweldig.

De visverkoop op de vrijdag daaropvolgend brak alle rekords.

Gent was op slag een visetende stad geworden !

De kranten van die tijd stonden er vol van.

Elke dag van de visweek was gekenmerkt door een apart programma. De aantrekkingskracht van de Gentse visweek die op de Gentse bevolking uitging was enorm.

De medewerking van de communicatiemedia, pers en radio, overtrof alle verwachtingen.

De organisatoren van de visweek beslisten elk jaar dergelijke manifestatie op touw te zetten. Wat een paar jaar gebeurde.

Doch de oorlog van 1940-45 stond voor de deur en brak definitief het opzet om elk jaar een visweek te laten doorgaan.

Tijdens de laatste oorlog functioneerde de Gentse vismijn op beperkte schaal.

Velen zullen zich nog de strenge winter van 1941 herinneren waar op onverklaarbare wijze een uitzonderlijke visvangst van haring plaats vond.

In Gent werden aan de hongerige bevolking massa's «levaart» door de vishandelaars verkocht.

In een periode van rantsoenering en voedseltekort was de verkoop van deze vissoort een onverhoopte kans voor vele mensen.

De Gentse visweek was voorgoed voorbij.

Het ging zover dat enkele jaren terug de Stadsautoriteiten de Gentse vismijn sloten.

Gentenaars, waar is uw oud'ren fierheid heengevaren ?

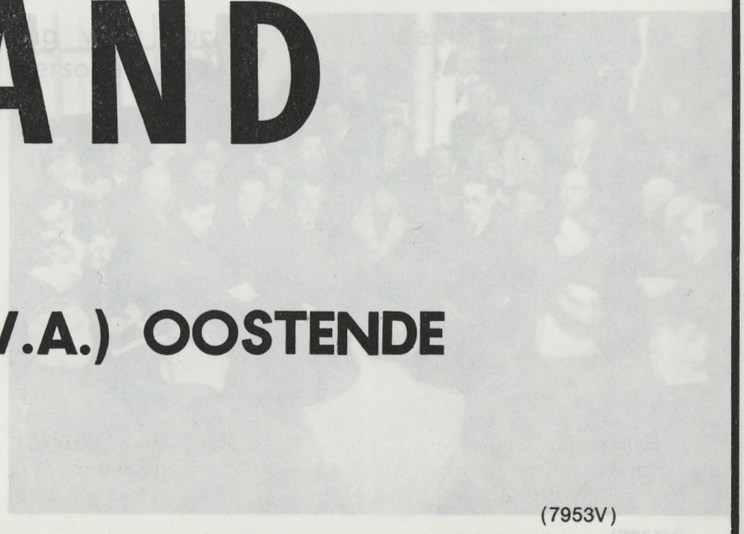
R.D.G.

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING HAND IN HAND



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

TEL. 80.11.01

(7953V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Een triestig besluit van een triestig jaar. Niet zozeer wat de prijzen betreft dan wel wat de aanvoer aangaat. Zeer weinig vis op de Oostendse markt, maar dat wordt een afgezaagd lied. Het volgend jaar kondigt zich trouwens ook nogal somber aan met de te verwachten verdere aftakeling van de vloot. De prijzen zijn dus redelijk goed geweest, dinsdag zelfs zeer goed voor bijna alle soorten. Zo kreeg schelvis toen tot 68 fr. en werd kabeljauw verkocht tegen 75 fr. het kg. Wijting steeg van 640 naar 1.010 fr. voor kleine sortering terwijl de grote sortering tot 1.400 fr. haalde. Roggen deden het ook duidelijk beter dan verleden week al waren ze nog ver van duur. Voor de IJslandse soorten gingen de prijzen ook omhoog vooral dan die van leng en kabeljauw. Schotse schole deed het nog redelijk matig en zakte naar 20 fr. Voor rode zeebaars was er levendige belangstelling. Sommigen hebben zich trouwens bij de eerste verkoopbeurt mispakt door te weinig te kopen Hierdoor moesten ze in de tweede verkoopbeurt veel meer geven. De prijs liep immers op van 1.020 naar 1.580 fr. de ben. Blauwe leng steeg van 1.400 fr. verleden week naar 2.350 fr. Voor koolvis lag de prijs rond de 25 fr., later steeg ook deze soort naar 31 fr. De tongen zijn erg schaars geweest en kregen misschien ook wel hierdoor hogere noteringen. Bloktong liep zelfs op naar 200 fr. het kg. Geen enkele van de op de West vissende bokkenvissers kwam naar de thuismarkt, men houdt waarschijnlijk de vangst aan boord tot volgende week. Daar worden dan hoge prijzen verwacht, gezien het stilliggen van de Nederlandse en een groot deel van de Engelse vloot.

De haringvisserij schijnt helemaal op een dood spoor te zijn gekomen. Geen staart haring te zien deze week ook al waren een paar koppels nog op haringjacht.

Voor de garnaalvissers was het een niet zo slechte week met stijgende prijzen die naar een gemiddelde prijs van 81 fr. het kg. leidden. Voor garnaal werd tussen 63 en 122 fr. het kg. geboden. De 5.227 kg. brachten aldus toch nog 425.134 fr. op Slecht is 1976 voor de garnaalvissers zeker niet geweest.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN voor de week van 2.1.1977 tot 8.1.1977

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 07u.35 (1), te 10u.05 (1) (2) en te 14u.40 (1).

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Alle dagen te 11u.40 (1), te 15u. 45 (1) (2) en te 19u.05 (1).

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 02u.15 (1) (3), te 08u.15 (1) en te 20u.15 (1) ;
— Dagelijks behalve op 8.1.1977, te 23u.15 (1) ;
— Op 2 en 3 januari 1977 bijkomende afvaart te 11u.15 (1) en op 2.1.1977 bijkomende afvaart te 14u.15 (1).

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 01u.30 (1) en te 18u.00 (1).

Afvaarten uit Dover Eastern Docks : :

— Dagelijks te 00u.20 (1), te 03u.20 (1) (3), te 06u.20 (1) (3) en te 12u.20 (1) ;
— Op 2 en 3 januari 1977 bijkomende afvaart te 15u.20 (1) ;
— Op 2.1.1977 bijkomende afvaart te 18u.20 (1).

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 19u.00 (1) en te 22u.30 (1).

(1) Neemt ook voertuigen
(2) Neemt geen voertuigen mede op 2.1.1977 ;
(3) Vaart niet op 2.1.1977.

STRAALBUIZEN

ZALTBOMMEL
TELEF. 91-31-4180-2654

OOSTENDE

MAANDAG 27-12-1976

IJSLAND				
O.236	17	730	—	929.692
O.334	17	690	—	1.026.273
KANAAL				
N.719	16	210	860	435.858
O.118	15	250	—	433.650
O.275	16	220	300	420.217
WEST				
O.94	9	130	—	134.790
O.279	8	270	—	345.830
O.309	10	140	100	177.974
O.206	5	150	—	163.160
O.285	9	250	—	237.048
O.141	6	115	—	129.576
N.45	8	280	—	299.077
Z.209-509	2	60	—	92.420

DINSDAG 28-12-1976

MONKEY BANK				
O.232	12	150	—	315.480

WOENSDAG 29-12-1976

WEST				
Z.27	2	20	246	58.590

NIEUWPOORT

VRIJDAG 24 DECEMBER 1976

N.408	96.292		
N.590	5.415	N.788	18.055
N.470	5.415	N.172	18.055

Drie kleine vangsten, alles samen 2.425 kg. Kabeljauw en gullen kregen toch van 2800 à 2500 fr de benne. De wijting 840 fr voor de grote, kleine 700 fr. Weinig tongen, die dan nog een prijsinzinking moesten inkasseren, t.t.z. van 144 à 170 fr de kg. De kleinste soort kreeg dan ook maar 109 fr de kg.

MAANDAG 27 DECEMBER 1976

N.705	327.244	N.346	50.620
N.788	37.580		
N.172	37:580		

De vangsten, die samen 10.500 kg vis op de markt brachten. We kregen toch weer de gewone belangstelling van de handel, zowel van kleine als van grote ! De prijzen konden toch door de beugel. Zo kregen de tongen 156 fr voor de grootste soort, de 2e 170, de 3e 180, de 4e 184, de 5e 159 en voor de kleinste soort werd 116 fr gegeven. «Rare vis» soorten, tarbot, grieten en staartvis werd duur verkocht. Platvis was nog langs de lage kant : moeien en grote platvis 850 fr, drielingen van 850 à 1350 fr, visjes van 770 à 900 fr de benne. Op enkele kopen kabeljauw werd «luid» geroepen en dit aan 3400 fr. De gulsoorten waren ook van de partij en kregen 2500 fr de benne. Grote wijting ging weg aan 900 en 100 fr de benne, kleine van 700 à 880 fr. De zandschullen waren duur, zo gingen ongegutte (grote !) 43 fr, gegutte 24 fr en voor de kleine werd rond de 1000 fr de benne gemijnd.

De kleinhandel legde beslag op de knorhaan aan 500 en 650 fr de benne. Dit voor de maandagmarkt.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 24-12-1976

Z.542	16	2.500	100	452.072
Z.484	6	300	60	139.316
Z.424	6	150	70	189.494
Z.512	3	150	50	102.190
Z.468-601	2	—	30	48.870
Z.554-538	2	—	60	137.110
				1.069.052

MAANDAG 27-12-'76

Z.196	8	1.000	70	399.997
Z.506	6	500	90	308.530
Z.570	4	200	30	85.540
Z.578	4	100	60	123.080
Z.581	7	—	80	128.710
Z.547	8	200	30	150.047
Z.321	8	200	30	135.320
Z.580	3	100	20	59.920
Z.262	8	200	80	169.060
Z.596	7	400	60	225.579
Z.537	6	300	30	142.424
Z.507	5	300	50	150.845
Z.564	8	300	100	198.480
Z.55	8	600	60	253.387
				2.530.919

DINSDAG 28-12-1976

Z.510	5	300	40	116.318
Z.465	5	200	40	135.907
Z.518	12	1.600	130	401.320
Z.99	16	3.500	320	818.921
Z.462	9	1.000	130	379.558
Z.546	9	600	140	262.956
Z.505	10	600	50	246.639
Z.429	9	1.000	50	317.173
Z.12	10	900	60	246.070
Z.516	10	500	90	325.989
			10	b. kreeft
Z.418	12	1.200	150	363.630
				3.614.481

WOENSDAG 29-12-1976

Z.42	16	3.100	240	773.259
Z.497	10	1.500	120	318.779
Z.519	8	760	110	222.290
Z.569	8	1.000	180	417.036
Z.592	8	800	100	209.678
Z.598	8	400	55	127.300
				2.068.333

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

27-12	14	175.760	4.936.503			
28-12	1	7.500	315.480			
29-12	1	1.246	58.590			
	16	184.506	5.310.573			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

22-12	11	939	67.954	63,—	85,—
23-12	14	1.410	108.017	69,—	92,—
24-12	11	1.177	90.728	65,—	84,—
27-12	7	654	58.623	81,—	95,—
28-12	11	1.047	99.812	80,—	122,—
	54	5.227	425.134	63,—	122,—

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-12	11	2.097	192.468	78,—	128,—
23-12	18	4.575	390.618	67,—	129,—
24-12	16	3.498	240.311	45,—	122,—
27-12	9	1.922	175.311	78,—	127,—
28-12	4	1.243	112.665	78,—	131,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-12	15	84.184	4.042.930	48,03
23-12	6	33.987	1.380.182	40,61
24-12	8	29.582	1.069.052	45,82
27-12	14	65.415	2.530.919	39,18
28-12	11	77.275	3.614.481	47,12

WAARVAN TONGEN

22-12	16.239	2.314.000	142,50
23-12	6.444	916.220	142,18
24-12	5.143	703.160	137,15
27-12	9.620	1.495.020	155,12
28-12	15.725	2.289.980	146,69

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-12	3	2.424	143.232
27-12	3	10.420	453.024

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	2	138	13.300	90.—	106.—
27-12	4	641	45.703	65,—	79. —
28-12	4	586	45.475	73.—	79.—
29-12	3	365	27.673	71.—	79.—

VERWACHTINGEN

MAANDAG 3 JANUARI 1977

IJSLAND : O.216 (950 m. t.t.z. 400 bonen; 30 schelvis en totten; 45 kab.-gul; 260 kools; 35 mieten en Schotse schol; 150 leng; 30 varia) O.129

KANAAL : O.135; O.125
NOORDZEE : O.239

WEST : Z.34; N.720; O.26; O.35; O.134; O.243; O.128; O.33; N.752; O.369; O.66; N.736; Z.597; N.715; O.309 O.282.

DINSDAG 4 JANUARI 1977

IJSLAND : O.81 (500 m)

WEST : O.82; O.114; O.274; O.229; N.706; Z.499; O.182

WOENSDAG 5 JANUARI 1977

WEST : O.141; O.279; O.303

REKORDPRIJZEN VOOR VIS IN GROOT-BRITTANNIE

Voor tong en koolvis werden deze week nieuwe rekordprijzen in Fleetwood gegeven. De duurste tongen gingen 220 B fr het kgr en de koolvis ging zelfs tot 32 B fr ! Deze tongen werden in Londen in de detailhandel verkocht aan 380 fr het kg ! In deze periode van het jaar zijn weinig schepen in aktiviteit en dit verklaart deze rekordprijzen. Wij zelf kregen de laatste week geen rekordprijzen, maar er wordt verondersteld, dat het er wel zullen worden in de eerste paar weken van het nieuwe jaar.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	27-12-1976		
Schelvis grote			
Schelvis midden	43,—52,—		
Schelvis klein	37,—41,—		
Kabeljauw	20,—28,—		
Gul	50,—60,—		
Wijting	32,—52,—		
Schaat	12,20-26,40		
Zeebaars	20,—32,80		
Leng	20,40-31,80		
Schartong	36,20-46,40		
Heilbot	5,40-21,40		
Koolvis	119 -133		
Hondstong	25,20-31,60		
Zeewolf	28,—52,40		
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	27-12-1976	28-12-1976	29-12-1976
Lappen	145 -151		
Grote	162 -175		
3/4	184 -194		
Blok	189 -200		
Voor-kleine	186 -190		
Kleine	169 —,—		
Slips			

Zeebrugge

Grote	
Blok	
Fruit	Niet tijdig binnen gekomen
Schone kleine	
Kleine	
Tout petit	
Slips	

Nieuwpoort

Tong I	157 —,—		
Tong II	170 —,—		
Tong III	180 —,—		
TongIV	184 —,—		
Tong V	159 —,—		
Kleine	116 —,—		

PLADIJS

Oostende

	27-12-1976	28-12-1976	29-12-1976
Grote			
Grote iek	26,——,—		
Kleine iek	21,—23,—		
Dderde slag	18,—20,—		
Platjes	14,80—,—		

Zeebrugge

I	
II	
III	Niet tijdig binnen gekomen
IV	
V	

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	17,——,—		
Drielingen	17,—27,—		
Platjes	17,——,—		

KORTE BERICHTEN

BRITSE BESCHULDIGINGEN TEGEN BELGISCHE KWOTA-OVERTREDINGEN

Als besluit op een interpellatie in het Lagerhuis gehouden door het Lagerhuislid Richard Luce, dat de Belgische vissers het hun toegekend kwotum in de Sussex zouden overtreden hebben, antwoordde de staatssekretaris Edward Bishop, dat hiervoor geen enkel bewijs voorhanden was en dat zijn diensten hieromtrent regelmatig in betrekking staan met de Belgische Overheden.

Volgens interpellant Luce, houdt geen enkele buitenlander zich aan de door de Noordatlantische Zeekonferentie opgelegd normen en zijn de Britten die zich hier wel aan houden, dan ook het slachtoffer er van. Spreker keek wel enigszins vreemd op, toen de staatssekretaris verklaarde dat België zelfs nog niet eens zijn kwota voor tong en pladijs uitgeput had.

eniging walgt van de IJslandse houding. Hij voegde er aan toe, dat het de plicht is van alle E.E.G.-landen, een totale boycot te voeren tegen invoer en of aanvoer van door Islanders gevangen vis.

Austen Laing, directeur-generaal van de Britse Visserijfederatie was evenmin mals voor de IJslandse Overheden die de goede Britse trouw binst de Oslo-onderhandelingen zouden bedrogen hebben. Volgens deze woordvoerder zullen in Humberside en Fleetwood alleen reeds 10 duizend jobs in gevaar zijn door de harde IJslandse houding. Ook Mike Burton, de president van de Britse Federatie had niets dan bittere woorden over.

NACHTKONTROLE OP LOZING OLIEN EN VETTEN

Een nachtkontrole door middel van infrarood-detectors gehouden in de Golf van Gascogne, heeft 5 overtredingen vastgesteld op het lozen van hydrocarburen door zeetransportvaartuigen. De kontrole gebeurde door middel van een vliegtuig.

Hiervoor werden 21 vluchten gehouden voor 61 vlieguren. In totaal werden 338 vaartuigen geobserveerd. Schijnt het aantal overtredingen op het eerste zicht gering, dan mogen we niet vergeten dat de mogelijkheid voorligt dat de andere vaartuigen eventuele lozingen voordien of nadien deden, zodat men deze cijfers met het nodige voorbehoud moet aanvaarden.

Ondertussen vernemen we dat een petroleumtanker van de nacht gebruik heeft gemaakt om zijn tanks in het Nauw van Kales te spoelen en te ledigen. Over verscheidene mijlen is het water met een olielaag bedekt, terwijl het strand tussen « Cap-Griz-Nez » en Audresselles bezoedeld werd. Voor toekomend jaar zal men te Cap-Griz-Nez een detector op infra-rood installeren, zodat men de overtreders zal kunnen vereenzelvigen en laten vervolgen.

NIEUWE ONDERHANDELINGEN OVER INTERNE VISSERIJREGELING IN E.E.G.

Gezien de onderhandelingen van december tussen de lidstaten van de E.E.G. afgesprongen zijn op het veto van Groot-Brittannië en Ierland, die zich niet kunnen verenigen met de 12 mijlszone met daarin nog bijzondere traditionele rechten tot 6 mijl uit de kust voor bepaalde partnerlanden, zal men begin januari trachten tot een vergelijk te komen. Voegen we hier onmiddellijk aan toe, dat volgens de delegaties der andere landen, de Commissie reeds te ver is gegaan in haar tegemoetkomingen aan Britten en Ieren.

Als men aan beide zijden op het eigen standpunt blijft, dan is er zeker geen spoedige overeenkomst in het zicht. Ondertussen blijft het regiem van 1976 voor de partnerlanden in voege.

BRITSE ERGERNIS TEGENOVER IJSLAND

Toen de E.E.G.-Landbouwkommissaris, de Fin Gundelach, verleden week dinsdag diende te verklaren dat zijn 4-daagse besprekingen met IJsland voor ondermeer een terugkeer van de Britse diepzeetreilers op IJsland, mislukt waren, kreeg men in de betrokken Britse sektor heel wat vijandige verklaringen tegen IJsland te horen. De sekretaris van de Hullse treilersofficieren, schipper Tom Nielsen, zegt letterlijk dat de ver-

AAN ALLE INVOERDERS VAN VIS IN BELGIË

Door de in- en uitklaarders van vis aan de grens, werd aan alle in- en uitvoerders van vis, zo pas een omzendbrief gezonden, gevolg van het fameus K.B. van 30 april '76 inzake de keuring en handel van vis.

Wij laten deze onderrichtingen hierna volgen, daar ze van het grootste belang zijn voor de groothandel.

Betr. : Koninklijk Besluit van 30 april '76 betreffende de keuring van en de handel in vis.

Ondanks het K.B. nog niet in werking getreden is, en vele elementen nog ontbreken, houden wij er echter aan, U nu reeds een en ander mede te delen, speciaal voor wat de invoer van vis betreft.

Het K.B. dat op 1.12.76 had moeten in werking treden, zal pas begin 1977 in uitvoering gebracht worden. Juiste datum is nog steeds onbekend. Wij kunnen echter niet blijven wachten en daarom willen wij U, met deze, op de hoogte brengen van hetgeen dient te gebeuren.

INVOER UIT ALLE LANDEN BEHALVE UIT NEDERLAND

1. Iedere zending, t.t.z. iedere partij vis van één afzender naar één bestemmeling in België, dient vergezeld te zijn van een gezondheidscertificaat. Het model van dit certificaat moet nog in het staatsblad verschijnen.
2. Bij aankomst aan de grens wordt een dokument 133 (borgbrief) opgemaakt dat met de chauffeur wordt meegegeven en bestemd is voor de veearts die de vis, in Uw magazijn komt keuren (Levende paling en levende forellen worden aan de grens gekeurd).
3. De veearts zal door ons verwittigd worden van het uur (ongeveer) van aankomst van de vrachtwagen.
4. De veerts keurt de vis en zal de borgbrief aftekenen voor «goedkeuring» en U een keuringscertificaat overhandigen (I.V.II./140). De borgbrief samen met het keuringscertitificaat moet, hetzij door U hetzij door de veearts, binnen de 48 uur aan ons gezonden worden.
5. Na ontvangst van borgbrief en keuringscertitificaat, worden alhier de dokumenten bij de douane ingediend en invoerrechten + btw betaald.

INVOER UIT NEDERLAND

1. Idem als boven
2. Een afschrift van het certificaat zal, door de veeartsenijkundige diensten van Nederland, aan het Belgisch Ministerie van Volksgezondheid worden gezonden.
3. Idem als boven
4. De veerats keurt de vis en zal U een verzoek tot betaling geven. Het bedrag daarop vermeld zult U dienen te storten.
5. De controle die het Ministerie nu heeft is het certificaat dat zij uit Nederland ontvangen en waarvoor het origineel door U dient overhandigd te worden aan de veerts. BTW betaalt U als voorheen door middel van Uw maandelijkse of driemaandelijkse aangiften.

Van dit schrijven zenden wij aan alle, door ons bekende, afzenders in Nederland ,West-Duitsland, Denemarken en Noorwegen een afschrift. Wij zouden U echter willen verzoeken, bij Uw afzenders aan te dringen, met ingang van begin januari, de certificaten reeds voor alle zendingen mee te geven, teneinde eventuele vergissingen of onnauwkeurigheden nog op te lossen, vóór de datum van inwerkingtreding van het K.B.

VISKEURING EN SCHANDE

Op 29.12.1976 verscheen in het Belgisch Staatsblad het Koninklijk Besluit waarbij voor keuring van de in de vismijnen aangevoerde vis een recht van 0,15 fr. per kilogram zal geind worden.
De gemeentebesturen zijn belast met deze inning.

De heer De Saeger zegt niet of daardoor de mijnrechten van de onderscheiden gemeentebesturen zullen verhogen. Maar we kunnen wel voorspellen dat de gemeentebesturen deze keurrechten niet uit de gemeentekas zullen betalen.

De minister laat dus als een onschuldig kind de beslissing over aan de burgemeester, zodat de burgemeester van Nieuwpoort deze 15 centiemen kan eisen van de reders en dat de burgemeester van Oostende de kopers verplicht deze 0,15 fr. te betalen. In Zeebrugge zal de burgemeester misschien beslissen om kopers en reders elk de helft te doen betalen.

Wat voor wetten zijn dat ? En wat mogen we van de viskeurders verwachten ?

Het is een schande.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		
	27-12-1976		28-12-1976		29-12-1976		27-12-1976		
Tarbot : groot (123)	220 -231								
middel (123)	165 -175						150 —,—		
klein (123)	135 -141						100 —,—		
Griet : groot (123)	66,—110						120 —,—		
middel (123)	55,—71,—								
klein (123)	45,—51,—								
Schelvis : groot									
middel									
klein									
Heek : groot	105 -110								
middel	80,—88,—								
klein	42,—64,—								
Lom									
Leng	35,—37,—		41,——,—						
Rog (I)	14,—40,—								
Keilrog (123)	23,—40,—								
Rog (23)									
Tilten (23)									
Scherpstaart (23)									
Halve mans (23)									
Teelt (2)									
Katrog (2)									
Kabeljauw	50,—76,—		60,40-72,70				62,—70,—		
Gul (groot)	32,—52,—		40,—58,80				50,——,—		
Gul (middel)									
Gul (klein)									
Hozemondhamme	95,—174								
Wijting : groot	14,20-21,60		14,—30,—				20,——,—		
klein							14,—18,—		
Schar	12,—16,40						35,—20,—		
Steenscholl	17,—93,—		92,——,—						
Zeehaai	25,——,—								
Hondshaai	10,—14,—								
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	8,—26,—								
Schartong	12,—24,60								
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk	7,40-10,—								
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Pollak	36,—53,—		66,——,—						
Zonnevis									
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel									
Schotse schol									
Zeehond							20,——,—		
Bot									
Rode Poon (roobaard)	5,40-23,—								
Grauwe Poon (knorh.)	7,——,—								
Rode Knorhaan	14,—38,40						12,——,—		
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees "HET VISSERIJBLAD„

Kerst- en Nieuwjaarsgroet van een «Ibis-Man» !

Wanneer thans de twinkelende lichtjes op de kerstbomen, de vredige uitbeeldingen van de stal en de sfeervolle, zachte muziek voor die heel speciale eindejaarstemming zullen zorgen, dan beleven we weer met zijn allen die vreugdevolle tijd van «de mensen van goede wil». Het jaar loopt stilletjes uit, als een kaarsvlammetje, en het nieuwe jaar — vol beloften — komt op kousevoeten over de drempel. Vóór we het eigenlijk goed beseffen, in de roes van oudejaar, zijn we alweer een stukje ouder, grijzer en wellicht ook wijzer. Als we achterom kijken, terugblikken op het jaar dat achter ons ligt en alle gebeurtenissen op één rijtje na elkaar plaatsen, mooi chronologisch gerangschikt, dan hebben we ook reden om dankbaar te zijn. Dankbaar en hoopvol !

En dan denk ik niet alleen aan die pracht-zomer die 1976 ons schonk, — al bracht die zonne-overdaad ook zijn probleempjes mee — maar ik denk aan die vele gebeurtenissen en gebeurtenisjes die het leven van alledag uitmaken en het beleven waard zijn. En dan besef ik ineens dat het geen waar is, wat wel eens beweerd wordt, namelijk, dat de dag van vandaag alleen nog materialistisch en egoïstisch streven aan bod komt. Dan dringt het plots tot me door, dat er nog zovele mensen jaar in — jaar uit van goede wil zijn. Zovele mensen die bereid gevonden worden om, zelfs als het moeite kost, graag iets voor een ander te doen. Stemt het dan niet hoopvol en blij te weten, dat men op elkaar kan rekenen, elkaar vertrouwen, elkaar helpen ?

in het de romantische. vredige sfeer van Kerstmis die mij plots het besef bijbrengt, dat er in het voorbije jaar tientallen, ja tientallen gelegenheden geweest zijn waarbij oprecht gemeende dank mocht betuigd worden voor bewezen diensten, voor financiele steun, voor morele en materiele hulp, voor konkreet geuite sympathie, voor wijze raad en gewaardeerde begeleiding.

Wel ja — in IBIS lenen de omstandigheden er zich wellicht toe, maar een feit is toch, dat zovelen, te veel om allen te vermelden, jaar in — jaar uit van goede wil zijn !

Dat stemt ons des te dankbaarder, nog hoopvoller ! En 't mag ook eens gezegd worden !

Van de gelegenheid die ons geboden wordt om in dit speciaal Kerstnummer van het Visserijblad ook, heel eventjes maar, aan het woord te komen, wil ik dan ook gebruik maken om eenvoudig maar oprecht, en dit namens de ganse IBIS-gemeenschap een allererkentelijkst «dankjewel» te zeggen aan alle vrienden en vriendinnen van het voorbije en van het komende jaar.

Erg dankbaar voor Uw ontschatbare steun, vriendschap en medeleven wens ik U allen een vreugdevol en vredig Kerstfeest en Nieuwjaar.

Moge het stilletjes aankomende nieuwe jaar voor U heel veel geluk en voorspoed, sukses en vervulling van Uw verlangens — grote en kleine — in petto houden !

Moge 1977, in en buiten de visserij, aan allen die van goede wille zijn en elkander willen helpen, de echte vreugde van het leven brengen :
Prosit ! Tchin-tchin !

Een grote IBIS-jongen

Waarheen met de VISVERWERKENDE NIJVERHEID ?

door ROGER BOELS

We hebben nog de tijd gekend dat haring en sprot de belangrijkste grondstoffen vormden voor de visverwerkende nijverheid in België. De eigen aanvoer was toen nog overvloedig .De smaakgewoonten minder gesofistikeerd. De rokerijen brachten een ganse waaier haringprodukten op de markt. Specifieke sprotrokerijen werkten intensief. Hoeveel grote en kleine opleggerijen bereidden hun haring in 't zuur toen niet ? De konservenfabrieken draaiden op volle toeren. De opkomende diepvriesinstellingen konden op topmomenten niet eens voldoen aan de vraag van hun klienteel. En ook de inzouterijen werkten hard.

Haring en sprot waren toen nog gegeerde gerechten die regelmatig op tafel kwamen.

Dé grote konkurrenten van die tijd waren het warme weer, de aankoopperiode van bloemen rond Allerheiligen, van speelgoed rond Sinterklaas en van geschenken rond Kerstmis, de tijd rond het op de markt komen van de eerste bloemkool of de eerste asperges, of het verkopen van goede eieren.

De momenten van topverkoop waren de koude dagen van het jaar, de Sint Barbarafeesten, de jaarwisseling. Bij deze twee laatste gevallen werd de haring in 't zuur vooral aangekocht als ontnuchteringsvoedsel.

Het waren drukke tijden voor de visverwerkende bedrijven die honderden mensen tewerkstelden.

Sindsdien is er veel veranderd.

De aanvoer van vis in eigen havens daalde dermate dat visverwerkende bedrijven meer en meer zich moesten afstemmen op buitenlandse markten. De zwaar stijgende loonkosten wogen bijzonder zwaar op deze arbeidsintensieve bedrijven die meer en meer moesten gaan denken in termen van produktiviteit en rationalisatie. De smaakgewoonten van het publiek evolueerden dermate dat moest gezocht worden naar het verwerken van nieuwe, andere vissoorten. De verpakking ging een grote rol spelen. Er moest worden gestreefd naar een verfijning van verwerkingsmethodes.

Heel deze evolutie heeft zich in de afgelopen vijftien-twintig jaar voltrokken. Gedurende die periode hebben de visverwerkende bedrijven die nog overblijven moeten het bewijs leveren van een nooit aflatende dynamisme, van een sterke kreativiteit, en van veel aanpassingsvermogen. Denken we maar aan de laatst verschenen wet ! De nieuwe legislatuur op de keuring van vis gaat immers ook gepaard met een wettekst die visverwerkende bedrijven een reeks maatregelen oplegt die soms kant noch wal raken. (Waaruit de absolute onkunde terzake blijkt van de opstellers van deze wet).

Men kan zich even rustig de vraag stellen :

— Hoe de wetten dienaangaande zijn opgesteld in de andere landen van de E.E.G.
— Of men eerst het nodige gedaan heeft om in E.E.G.-verband een gelijklopende opinie te kunnen bereiken
— Of de E.E.G. met deze Belgische wet haar akkoord kon betuigen ?

In iedere geval is het nu zeker dat de wetgever de bal slecht heeft gekaatst. De zeebevuilers gaan vrijuit. Daar waar het reeds zwaar getroffen visserijmilieu het gelag moet betalen.

Vermelden we tenslotte, naast de stijgende loonkosten, nog de zware eisen die door de syndikaten aan de bedrijven worden gesteld. Dit met als enig doel de ekonomische markt volledig in handen te krijgen.

1976 is ten einde. 1977 treedt aan. Laten we verhopen dat in ons heel klein landje iedereen zijn gedachten en zijn werkingswijze richt op een Europese Gemeenschap van morgen, waar wij geen grote borst zullen moeten opzetten, veeleer blij zullen mogen zijn in de dans te mogen springen.

We hebben de plicht oplettend te zijn. Het is ook ons recht onze bedrijven beveiligd te zien. Aan ieder zijn verantwoordelijkheid hieraan mede, en niet tegen, te werken.



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

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(7948V)

ROKERIJ

LA COURONNE

25 ZANDVOORDESTRAAT

8400 — OOSTENDE

HR. 77 OOSTENDE

BTW. 405.248.578

TEL. (059) 70 13 24

TELEX : 81202

KWALITEITSMERK

VOOR

VERSE EN BEWERKTE VISPRODUKTEN

(7976V)



GAAN WE NAAR DE ZEEVISTEELT ?

door L.A. Inghelbrecht, Rijksloods te Oostende

't Is niet van vandaag dat er gesproken wordt over en gedaan wordt aan visteelt. Het kweken van zoetwatervis is trouwens al een heel oud gebruik. Ook met de teelt van zeevis werd sedert geruime tijd een aanvang gemaakt, maar hier liggen de zaken toch helemaal anders.

Het zal wellicht zo zijn dat, lang geleden, rivieren, plassen en meren, sloten en beken een overvloed aan leven bezaten en dat de mens daar zonder enige bezorgdheid het visje kon gaan halen..... tot op de dag dat er danig veel vis ,,geplukt" werd, dat de voorraad niet tijdig genoeg kon aangevuld worden. Meteen ontstond de verstoring van het natuurlijk evenwicht. Vermoedelijk werd dan meteen een aanvang gemaakt met het kweken van de vis in deze watervoorraden en toen ook heeft de mens zich waarschijnlijk steeds meer naar de zee gewend om daar voort te gaan plukken. En het duurde heel lang eer de ,,onuitputtelijke wereldzee" de massa's vis niet meer kon opleveren die de mens ervan verwachtte. Nu zijn we daar blijkbaar aan toe !

Het gevolg van deze toestand is, dat er nu ook hard gewerkt wordt aan de teelt van zeevis, of liever toch aan de studie ervan. Voorlopig zit er nog redding in het rationele beheer van de natuurlijke visvoorraden, de wiskundige theorieën der vangsten, de reglementeringen en de kwota. Toch zijn er steeds meer (bevoegde) lui die verder kijken dan hun visneus lang is. Gelukkig maar, want daardoor komt het juist, dat reeds velen aan de teelt van zoutwatervis toe zijn.



In Dahomey toont een inlands onderwijzer fier de zelf geteelte vangst. In centraal Afrika bestaat een groot gebrek aan dierlijke eiwitten bij de menselijke voeding en de visteelt heeft de grote verdienste deze op sommige plaatsen te kunnen kompenseren.

Eens heeft de jacht, toen de man nog vlees ging ,,plukken", plaats moeten maken voor de veeteelt. Wellicht maakt de zeevisserij in een verre toekomst allicht, nog eens plaats voor de zeevisteelt ? En eigenlijk zijn er nu al zovele mensen die de zeevisserij bedrijven als sport, als tijdverdrijf, zoals de jacht trouwens wordt bedreven.

STAATSTUSSENKOMST IN DE TEELT

Het blijkt een werkelijkheid, dat de huidige wereldvisvoortbrengst niet verder meer kan worden opgedreven. We zijn letterlijk aan de produktiegrens gekomen. Toch kan de natuurlijke voortbrengst nog verbeterd worden door de tussenkomst van de mens want de natuur is speelziek en terzelvertijd ondoelmatig.

Deze tussenkomst bestaat trouwens reeds zeer officieel door de ,,Raadgevende Groep van de Internationale Vorsing". Dit is een organisme dat gepatronneerd wordt door de F.A.O., de wereldbank en de E.E.G. Men zou dit zo niet zeggen, maar voor het ogenblik brengt de visteelt, waarin begrepen zijn schelp- en weekdieren, al 5 tot 6 miljoen ton voort en dit vertegenwoordigt niet minder dan 12% van de wereldvoortbrengst. Het lijkt helemaal niet gek te denken aan een totale produktie van 50 miljoen ton tegen 1980 !

Visteelt kan eerst en vooral tot doel hebben de proteïnevoortbrengst te verbeteren. We hebben gezien hoe in de Afrikaanse binnenlanden het soms dramatisch gebrek aan dierlijke proteïne met succes kon in evenwicht gebracht worden door de visteelt. Een vijver, een put met water, enkele koppels Tilapia en ziedaar de meest eenvoudige vorm van visteelt. Het voedsel van deze vissoort bestaat uit allerhande plantaardige afval. Daar ze de mens rechtstreeks voedsel bezorgt, is dit een zeer belangrijke vorm van visteelt.

In de industrielanden ligt het allemaal wel wat anders. Visteelt heeft daar niet als rechtstreeks doel de mens te voorzien van dierlijke eiwitten maar wel direkt financieel voordeel bij te brengen.

Hoe dan ook om eender welke reden, de visteelt schijnt helemaal van de grond gekomen te zijn, ook voor wat de zeevis aangaat.

Reeds in 1860 trouwens kweekte Samuel Wilmot in de kelders van zijn hoeve zalm. Sedertdien nam de visteelt in Canada een hoge vlucht. In 1972 werd zo maar eventjes 380 miljoen stuks vis gekweekt en dit vertegenwoordigde een gewicht van duizend ton. Een vierde van de visfarms in Canada horen toe aan de Staat of aan de Provincie. De eerste kweekt de pootvis en de tweede de pootvis tot op marktgrootte. Om maar te zeggen hoe het openbaar gezag deze kwestie ernstig opneemt, in een uitermate rijk zeevisserijland.

Vooraleer evenwel tot de echte visteelt over te gaan, hebben vele naties al ervaring opgedaan in het kweken van pootvis want men was hier en daar tot de vaststelling gekomen, dat de visscharen door de intensieve zeevisserij erg beschadigd, konden worden hersteld door grote hoeveelheden pootvis in zee te lozen. Op het eerste zicht schijnt zoiets een hopeloze zaak te zijn, maar men moet maar eens de cijfers bezien ! Het overlevende natuurlijke broed in zee bedraagt amper 0,001 ten honderd van hetgeen werd ,,geboren". Is het seizoen gunstig voor overleving, dan kan dit cijfer 0,002% bedragen. Er bestaat anderzijds technisch geen enkele moeilijkheid om honderden miljoenen visjes te kweken en in zee te laten. Ook in Frankrijk wordt dit sedert geruime tijd gedaan voor de zalm. In Rusland gaat men zo tewerk voor de steur. Dit is een vis die heel moeilijk, zelfs niet, te kweken valt en men beperkt er zich dan ook toe de pootvis te kweken en deze in de Volga uit te storten. Van de tien miljoen stuks blijven er uiteindelijk maar 5% meer over.

In Groot-Brittannië werd 12 jaar geleden een aanvang gemaakt met de intensieve visteelt, alleen maar met het doel de uitgedunde visscholen te helpen herstellen.

(Vervolg op bladzijde 35)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode

Van Praet-Dansaert

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

SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN

ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN – Tel. (052) 33 24 66

(7960V)

Hoofdvertegenwoordiger
„INDUSTRIE"
dieselmotoren

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

alle reparaties aan
visserijschepen
motoren
viswinches

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



MACHINEFABRIEK

VAN DE SANDE

BRESKENS
NEDERLAND
TELEFOON (1172) - 1765
NA 16.30 uur 1569 - 1590

(7969V)

(Vervolg van bladzijde 33)

HUIDIGE WERELDTOESTAND

Vandaar naar de eigenlijke visteelt, was het maar een stap meer. Waar zijn we ondertussen hier en daar in de wereld aan toe ? Ook hier schijnt Japan de toon aan te geven. Er zijn daar 550.000 vissers en (reeds) 29.000 visfarms. Zeevisserij en visteelt liggen in dit land in het bovenste schof van de regering en de hoge vlucht van de zeevisserij aldaar is voorzeker helemaal niet vreemd aan het feit, dat er daar 2 visserijuniversiteiten bestaan en 15 fakulteiten zeevisserij, die de jongste 20 jaar druk doende zijn.

In 1951 werd in Japan 340.000 ton vis gekweekt. In 1961 was dat 608.000 ton en in 1971 werd zo maar eventjes 940.000 metrische ton voortgebracht. Dit is 6,7% van de totale aanvoer van 9.130.000 ton. Vanzelfsprekend zijn in de produktie oesters, garnaal, inktvis, kreeft ,mosselen, enz. begrepen. Zeebrasem, geelstaart en abalone worden geteeld. Van deze voorlaatste vissoort werd 100.000 ton gekweekt.

Er dient evenwel aangedrongen op het feit, dat de proteïnegedachte hier helemaal geen rol speelt. Er wordt bij de kweek meer proteïne verbruikt dan er voortgebracht wordt ! Het gaat dus uitsluitend om de teelt van dure vis met financiële doelstellingen.

DE TEELT IN EUROPA

Anderzijds worden in Europa 200.000 ton oesters per jaar geteeld en deze voortbrengst is verder volop in uitbreiding. Frankrijk heeft nu een half miljoen oesters overgebracht uit de pacifiek. Men is hier trouwens al aan de kwantitatieve voortbrengst bij de zeevisteelt ! Er bestaan in Bretagne stations voor de demonstraties, de proefnemingen en de valorisatie van de zalmachtigen.

Sint Jakobsschelpen, oesters, mosselen, karekolen, enz..... houden de aandacht van de proefstations en de studies zijn al aardig op weg om vruchten af te werpen. De algenteelt, de teelt van plankton voor jonge vis, vorsingen over voeding, groeiregimes en kunstvoedsels, werden reeds grondig doorgelicht terwijl verder de Middellandse Zee op de drempel staat van de kwantitatieve voortbrengst van garnaal. Op het ogenblik dat de zeevisserij in Bretagne oog in oog komt te staan met zovele moeilijkheden, zou de visteelt er wel eens van kunnen komen. Daar denkt men al aan in Frankrijk !

Noorwegen brengt nu al 1500 ton zalm voort uit de kwekerijen en dit is samen met de tarbot de interressantste vissoort. In Engeland wordt de forel in zoet- of in zoutwater gekweekt. Daarvan wordt al 4.000 ton voortgebracht. Deze vis wordt voornamelijk gevoed met sprot die op de Britse Oostkust in grote hoeveelheden wordt aangetroffen. Door de lage financiële waarde van de sprot, is haar omzetting in dure forel financieel helemaal verantwoord.

DE KWEEK

De brede prijzenverschillen van de vismarkt, maken de viskweek in de Westerse wereld evenwel weinig belangwekkend, doordat in de eerste plaats het winstbejag belangrijk is, staat ze in rechtstreekse wedijver met de konventionele zeevisserij. Het fokken van vee is b.v.b. belangwekkend doordat de dieren gras eten. Moest men ze met eiwitten moeten voeden, dan zou het interressante er vlug van af zijn ! Daarom ook moet vis kunnen worden gevoed met een ander soort voedsel (planten) dat minder kostbaar is. Dit is met de tilapia in vele landen van de wereld nu het geval. Produkt van lage waarde moet dus gebruikt worden voor de voortbrengst van fijnere soorten.

Fishfarming is anderzijds een beroep dat met vele moeilijkheden omringd is. Ziekte onder de vis, neemt al dadelijk de vorm van een epidemie aan en een kleinere natuurramp kan al dadelijk het werk van een heel jaar teniet doen. Het is ook nodig gebleken, dat in de meeste gevallen technische bijstand wordt gegeven aan de belangrijke handelsuitbatingen, door mensen met wetenschappelijke vorming. En waarom zou ons proefstation het daarheen niet leiden ?

Er is een hemelsbreed verschil tussen de visvijver van de inboorling, die zijn eigen voedsel kweekt en de handelsuitbating van de Europeaan, die er op een heel andere manier moet van leven. Er zijn eigenlijk wel gemakkelijker manieren om geld te verdienen, al bestaan er reeds veel leefbare visfarms.

Vis, mosselen, oesters, schelp- en weekdieren over het algemeen, kunnen worden gekweekt in vijvers, bakken, kanalen, afgesloten baaien, fuiken, netten, enz. De Japanners, steeds in de voorhoede voor wat de visserij en de techniek aangaat, kweken tegenwoordig hun vis in zee, waar ze op bepaalde plaatsen als een kudde, samengehouden wordt door barelen van geluidsgolven. Op sommige plaatsen hebben ze het ook al zover gebracht, dat de kweekvis haar voedsel komt ophalen op het sein van een geluidsgolf. Sommige inlanders van de Pacifiekeilanden gebruiken dolfijnen om visscholen op te jagen en in hun netten te leiden maar dat ze de dolfijnen zouden gebruiken als herder van hun viskudden, nemen we maar met het spreekwoordelijk lepeltje zout.



In het proefstation van het Landbouwkundig Instituut voor Centraal Afrika werden intensieve studies gedaan over visteelt. Op de voorgrond de maatplankjes waarmee de groei van de vis werd gevolgd.

Vistelers geven steeds de voorkeur aan gesloten omlopers. Trouwens : het is al heel moeilijk zoniet onmogelijk, een zeegebied af te sperren en dit zowel technisch als wettelijk. Men mag immers niet uit het oog verliezen, dat de zee en haar inhoud aan iedereen toebehoort en iemand die op zee vis steelt uit netten, fuiken en afgesloten zeegebieden, kan zelfs niet gestraft worden.

TOESTAND IN EUROPA

Hoe staat het dan eigenlijk bij ons met de akwakultuur ?

Op de Clyde steunt de viskweek voornamelijk op het „warm water idee". We weten nu zo stilaan allemaal wel, dat de centrales voor het opwekken van stroom, warmte afgeven en deze warmte die anders zou verloren gaan, wordt hier aangewend voor de groei van zalm, tong en tarbot. Met de lekkere tong gaat het evenwel helemaal niet zo goed. Ze eet weinig en groeit veel te traag en alleen al deze faktoren zouden tot gevolg hebben, dat de tong stukken van mensen zou gaan kosten. (alsof dit nu reeds het geval niet is). Daartegenover staat, dat er met de schol helemaal geen kweekmoeilijkheden zijn. Worden ze in een afgesloten ruimte geteelt, dan kan men zelfs meemaken dat ze allemaal hun kop boven water komen steken als het etenstijd is ! Maar daartegenover staat dan weer, dat de schol een heel goedkope vissoort is waardoor ze alle belangstelling als kweekvis verliest !

De fijne kwaliteit en de dure prijs van de heilbot, bracht deze bij de kandidaten voor de kweekschool maar ook hier geen gewicht zonder tegengewicht : heilbot leeft n.l. in de kalme wateren van de diepzee of tenminste ze paait er toch. Juist daardoor zijn de eieren uiterst kwetsbaar, zodat ze gewoon niet te vervoeren zijn. Er ontstaat een reusachtig verlies. Dit verschijnsel staat in scherpe tegenstelling met de eieren van de platvis die in de ondiepten van de zeeën wordt geworpen, geschokt en gestoten en daardoor vanzelfsprekend beter tegen een duwtje kunnen.

Na de eerste ervaringen kwam men tot het besluit, dat tarbot het best doet. Het is op de markt een dure vis. Ze bezorgt geen moeilijkheden bij het poten, heeft een gemakkelijke voeding en een snelle groei en wat meteen boeiend en aantrekkelijk is, is dat haar groeiritme kan verdubbeld worden door het water waarin ze leeft op te warmen, wat trouwens ook het geval is met de schol.

Deze beide vissoorten ons zo goed bekend, doen wanneer het water van de Noordzee 's winters afkoelt, hun winterslaap. Dan eten en groeien ze niet meer, maar blijft het water warm, dan groeien ze gewoon door.

Meteen heeft dit allemaal doen denken aan het samenspel kerncentrale - akwateelt. Britse elektriciteitsmaatschappijen volgen meer dan geboeid, de vlugge ontwikkeling van de studies omtrent de teelt. „British Oxygen" schijnt goed op de hoogte te zijn van het feit, dat vis zuurstof nodig heeft om te leven. Wellicht sluimert daar een belangrijk afzetgebied. „Unilever" volgt met belangstelling de voedingsstudies en oliemaatschappijen weten nu al pertinent goed, dat met goedkope proteïne uit aardolie, wel eens dure vis zou kunnen worden voortgebracht. Deze enkele vaststellingen zijn dus van aard om, zo de wetenschapsmensen bij ons zich daarop willen toeleggen, er met vis en voor vis, veel te doen is, temeer dat het een gezond en voedzaam voedsel is.

INDUSTRIELE
ARTIKELEN
WERKTUIGMACHIENEN

Traen Coucke

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

(7973V)

METALUNION

S.V.

- Betonijzer – Staafijzer
- Poutrellen
- Platen
- Buizen en toebehoorten
- Gietijzer
- Bouten
- Zink en lood
- Koper en aluminium
- Lasapparatuur Philips

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(7945V)

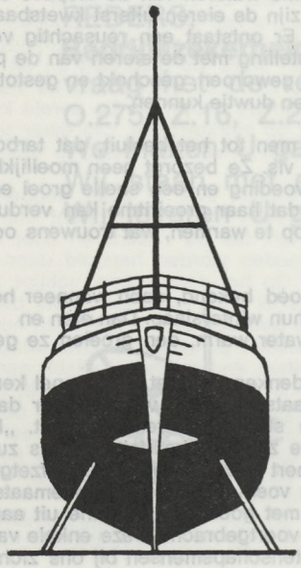
West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSE

LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP



TEL. 050/33.33.60

PRIV. 050/31.34.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(7956V)

OTT-GEORGES

TOUWSLAGERIJ « DEKKO »

Drapstraat 70, HAMME bij Dendermonde

Tel. (052) 47 82 80 - 47 97 24
Postnummer 9160

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

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

(7962V)

EINDEJAARSOVERWEGINGEN !

VAN EEN BEWONDERAAR DER VISSERS

Wat werd er in dit voorbijgevlogen jaar niet allemaal gezegd en ontleed, besproken en beschreven omtrent de zeevisserij in ons enige en beste vakblad ?

Een boeiend vertoon van de «struggle for life», een schoolvoorbeeld van aanpassingsverschijnselen van een primaire nijverheid aan de dravende evolutie van de internationalisatie. Niets schijnt meer op zichzelve te kunnen bestaan. We kunnen niet meer op een eiland leven, algauw worden we overwoekerd door de dikke draden van wat de Chardin de biosfeer noemt. En als ge daaronder verdwijnt, probeer nog maar eens uw kop op te steken. En wat er allemaal niet opgeofferd wordt op het gloeiende en stinkende altaar van de moderne industrialisatie : we zien de boer en de visser verdwijnen in ons kleine land, dat wel verpletterd schijnt te worden. Zie maar de linkerscheldeoever en — beter gepast in de bladen van ons eigen vakblad — de zeevisserij te Zeebrugge. Eigenlijk is wat er nu gebeurt, heel erg omdat het vernielingsprocédé nu wel aangevangen schijnt en dit op het ogenblik, dat de bewustwording van de nuttelоosheid van een verdere verwaarlozing van het natuurlijk milieu, enige vorm begint te krijgen. We zien namelijk de natuurgebonden bedrijvigheid van de vissers een oeroude bezigheid, belaagd door de scheikundige en bevuilende toekomst van een moderne haven en wat er allemaal bijhoort. Wat een dualiteit zit er niet in Voltaire's gezegde : «Tous les grands empires ont commencés par des hameaux et les puissances maritimes par des barques de pêcheurs». Neen, kom ons niet vertellen dat ge ons waarborgt, dat het allemaal heel proper zal zijn en dat niemand er last zal van hebben !...

En wellicht zal het ook zo zijn, dat er met allemaal die modernisatie en inplanting van nieuwe industrieën, ook nog niet zoveel arbeidsgelegenheid zal worden geschapen. Nochtans het land heeft ook vis vandoen evenzeer en misschien nog meer, dan allemaal de rommel die daar zal gefabrikeerd worden. Maar ga daar eens tegenin. Boze tongen beweren dat het allemaal gaat om geld, dat het allemaal gaat naar altijd dezelfden. Reeds van jongsaf hebben we gehoord en geleerd, dat men tegen het geld niks vermag, dat daartegen geen kruid gewassen is. Daarmee allemaal begon het visserijaar 1976, dat weeral gelijk de bliksem voorbij is gegaan. En ook nog met het zoeken naar de ideale oplossing voor alle Vlaamse visserijvraagstukken van onze ganse kust. Het zoeken naar een medalje waar geen achterkant aan zit ! Een enkele visserijschool, in een enkele haven, liefst Oostende dan, met allemaal voorbeeldige leraars — uiteraard altijd voorbeeldig — maar van waar de leerlingen zouden komen, dat zou nog maar eens even moeten worden uitgedacht.

En daaraan gekoppeld hebben we in 1976 opnieuw de verdere faling meegemaakt van de kreupele Rederscentrale, die inderdaad een waardige gesprekspartner zou moeten geweest zijn van de regering, die met bekwaamheid de belangen van haar leden, de reders, moest kunnen ter tafel brengen en verdedigen. Daarvoor zijn mannen met baarden nodig, want er worden tegenwoordig wel harde noten gekraakt, maar de tijd van het amateurisme is voorbij. Het gaat hard tegen onzacht. Toch komt de schuld nooit van één enkele kant, waarmee we alleen maar willen zeggen, dat het aan de basis niet'en roert... dat het eigenlijk niet genoeg 'n roert waaruit dan weeral, bij hogerhand, het (voordelige) besluit getrokken wordt dat het helemaal zo slecht niet gaat met de vissers-reders... Inderdaad, wanneer komen de mensen op straat ? Als ze honger hebben. Een vakbond, en dat is de Rederscentrale toch ook in 1976 geweest, is haar leden en 't is ook maar onder de woeling van haar leden, dat een bestuur van een vakbond optreedt. Toch is en blijft het heel moeilijk allemaal, die grote, kleine, middelslag, zij- en hektreilers, die hele heterogene groep onder een enkel vaandel te krijgen, maar dit is toch ook het geval met alle corporaties. Alleen ligt he tgrote verschil wellicht hierin, dat we met het ware Vlaamse individualisme te doen hebben, een gedrag dat niet meer past in de huidige maatschappij, waar alleen nog kracht van rede het woord aan de man kan brengen. Zo gaat het steeds maar verder met de aftakeling van een bedrijf. Maar we hoeven dan toch weerom niet danig pessimist te zijn. Wellicht gaat het alleen maar om fundamentele veranderingen die in zich de kiem houden van een grondige en gelukkige aanpassing aan de nieuwe toestanden, die niet meer eigen zijn aan een gesloten bedrijf, maar aan een bedrijf, dat van nu af aan, haar vertakkingen heeft rond ons en die de schokken ondergaat van de gebeurtenissen in Noorwegen of in de Spaanse visserij en zelfs trilt onder marktstemmingen ergens duizenden mijlen hier vandaan.

Toch hebben we met verbazing weeral gezien dat ook in 't afgelopen jaar aan fruitkwekers premies gegeven werden om hun beste fruitbomen te kappen. We zijn daar danig van geschrokken. En dan kregen de boeren nog een toelage als ze maar hun vetste koeien slachtten. Zou het wel eens kunnen, dat men op een schone dag vanuit de gemeenschappelijke markt vraagt aan onze reders hun beste schepen te slopen...?

Het zou ons allemaal wel angst inboezemen, moesten we niet weten, dat het bloed kruipt waar het niet lopen kan. Luister maar even naar dit oude vers...

O Seeman, die de woeste baaren,
Op goede hoop soo veer doorploegd,
Die sich op reis, naa't Heilland voegt,
Moet oock een wilde Zee bevaaren
Maar houd hij streek, daar's geen geval,
Dat hem goede reis beletten zal.

We hebben Dries Claeys' merkwaardige uitroep de rest van het jaar in onze oren horen klinken. Zei men in de raad : de visserij doet niets voor haar eigen lotsverbetering ! Antwoordde Dries : «De reders riskeren hun geld en de vissers hun leven !» En dat zij die dit nog niet schijnen te weten — en zou je geloven dat er in zesenzeventig nog zulke mensen waren — even denken aan de B.604, die met man en muis verging. Het was des reders geld en des vissers leven. Nadien werd het wrak gelicht door Smit Tak International voor een bedrag van 5,5 miljoen frank. Hier ook was d'een z'n dood weeral eens d'anderens brood.

Ons bloedeigen zeevisserijblad vroeg ook aan de minister van Verkeer om nu eindelijk eens allemaal die wrakken te laten opruimen die voor de visserij een hinder en een permanente aderlating betekenen. We zouden durven zeggen, dat er nog andere dingen dan gewoon maar zorgeloosheid de Staat ervan weerhouden de wrakken op te ruimen maar we kunnen anderzijds toch wel van gezagvoerders verwachten dat ze toezicht houden op het kostbare werktuig waarmee ze ter kaperen varen want het blijkt dat in vele hijstoestellen pinnen ontbraken, smeernippels toegeroest waren en bouten ernstige gebreken vertoonden, dat reddingsvesten worden gebruikt als hoofdkussen, plankieren en schotten doordrenkt waren van olie wat heel goed is om een vuurtje te stoken. Als ge een ogenblik denkt, wat er nog allemaal had kunnen gebeuren in het afgelopen jaar, buiten hetgeen het bedrijf allemaal zo overkomen is, dan hou je wel even je hart vast. En door te klappen over brand, denken we wel even aan de scheepsramp met de O.231, één dode en twee gekwetsten, precies tengevolge van brand aan boord. Dit gebeurde onder de Deense kust en het vaartuig werd achteraf nog naar thuishaven Oostende gesleept. Ondertussen praatte men maar onophoudelijk over de tongenvangst, of liever over de tongen, die men niet mocht vangen. Dat de vliegende Hollanders weinig opgezet waren met de kwotas, verbaast ons allerminst. Het heeft ons ook niet al te blij gemaakt. Maar wij als (goede) Vlamingen, gaan nooit akkoord met wetten. Maar dit belet niet, dat ze er zijn om gerespekteerd te worden, de wetten natuurlijk, en dat we algauw weten van waar de wind waait zodat we al mopperend, toch algauw weer in het gelid lopen. Maar er moest toch ergens begonnen worden met de bescherming van de visstand. Hoe het verder zal verlopen met de Hollandse wetsovertredingen, zullen we misschien binnenkort kunnen vertellen. Maar er zijn er 600 geweest, die voor de rechter mochten komen. De Denen hebben vermoedelijk een voetje voor want zij mochten in 1975 zoveel haring aanvoeren als ze maar wilden en het gezaghebbende Vlaamse visserijblad besloot dan ook met de opmerking, dat er nog heel wat ruimte ligt op de weg naar het goede beheer van de visstand.

Usus maris publicus et proprietas nullus. Waarmee alleen maar bedoeld, dat buiten de territoriale wateren, de zee aan niemand toebehoort en dat de zeevisserij evengoed als scheepvaart er helemaal vrij is. Al even oud als het Latijn, wordt deze bewering. Waar is de tijd, dat ge kon gaan korren waar ge wilde ? Van vrijheid is op zee nog evenmin sprake als aan de wal. Wat het de schippers helemaal niet gemakkelijk maakt. In ons beroep voelt men best de grondige veranderingen van de wereld. In de limietenkwestie zagen we de Ierse vissers plots boos worden en meteen de vijftig mijlen vragen want de visgronden worden daar, zo maar, leeggevist

(Vervolg op bladzijde 39)

SCHEEPSSMEDERIJ

N.V.

SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 70.54.88

ALLE

HERSTELLINGEN

en

ONDERHOUD

(7980V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
voorspoedig 1977

(7949V)

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1977

(7951V)

n.v.

Animalia produkten

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

Regelmatige ophaaldienst voor VISAFVAL
met aangepast materiaal

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

(7965V)



Behouden
vaart
met

calpam

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

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

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

Te verkrijgen bij SCAP S.V.
Hendrik Baelskaai 27,
8400 Oostende - Tel. 059/70.29.51

Chevron

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

Chevron Olieprodukten

(7966V)

door slagvaardige vloten van de Oostbloklanden. De visserijgrenzen waren verder steeds een bron van moeilijkheden tussen Groot-Brittannië en IJsland en het afbreken van de staatsbetrekkingen tussen beide naties, hing nog aan een dun draadje. Ook het verlopen jaar bleef de trek naar de job in de oliesektor voortbestaan en dit dan voornamelijk in het Noorden van Engeland waar de grote verdiensten aantrekkelijk blijven. Tot zelfs uit de scheepsbouw trokken goede krachten weg. Vanzelfsprekend heeft het allemaal op de bezetting van de vissersvaartuigen geen goede terugslag. Zoveel gebeurt het nu ook niet dat een Belgische minister bloemetjes krijgt, maar dat gebeurde nu toch eens per uitzondering in het beste blad, de verkeersminister deed er namelijk goed aan de intresten op de kapitalen tot 3 à 5 pct te begrenzen ! Inderdaad als men nagaat hoe de Hollanders vernesteld zaten in de kontraktuele verplichtingen, dan mogen wij onze handjes kussen. De saneringsmoeilijkheden, de kwoteringsmaatregelen en de stijging van de brandstofprijzen heeft het bedrijf een lelijke loer gedraaid. De verzekering van de B.604 betaalde, zoals gezegd, kordaat de premie uit en de familie werd vergoed, maar er bestaat niet de minste twijfel dat de rechtsprocedure tegen het aanvarende schip nog wel wat zal aanslepen.

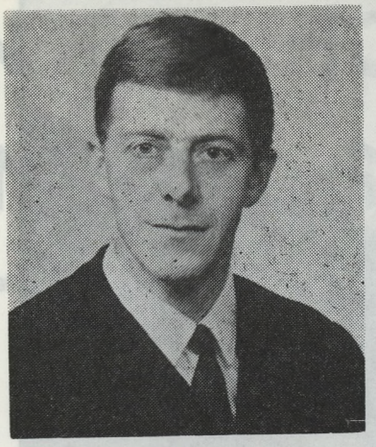
Luns heeft zich in 't afgelopen jaar ook eens moeten derangeren, wij reizen om te leren, en naar IJsland gaan met de kwestie van die burenruzie omtrent de limieten. De limy's visten tussen de 50 en 200 mijl buiten IJsland meer dan ze mochten van IJsland, maar minder dan ze zelf wensten. Van kompromis tot kompromis, zo gaat het leven, zo ging de zeevisserij. Kijk maar even naar de Roemenen, een niet zo fel opgemerkte vlag op de visgronden. Ze kwamen met 40 treilers naar de Ierse wateren om de 800 ton haring van het toegekende kwotum op te vissen. Allicht had men ze kunnen verwijderd houden, theoretisch dan. Maar 't had niet lang geduurd of we kregen zelf geen laisser-passer meer voor de Barends of de Witte Zee. Katje mien, katje joen, zeggen ze in Oostende. Ook nu was het weeral zo, dat vele belanghebbenden er hun broek aan veegden, aan die mazouttoelage van vijftig centiemen. Als ze hun vergoeding niet ontvangen dan begint meteen hun bloed te koken, maar ze laten zelf na van op tijd de staat van brandstofaankoop in te dienen. Hoe kan je dan die twee aan mekaar knopen ? Verschillende keren kwam het ter sprake, dat de markt niet in voldoende mate werd bevoorraad door de eigen schepen en dat er steeds meer moet worden gerekend op de invoer van vreemde vis. Een steeds meer voorkomende klacht die zo op het eerste zicht kan laten veronderstellen, dat de eigen zeevisserij niet meer over power genoeg beschikt, niet genoeg meer belang stelt in de visvangst en langzaam maar zeker, als primair bedrijf, achteruit boert. Een klacht die we niet voor de eerste keer hebben gehoord in 1976. Hoe het komt dat het met de zeevisserij steeds maar achteruitging, kan aan vele redenen liggen. Maar het wordt steeds duidelijker dat daarachter de wave of the future drukt en dat het niet voor de poes zal zijn om het hoofd te bieden aan de stimulus van de harde visserijlanden, die rondom ons indrukwekkende spanningen veroorzaken. Gaan we dan toch naar enkele rederijen die het hele gebied zullen kommanderen en de markten bevoorraden ? Wordt dit ooit het geval dan moet er alleen nog gehoopt worden op het natuurlijke evenwicht dat op een bepaald tijdstip voor kompensatie zou kunnen zorgen en meteen een nieuw kleedje geven aan ons eigen bedrijf. In elk geval we zijn hard onderweg naar grondige wijzigingen... al gaat het allemaal erg traag. Wat er van zal terecht komen, valt heel moeilijk te voorspellen maar de levenskracht van een groep mensen zal toonaangevend zijn.

In ieder geval 't is zoals het spreekwoord zegt : «Homme libre, toujours tu chériras la mer !...» En er zullen altijd wel mensen zijn, die alleen maar naar een schip vragen en naar een ster om op te sturen, zoals niemand het beter kon zeggen dan Masefield : I must go down to the seas again, to the lonely sky and the sky...

And all I ask is a tall ship and a star to steer her by...

Er kan anderzijds nog heel wat gezegd worden over allemaal die moeilijkheden waarmee niet alleen de zeevisserij maar ook alle bedrijven worden gekonfronteerd in West-Europa. In hoeverre bijvoorbeeld, kan de invloed en de kracht van de leiders toonaangevend zijn in dit hele kompleks gedoe ? Hun gedrag wordt vanzelfsprekend bepaald door de groep die ze leiden maar het omgekeerde kan ook waar zijn. Zoals Toynbee het zelf zegt : in a general way the growth of a society can be mesured in steps of the increasing power of selfdetermination won by the society's leaders, and I believe that the future fate of a civilisation lies in the hands of this minority of creative persons...» *(Vervolgt)*

HET JAAR 1976 EN DE COOPERATIEVE VISAFSLAG TE OOSTENDE



door R. CATTOOR,
Directeur O.V.A.

Zoals onze lezers weten waren de reders vele jaren geleden bij verschillende visafslagers verdeeld, die elk op zichzelf voor hun klient, de reder, optraden om hun vis in de vismijn te verkopen en de belangen van deze te behartigen.

De tijd bracht met zich dat eerst de kustvissers zich verenigden. Daarna waren het de middenslagreders die een eigen cooperatieve verkoop inrichtten om tenslotte de Pêcheries à Vapeur en later de Motorvisserij er te zien mee versmelten.

Sedert een tiental jaren bestaat er te Oostende maar één cooperatieve visafslag meer, met een beheerraad en geleid door personeel met aan zijn hoofd een knappe directeur, de heer Roger Cattoor en een knappe boekhouding.

Dit bureau slaat de vis en garnaal af, int de bedragen van de verkochte vis, betaalt de bemanningsleden van elk schip, zodra het vaartuig verkocht heeft, doet de sociale verrichtingen en betaalt ook vele leveranciers die hun rekening van de geleverde produkten aan de schepen, langs die weg innen, zoals de stad de mijnrechten, sluis, slip en dokrechten langs die weg van de besommingen laat afhouden.

Voor hen die hun boekhouding daar willen laten verrichten, wordt die in de afdeling van de beroepsvereniging Hand in Hand verricht.

Voor deze verrichtingen, boekhouding niet inbegrepen, betalen de reders slechts 1,35 th op hun opbrengst, wat nergens in geen enkel land het geval is.

Het jaar ten einde zijnde, hadden we de gelegenheid de heer Roger Cattoor eens te polsen omtrent zijn bevindingen van het huidig jaar.

Ziehier wat hij ons hieromtrent meldde :

Sedert 1974 gaat het helemaal niet goed meer in de visserij. Dit schijnt een wereldfenomeen te zijn. 1975 was een bar slecht jaar en bij de jaarwisseling hoopten velen met ons, dat 1976 betere tijden zou brengen. Tijdens het vorige jaar stapelden de problemen zich verder op. De steeds stijgende uitbatingskosten en de geringe vangsten werden een steeds groter bedreiging voor het bestaan van onze reders.

Alhoewel het totaal van de besommingen hoger ligt dan vorige jaren, zijn de aanvoerhoeveelheden merkelijk minder. Op massale aanvoeren zoals destijds, kunnen en zullen wij ons niet meer beroepen. Zulks behoort definitief tot het verleden. Wil de reder zijn bedrijf een ietske renderend zien, dan moet het niet van de vangst maar wel van de besomming komen.

Men hoeft geen deskundige te zijn om vast te stellen dat de groei van ons bedrijf zijn grenzen bereikt heeft. De kostenverhoging met op de eerste rang de prijsstijging van gasolie zet zijn koers verder. De subsidie op de gasolie werd afgeschaft. Voeg daarbij de steeds maar aangroeiende sociale eisen en verplichtingen zonder dat er ook maar iets van wegvalt en de balans is snel gemaakt : de verhoging van de besommingen kunnen de verhogingen van onkosten en lasten niet bijhouden.

De verwachting welke onze kooperatieve gesteld heeft in de E.E.G. bleef uit. Immers het aanbod van onze vloot kan de vraag om vis niet meer bevredigen. Wel hoopten wij op aanlandingen van Engelse, Franse en Nederlandse vaartuigen om het tekort aan te vullen en de kosten te dekken. Ook de plaatselijke handel moest zich tevreden stellen met wat onze sterk verminderde vloot ter vismijn aanbood. Gen enkel Engels, Frans of Nederlands vaartuig liet de voorsteven zien. Destijds kwamen de «IJslanders» hier ter plaatse hun vangsten aanbieden, doch slechts wanneer ze nergens anders gegeerd waren. De prijzen blijven hier immers beneden het peil van wat ze in andere landen, zoals Engeland, Duitsland en Frankrijk krijgen. Ook de haring waarop zovelen hoopten, bleef uit, en zeggen wij : «Waar is de tijd dat de haringperiode een slecht jaar kon goedmaken».

Al deze beschouwingen hebben hun invloed op de nevenbedrijven, en niet het minst op onze kooperatieve vennootschap die zich geen enkele inspanning te veel acht opdat de exploitatiekosten van onze reders op een tamelijk peil zouden kunnen blijven.

Tot daar deze eenvoudige maar rake bemerkingen inzake de toestand omtrent Oostende Euro-vissershaven.



- Z.14 „De Bounty"
- Z.19 „Sonja"
- Z.27 „Mercurius"
- Z.162 „Van Dyck" en onlangs de
- **N.15** „De Kottens" en de O.186 „Shannon" werden **gezandstraald** en **geschilderd** door...

Firma D. VERBEKE

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

WEIDESTRAAT, 346 8320 BRUGGE 4

☎ **(050) 35 48 61**

REDERS !

(7975V)

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

BIJ DE BANK BRUSSEL LAMBERT

WEET U IN 15 MINUTEN OF U EEN LENING VAN F 200.000 KUNT KRIJGEN

BANK BRUSSEL LAMBERT

(7957V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 70.67.07 —

het koudste het best bewerkbaar

(7947V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
een voorspoedig 1977

(7950V)

DE BOUW VAN EEN HOUTEN VISSERSSCHIP IN ZUID-SPANJE

door Oppermeester J.-B. DREESEN

EEN WEINIG GESCHIEDENIS

De beschrijving die volgt is die van de bouw van een middelmatig houten vissersschip, zoals dit hedendaags nog gebouwd wordt op de Spaanse zuidkust, toeristisch beter gekend als de Costa del Sol. Waarom deze beschrijving ? Een eerste reden ligt bij het feit dat op onze kust geen houten vissersvaartuigen meer gebouwd worden en hierover in het verleden weinig gepubliceerd werd. Het laatste houten vissersschip, de «ANGELUS» O.315, werd in ons land in de jaren 1948-1949 op de werven van J. Denye te Oostende gebouwd. Het allerlaatste houten visserschipje, van ongeveer 15 meter lengte, werd op het model van de voormalige O.207, op het einde van de zestiger jaren, als een uitzonderlijke opdracht bij dezelfde werf gebouwd. Daar deze werf verleden jaar definitief gesloten werd, betekende dit het einde van de houten scheepsbouw op onze kust. Nu was het zo dat de kring van de scheepsbouwers en scheepstimmerlui een zeer gesloten kring was, waar het «stelen met de ogen» als men iets wilde leren geen ijdel woord was. Het was zelfs zo erg dat bij een bijzonder werk de leerjongens de laan werden uitgestuurd totdat dit werk beëindigd was. Over het bouwen van houten vissersschepen werd in ons land dan ook betrekkelijk weinig gepubliceerd. Er bestaat een werkje van PONJAERT over de bouw van de Blankenbergse schuit, dat grotendeels hernomen wordt door SEGHERS in zijn boek over de laatste vissersschepen op onze kust en er is een tamelijk uitvoerige beschrijving van BLY in zijn werk over de Zeilvissloep op onze kust.

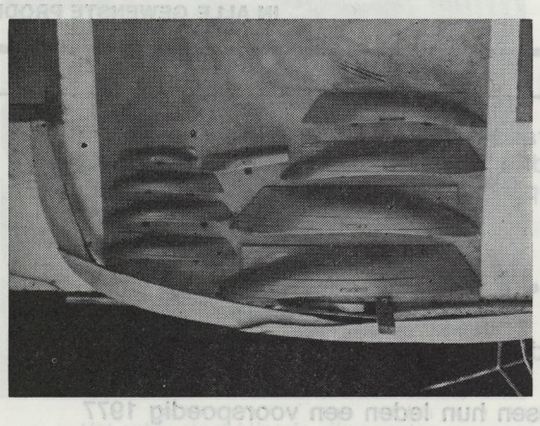
Een andere reden is dat de houten scheepsbouw ook op onze kust gedoemd is te verdwijnen en dat het noteren van zelfs maar een korte beschrijving van de aldaar gevolgde werkmethodes een vergelijking met bouwwijzen op andere kusten mogelijk maakt. Dit wil dan ook een kleine bijdrage zijn in het zeer gevarieerd en uitgebreid palet van onze maritieme wereld.

De plaats waar het schip gebouwd werd heet MOTRIL, een stad van 35.000 inwoners op de Costa del Sol. Het is de voornaamste haven van de provincie GRANADA. Ze ligt ongeveer halverwege tussen ALMERIA en MALAGA en op 70 km van GRANADA.

De haven werd tussen 1923 en 1925 gebouwd door een Spaans-Nederlandse maatschappij op de klassieke wijze waarop de meeste Spaanse havens op deze kusten gebouwd zijn. Een Digue de Levante en een Digue de Poniente beschermen de haven tegen de overheersende winden.

De diepten in de haven variëren tussen 7 en 9 meter. De uitvoer is er voornamelijk afgestemd op mineralen, suiker, olie en wijn terwijl de invoer cement en aardolie omvat.

De enkele vissersloepen die Motril voor de bouw van de haven bezat, waren van het type dat op het strand getrokken werd, zoals dit nu nog gebeurt in de omliggende plaatsen met name ALMUNECAR, CALA HONDA en CASTEL DE FERRO.



Het «HALFMODEL»



Het effenen van de kiel

Na de bouw van de haven groeide de vissersvloot aan tot ongeveer 25 eenheden (1959) die meestal de drijfnetvisserij of de beugvisserij bedreven. Al deze schepen waren elders gebouwd, voornamelijk te ADRA, een haventje dat op 25 mijlen ten oosten van Motril ligt en in het bekende ALICANTE dat op ongeveer 300 mijlen daarvandaan ligt.

Adra heeft op deze kust een zeer oude scheepsbouwtraditie. Het is zelfs zo dat juist voor het begin van de Spaanse burgeroorlog (1936) te Adra reeds motorvissersloepen gebouwd werden terwijl in Alicante nog zeilvissloepen van stapel liepen.

In 1959 kwam voor Motril hierin verandering, want in de haven werd een eerste kleine scheepswerf opgericht, een initiatief dat enkele jaren later navolging kreeg door de oprichting van een tweede werf.

Het waren kleine familiebedrijven waarbij op de eerste werf twee neven, JOACHIM en MIGUEL gingen samenwerken, terwijl op de tweede werf drie broers hetzelfde deden. Beide werven hadden een viertal leerjongens in dienst die meegaande werden opgeleid in het vak. In beide gevallen hadden de initiatiefnemers hun stiel geleerd op de scheepswerf van NICOLAI en pasten zij de daar aangeleerde bouwwijze toe bij de bouw van hun schepen te Motril. Hun activiteit was in de daaropvolgende jaren zeer groot, want in het tijdsbestek van 1959 tot 1976 groeide de vissersvloot van Motril aan van 25 tot 62 eenheden, aangroei die praktisch volledig op deze twee werven gebouwd werd.

In het voorjaar van 1976 kwam de gevreesde stop. Na een conferentie over de Zeevisserij trof de Spaanse regering een beslissing waarbij drie schepen uit de vaart moesten verdwijnen alvorens er één nieuw mocht gebouwd worden.

In de zomer van 1976 had de werf JOACHIM-MIGUEL nog een schip van 20 meter in aanbouw dat zeer langzaam werd afgebouwd. De andere werf hield zich nog uitsluitend met herstellingen bezig en geen van beide werven had voorlopig nog een nieuwbouw op haar boekje staan.

DE BOUW VAN EEN VISSERSVAARTUIG

De beschrijving die volgt is die van de bouw van een vissersschip van ongeveer 22 meter zoals dit gebeurde op de werf van JOACHIM en

(Vervolg op bladzijde 43)

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

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)

opdedrynck p.v.b.a.

H. Baelskaai 35,
8400 OOSTENDE
Tel.: (059) 70 37 76
BTW 411.924.059

Algemene elektriciteitsondernemingen
bouw-, industrie- en scheepsinrichtingen

(7978V)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij:

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

De PVBA VISLOSSERSBOND
GUSTAAF VAN WAES

wenst haar kliënteel een voorspoedig 1977

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

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

(7981V)

JEAN TOLLENAERE

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

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK

★

ALLERLEI RUBBERDARMEN

★

UITGESNEDEN JOINTS
IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

(7959V)

REDERS en VISSERS
koopt steeds bij Uw
KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren
Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 48 56
Na de uren
Jos. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

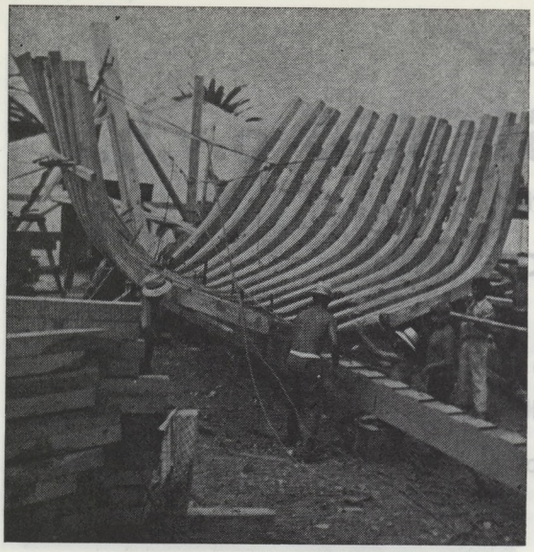
O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een voorspoedig 1977

(7952V)

(Vervolg van bladzijde 41)



De eerste spanten staan

MIGUEL. Beiden worden aangesproken als MAESTRO-CALEFATE, het Spaanse woord voor meester-scheepstimmerman, term die ook in de tekst zal gebruikt worden.

Hoe gaat dat hier nu in zijn werk ??

Een reder vraagt de werf een schip te bouwen van een bepaalde lengte. Deze lengte wordt uitgedrukt in meters kiellengte. De MAESTRO-CALEFATE vraagt daarop of het schip normaal een haven zal aandoen of zal stranden. Op het antwoord baseert hij dan de beslissing om het schip onder de waterlijn mindere of vollere vormen te geven. Een schip dat moet stranden krijgt ronder vormen en twee zware kimkielen die samen met een zwaardere kiel het schip steunen bij het ophalen.

Aan de hand van deze gegevens bestelt de maestro-calefate zijn materiaal. Voor de schepen op deze kust wordt hoofdzakelijk hout uit de Sierra de Cahorze, provincie van JAEN, gebruikt. Voor onderdelen zoals kiel, stevens, wrangen en andere sterke verbanddelen komen voornamelijk eik, olijfboom, eucalyptus en acaciahout in aanmerking. Voor al het overige wordt uitsluitend pijnboomhout gebruikt.

Algemeen wordt voor een schip van 22 meter gerekend op een 20 m3 LANG HOUT voor kiel, stevens en dekbalken; 20 m3 KLEIN HOUT voor spanten en dergelijke en een 6 à 7 m3 PLANKEN voor de huid en het dek.

Ook bestelt hij 4 à 500 kg gegalvaniseerde nagels en 5 à 600 gegalvaniseerde bouten.

De Maestro-Calefate besteedt hierna ettelijke dagen aan de vormgeving van het HALFMODEL. Hij verzamelt een reeks plankjes van gelijke dikte en grootte die hij met houten pinnen op mekaar past. Op schaal, bv. 20 meter is 50 cm, begint hij zijn halfmodel uit te snijden. Dit halfmodel is op de werf meestal de bakboordhelft. Als verhouding lengte-breedte gebruikt hij bij benadedring een 3—1 waarde, terwijl de verhouding lengteholte bij voorkeur 8—1 wordt (genomen op het grootspant).

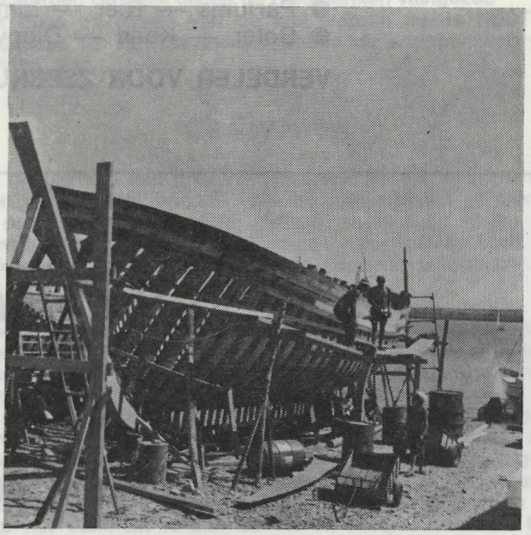
Op het oog werkt hij het model bij tot het hem inzake vorm voldoening schenkt. Beginnende vanaf de grootste breedte gaat hij er nu toe over op het halfmodel, naar voor en naar achter, de spanten aan te tekenen. Volgens de lengte van het schip varieert de afstand tussen de spanten van 35 tot 40 cm, afstand die hij, op schaal, uiteraard, overbrengt.

Daarna haalt hij de plankjes van zijn halfmodel uit elkaar en tekent op elk plankje de plaats van elk der spanten aan. Nadat hij al de lijnen getrokken heeft nummert hij ze. Om vergissingen te vermijden doet hij dit van het midden naar voor in cijfers en van het midden naar achter in letters.

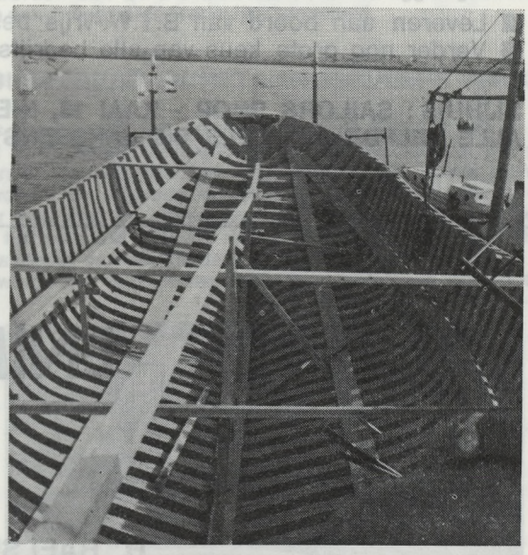
Nadat de positie van de spanten op elk plankje van het halfmodel is aangebracht worden van dit halfmodel de maten in ware grootte overgebracht op een groot bord, het SPANTENBORD. Eenmaal dat de punten op het bord staan wordt de buitenkant van de spanten tussen de punten aangetekend als een volle lijn. Van elke halfspant wordt nu in lichte planken een mal gemaakt op ware grootte.

Het kleinhout wordt op spandikte gezaagd en met behulp van de mallen worden de stukken gezaagd waaruit de spanten zullen bestaan.

De spanten, de boogvormige samenstellen die dwars op de kiel geplaatst worden en die de dwarsscheepse vorm van het schip bepalen, bestaan elk uit twee rijen hout waarvan de delen doordat ze van ongelijke lengte zijn met elkaar verscherven en daardoor de nodige sterkte aan het geheel geven.



De berghoutsgangen zitten op hun plaats



De eerste WEGERS steken in het schip

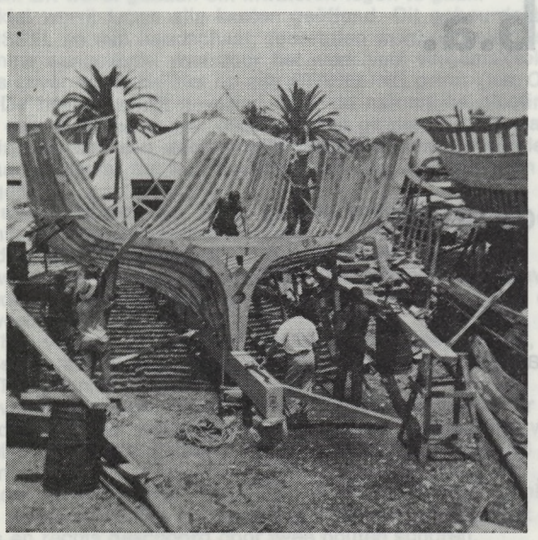
Elk van de twee rijen hout waaruit een spant is samengesteld bestaat uit vijf of zes stukken, vijf stukken als het om de DEKKER gaat en zes als het de LIGGER is.

De DEKKER bestaat uit de WRANG, die in haar geheel op de kiel rust en zich aan beide zijden naar de KIM toe uitstrekt.. Op de WRANG worden aan weerszijden de KIM- of BUIKSTUKKEN geplaatst en hierop de OPLANGERS.

De LIGGER daarentegen bestaat uit twee BIJWRANGEN die midden op de kiel eindigen, twee BUIKSTUKKEN en twee OPLANGERS.

De lengte van de stukken wordt zo gekozen dat er een behoorlijke verscherving van de stuiken plaatsvindt.

(Vervolg op bladzijde 45)



Het schip staat bijna in zijn spanten

SCHEEPSBEVOORRADING

PINTELON BONDED STORES p.v.b.a.

c/o Pintelon Henri

H. BAELSKAAI 34, 8400 OOSTENDE

Levering aan boord van taks- en B.T.W.-vrije goederen zoals :

- Sigaretten — Tabak — Sigaren — Sigarillos
- Parfums — Bier — Limonaden
- Boter — Kaas — Diepvrieskippen — Diepvriesgroenten

VERDELER VOOR ZEEBRUGGE : JANSSENS VALERE

PIVAN p.v.b.a.

c/o Pintelon Henri

H. BAELSKAAI 32, 8400 OOSTENDE

- Leveren aan boord van B.T.W.-vrije bescherm- en regenkledij voor vissers
- Verder nog grote keus van alle bedrijfskledij voor mannen en vrouwen

BIJHUIS : SAILORS SHOP - KAAI 13, NIEUWPOORT
ALLE ZELFDE ARTIKELS BIJ JANSSENS VALERE, HUIS COUDEKERKE, ZEEBRUGGE

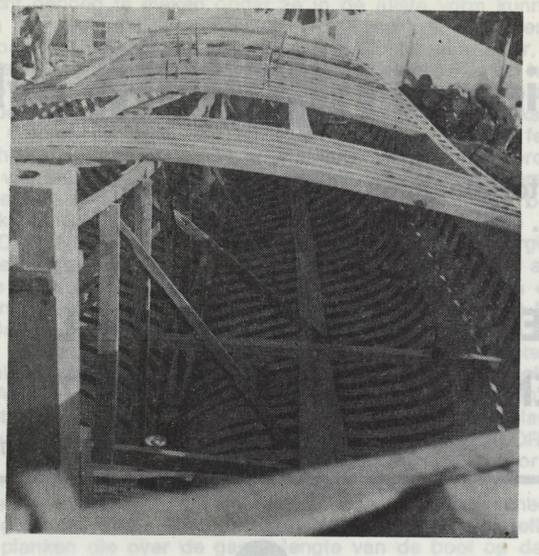
ENIMA p.v.b.a.

c/o Pintelon Henri

H. BAELSKAAI 34, 8400 OOSTENDE

- Scheeps- en industrieverven van eerste kwaliteit
- Alle scheepsschilderwerken
- Alle huishoudverven

(Vervolg van bladzijde 43)



Het plaatsen van de dekbalken

Opgemerkt dient dat op deze werf de STUTTEN, in tegenstelling met de gebruikelijke werkwijze, geen deel uitmaken van de spant, maar achteraf worden ingebouwd. Als reden hiervoor gaf de maestro-calefate op dat dit zijn voordeel had bij de herstellingswerken. Daar bij een botsing met een kaaimuur of een niet te erge aanvaring voornamelijk de verschansing getroffen wordt en daarbij een of meerdere stutten afbreken is het wel gemakkelijker deze stutten te vervangen indien ze geen deel uitmaken van het spant.

De twee rijen INHOUTEN van elk spant worden met koppelbouten aan elkaar verbonden.

Zo worden aan de hand van de mallen de rechte onafgebroken spanten opgemaakt die men MIDDENSPANTEN noemt. Ze bepalen niet alleen de dwarsscheepse vorm, maar verbinden ook de beide zijden van het schip met elkaar.

HET RAAM VAN KIEL EN STEVENS

De KIEL, als het ware de ruggegraat van het schip, is een zwaar, balkvormig, recht stuk hout, dat zo mogelijk uit één stuk gemaakt wordt. Afhankelijk van de grootte van het schip en het beschikbare hout kan het ook soms uit twee delen bestaan.

De kiel moet vanwege de vele bouten die er doorheen moeten, uit een harde houtsoort gemaakt worden. Hiervoor wordt meestal inlands EUCALYPTUS hout gebruikt.

Bestaat de kiel uit twee stukken, dan worden die met een KIEL-LAS aan elkaar verbonden. De las heeft meestal een lengte die gelijk is aan vijfmaal de hoogte van de kiel en wordt verrstijfd met drie kielbouten.

Deze bouten worden veelal, in tegenstelling met een gewone werkwijze, van boven naar beneden gestoken, waarbij de moeren beneden in de kiel ingewerkt worden. De holte wordt dan later met rode menie opgevuld en met een houten dop afgesloten.

De las wordt aan zijn hoge kant voorizen van een houten pen, een zogenoemde KEER- of SCHEINAGEL, wat tenandere verder op alle lassen zal gebeuren. Dit wordt gedaan om inwateren tegen te gaan.

De kiel wordt langs alle kanten geëffend. Dit gebeurde tot in 1972 met een DISSEL en een handschaaf, sedertdien werd een elektrische handschaafmachine aangekocht waardoor het werk veel vergemakkelijkt werd.

Eens zover wordt de kiel op zijn STAPELING gezet (het OP STAPEL ZETTEN). De helling wordt gevormd door de natuurlijke glooiing van het terrein dat een hoek maakt van ongeveer tien graden met de waterspiegel. Op de helling worden een deel stapelblokken op kleine afstanden zodanig achter elkaar geplaatst dat hun bovenvlakken nauwkeurig op en in hetzelfde vlak liggen.

De stapelblokken zijn hoog genoeg opdat overal aan de bodem van het schip zal kunnen gewerkt worden.

Op de stapelblokken wordt nu de kiel gelegd.

Vanwege het meestal zonnige weer en de geringe regenval in deze streken is de helling niet overdekt en zal het schip volledig in open lucht gebouwd worden.

Op het voorste gdeelte van de kiel (dit is de walkant, want hier wordt het schip met voorsteven naar de wal gebouwd) wordt vervolgens de VOORSTEVENKNIE aangebouwd.

Dit verbindingsstuk tussen kiel en voorsteven geeft door zijn gebogen vorm de hoek aan waaronder de voorsteven ten opzichte van de kiel zal staan. De verbinding gebeurt met een SCHUINE HAAKLAS en de nodige bouten.

Op de voorstevenknie wordt nu de VOORSTEVEN geplaatst. De voorsteven wordt in positie gebracht door middel van een bok en onmiddellijk links en rechts geschoord door twee houten schoren.

Ook hier wordt voorstevenknie en voorsteven verbonden met een schuine haaklas en verstijfd met moerbouten.

Als versterking tussen voorsteven en voorstevenknnie wordt hierop de NAARLOOP vastgebouwd.

Op de naarloop wordt de BINNENSTEVEN geplaatst die aan de steven wordt vastgebout. De binnensteven is iets breder dan de steven, dit geeft later na het uitkappen van de PONNING in de steven een ruimere steun voor de uiteinden van de huidplanken.

Ondertussen wordt de ACHTERSTEVEN of SCHROEFSTEVEN in gereedheid gebracht. Oorspronkelijk was dit een stuk dat op de kiel werd geplaatst en waarop dan ACHTERLOOP en ROERSTEVEN werden aangebouwd. In de laatste jaren is JOACHIM de maestro-calefate aan prefab gaan doen. Het resultaat is dat de hele opbouw, SCHROEFSTEVEN, ROERSTEVEN en ACHTERLOOP nu in z'n geheel in de werkplaats gemonteerd worden en dan meteen ter plaats op de kiel worden vastgezet. Het bevestigen op de kiel gebeurt met een zware lange bout (de zwaarste die aan het schip gebruikt wordt) en die schuin door de schroefsteven en de kiel gaat. Hierbij wordt de bout van onder de kiel naar boven gestoken, waarna de moer in de schroefsteven met een potsleutel wordt aangehaald. Want het is wel te verstaan dat kop en moer van de bout in de kiel en knie ingewerkt worden.

Later wordt een gedeelte van de zijkanten van de schroefsteven ingekapt en worden op deze plaats de huidplanken vastgezet.

Over gans de lengte van de kiel worden nu de NESTEN van de spanten ingekapt. Dit zijn de inlaten waarin de wrangen van de spanten komen te staan.

DE SPANTEN

Met behulp van een primitief opgezette bok en veel mankracht worden nu een na een, beginnende van voor, de spanten op hun plaats gebracht en recht gezet. Ze worden meteen, nadat door wrang en kiel een gat geboord werd, door middel van een gegalvaniseerde bout aan de kiel gebout. Elke spant krijgt links en rechts nog een schoor als bijkomende steun.

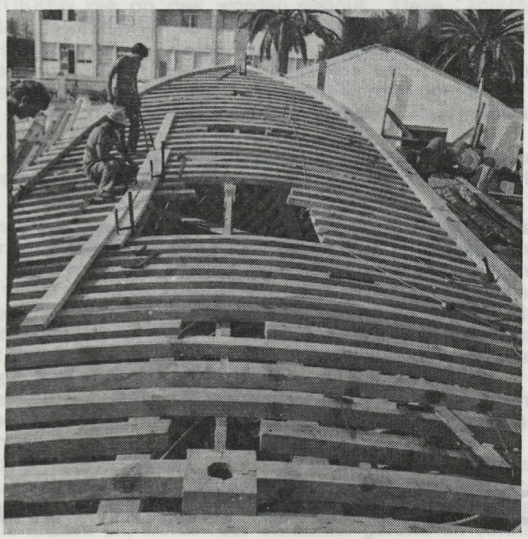
Vanaf het GROOTSPANT naar achter worden de spanten gekeerd alvorens ze in positie worden gebracht en aan de kiel gebout. Dit wordt gedaan om het spant de juiste afvloei te geven die tenandere reads bij het zagen voorzien was.

Als al de op voorhand klaargemaakte middenspanten op hun plaats staan, worden de voor- en achterstevenspanten ingebouwd. De middenspanten kunnen namelijk niet in het voor- of achterschip aangewend worden omdat de scherpte van deze delen het gebruik van een klassieke wrang onmogelijk maken. Voor en achter in het schip worden de spanten dan ook op het stuk, dit is aan de steven aangebouwd. De buikstukken worden langs de steven gepast net als steekspanten en daarna verbonden door een BROEKSTUK dat met een bout op de steven geklonken wordt. Hiertegen worden dan de BIJWRANGEN van de ligger gebouwd. Aan het achterschip wordt eenzelfde werkwijze toegepast.

DE BUITENHUID EN HET LANGSCHEEPS VERBAND

Eens zover wordt het ZAADHOUT of de BINNENKIEL in positie gebracht. Het is de eerste langscheepse verstijving van het schip. De voornaamste functie van dit hout is de spanten op hun plaats te houden. Het zaadhout wordt licht ingelaten op de spanten, hetgeen gebeurt door op de plaats waar het komt te liggen het hout enkele centimeters weg te kappen, zodat het passend over de wrang sluit. Om de twee of drie spanten wordt het zaadhout aan de kiel gebout.

Nu wordt het vuur onder de vuurpot ontstoken om de eerste huid-



Het potdeksel ligt er

(Vervolg op bladzijde 47)

ijsfabriek
De Noordpool
N.V.

H. BAELSKAAI, 9 — 8400 OOSTENDE

Levert u :

HET NIEUWSTE IJS : « VLAKIJS »
DAT IS HET BESTE

IJsfabriek verwezenlijkt door
Reders voor de Reders

VIEREN A. • PINTELON H. • VANLUL A.

(7986V)

G. VAN PUTTE & ZOON

Opvolger P. VAN PUTTE

H. Baelskaai 36, Oostende — Tel. 70 15 69

★ ★ ★

Staaldraad, Mixtetouw, Touwwerk, Koorden, Garen
Alle Confectie, Zeilen, Bachen
Alle dekkleden, Sisalmatten en -lopers

★ ★ ★

WENST AAN
AL HAAR KLANTEN
een
VROLIJK KERSTFEEST
en een
VOORSPOEDIG NIEUW JAAR

(7985V)

Gieterij Debaets pvba

Victorialaan 69, 8400 Oostende
Tel. (059) 70 10 99

WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1977

(7988V)

DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1977 VERSCHENEN

De 39e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.280 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en maalboten hebben dit werk aan boord van elk schip.
Dit boekwerk is uitgegroeid tot een onmisbaar element op de brug van elk schip dat in de Noordzee vaart zowel van Koopvaardij als van Visserij en op het bureel van ieder zakenkantoor dat rechtstreeks of onrechtstreeks met de Maritieme bedrijvigheid is begaan.
De oplage is beperkt en de prijs vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, Oostende.
De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- **ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;**
- **Beroepsvereniging „Hand in Hand", Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;**
- **O.V.A. Vismijn, Oostende ;**
- **MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;**
- **Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.**

B. NEDERLAND

- **Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;**
- **N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;**
- **IJmuider stores, Haven IJmuiden ;**
- **Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;**
- **Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.**

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

(vervolg van bladzijde 45)

planken zacht genoeg te maken opdat ze in de juiste vorm kunnen gebogen worden om geplaatst te worden. Het plaatsen van deze eerste huidplanken gebeurt van voor naar achter en van achter naar voor, tot er in totaal van dekhoogte naar beneden, een drietal rijen planken op hun plaats zitten. Al de HUIDGANGEN worden op beide plaatsen met twee zware gegalvaniseerde nagels op de spanten genageld. Deze eerste reeks van drie huidgangen vormen de BERGHOUTGANGEN die vanwege het feit dat ze meer onderhevig zijn aan schokken en stoten zwaarder uitgevoerd worden. In de bouw van het schip vormen zij de tweede langscheepse verstijving.

De verdere huidbeplanking gebeurt nu van de kiel naar boven toe. In de uitgekapte SPONNING van de kiel wordt de eerste van de drie ZANDSTROOKGANGEN aangebracht. Deze zijn net als de berghoutsgangen zwaarder uitgevoerd omdat bij een eventuele stranding het schip hier de zwaarste stoot zal krijgen. Na de zandstrookgangen komen eerst een reeks gewone maatse VLAKPLANKEN, want dit gedeelte wordt het VLAK genoemd. Daarna volgen weer een paar zwaardere planken, de KIMPLANKEN, omdat het schip bij het droogvallen op deze plaats zal rusten. Hierna wordt de ruimte tussen kim en berghout opgevuld door een reeks ZIJDELINGSE PLANKEN. De wigvormige ruimten tussen de de gangen, die ontstaan omdat men in de kim van het schip geen doorgaande planken kan blijven gebruiken, worden gevuld met HAAKPLANKEN of VERLOREN GANGEN. Al de nagels worden iets dieper ingeslagen en de hierdoor ontstane ruimte wordt opgevuld met stopverf.

Binnenboord wordt nu op de spanten een derde langscheepse verstijving aangebracht onder de vorm van WEGERS. Dit zijn telkens een dubbele rij planken die over de ganse lengte van de boot op de spanten worden genageld en aan elkaar verbonden worden met een haaklas. Achtereenvolgens plaatst men aan stuur- en bakboord de VLAKWEGERS, de KIMWEGERS, de TUSSENWEGERS en de BALKWEGERS. Deze laatste zijn iets zwaarder uitgevoerd omdat zij ook zullen dienen als steun voor de DEKBALKEN.

HET DEK EN HET DWARSSCHEEPS VERBAND

Op gelijke hoogte met de bovenste berghoutsgang worden nu de hoger uitstekende OPLANGERS afgezaagd.

Over heel de lengte van het schip worden nu binnenboord een reeks schoren en latten aangebracht die als voorlopige steun van de dekbalken zullen dienen.

De DEKBALKEN zijn bijna vierkant in doorsnee en de bovenkant loopt enigszins rond af opdat het water naar de zij zou lopen. Deze gebogen vorm van het dek wordt ten andere DEKRONDTE van het schip genoemd.

De dekbalken rusten tegen de boord op de balkwegers, waarop zij bevestigd worden met gegalvaniseerde nagels. Meestal worden eerst de dekbalken gestoken die de voor- en achterkant van de luiken vormen, waarna de ruimte tussen twee luiken wordt aangevuld.

Waar de luiken komen worden enkele schoren geplaatst. Onder de doorlopende dekbalken wordt aan weerszijden een steunbouten genageld dat van de ene dekbalk naar de andere loopt en als drager zal dienen voor de halve dekbalken die hier moeten komen.

Door de vrij eenvoudige bevestiging van de dekbalken op de balkwegers verloopt het plaatsen hiervan zeer vlug.

Om het inwateren tegen te gaan wordt nu op de koppen van de spanten en de verbindingen van de dekbalken en de balkwegers een zware houten plank genageld. Deze plank, die op een breedte van 30 cm het dek volledig omlijst is het potdeksel of het WATERBOORD. Dit potdeksel werkt tevens krachtig mee om het bovenschip verband te geven. Eens zover is het de beurt aan de dekplanken die zonder veel plichtsplegingen en zonder bijzondere verbinding, langscheeps, met behulp van gegalvaniseerde nagels op de dekbalken worden genageld.



Werk maken van de dekplanken

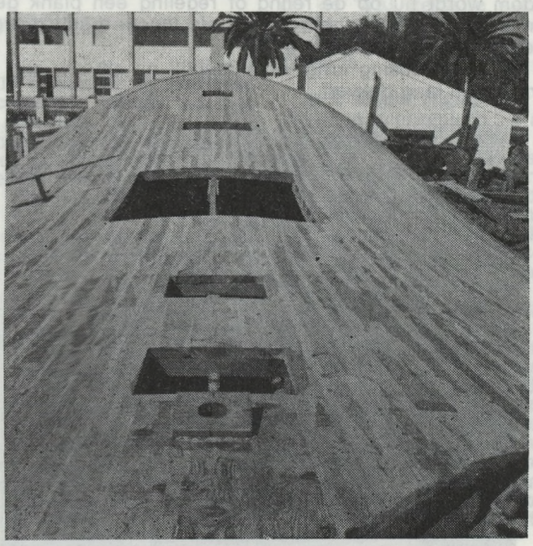
De volgende operatie is die van het KALFATEN of BREEUWEN van huid en dek, waarvoor alle hens aan dek worden geroepen.

De naden tussen huid- en dekplanken worden eerst verbreed met behulp van een beitelvormige OPENSLAGER. Daarna worden met een BREEUW- of KALFAATIJZER meerdere draden uitgepluisd bruinwerk tot op zekere diepte met geweld ingedreven. De garens moeten zo vast mogelijk aangeklopt worden en in de naad een harde gladde oppervlakte vormen. Deze oppervlakte blijft enkele millimeter beneden de buitenkant van de planken waardoor er een ruimte ontstaat die in de volgende bewerking volgestreken wordt met een zeewaterbestendige stopverf.

Typisch is hier wel dat geen speciale KALFAATHAMER gebruikt wordt maar een gewone houten hamer. Wel wordt het BREEUWSEL nadat het ingedreven is, aangedreven met een RABATIJZER.

Op deze kusten is het gebruikelijk dat bij de bouw van een schip, de reder met zijn volk instaat voor het schilderen van het schip. Op alle mogelijke en onmogelijke ogenblikken komen dan ook een paar mannetjes opdagen om kwistig de verfborstel te hanteren.

Sommige reders hebben een voorkeur voor rode menie als verfbasis, anderen houden het meer bij een goede grondverf. Eens gekalfaat krijgt het schip, binnen en buiten een laag menie of grondverf en een laag dekverf.



Een gedekt schip

DE VERSCHANSING

In tegenstelling met sommige bouwwijzen worden op deze werf de STUTTEN van de verschansing achteraf aangebracht en dus niet in de spant verwerkt. Dit heeft als voordeel dat bij herstellingen deze vlugger uitgevoerd zullen worden en minder zullen kosten.

Men begint met het kappen van een reeks vierkante gaten in het potdeksel. De stutten worden volgens een reeks voorafgemaakte mallen gezaagd en stuk voor stuk in de gaten gepast en zullen later met gevalvaniseerde nagels aan de romp worden genageld. Dit gebeurt vanaf het voorschip aan weerszijden tot ter hoogte van de schroefsteven. De rest wordt op het achterdek later aangevuld met nog enkele ingewerkte stutten en KNIESTUKKEN die op dek worden gebout. Deze kniestukken zijn zwaarder dan de stutten en zullen het achterste deel van de verschansing ook meer sterkte geven.

Eens zo ver wordt met lange buigzame latten nauwkeurig bepaald hoe de verschansing moet lopen. Deze latten worden op het oog met enkele nagels aan enkele in lijn staande stutten genageld. De andere stutten worden daarna in lijn gebracht.

Met een nog dunnere lat wordt vanaf de laatste stutten naar de achtersteven nauwkeurig de boog van de verschansing op het achterdek bepaald.

Het vuur wordt weer onder de kookpot ontstoken en de eerste planken worden aan de buitenkant tegen de stutten op hun plaats gebracht. Een zelfde plank komt ook aan de binnenkant, terwijl het kopshout aan de bovenkant wordt afgedekt met een RELING of REGELING, die met haaklassen in elkaar gestoken wordt. Ook de onderkant van de stutten krijgt aan de buitenkant een plank die echter een anderhalve tot twee centimeter van het dek geplaatst wordt, opdat het aan boord komende water zou kunnen weglopen.

Vanaf het voorschip tot ter hoogte van het voorste ruim wordt de ruimte tussen bovenste en onderste plank op volle hoogte gedicht met planken van gelijke dikte.

Vandaar naar achtertoe, tot aan het roersteven, bestaat de verschansing uit een even dikke middenplank die aan de boven en onderkant wordt aangevuld met dunnere planken. Deze centrale plank steekt iets meer dan de andere uit, wordt voor en achter gerond en vormt aldus ook nog een versierend element van de verschansing.

(Vervolg op bladzijde 48)

(Vervolg van bladzijde 47)

Het achterste gedeelte krijgt maar zes stutten ook 4 zware kniestukken, twee aan weerszijden van de achtersteven, waarna hierop de reling verder wordt aangebracht.

De ruimte tussen reling en dek wordt aan de binnen- en buitenzijde opgevuld met schuingenagelde planken.

Deze bouwwijze is hier nodig omdat de kromming in de boog van het achterschip te groot is en men geen plank op die kromming kan geplooid krijgen.

De reden waarom de verschansing op deze plaats bezet wordt met schuinlopende planken is te zoeken in het verschil van boog tussen boven en onderkant van de verschansing.

Op de schuingenagelde planken van het achterdeel van de verschansing worden nu een reeks latten van 10 cm breed op een onderlinge afstand van 10 cm genageld. Deze moeten dienen om de sleet tegen te gaan, want het is over dit gedeelte dat de netten zullen opgehaald worden. In tegenstelling met onze treilers hebben de schepen hier een dubbele galg op het achterdek staan.

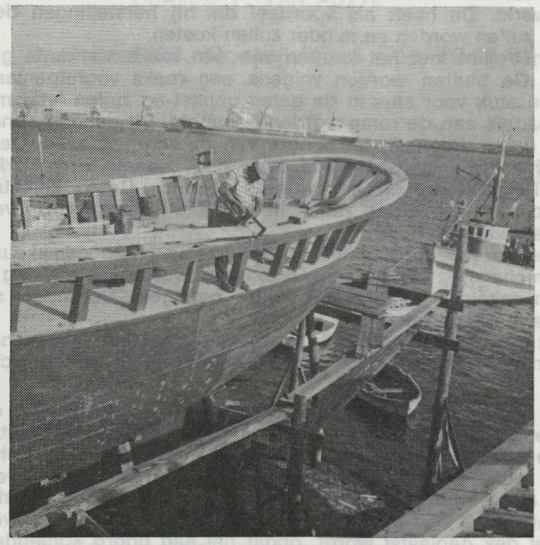
Op het voorste gedeelte van de verschansing komt, tot op de hoogte van de voormast een bijkomende versterking in hout. Deze versterking is nodig om er de rolschijven op te plaatsen waarover het anker zal ingehaald worden.

Rondom wordt nu op de reling of regeling een plank genageld die iets smaller is dan de reling zelf, en die als functie heeft de reling te beschermen tegen sleet en schavieling.

Ook de verschansing krijgt onmiddellijk na afbouw zijn laag menie of grondverf en zijn laag dekverf.



Het voorste gedeelte van de verschansing



Het achterste gedeelte van de verschansing

DE AFWERKING VAN DE RUWBOUW

Enkele mannen van de reder maken nu een cementspecie klaar en met rubberen emmers worden hand over hand de LUCHTEN aan weerszijden en onder het zaadhout, afwaterend naar achteren met cement gevuld.

Zohaast de cement hard is beginnen de scheepstimmerlui met de inbouw van de schotten. Een eerste schot vormt de scheiding tussen



Roer en schroef op hun plaats

VOORRUIM en VISRUIM, een tweede tussen visruim en MACHINEKAMER, het derde tussen machinekamer en ACHTERRUIM en het vierde tussen achterruim en ACHTERSTEVEN.

Het voorste ruim wordt als LOGIES ingericht en krijgt acht kooien, waarvan er vier langscheeps en vier dwarsscheeps geplaatst worden. Ook het achterste ruim wordt als logies afgewerkt en voorzien van zes kooien wat volgens Spaanse normen voldoende is voor een normale bezetting van een schip van die grootte. De hier toegemeten ruimten zijn naar onze begrippen wat miniem, maar meestal lopen deze soort vaartuigen dagelijks tussen de spanten worden opgevuld met een isolerende stof en bekleed met hout totdat alle oppervlakten effen zijn. Al de voegen worden daarna de haven binnen.

Na de logiesten wordt het visruim in orde gebracht. De LUCHTEN op de gebruikelijke wijze gebreeuwd en verder met stopverf gedicht. Ondertussen worden in een nabijgelegen werkplaats, op maat, drie brandstoftanks uit stalen platen van vier millimeter geast. Na geschilderd te zijn in twee lagen rode menie en een laag vernis, worden ze met behulp van een bok in de machinekamer op hun plaats gebracht. Ze worden voorlopig met houten keggen vastgezet, waarna de bevestiging bestendigd wordt met een reeks ijzeren platen. Deze platen worden achteraf op de spanten gevezen.

De drinkwatertank komt boven op het brughuis, dan spaart men een pomp uit.

Met behulp van een dun touwtje wordt nu nauwkeurig de baan bepaald die de schroefas zal volgen. Waarna het vooraf geboorde gat in de schroefsteven uitgekapt wordt tot op de ware grootte van de SCHROEFASBUS. Deze laatste wordt op zijn plaats gestoken en met veel meetwerk aan binnen- en buitenkant in zijn juiste positie met houten keggen vastgezet.

De iets naar buiten uitstekende schroefasbus wordt daarna aan de buitenkant verzekerd en afgedicht met een sluitstuk dat met vier bouten op de achterkant van de schroefsteven wordt vastgezet.

De ruimte rond de schroefasbus wordt aan de binnenzijde met cementspecie opgevuld.

Ook hier is nog steeds gebruikelijk een geldstuk voor de gelukkige vaart van het schip aan te brengen bij de afbouw. In de tijd van de zeilvissloepen werd volgens de verklaringen van de maestro-calefate het geldstuk in het mastgat geplaatst (net als bij de Romeinse scheepsbouwers). Bij de tegenwoordige houten motorvissersvaartuigen wordt een stuk van 25 of van 50 pesetas in de cementspecie verwerkt waarmee de ruimte rond de schroefasbus gevuld wordt. Het geldstuk wordt door de reder gegeven en moest hij het vergeten dan zorgt de maestro-calefate wel voor de instandhouding van de traditie.

In de machinekamer worden aan weerszijden van het zaadhout een paar stalen platen op de spanten gebout. Dit gebeurt aan elke kant met een veertiental bouten die dwars door de romp gaan. Dit wordt de basis van de motorbedding.

Met behulp van het gespannen eindje en de maten van de motor wordt nauwkeurig bepaald tot op welke hoogte de bedding moet komen. Hierna wordt deze stuk na stuk aan weerszijden op de basisplaten opgebouwd en gelast.

De schroefas wordt gestoken en de schroef erop gezet. Waarbij er uiteraard zorg wordt voor gedragen de schroefas binnenboord te verzekeren.

Door de roersteven wordt het voordien geboorde gat vergroot tot op de maat van de roerkoning. In de werkplaats wordt, in een combinatie van metaal en hout, het roer gemaakt. Steun, hengsels en bijhorende roerkoning zijn in ijzer, terwijl het roerblad in hout is.

Zohaast het klaar is wordt het roer geplaatst.

Ook wordt gezorgd voor een extra steun in ijzer aan de schroef-

(Vervolg op bladzijde 49)

(Vervolg van bladzijde 48)

steven, die aan weerszijden hiervan wordt aangebracht.

Aan dek worden ondertussen de LUIKOPSTANDEN geplaatst alsook de LUIKKAPPEN van voor en achterluik.

In de timmerplaats wordt het brughuis opgebouwd en in de werkplaats wordt de motorkap gelast.

Voor- en achterdek worden nog voorzien van enkele kruislampen.

Het schip is nu praktisch klaar voor de stapelloop.

DE STAPELLOOP

Het volk van de reder geeft nu eerst de romp zijn eindlaag. Dit wordt een kleurencombinatie die gegroeid is uit een tot nog toe niet achterhaalde traditie. Meest gebruikte kleuren zijn hier blauw, rood of groen voor de ronding van het achterdek en wit voor het overige van de romp. Reling en mast krijgen veelal een okerkleur, terwijl het brughuis een combinatie van drie kleuren krijgt waarin het wit overheerst.

Om het schip van stapel te laten lopen kiest men ook hier het uur van een hoogwaterstand. De weg die het schip moet afleggen is dan de kortste en de nadelige schokken blijven beperkt.

De helling wordt opgeruimd en de overtollige schoren en stutten worden weggehaald. Er worden een reeks balken vanaf het midden van het schip tot aan de waterkant gelegd die goed in het vet worden gezet. Hierna schuift men aan weerszijden van de kiel een zware houten slee onder de romp.

Deze sleeën waarop men het schip laat rusten, lopen, tegelijk met dit van stapel en worden naderhand onder het schip uitgetrokken. Hierdoor lopen de schepen langzamer af en vermijdt men schokken, waaraan ze bij het verlaten van de helling en de eerste indompeling zijn blootgesteld. Om de vaart van het schip te stuiten als het afgelopen is worden een paar zware trossen over de steven op de voorste kruislampen bevestigd, terwijl een paar roei- en motorboten bij de hand worden gehouden om het schip na het aflopen tegen te houden.

De avond voor het aflopen krijgt de romp een laag aangroeiwerende verf. De dag zelf wordt het schip op sleeën geplaatst, waarbij de restant van schoren en stutten gaat verdwijnen. De vermoedelijke baan die het schip op het water zal volgen wordt nagekeken en geklaard van eventueel geankerd of gemeerd liggende bootjes en boeitjes.

In een feestelijke stemming wordt het schip te water gelaten en in de onmiddellijke omgeving afgemeerd, want nu volgt de definitieve afwerking.

Vijf maanden heeft het duo JOACHIM-MIGUEL samen met een viertal leerjongens gewerkt aan dit schip dat de «SIERRA DE LUJAR» zal heten. Zoals overal ter wereld zullen ook zij het overige van de dag niets meer doen dan de genoegens smaken van de voldoening na degelijk gepresteerd werk.

In de volgende weken wordt achtereenvolgens de motor geplaatst en krijgt het dek vorm door de plaatsing van het brughuis, de motorkap en de mast.

Een paar oude vissers zullen zorgen voor het takel en splitswerk en voor al die kleine zaken die aan boord van zo'n schip nodig zijn om het met succes naar zee te laten gaan.

Op een mooie morgen zal het schip in zee steken met enkele autoriteiten aan boord voor een proefvaart. De Commandancia de la Marina zal er zijn zegen over geven (want hier heeft de marine het nog steeds voor het zeggen) en het goedkeuren voor de vaart.

Het schip dat reeds een naam kreeg en nu een stamboeknummer krijgt, zal zijn plaats innemen tussen de twee en zestig anderen die zo intens mogelijk zullen zorgen voor de aanvoer van vele porties mooie vis.

J.B. DREESEN

Uit «NEPTUNUS», maritiem tijdschrift van de Zeemacht



En... op een mooie morgen wordt het schip te water gelaten

Het zeer nuttig werk van het hospitaalkerkschip „De Hoop"

TERUGBLIK

EN PERSPECTIEF

Toen op 17 december j.l. het hospitaalkerkschip «De Hoop» na het volbrengen van zijn 14de en laatste reis van dit jaar in de Scheveningse haven had afgemeerd, kon de Voorzitter van de Vereniging tijdens de jaarlijkse kerstbijeenkomst aan boord met voldoening vaststellen dat dank zij de volledige inzet van Kapitein en Bemanning van «De Hoop» en van de Rederij, alle diensten optimaal konden functioneren. Op de kop af 320 schepen ontvingen medische- dan wel technische hulp. Dat betekent dat de bijstand in volle zee nog intensiever was dan in de onmiddellijke voorafgaande jaren. Het totaal van 320 schepen spreekt te meer wanneer wordt bedacht dat door vangstbeperkingen de Nederlandse vlootcapaciteit met 20 t.h. wordt teruggedrongen. Daar staat tegenover dat meer dan voorheen schepen van lid-Staten van de E.E.G. werden geholpen, met name: Vlaamse schepen.

Overigens wees de Voorzitter er nog eens op dat het niet juist zou zijn om de wezenlijke betekenis van «De Hoop» voor de Visserijgemeenschap uitsluitend af te meten aan de omvang van de hulp, die het hospitaalkerkschip biedt in het kader van de Volksgezondheid, en in de technische sector. Immers, voor de brandweer is niet beslissend het aantal branden dat per jaar wordt geblust, maar het simpele feit, dat over de brandweer kan worden beschikt, wanneer de omstandigheden dit gebieden. Het gaat derhalve om voortdurende en parate aanwezigheid. Wat waar is voor de brandweer ,is evenzeer waar voor «De Hoop». Je verlangt niet naar branden, laat staan naar elk jaar een paar branden meer. Je biedt ook niet om zieken en gewonden, en als het kan elk jaar wat meer. Je ziet ook niet uit naar bedrijfsstoringen aan boord van vissersschepen. Maar in alle genoemde gevallen kan het noodlottig zijn voor betrokkenen en samenleving als snelle en adequate hulp niet voorhanden is.

De kerkdiensten ten behoeve van de Kerk op Zee werden — voor zover de weersomstandigheden het mogelijk maakten — goed bezocht en druk beluisterd, ook aan de wal. Als voorbeeld van kerkbezoek in volle zee moge dienen dat voor de namiddagdienst van zondag, 12 december j.l. bijna 100 kerkgangers van de omliggende schepen per motorsloep aan boord van «De Hoop» werden genomen. De pastorale zorg aan boord van vissersschepen bleek ook in het afgelopen jaar in toenemende mate in een behoefte te voorzien. Dat alles stemt tot grote dankbaarheid en geeft met de Kerk op de Wal gestalte aan de Oecumene, waarvan het schegbeeld op de boeg van «De Hoop» het zinnebeeld is.

Een nieuw regime ter zee — sociaal en economisch — staat geboren te worden. Vanaf 1 jan. '77 zal er een «Gemeenschaps-Zee» zijn. Een zeer omvangrijk gebied, dat naar raming in grootte gelijk zal zijn aan 10 à 12 maal de oppervlakte van Frankrijk. Binnen deze ontzaggelijke ruimte zullen de vissers van de Gemeenschap hun bedrijf uitoefenen onder het gezag van de Autoriteit van Brussel. Ook de hulpschepen van de lid-Staten zullen onder auspiciën van het Uitvoerend Orgaan van de Gemeenschap en gestimuleerd door de Sociale Partners hun plaats moeten innemen. Dat geldt eveneens voor het hospitaalkerkschip «De Hoop». Naast de belangrijke taken, die «De Hoop» reeds vervult kan worden verwacht dat nieuwe taken aan het pakket zullen worden toegevoegd.

Zoals elke geboorte gaat ook de geboorte van de Communautaire Zee met barensweeën gepaard. Formele en technische puzzles moeten worden opgelost, en boven alles zullen objectieve beleidslijnen moeten worden gecreëerd, die zijn geworteld in het Verdrag van Rome en «Verordening no. 2140/70 van de Raad van Ministers van 20 oktober 1970», waarin voor de lid-Staten de toegang tot elkaars wateren en de bevissing van elkaars visgronden op voet van gelijkheid zijn geregeld.

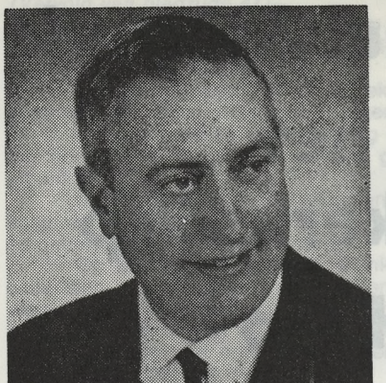
Er wacht een boeiend nieuw jaar, waarin het lichamelijk- en geestelijk welzijn ,alsmede de technische hulpverlening centraal zullen staan. Het is de wens van het bestuur van «De Hoop» dat én voor de eigen bemanning en voor alle zeelieden ter visserij de aloude heilwens in vervulling moge gaan: Gezondheid en Behouden Vaart !

HOOGWATER-BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijen in de verschillende havens van Belgie, Noord Frankrijk en Holland,tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar voor de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44



OP DE VALREEP

door Walter VAN ROOSE, Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Het jaar 1976 loopt op zijn laatste benen, binnen een paar dagen kan het definitief bilan worden opgemaakt. De zeevisserijstatistiek is uiteraard voorlopig en onvolledig, maar voor wie er in grasduint, valt al enige lering en lessen te rapen.

De aanvoer in eigen haven liep — opnieuw — een ietsje terug. Geen nieuw feit dus, men went aan alles, en op zichzelf zijn die paar tonnen minder nog het einde van de wereld niet. Veel belangrijker en interessant is te weten hoeveel zaad er in 't bakje kwam, want daar was het dat in 1975 het schoentje wrong. Is er anders gezegd na het rampzalige jaar 1975 tijdens het aflopende jaar een verbetering en enig soelaas ingetreden ? Het antwoord is gelukkig ja.

Als straks het cijfer van de totale bruto-opbrengst voor 1976 zal bekend zijn (met inbegrip van de aanvoer in vreemde havens), zal dit naar alle waarschijnlijkheid rond de anderhalf miljard frank liggen. Voor de leek kan dit cijfer enorm lijken, maar ingewijden weten dat dit amper genoeg is om een vloot van 200 vaartuigen met 1.000 opvarenden aan een redelijk bestaansminimum te helpen.

Het herstel na de inzinking van de jongste jaren is duidelijk af te lezen in de evolutie van het prijsgemiddelde in het jongste jaar : 31 fr per kg in 1975 tegen 39 fr in 1976. Wie wat dieper op de cijfers ingaat, komt tot veelbetekenende vaststellingen.

Vooreerst is er het enorme overwicht van de vangsten van TONG. Een derde van de totale besommingen komt voort van de tongenvangsten; de gemiddelde prijs in de vismijn steeg dit jaar voor tong met 30 procent. Uit de officiële prijsopnamen, door het Ministerie van Ekonomische Zaken wekelijks in de winkels en warenhuizen verricht, blijkt dat de verbruiker in het binnenland, en meer bepaald te Brussel, tot 460 en 480 fr per kg voor tong betaalt. Tong was reeds een lukseprodukt aan 't worden, dat zal in de toekomst nog meer dan ooit het geval zijn.

Er steekt natuurlijk een gevaar in een dergelijke ontwikkeling. Veelzijdigheid en een hoge graad van varieteit is altijd een hoofdtroef van ons visserijbedrijf geweest; een al te groot overwicht van één bepaalde vissoort houdt een bedreiging voor een stabiele rendabiliteit in, zeker in een periode van overbevissing en vangstbeperkingen.

Bij de quota willen we overigens even stilstaan. Om vast te stellen in de eerste plaats dat het hele systeem van quoteringen een doodgeboren kind en een slag in het water is. Wie goed toeziet en zijn oor te luisteren legt, moet eerlijk toegeven dat er — openlijk of bedekt — meer gevangen wordt dan toegelaten. Geen enkel land moet de anderen lessen geven en met de vinger wijzen; voor allen is de verleiding groot om buiten de schreef te gaan, te meer daar van een echte waterdichte kontrole in het huidig systeem geen sprake kan zijn.

Men weet intussen dat de besissingen vanaf 1977 elders komen te liggen. De E.E.G. neemt het hecht over van de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie, en zal binnen de nieuwe ekonomische gemeenschapszone van 200 zeemijl zelf de quota gaan bepalen. Wegens tijdsgebrek zullen die quota, aanvankelijk althans, gelden voor dezelfde soorten en in dezelfde proporties als in het verleden het geval was. Maar nu al kan men vaststellen dat de E.E.G.-beslissingen onder hetzelfde euvel zullen gebukt gaan als de N.E.A.F.C-quota, nl het gebrek aan afdwingbaarheid. Er worden wel goede voornemens gemaakt en plechtige verklaringen afgelegd, maar in feite zullen de E.E.G.-instanties op stuk van quota niet meer macht hebben of gezag kunnen uitoefenen dan hun voorgangers.

Trouwens het hele systeem van vangstbeperkingen is scheefgegroeid en reeds aan de basis fout. Toegegeven, er zijn bepaalde vissoorten tijdelijk of lokaal overbevist en niet alle verzuchtingen van de wetenschapslui mogen in de wind worden geslagen. Elk jaar evenwel opnieuw stelt de natuur ons voor verrassingen en worden vroegere voorspellingen door de vangsten zelf tegengesproken.

Als er ergens een dreiging bestaat, ligt die niet zozeer op het terrein van de konsumptievis, maar wel in de louter industriële visserij voor vismeeldoeleinden, waarbij massaal en voortijdig op jonge vis wordt gejaagd, vooraleer deze de tijd had om tot normale wasdom te komen en voor de voortzetting van de soort te zorgen. Maar zelfs deze vorm van roofbouw schakelt men niet van vandaag op morgen uit : in landen als Denemarken en Noorwegen vinden duizenden werknemers een bestaan in deze visverwerkende en vismeel fabricerende bedrijven en het is niet in een periode van ekonomische krisis en hoge werkloosheid dat om het even wie een radikale en onmiddellijke afschaffing van dit industrieel apparaat met de slag zal kunnen doorvoeren. Hieraan wordt wel gewerkt, maar het moet gebeuren langs paden van geleidelijkheid.

Inmiddels heeft ook het grote publiek de jongste tijd via de nieuwsmedia overvloedig kunnen vernemen dat de geboorte van wat de Fransen «l'Europe bleue» zijn gaan noemen, van geen leien dakje loopt. Met Zes was het al niet gemakkelijk, maar met lastposten als Ierland en Groot-Brittannië er bij, is het helemaal een onontwarbare knoop geworden. Laatstgenoemden hebben de beste en rijkste viswateren, voelen zich bijgevolg als de rijke ooms, bij wie de kontinentale neefjes en nichtjes schoon moeten komen spreken om hun nieuwjaar te krijgen. De gedachte van het verdrag van Rome, dat alle visstocks van de Gemeenschap ook gemeenschappelijk erfgoed zouden zijn, is in de huidige stand van zaken, wel erg ver te zoeken.

Zit men dus met de Europese Visserijpolitiek momenteel in de versukkeling, dan zal ook daar wel met de tijd en via allerhande kompromissen en wederzidjse toegevingen, tot een modus vivendi worden gekomen. De soep wordt toch nooit zo heet gegeten als ze opgediend wordt, en een dreiging van breuk tussen de Negen zal vermoedelijk wel worden voorkomen. Hopelijk is de uiteindelijke oplossing voor onze eigen visserij niet al te nadelig; we zijn nu wel gewend aan een geleidelijke afname van de vangsten, maar ook aan die daling is ergens een grens.

Hoe dan ook, indien het komende jaar 1977 zich voor de Europese visserij wat onzeker en aarzelend aandient, geloof ik oprecht dat wat de Belgische tak betreft, er toch voldoende hoopgevende en positieve elementen en aspekten voorhanden zijn, die een gematigd optimisme van alle bedrijfsgenoten mag en kan wettigen.

Uit de oude doos:

DE REDERIJ ALFRED GOLDER

De winter 1884-1885 was, eens te meer, hard geweest voor onze visserij. Talrijke stormen hadden de zeilvisserij dagenlang naar de thuishavens verdreven. In de kantoren van de grote rederijen ter zeilvisserij, die van Hamman, Vroome, Degraeve, bekeek men dit alles vrij rustig : het was nu eenmaal zo dat elke winter de zeilschepen, zelfs de grootste eenheden, dagen naeen dienden op te liggen. Men diende met de poetsen die de verraderijke Noordzee onze vissers bakte, rekening te houden voor het bepalen van de uitslagen van de uitbating.

En toch was het geen winter zoals een andere. In april 1884 was de eerste stoomtreiler de haven van Oostende binnengelopen, de O.71 „Prima" en nog voor het einde van het jaar had de pionier van de stoomvisserij in ons land, Louis Dossaer, er een tweede stoomtreiler, de O.122 „Franco-Belge", aan toegevoegd. Als een storm opstak konden de stoomtreilers langer blijven vissen dan de zeilschepen en als de storm ging luwen waren die ook het eerst terug op de visserijgronden.

Zoals steeds waren er velen die meenden dat de vlaag van „modernisme" wel vanzelf zou overgaan en dat de oude, vertrouwde zeilvisserij van die „koolbakken" niets te vrezen had. Maar er waren ook reders die oog hadden voor de toekomst, vooral onder de jongeren. Reeds waren de eerste stoomtreilers op Belgische werven besteld, voor John Bauwens, Billiaert en Pottier en voor Jules Baels, Mauricx. Ook Louis Dossaer breidde zijn vloot snel uit. Er was een bres geslagen in de traditionele opvattingen van de Oostendse reders.

In die tijd was de jonge Alfred T. Golder werkzaam op het rederskantoor Vroome, een van de grote eigenaars en uitbaters van zeilschepen te Oostende. Vroome zou nooit tot de stoomvisserij overgaan. Maar toen, op 7 maart 1885, de eerste naamloze vennootschap gesticht werd voor de uitbating van stoomtreilers in België, werd Alfred Golder de direkteur van de nieuwe rederij. Het kapitaal van 125.000 goudfrank werd hoofdzakelijk bijeengebracht door een groep Luikse industriëlen.

De nieuwe rederij de „Pêcheries Ostendaises" stak van wal met één stoomtreiler, de O.45 „Catherina", die in 1885 in de vaart kwam. Nog in hetzelfde jaar op 15 december 1885, werd het kapitaal van de „Pêcheries Ostendaises" verhoogd met 64.500 fr. om een tweede stoomtreiler aan te kopen, de „Louise-Marie". Geleidelijk breidde de rederij zich verder uit : in 1889 met de O.35 „Jules Orban de Xivry" (de naam van een van de belangrijkste aandeelhouders in de rederij) en in 1893 met de O.174 „Baron de Nève de Roden".

In 1894 ging de „Louise-Marie" verloren en op 5 april 1897 voerde de „Pêcheries Ostendaises" een tweede kapitaalsverhoging door om de bestelling te financieren van twee grote stoomtreilers op de werf Cochrane en Cooper te Beverly (Engeland) : de O.171 „Pêcheries Ostendaises IV" en de O.65 „Pêcheries Ostendaises V".

In 1898 bestond de vloot van de N.V. Pêcheries Ostendaises, die men intussen te Oostende de Rederij Golder was gaan noemen, uit vijf stoomtreilers. Voor niet lang echter, want op 6 november 1898 leed de O.171 „Pêcheries Ostendaises IV", een gloednieuw schip, schipbreuk op de Schotse kust bij Peterhead en op 18 november 1899 zonk de O.43 „Catherina", het oudste schip van de rederij, bij Texel.

Op 5 juli 1902 ging de Pêcheries Ostandaises tot vrijwillige likwidatie over. Van de drie schepen bleven er twee te Oostende, in eigendom van Alfred Golder (samen met Bernard Bricx), namelijk de 0.65 „Pêcheries Ostandaises V" en de O.35 „Jules Orban de Xivry". De O.174 „Baron de Nève de Roden" werd aan de rederij Joseph Huret te Boulogne verkocht.

Als onafhankelijk reder legde Alfred Golder tot het uitbreken van de eerste wereldoorlog een grote bedrijvigheid aan de dag. Verschillende stoomtreilers werden in Engeland besteld. Aldus kwam op 31 maart 1904 de O.36 „Prince Charles" in de vaart (gebouwd op de gekende Werf Cook, Welton and Gemmell te Beverley) en in 1906 de O.60 „Princesse Marie-José". Op de O.127 „Numitoe" van de Rederij Aspeslagh na, waren dit de grootste schepen van de toenmalige Oostendse vloot.

Opnieuw kende de rederij Golder toen twee schipbreuken : in 1906 ging de O.35 „Jules Orban, de Xivry" verloren en in 1910 de O.65 „Pêcheries Ostendaises V". In vervanging werd de grote stoomtreiler O.35 „Alfred-Edith" (de voornamen van de kinderen van Alfred T. Golder) te Beverly gebouwd.

Pas was dit schip in de vaart, wat de sterkte van de rederij tot drie eenheden bracht, of opnieuw trof een ramp de rederij : op 21 maart 1912 kwam de O.60 „Princesse Marie-José" op de IJslandse visgronden in aanvaring met de Duitse stoomtreiler „Lezum" en zonk. De bemanning werd gelukkig gered.

Nog vóór het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd de getalsterkte van de vloot Golder tot vier schepen opgevoerd door de bouw van twee stoomtreilers in Engeland. Aldus kwamen op 6 januari 1913 de O.38 „Princesse Marie-José" en op 22 apeil 1913 de O.43 „Marthe" in de vaart.

De firma Golder was aldus bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog een van de best uitgeruste rederijen van Oostende. Ze telde vier grote, krachtige schepen, met een gemiddelde ouderdom van 4 jaar en ze kon rekenen op enkele van de meest befaamde schippers van Oostende. Armand Pilaeis voerde het bevel over de O.35, Louis Klausing over de O.36, Pierre Lefevre over de O.38 en Pierre Asaert over de O.43.

In september 1914 weken de schepen van Alfred Golder naar Engeland uit. Als thuishaven hadden zij er Milford Haven. Zij kenden er het emotievol bestaan dat ook de andere Belgische treilers gedurende de oorlog te beurt viel. De gelegenheid zich te onderscheiden ontbrak niet, want de visvangst werd beoefend in de beruchte zone „Western Approaches". De treilers van Alfred Golder namen deel aan verschillende reddingakties van de bemanningen van getorpedeerde koopvaardijschepen. Hoewel ze ter visvangst bleven varen waren ze bewapend en wisten zich aldus te verdedigen tegen de Duitse duikboten. Soms met sukses overigens.

Op 22 december 1917 bracht de O.38 „Princesse Marie-José", samen met de stoomtreiler „Marguerite" van de Pêcheries du Nord, een Duitse duikboot tot zinken, na een gevecht met twee duikboten dat 20 minuten duurde. De schipper van de O.38, Louis Klausing, en de schipper van de „Marguerite", Dedrie, werden samen met de reder Alfred Golder voor dit wapenfeit door Koning Georges V op Buckingham Palace ontvangen. Beide schippers kregen als aandenken een gouden uurwerk ten geschenke.

Op 27 april 1918 ging door toedoen van een andere treiler van Golder, de O.35 „Alfred-Edith", een tweede Duitse duikboot naar de haaien. Captain Richard Brouckxon, opnieuw samen met Golder, werd eveneens op Buckingham Palace ontvangen.

De vloot van Alfred Golder leed tijdens de oorlog geen verliezen. In 1919 werd de vloot van 4 schepen naar Oostende gerepatrieerd. Tot het overlijden van Alfred T. Golder op 14 oktober 1926, nu reeds 50 jaar geleden, onderging de samenstelling van de vloot geen wijzigingen.

Na het overlijden van Alfred T. Golder werd de uitbating van de vloot voortgezet door de op 28 juni 1928 gestichtte naamloze vennootschap, „Pêcheries nationales belges", met een kapitaal van 3 miljoen fr.

Deze rederij viel, zoals verschillende andere grote rederijen, als slachtoffer van de grote krisis van de dertiger jaren. Wel was in 1928, naast de 4 schepen die overkwamen van Alfred T. Golder, een vijfde stoomtreiler de vloot van de „Pêcheries nationales belges" komen vervoegen, de O.264 „Thérèse", gebouwd in 1918 en metend 293 brt. Op 16 maart 1932 ging de rederij ter likwidatie over. De schepen werden in 1933 in Engeland verkocht.

x x x

Alfred T. Golder is een grote naam in de geschiedenis van de Belgische zeevisserij, niet alleen als reder speelde hij gedurende meer dan 40 jaar, van 1885 tot 1926, een belangrijke rol. Hij was tevens jarenlang voorzitter van de sektie zeevisserij van de Oostendse Handelskamer en maakte er zich zeer verdienstelijk, samen met de sekretaris van de sektie, die andere belangrijke reder, John Bauwens, bij de verdediging van de belangen van de Oostendse reders. Nu, vijftig jaar na zijn overlijden, mocht wel even de aandacht gevestigd worden op iemand die zoveel heeft bijgedragen tot de uitbouw van de Vlaamse zeevisserij.

Marcel Poppe
(Nadruk verboden)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

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

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"
H .BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14

BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)
1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)
1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

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

Is veilplicht in België wettig ?

Reeds dikwijls en herhaald is hierover geschreven en moeten we bekennen dat de verkoop van vis in de vismijnen niet verplichtend is. Dit is wel het geval waar men in het vissershavenreglement dit vermeldt en door een besluit van de gemeenteraad verplichtend maakt.

Onze vismijnreglementen voorzien daarin zodat men bij het aandoen van een Belgische vissershaven niet alleen verplicht is zijn vis in de vismijn te verkopen, maar ook zijn vangst zo mogelijk 24 uur vooraf op te geven.

Wie evenwel te Brugge in het kanaal op de ene of andere plaats zijn vis wil lossen kan dat evenals in de de koopvaardijhaven van Oostende of in de vaart Nieuwpoort — Plassendale.

Niemand kan dat beletten, maar dan moet men ook zien dat men fiskaal in regel is door het afleveren van een faktuur met B.T.W.

Nu het Ministerie van Volksgezondheid zich in de zaak is komen moeien, is het nog slechter geworden en moet men daarenboven over een attest beschikken van keuring.

EN IN HOLLAND ?

Ook in Holland was de veilplicht niet verplichtend, maar zou ze ingevolge de E.E.G. verordeningen met 1 januari van start gaan. De IJmuider Courant van donderdag 23 december schrijft daaromtrent het volgende:

De Nederlandse visserij krijgt hoogstwaarschijnlijk de veilplicht, waar met name de zeevisgroothandel dit jaar herhaaldelijk om gevraagd heeft. Juristen van het ministerie van landbouw en visserij bestuderen momenteel de mogelijkheid om aan de hand van de verklaring van de Europese Commissie hierover al op 1 januari de Nederlandse vissers te verplichten om alle aangevoerde vis op de afslagen te laten veilen.

Eerdere pogingen van minister Van der Stee om bij de EEG toestemming te krijgen voor invoering van zo'n verplichting, leden schipbreuk. Zelfs een in september met grote meerderheid door de Tweede Kamer aangenomen motie, waarin er bij de regering op werd aangedrongen een veilplicht na te streven leverde geen direct resultaat op.

Eén van de weinige positieve puntjes van het EEG-overleg over de visserij, dat maandag in Brussel werd opgeschort, blijkt nu echter te zijn dat men de lidstaten vrij wil laten in de keuze om de veilplicht in te voeren. «En wanneer dat definitef van kracht wordt, dan kunnen wij als het enige land dat hier steeds op heeft aangedrongen niets anders doen dan de vissers deze verplichting opleggen», aldus de h. J. Tienstra, directeur van de afdeling Visserij van het ministerie en lid van de Nederlandse onderhandelingsdelegatie in Brussel. Hij bracht gisteren op een vergadering van het Visserijschap verslag uit van de gebeurtenissen in de Belgische hoofdstad, waar men vergeefs heeft geprobeerd tot een Europees visserijbeleid te komen, vóór op 1 januari de 200-mijlszone rond de landen van de Europese Gemeenschap wordt ingevoerd.

Op die datum moeten naties waarmee de EEG geen visserijovereenkomst heeft, zich uit de 200-mijlszone terugtrekken. Dat geldt onder meer voor Rusland, dat voorlopig echter nog een kleine hoeveelheid vis uit de EEG-wateren mag blijven halen. De besprekingen met «derde landen» verlopen stroef. Bij uitblijven van overeenstemming met IJsland en Noorwegen was voor de Britten zoals bekend afgelopen maandag reden om uitstel van het EEG-overleg af te dwingen. Voor de Nederlandse vissers houdt dat onder meer in dat zij binnenkort voor een reis naar de Noorse wateren eerst op moeten geven hoeveel vis zij willen gaan vangen en waar.

STRENGER

Over wat er na de nu ingestelde interimperiode (tot 1 februari) gaat gebeuren kon Tienstra nog niets concreets meedelen. Wel drukte hij de vissers nogmaals op het hart dat het nooit meer zal worden zoals het geweest is. Tienstra : «Ik waarschuw iedereen die nu nog denkt dat het wel zal meevallen. Het hele quoteringsregime dat uit de bus zal komen zal waarschijnlijk strenger zijn dan we nu gewend zijn. We moeten er maar op rekenen dat er een regeling zal komen die niet in de schaduw kan staan van de maatregelen die we nu kennen».

Er zullen maximum-vangstbeperkingen komen voor niet minder dan dertien vissoorten. Tienstra richtte zich vooral tot de vissers die zich voor sanering aangemeld hebben. Officieel zou het om 95 schepen met een totaal tonnage van 65.000 ton gaan, maar steekproeven hebben volgens de directeur van de visserij uitgewezen, dat slechts minder dan de helft (30.000 ton) de aanmelding serieus neemt. De anderen blijken van plan de gok toch weer te willen wagen.

Zij die zich voor sanering aangemeld hebben en na 1 januari uitvaren, komen echter niet meer in aanmerking voor de uitkoopregelingen. Ir. Tienstra liet er geen twijfel over bestaan dat de vissers die dit doen in de hoop dat de toekomst iets beter zal brengen, een bittere teleurstelling te wachten staat.

Tot daar de IJmuider Courant.

EN BIJ ONS ?

We hebben in ons vorig nummer reeds over de EEG-maatregelen uitgewijd.

Wat ons echter van het hart moet is, dat bij ons er een Rederscentrale en een Visserijdienst bestaat en dat noch door de ene noch door de andere een voorlichting van onze reders plaats heeft.

Bij algemene vergaderingen kan men vragen stellen, beter uitleg verschaffen of krijgen. De Rederscentrale in België is alleen nog een kliekjesgroep waar de goedzakkige leden betalen, waar men men quota-verdelingen bespreekt en aanvaardt zonder het advies van de leden en waar men thans nieuwe beslissingen treft zonder een algemene vergadering te raadplegen of uitleg te verschaffen.

Ook onze plaatselijke visserijdienst laat op gebied van algemene voorlichting veel te wensen over.

Zij heeft de plicht er voor te zorgen dat alle reders ingelicht worden en dat doet ze niet.

Ook meisjes ter Visserij ... in Holland

Met het in gebruik nemen van het visserijoefenschip «Koningin Juliana» te IJmuiden is er zoals te Oostende, nu ook mogelijkheid om praktische kennis op zee op te doen. Het gaat hier in tegenstelling van bij ons om vijfdaagse zeereisjes, waarbij een 20-tal leerlingen ingeschakeld worden, waaronder ditmaal twee meisjes van 16 en 18 jaar vertoefden. De «IJmuider Courant» van zaterdag geeft hieromtrent het volgende commentaar :

Met de ingebruikneming van het visserij-oefenschip «Koningin Juliana» is ook voor de gemeentelijke school voor Visserij en Scheepvaart de mogelijkheid geopend om met de scheepsgezelleerlingen een zeereis te maken. En daarvan wordt onmiddellijk gebruik gemaakt. In oktober ging de eerste groep vijf dagen met het schip naar zee en vrijdagochtend kwam inmiddels de derde groep leerlingen van een vijfdaagse zeereis terug. Bij deze groep waren twee meisjes die op de zeevaartschool zitten.

Liesbet Fritsch, een zestienjarig meisje uit Amsterdam, wil met alle geweld naar zee. Na de grafische school is zij op de school voor visserij en scheepvaart in IJmuiden gekomen en inmiddels heeft ze reeds haar eerste echte zeereis achter de rug.

«Het had van mij nog wel een week mogen duren», zegt ze enthousiast. Van het feit dat ze vrouw tussen de mannen is, heeft ze aan boord weinig gemerkt.

Ze doet gewoon met de jongens mee aan al het werk, dat aan boord van de «bemanning» gevraagd wordt. Er is maar één concessie aan haar gedaan. Op de zeereis kreeg ze gezelschap van Tineke Kolkman uit IJmuiden, een vlotte meid van achttien, die ook op de IJmuider zeevaartschool zit en daar de opleiding tot stuurman zeevisvaart volgt.

De school voor visserij en scheepvaart kende in het verleden ook een opleiding tot stuurman zeevisvaart. Dit jaar telt deze opleiding nog drie leerlingen, waaronder Tineke Kolkman. De opleiding wordt echter afgebouwd, omdat er straks een nieuwe opleiding voor de zeevisvaart komt en vreemd genoeg valt de IJmuider school daarbuiten. Die opleiding komt wel in Urk, Den Helder, Katwijk, Stellendam en Vlissingen. Daarmee valt voor de school in IJmuiden de «visserijpoot» van het onderwijs eigenlijk weg.

Een wel unieke opleiding, die in de avonduren aan de school gegeven wordt, is de cursus vis fileren, die drie maanden duurt, de opleiding voor het rijksdiploma Viskunde A, een cursus van vijf maanden, die leidt tot het erkend diploma vakbekwaamheid visbewerking en het schooldiploma Viskunde B, waarvoor een cursusduur van acht maanden geldt.

In totaal bezoeken jaarlijks ongeveer 90 leerlingen de avondcursussen.

EN BIJ ONS ?

Hieruit valt af te leiden dat het jaar van de vrouw ook hier zijn intrede heeft gedaan.

In België hebben we het nog zoverre niet gebracht en de vraag stelt zich toch : hoe straks het tekort aan bemanningsleden opnieuw opvangen ?

Zullen de vrouwen deze harde job aanvangen ?

In dat geval stelt zich toch de vraag : wat met de accomodatie aan boord en voor welke taak hen opleiden.

De vraag is gesteld.

Het Jaarverslag van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij en de Tewerkstelling

Zopas is het jaarverslag over de evolutie van de Belgische Visserijsektor voor 1975 verschenen.

Het geeft een overzicht van de vlootsterkte, de aanwinsten van nieuwbouw van 1950 tot 1975, de aanvoer, de invoer, de uitvoer, de binnenlandse handel, de tewerkstelling op de vloot en andere sectoren.

Zeggen we terstond dat het spijtig is, zoals ten andere met alle parastatale instellingen van de Staat, dat dit verslag slechts einde 1976 verschijnt, ware het veel beter op zijn tijd zou geweest zijn in maart of april 1976.

Gezien zijn groot nut, ontlenen we echter hiernavolgende cijfers en beschouwingen omtrent de tewerkstelling tot einde 1975 en voegen we er aan toe dat deze in 1976 er niet zal op vooruitgegaan zijn.

DE TEWERKSTELLING IN DE VISSERIJ

Voor de tewerkstelling in de primaire sektor staan de reders in. In 1975 was de vissersvloot eigendom van 222 rederijen, waarvan 149 als persoonlijke of familiale ondernemingen, 20 als feitelijke verenigingen, 47 als personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid en 6 als naamloze vennootschappen werden uitgebaat.

In de periode 1950-75 is het aantal rederijen praktisch bestendig teruggelopen. De wijzigingen die zich in de uitbating hebben voorgedaan, slaan zowel op de grote rederijen als op de persoonlijke en familiale rederijen terug. Niettemin is de exploitatievorm van de vloot in hoofdzaak familiaal en artisanaal gebleven : 201 rederijen of ruim 90 pct baten slechts één schip uit.

De tewerkstelling in de primaire sektor omvat enerzijds de reders en het aan de rederijen verbonden walpersoneel en anderzijds de bij het vissen rechtstreeks verbonden personen.

Cijfers omtrent het tewerkgestelde walpersoneel zijn niet voorhanden. Het totaal aantal ingeschreven zeelieden ter zeevisserij bedroeg op 31 december 1975 1.439 man, waarvan 1.072 aangemonsterd. In dit cijfer zijn 90 opvarende reders-eigenaars begrepen. Het vorig jaar waren er op hetzelfde tijdstip 1.483 geregistreerde zeelieden, waarvan 1.096 aangemonsterd, de 96 opvarende reders-eigenaars inbegrepen. Het aantal bemande vaartuigen liep van 245 in 1947 tot 239 in 1975 terug.

Met betrekking tot het aantal aangemonsterde vissers en het aantal bemande vaartuigen kenmerken de jongste jaren zich door een duidelijke tendens tot stabilisatite van het bemanningspotentieel.

Aantal bemande vaartuigen en opvarenden 1950-75.

Jaar	*Aantal bemande vaartuigen op 31-12*	*Aantal aangemonsterde vissers op 31-12*	*Aantal afgemonsterde vissers op 31-12*	*Totaal aantal vissers op 31-12*
1955	391	1.800	471	2.271
1950	396	1.840	(a)	(a)
1960	384	1.736	432	2.168
1965	339	1.464	437	1.901
1966	333	1.431	502	1.933
1967	324	1.433	395	1.828
1968	320	1.382	469	1.851
1969	293	1.244	533	1.777
1970	294	1.264	379	1.643
1971	284	1.265	368	1.633
1972	267	1.189	418	1.607
1973	248	1.126	422	1.548
1974	245	1.096	387	1.483
1975	239	1.072	367	1.439

(a) niet bekend.

Uit deze tabel kan worden afgeleid dat sedert 1950 zowel het aantal vissers als het aantal vaartuigen geleidelijk en bijna voortdurend zijn teruggelopen. Deze afvloei, die vlugger geschiedde bij de bemanning dan bij de vaartuigen, heeft zich in 1975 verder doorgezet. Van 1950 tot 1975 liep de personeelsbezetting met 41,7 pct terug, terwijl het aantal bemande vaartuigen met 39,6 pct afnam.

Het bemanningstekort heeft tijdens de jongste jaren minder acute vormen aangenomen; ook in de loop van 1975 heeft de lichte tendens tot ontspanning op de arbeidsmarkt zich voelbaar gemaakt.. Belangrijk voor de toekomst is daarbij de vaststelling dat het gemidddeld aantal aangemonsterde scheepsjongens stabiel blijft.

DE SECUNDAIRE SEKTOREN

De aanvoer van zeevis verschaft volledige werkgelegenheid aan de wal aan een groot aantal personen uit de nevenbedrijven. Precieze statistische gegevens omtrent deze terwerkstelling zijn evenwel niet beschikbaar.

Tot de secundaire sektoren dienen te worden gerekend :

1. Het in de vitsmijnen van de kust (Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort) tewerkgesteld personeel, o.m. vislossers, viswegers, afslagpersoneel, administratief personeel.
2. De sektor-visgroothandel : groothandelaars-verzenders, groothandelaars-invoerders, groothandelaars-uitvoerders.
3. De sektor viskleinhandel : de gevestigde viskleinhandel, de visventers, de warenhuizen enz.
4. De visverwerkende sektor : konservenfabriek, inleggerijen, rokerijen, diepvriesinstellingen, drogerijen-zouterijen, vismeelbedrijf, vriesopslagbedrijven.
5. De private bedrijfsorganisaties van werkgevers en werknemers der zeevisserij.
6. Het visserijonderwijs.
7. De openbare diensten van de visserij.

Volgens ramingen zouden tussen 5.000 en 6.000 personen in voormelde secundaire sektoren werkzaam zijn.

De tewerkstelling in de secundaire sektoren is in de loop van de jaren uiteraard funktie van de evolutie en de struktuurveranderingen in het bedrijf. Het blijkt wel zo te zijn, dat op lange termijn in bepaalde takken een vermindering van de tewerkstelling wordt genoteerd, terwijl in andere daarentegen een toename valt waar te nemen. Tussen de verschillende takken onderling is er tenslotte ook een zekere verschuiving opgetreden.

In de visverwerkende nijverheid, waar de bevoorrading in grondstoffen onderhevig is aan seizoenschommelingen met tijdelijke werkloosheid, werd een inspanning gedaan om, dank zij het opslaan en diepvriezen van voorraden tijdens de piekperioden en door diversifiëring van het produktieprogramma, de arbeidskrachten heel het jaar door aan het werk te houden.

In bepaalde takken van de secundaire sektor blijkt het uiteindelijk een probleem gekwalificeerd personeel aan te trekken.

DE TERTIAIRE SEKTOREN

Een groot aantal bedrijven, firma's, fabrieken en instellingen werken gedeeltelijk of incidenteel ten behoeve van het visserijbedrijf.

Een opsomming leidt tot het volgende :

1. Toeleveringsbedrijven : scheepswerven (waarvan vijf gespecialiseerd in de bouw van visserijvaartuigen), metaalkonstruktie, machinebouw, herstellingsbedrijven, fabricage en levering van netten, kabels en tuigage, ijsfabrieken, levering en huur van navigatie- en detectieapparatuur, brandstofleveranciers, produktie en levering van kisten en verpakkingsmaterialen, levering van scheepsverven en -oliën, montage van bedrijfsvoertuigen, koelnijverheid, enz.
2. Infrastructuur : haveninstallaties, dokken, slipway, sluizen, radio, spoorwegvervoer, enz.

Een schatting, zelfs summiere, van het aantal tewerkgestelden kan onder de huidige omstandigheden voor deze bedrijven en instellingen niet worden gemaakt. Zoals in de secundaire sektor is dit aantal over de jaren heen gebonden aan de fluctuaties die zich in de diverse geledingen van het visserijbedrijf voordoen.

HONDERD JAAR TELEFOON

door de h. AERTS A., Administrateur-generaal van de Regie van T.T.

De mens heeft steeds getracht zijn gedachten zo snel en zo ver mogelijk over te brengen.

Met de uitvinding van het morsetoestel door Samuel Morse in 1836, werden reeds belangrijke mogelijkheden aangeboden.

Veertig jaar later, meer bepaald in 1876 of honderd jaar geleden, opende Graham Bell, door de spektakulaire uitvinding van de telefoon, onvermoede toekomstperspectieven voor heel de menselijke samenleving.

Die eeuweling, waarvan de mogelijkheden in de loop der jaren tot ontplooiing zijn gekomen, werd onlangs gevierd.

Na het verstrijken van een eeuw boeiende geschiedenis ligt de telefoon aan de grondslag van een der meest bloeiende industrieën van onze eeuw.

Tot staving hiervan enkele cijfers :

— Op dit ogenblik zijn in de wereld ruim 320 miljoen telefoontoestellen in gebruik. Volgens de vooruitzichten zal dit aantal tegen het jaar 2000 aangroeien tot 1 miljard toestellen, d.w.z. driemaal meer dan wat wij nu hebben.
— De wereldomzet voor de telefoondienst alleen bedroeg in 1975 ongeveer 2.800 miljard frank.

Met een dergelijk nakomelingschap mag men wel stellen dat onze eeuweling een der meest levenskrachtige stamvaders is van de economische, sociale, culturele en wetenschappelijke bedrijvigheid.

Het is dan ook passend hem in dit eeuwfeestjaar te tooien met de lauwerkroon die doorgaans aan de helden uit de geschiedenis is voorbehouden.

xxx

Het vieren van dergelijke verjaardagen gebeurt meestal door het in herinnering brengen van de belangrijkste gebeurtenissen, die een mijlpaal waren op de weg naar het succes.

Het is me dan ook een waar genoegen dat ik samen met U, de grote etappes van de geschiedenis van de telecommunicatie zal doorlopen.

Nauwelijks een jaar nadat Graham Bell in 1876 zijn brevet verwierf, werd de eerste belangrijke mijlpaal gezet.

Immers, van 1877 af werd een nieuwsbulletin, via een telefoonlijn, doorgegeven aan een krant, de Boston Globe, een prestatie waarin men het begin mocht zien van het openbaar gebruik van de telefoon.

In 1878 vond HUGUES de koolmicrofoon uit, die van de telefoon een werkelijk praktisch werktuig maakte.

Toen volgde de oprichting van de eerste exploitatienetten : Londen, Kopenhagen, Brussel, Turijn.

In 1880 werd de eerste openbare intercommunale telefoonlijn in gebruik genomen. Zij verbond Boston met Providence en werd weldra gevolgd door verbindingen tussen New-York en Boston, Chicago, Denver, San Francisco.

Onder de talrijke verbeteringen die de telefoon tot een veelzijdig instrument hebben gemaakt, zowel voor privaat als voor zakenbetrekkingen, zijn er een paar die onze bijzondere aandacht verdienen.

De eerste danken wij aan Strowger die de automatische commutatie van telefoonlijnen verwezenlijkte.

Zulks betekende een eerste stap op de weg naar de geleidelijke vervanging van de «telefonisten» door automatische centrales.

De tweede kwam van Pupin. De spoelen, die zijn naam dragen, maakten het mogelijk de verzwakking in de kabels te beperken en lagen aan de oorsprong van het gebruik van telefoonkabels op lange afstand.

Op de radioverbindingen rustte dan de taak nieuwe verbindingswegen te openen voor de intercontinentale telegraaf- en telefoonbetrekkingen, alsook voor de verbindingen met schepen en met luchtvaartuigen.

Die toepassingen werden mogelijk gemaakt dank zij het ontstaan van de elektronica waarvan de jongste ontwikkelingen, slechts enkele jaren geleden, tot een der belangrijkste etappes op het gebied van de telecommunicaties hebben aanleiding gegeven, namelijk de ruimtecommunicatie.

Het is in 1960, met de lancering van de Echo I, dat de eerste poging werd ondernomen om via de atmosferische ruimte te communiceren door middel van een industriële uitrusting.

Sedertdien mag wel van een sensationele vooruitgang worden gesproken. Na het lanceren van verschillende satellieten bereikt men het tijdperk van de geostationaire satellieten. Intelsat IV A biedt een capaciteit van ongeveer 9.000 telefoonkanalen, die alle types van telecommunicatie, met inbegrip de datatransmissie en fac-similé, kunnen overbrengen.

xxx

In ons land startte de telefoonexploitatie onder de vorm van concessies. De eerste aanvragen dagtekenen van 1879.

In 1881 vatte de «Compagnie Belge du Téléphone Bell» te Brussel de exploitatie van de telefonie aan.

In het begin bleef de telefoon vooral gelokaliseerd in de belangrijke stedelijke centra.

Aangezien de onderlinge verbinding van de verschillende private lokale netten ernstige exploitatiemoeilijkheden veroorzaakte, besloot de Staat in 1893 de geconcessioneerde telefoonnetten over te nemen.

Vanaf 1896 beheerde de Staat heel het Belgische telefoonnet met ongeveer 9.220 abonnees.

De markante data van de eerste halve eeuw Belgische telefoon zijn de volgende :

— 1880 oprichting van de eerste Brusselse centrale, in de Steenstraat
— 1884 eerste interzonale telefoonverbinding tussen Brussel en Antwerpen
— 1887 inhuldiging, op 24 februari, van de eerste internationale verbinding Brussel — Parijs
— 1922 indienststelling van de eerste automatische centrale te Ukkel.

Op 19 juli 1930 kondigde de koning de wet af tot oprichting van de «Regie van Telegrafie en Telefonie», die over een werkelijke financiële en beheersautonomie beschikte en haar in de mogelijkheid stelde de telecommunicaties met veel soepelheid en dynamisme te exploiteren.

Dat jaar betekent een nieuwe start voor de ontwikkeling van de telefonie in ons land.

Tussen 1930 en 1935 automatiseert de Regie van T.T. verschillende telefoonnetten : Charleroi, Verviers en Brugge.

Einde 1935 wordt begonnen met de studie van een globaal plan voor de geleidelijke automatisering van het ganse telefoonnet.

De oorlog vertraagde deze verwezenlijking maar zodra hij geëindigd was werd alles in het werk gesteld om de taak tot een goed einde te brengen. Dit werd een feit in 1970, jaar waarin de laatste handbediende centrale verdween. Ook het internationaal verkeer werd niet uit het oog verloren. Ons land nam als een der eerste het initiatief om de internationale verbindingen te automatiseren. Brussel — Parijs werd in 1956 in bedrijf genomen; de volgende jaren kwamen de andere naburige landen aan de beurt. Thans zijn de belangrijkste internationale betrekkingen geautomatiseerd en zelfs de landen waarmee wij een minder druk verkeer onderhouden zijn langs automatische weg te bereiken.

Einde 1975 bedroeg het aantal abonnees 1.850.960. In dat jaar werden er voor 2 miljard 168 miljoen taxatieëenheden binnenlandse gesprekken gevoerd en 38 miljoen buitenlandse gesprekken.

Die verwezenlijkingen waren slechts mogelijk omdat de Regie steeds haar toevlucht nam tot de modernste technieken.

Voor de commutatie werden de centrales jarenlang uitgerust met Rotary- en Stroweg-schakelsystemen.

In 1967 werd de eerste programmagestuurde semi-elektronische centrale op proef in bedrijf gesteld en vanaf 1972 werd dit nieuwe type systematisch in ons net ingevoerd.

Op het vlak van de transmissie kende de techniek eveneens een ononderbroken evolutie. Na de luchtlijnen en de gepupiniseerde ondergrondse kabels kwam men geleidelijk tot de versterkte audiogeleidingen en draaggolfgeleidingen op kabels met symmetrische paren en op coaxiale kabels. Sedert een tiental jaren is er een snelle evolutie tn de transmissietechnieken.

Niet alleen de gebruikscapaciteit van de kabels wordt verhoogd, doch nieuwe technieken, zoals de pulsoodemodulatie, doen hun intrede.

Terwijl de ondergrondse kabels zich verder ontwikkelen, doen ook de onderzeese kabels hun intrede. Een eerste, met Engeland, werd in 1911 in gebruik genomen. De eerste transatlantische kabel dateert van 1956.

(Vervolg op bladzijde 55)

(Vervolg van bladzijde 54)

De telefonie deed daarenboven meer en meer een beroep op radioverbindingen. De eerste radiotelefonische verbinding Brussel — New York via Londen kwam tot stand in 1928. Daartoe gebruikte men de lange golven. Een beetje later werd deze uitgebreid met een kortegolfverbinding waardoor nieuwe radiotelefoniegeleidingen konden worden tot stand gebracht.

Na 1945 ontwikkelde men de systemen met hyperfrequenties en werden de straalverbindingen uitgewerkt. Vanaf 1963 kon aan de nieuwe behoeften aan intercontinentale verbindingen worden voldaan dank zij de transmissie via satelieten. Tot in 1972 nam België zijn toevlucht tot de grondstations van Pleumer-Bodou en van Raisting. De groeiende vraag naar intercontinentale verbindingen bracht ons land ertoe zijn eigen grondstation te Lessive te bouwen. Dit station, dat op 21 september 1972 werd ingehuldigd, werd geïnstalleerd met een aanvankelijke capaciteit die overeenstemt met een draaggolf van 132 telefoonkanalen. Sedert 1 februari 1976 werd die capaciteit op 192 kanalen gebracht. Bovendien werd in 1975 in het grondstation van Lessive een systeem SPADE in bedrijf genomen dat de geleidingen toekent in functie van de vraag. Op dit ogenblik is het aldus mogelijk rechtstreekse verbindingen tot stand te brengen met verschillende landen in Afrika, Azië, Zuid-Amerika en Centraal Amerika.

Wij hebben hier een zeer beknopt overzicht geschetst van de evolutie van de telefoon waarvan we onlangs het honderdjarig bestaan vierden.

Gelijklopend met de spektakulaire opbloei van de telefoon in de jongste decennia moeten wij ook de ontwikkeling vermelden van talrijke andere diensten, die gebruik maken van de infrastructuur van het algemene telecommunicatienet.

Sedert de telegraaf met lage snelheid in 1836 het licht zag, heeft deze zich geleidelijk uitgebreid tot de telefonie, de mobiele radiotelefonie, de fac-simile, de telex, de semafoon, de datatransmissie en wie weet, morgen misschien ook tot de visiofoon en de visioconferentie.

De telecommunicatie is een fundamenteel element van de moderne beschaving geworden en is ertoe geroepen een steeds belangrijker wordende rol te gaan spelen in alle activiteiten van ons dagelijks leven.

De zeer snelle vooruitgang van de techniek maakt het mogelijk voor de komende twintig jaren bijzonder aanlokkelijke ontwikkelingen in het vooruitzicht te stellen. Het staat vast dat een beloftevolle toekomst ligt te wachten.

Alles laat ons verhopen dat het onmetelikje geduld en de bewonderenswaardige vindingrijkheid van de onderzoekers, samen met de vakkundigheid van ons personeel, een steeds meer geperfectioneerde techniek ten dienste van ons kliënteel zal kunnen stellen.

Uitvoerings- en wijzigingsbesluiten met betrekking tot de keuring van vis

In he Staatsblad van 29 december verscheen het K.B. van 3 december tot wijziging van het K.B. van 30 april 1976 betreffende de keuring en handel in vis. GEZIEN DE BELANGRIJKHEID, geven we hieronder de bepalingen van dit wijzigingsbesluit weer.

I. — K.B. tot wijziging van het K.B. van 30 april 1976 betreffende de keuring en handel in vis.

Artikel 1. Het artikel 4 van het koninklijk besluit van 30 april 1976 betreffende de keuring en de handel in vis, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

«Art 4. Vis uit kwekerijen mag slechts voor menselijke consumptie in de handel worden gebracht of worden vervoerd, wanneer hij voorzien is van een etiket waarvan het model bepaald is door de Minister die de volksgezondheid in zijn bevoegdheid heeft.»

Art. 2. Lid 1 van artikel 21 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepalingen :

«De keuringsrechten voor het sanitair toezicht bij de invoer bedragen vijftien frank per honderd kg. of gedeelte van honderd kilogram gehele, niet bewerkte vis.

» Voor de andere vis bedragen deze rechten dertig frank per honderd kilogram of gedeelte van honderd kilogram. Zij worden door de douanediensten geïnd.»

Art. 3. Lid 2 van artikel 24 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepalingen :

«Nochtans kan, met instemming van de Minister van Financiën, de Minister die de volksgezondheid in zijn bevoegdheid heeft in transito verzonder vis vrijstellen van de voor de invoer voorgeschreven gezondheidsformaliteiten, op voorwaarde dat er hiervoor geen enkel gezondheidsdocument vereist is.»

II. — K.B. tot vaststelling van de keurrechten bij aanvoer van de in zee gevangen vis.

Artikel 1. Om de kosten te dekken van de keuring van de in zee gevangen vis wordt door het gemeentebestuur op wiens grondgebied de vis aangevoerd wordt, of door de afgevaardigde ervan, een keurrecht geïnd.

Art. 2. Dit keurrecht is vastgesteld op 0,15 F per kilogram aangevoerde vis.

Art. 3. Op de keurrechten houdt het gemeentebestuur een som van 5 pct af om de administratiekosten in verband met de inrichting van de dienst voor de inning en uitbetaling te dekken.

III. — Ministerieel Besluit houdende vaststeling van het model van keurmerk.

Artikel 1. Als keurmerken voor vis die aan een gezondheidsonderzoek, aan een keuring of aan een sanitair toezicht is onderworpen, wordt, naar gelang het geval, het volgende gebruikt :

1. opdruk : deze moet op een zodanig te sluiten omhulsel worden aangebracht dat dit na het openen opnieuw kan worden gebruikt;

2. etiket : dit moet vervaardigd zijn uit materiaal dat beantwoordt aan alle eisen van de hygiëne en zo gemaakt dat het niet opnieuw kan worden gebruikt;

3. stempelmerkt.

Art. 2. par. 1. Verse in zee gevangen vis, die rechtstreeks in de vismijnen en -hallen wordt aangevoerd, wordt gemerkt door een etiket dat aangebracht wordt op het recipient of de verpakking, tussen de bovenste laag vis en het recipient of de verpakking. Dit etiket dient de hierna vermelde kenmerken en vermeldingen te hebben :

1. Voor vis die voor menselijke consumptie geschikt verklaard is :
Kleur : wit.
Vorm : rechthoekig.
Afmetinigen : 15 cm x 10 cm;

Vermeldingen : zoals hieronder aangegeven :

Inspectie van de vleeshandel
VOOR MENSELIJKE CONSUMPTIE
GESCHIKT VERKLAARDE VIS

Plaats van keuring :
Datum + uur;
Naam van de keurder :

---

2. Voor vis, die voor menselijke consumptie ongeschikt verklaard is :
Idem als onder 1. maar het etiket moet rood zijn en de vermelding dragen :
Voor menselijke consumptie ongeschikt verklaarde vis.

Par. 2. Vis uit kwekerijen wordt gemerkt door een etiket dat aangebracht wordt op het recipiënt of de verpakking.

Dit etiket dient de hiernavermelde kenmerken en vermeldingen te hebben :
Kleur : wit;
Vorm : rechthoekig

Vermeldingen : zoals hieronder aangegeven :

Inspectie van de vleeshandel
VOOR MENSELIJKE CONSUMPTIE
GESCHIKT VERKLAARDE VIS
Benaming en adres van de kwekerij
Naam en adres van de keurder :
Datum van de laatste keuring :

(Vervolg op bladzijde 56)

(Vervolg van bladzijde 55)

De letters en de cijfers moeten tenminste 1 cm hoog zijn.

Par. 3. Ingevoerde of teruggezonden vis wordt gemerkt door een zelfklevend etiket of door een stempelmerk dat aangebracht wordt op iedere kleinste verpakking.

Dit keurmerk moet eveneens aangebracht worden op het gezondheidsattest dat de waar vergezelt.

Dit keurmerk dient de hiernavermelde kenmerken en vermeldingen te hebben :

Vorm : rechthoekig.

Afmetingen : 6 cm x 4 cm.

Vermeldingen : zoals hieronder aangegeven.

INVOER TOEGELATEN of
INVOER GEWEIGERD

Naam van het douanekantoor of hulpkantoor :
Naam van de keurder :

De letters en cijfers moeten ten minste 1 cm hoog zijn.

Par. 4. Andere vis wordt gemerkt door een etiket of een opdruk dat dezelfde vermeldingen draagt als vermeld onder par. 1. De letters en cijfers moeten tenminste 0,5 cm hoog zijn.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 december 1976.

IV. — Ministerieel Besluit houdende vaststelling model gezondheidsattest bij de uitvoer van vis.

Artikel 1. Wanneer bij uitvoer het land van bestemming een gezondheidsattest eist, zonder specifikatie van het attest, moet het attest, bestemd om de deugdelijkheid, de versheid en de gaafheid van de uitgevoerde vis te waarborgen, overeenstemmen met het model, bepaald in bijlage van dit besluit.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 december 1976.

MODEL

Ministerie van Volksgezondheid en het Gezin
Inspectie van de Vleeshandel

Naam, adres en erkenningsnummer van het erkend bedrijf :
Verzonden door :
Naam en adres van de geadresseerde :
Soort :
Handelsnaam :
Wetenschappelijke naam :
Toestand : Vers, Bevroren, Diepgevroren
Aard van de be- en verwerking :
Aard van de verpakking :
Aantal stuks of colli :
Netto-gewicht :
Gezondheidsverklaring :
Ondergetekende, Dr X...., dierenarts-keurder te... verklaart heden (datum)....., (uur)....., de hierboven beschreven vis aan een veterinaire keuring te hebben onderworpen
De gekeurde vis werd door mij geschikt bevonden voor menselijke konsumptie.

V. — Ministerieel Besluit vaststelling model gezondheidsattest bij invoer van vis.

Artikel 1. Het model van het gezondheidsattest dat dient voorgelegd bij invoer van vis, wordt bepaald in de bijlage van dit besluit.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 december 1976.

MODEL

Ministerie :
Dienst :
Land van oorsprong :
Verzonden door :
Naam en adres geadresseerde :
Identificatie :
Vis (levende, dode) :
Soort :
Handelsnaam :
Wetenschappelijke naam :
Toestand : (vers, bevroren, diepgevroren)
Aard van be- en verwerking :
Aard van verpakking :
Aantal stuks :
Netto-gewicht :
II. VERKLARING

Ondergetekende, officieel keurder, belast met de keuring van vis, verklaart hierbij dat de hierboven beschreven vis, heden ..... (dag en datum van verzending) door mij aan een veterinaire keuring werd onderworpen en geschikt verklaard voor menselijke consumptie.

VI. — Ministerieel Besluit houdende vaststelling model gezondheidsattest van vis en viskwekerijen.

Artikel 1. Het model van het gezondheidsattest dat dient verstrekt na het gezondheidsonderzoek en na de voor menselijke consumptie geschiktheidsverklaring wordt bepaald in de bijlage van dit besluit.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 december 1976.

MODEL

Naam en adres viskwekerij :
Verklaring gezondheidsonderzoek :
Ondergetekende Dr.....
dierenarts-keurder te.....
verklaart heden.....
dat de vis (soort).....
die zich bevindt in bovenvermelde kwekerij, aan een dierengeneeskundig gezondheidsonderzoek heb onderworpen.
De gekeurde vis werd door mij geschikt gevonden voor menselijke konsumptie.

NOTA DER REDACTIE : Wij vragen ons nog steeds af waarmee de Minister van Volksgezondheid zich moeit. Zijn de diensten viskeurders geworden ? En waarvoor dient ons Proefstation ? Waarom valt de KEURING van vis niet onder de attributies van de minister van landbouw ?

SLOOPPREMIE NIET VERHOOGD

Het Koninklijk Besluit houdende toekenning van een uitzonderlijke sloopremie, vermeldt in art. 3 dat de premie per vaartuig maksimum 3.000.000 fr kan zijn, maar dat voor de 2e schijf, in 1977, dit plafond kan opgetrokken worden.

Reders die daarop eventueel hebben gespekuleerd, mogen dit nu wel vergeten, want het maksimum van 3 miljoen per te slopen schip zal ongewijzigd blijven; aldus zal het in elk geval de minister van verkeerswezen geadviseerd worden.

NATIONALE COMMISSIE

Ingevolge vraag van de Rederscentrale om nog 25 miljoen bij te krijgen voor de sloopremie, heeft de Minister van Verkeerswezen gevraagd aan zijn kollega van Landbouw de Nationale Commissie voor de Zeevisserij te willen bijeenroepen.

Deze commissie kwam daarop bijeen verleden donderdag 23 december, op het Ministerie van Landbouw, onder voorzitterschap van Sekretaris-Generaal Vandemoortel.

De vergadering kwam algemeen tot de konklusie dat de raming der te slopen vaartuigen onderschat is geworden, want dat er veel meer reders de gevolgen van kwotering, visserijzones en territoriale uitbreiding vrezen, dan toen werd gedacht.

Het ganse bedrijf blijft bedreigd, zodat het voor het bedrijf zelf noodzakleijk wordt geacht dat de vangstkapaciteit vermindert, terwijl individueel meer reders van de sloopremie zullen wensen gebruik te maken.

Dientengevolge heeft de Nationale Commissie de Minister van Verkeerswezen geadviseerd een derde schijf van 25 miljoen te willen toestaan.

Er is echter wel bedongen dat het K.B. in niets zal gewijzigd worden, wat betekent dat de aanvragen zullen moeten ingediend worden uiterlijk tegen 1 augustus 1977, het vaartuig zal moeten gesloopt worden voor 1 januari 1978 en dat het maksimum bedrag aan premie per te slopen vaartuig geplafoneerd blijft op 3 miljoen frank.

In de commissie heeft men echter ook de wens te kennen gegeven de sloopremie te laten ondersteunen door het verbod de vissersvloot verder uit te breiden.

Bij het ter perse gaan wordt daaromtrent vernomen dat én aan de Minister van Landbouw én aan de Minister van Verkeerswezen zou voorgesteld worden alle aanvragen om de Belgische vlag te bekomen negatief zouden beantwoord voor geheel 1977.

Het is wel zo dat de Minister van Landbouw geen inspraak heeft over het verleden van de Belgische vlag, wat uitsluitend tot de bevoegdheid behoort van zijn kolega van Verkeerswezen, maar Verkeerswezen zal Landbouw om advies vragen EN ZOU DIT ADVIES VOLGEN. Volgens geruchten zou de Minister van Landbouw voor 1977, het jaar van de sloopremie, nog slechts ongunstige adviezen verstrekken.

In de visserij zijn de meningen hieromtrent heel erg verdeeld, en al zien de meesten niet verder dan hun neus lang is en juichen ze derhalve dergelijke maatregelen toe, toch moet gezegd worden dat door een totaal verbod zonder uitzondering, onze vloot niet alleen al te vlug zal verouderen, maar zefs zal doodbloeden. We komen hierop terug.

« DE DINGHY » : Meest efficiente reddingsvlot

De « dinghy » is het moderne automatisch opblaasbare reddingvlot, dat over de gehele wereld bekend staat als het meest efficiënte — en zeer zeker het meest snelle — middel om drenkelingen van een zinkend schip te krijgen.

Alle kwaliteiten tesamen maken Doordat het licht van gewicht is en klein van afmetingen biedt het vele mogelijkheden op het gebied van plaatsing, verplaatsing, over boord zetten onder de meest moeilijke omstandigheden.



de « dinghy » uniek onder alle reddingmiddelen. Iedere dinghy heeft zijn eigen C02 cylinder, waardoor het vlot in ca. 30 seconden volledig opgeblazen is en gereed om drenkelingen te herbergen.

Onze vlotten voldoen aan de eisen van Solas Conventie 1960, Scheepvaartinspectie, D.T.I. Lloyds, Veritas etc.

R.F.D. service-stations vindt U over de gehele wereld.

Sinds de Conventie ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee van Londen 1960 het automatisch opblaasbaar reddingvlot heeft geaccepteerd is nu al geruime tijd de « dinghy » zowel op passagiersschepen als op vrachtschepen aan de orde gekomen.

Voor passagiersschepen kunnen de strijkbare vlotten worden gebruikt, soms zelfs in de plaats van een deel van de reddingboten. Meestal zien we echter de vlotten, welke door mankracht overboord gegooid moeten worden. Op schepen in de grote handelsvaart wordt veelal ons type 20 MM gebruikt, welke vlotten dan verpakt in een plastic container en geplaatst in een zgn. cradle (oplegstoel), welke is voorzien van een band met sliphaak, aan boord worden opgesteld.

DE VANGLIJN VAN HET VLOT DIENT TE ALLEN TIJDE AAN HET SCHIP BEVESTIGD TE ZIJN; dit bevestigingspunt dient lager te zijn dan de plaats waar de vanglijn uit het vlot komt.

In noodgeval moet zulk een vlot met mankracht over boord worden gegooid, waarna door een ruk aan de vanglijn de C02 cylinder wordt opengetrokken, het vlot zich opblaast en de drenkelingen zich in het vlot kunnen begeven.

Aangezien het aantal reddingvlotten — dinghies — aan boord van passagiersschepen veel groter is, wordt op dit soort schepen de opstelling veelal gezocht in cradles op een glijbaan. Door het wegslaan van een borgpen vallen de vlotten vanzelf te water en worden dan vervolgens door een ruk aan de vanglijn opengetrokken.

De strijkbare vlotten, worden d.m.v. een speciale davit, bemand te water gelaten.

Dit soort vlotten wordt veelal toegepast op passagiersschepen, booreilanden, etc.

De 6 tot en met 10 persoons reddingvlotten worden veelal gebruikt op vissersvaartuigen en sleepboten.

Met name in de visserijsektor zijn gedurende de jongste jaren d.m.v. deze vlotten gelukkig reeds vele levens gered.

Aangezien het aantal mensen dat hun verpozing op het water zoekt steeds groter wordt is het aantal reddingvlotten dat t.b.v. schepen in de pleziervaart wordt geleverd ook enorm toegenomen.

Kortom voor alle genoemde sectoren zouden wij als leus onder de aandacht willen brengen.

Voor veiligheid op zee een reddingvlot van R.F.D. is zeker aanbevelenswaard.



NIEUWE SCHEEPSDIESELMOTOREN OP „BOOTS-AUSSTELLUNG" IN HAMBURG

DAF introduceert tijdens de «Boots-Ausstellung» in Hamburg een tweetal, nieuwe scheepsmotoren.

Beide motoren zijn gebaseerd op de 11,6 liter DAF-dieselmotor die zijn kwaliteiten als scheepsmotor reeds meer dan 10 jaar bewijst.

De zwaarste van de twee nieuwe, gemoderniseerde uitvoeringen (DKS 11,6 l.) levert een maximum vermogen van 320 PK bij 2200 omw/min. (DIN 6270 b).

In deze uitvoering wordt een combinatie van drukvulling en inlaatluchtkoeling toegepast.

Samen met zuigerkoeling wordt zodoende een uitgebalanceerde warmtehuishouding bereikt. De lange levensduur en het gunstige brandstofverbruik, die dit alles ten gevolge heeft zijn tijdens de langdurige beproevingen van de motoren en bij toepassingen op andere gebieden reeds duidelijk aangetoond.

In een uitvoering zonder inlaatluchtkoeling is de motor — dan aangeduid als DKT 11,6 l. — goed voor maximaal 260 PK bij 2200 omw/min. (DIN 6270 b).

De nieuwe motoren kenmerken zich verder door bescheiden afmetingen en een gunstige verhouding tussen motorvermogen en motorgewicht. Zij voldoen aan alle in Europa geldende uitlaatgaseisen.

De uitlaatgasturbocompressor is achter de motor, boven het koppelingshuis gemonteerd. Dat betekent een lage inbouwhoogte, dat betekent bovendien, dat de uitlaat meestal niet door de machineruimte behoeft te lopen, hetgeen een gunstige invloed heeft op het temperatuurniveau in die ruimte.

Beide 11,6 liter motoren maken gebruik van volledig bronzen buitenboordpompen met alle voordelen van dien.

Ook voor andere dan voor scheepsmotoren specifieke aanbouwdelen werden componenten van gerenomeerde toeleveranciers gebruikt.

De twee nieuwe scheepsmotoren zullen vooral bij de bouw van pleziervaartuigen worden toegepast.

Echter — in iets gewijzigde uitvoering — zullen zij ook voor de beroepsscheepvaart nieuwe perspectieven openen.

Met deze uitbreiding aan de bovenzijde omvat het DAF-scheepsmotorenprogramma nu negen basistypen, die in vermogen variëren van 85 — 320 PK.

KORTE BERICHTEN

VERVUILING DOOR OLIE

Ook in Groot-Brittannië hebben de vissers met toenemende oliepollutie af te rekenen, enigszins in de hand gewerkt door de oliewinningen in de Noordzee. John Cordle, parlementair vertegenwoordiger voor Bournemouth, heeft met betrekking hierop een interpellatie aangekondigd in het Lagerhuis gericht tot de minister van Landbouw en Visserij. Volgens John Cordle gebeurt het immers meer dat men, met olie bezoedelde vis, terug over boord moet zetten.

REUZE OESTERFESTIJN IN FRANKRIJK

Volgens «Le Marin» zouden in Frankrijk niet minder dan 100 tot 150 duizend ton oesters verbruikt worden in de feestperiode van Kerstdag en Nieuwjaar. Anders uitgedrukt tot 100 tot 150 miljoen kgr! We vragen ons af of dergelijk verbruik in zo een korte periode wel tot de mogelijkheden behoort.

De oesterkwekers en afzetters hebben wel hun tevredenheid uitgedrukt over de grote vraag, maar anderzijds toch gewezen op het feit dat zij zouden gediend zijn met een meer verspreide verkoop over het ganse jaar. Nu kunnen zij het met hun gewoon personeel niet aan, terwijl zij op andere tijden hun personeel niet volledig kunnen inzetten. Voor velen is de balans over het ganse jaar toch negatief niettegenstaande de uitschieter van Kerstdag en Nieuwjaar.

A.P.K. PVBA

ALGEMENE POLYESTER-KONSTRUKTIE

Aalterseweg 10
9933 URSEL

— vervaardigen van tanks in gewapende polyester, bakken en koelkamers ;
— bekleden van alle ruimten met polyester of met P.V.C. ;
— bekleden van camions en camionetten voor visvervoer ;
— plaatsen van P.V.C. buizen van alle diameters en lassen van P.V.C. ;
— isoleren met fenol-schuim ;
— tanks.

(7936V)

VOORUITGESCHOVEN BASISSEN VOOR FRANSE TONIJNVISSERS

Er zal door de producentenorganisatie van de Franse tonijnvissers kontakten gelegd worden met de Portugese Overheid voor het bekomen van vooruitgeschoven basissen op de tonijnvisserij. Het gaat hier om de Bretoense, Vendeese en Baskische tonijnvissers.

Voor de visserij in het voorjaar denkt men hierbij aan een basis op de Azoren en voor de visserij in het naseizoen aan een basis op Madeira. Wat de tonijnvisserij over het jaar 1976 betreft, was deze van een goede middelmaat en zeker beter dan in 1975. Benevens het opvoeren van de gemiddelde vangst per tonijnvisser van 25 tot 30 Ton, was ook de gemiddelde prijs per kg. een stuk beter. Ondertussen werden de resultaten vrijgegeven van een proefondervindelijke visserij in het najaar op de Azoren waaruit het besluit kon gehaald worden dat de tonijnvisserij in het najaar in het gebied der Azoren niet renederend kan uitgevoerd worden. De traditionele visserij door de tonijnvissers gebeurt trouwens in deze gebieden in het voorjaar.

FRANS PROTEST TEGEN BEWEERDE INCIDENTEN OP DE SHETLAND

Vorige week gaven we de versie weer van de Schotse vissers die beweerden, dat ze door Franse vissersvaartuigen bedreigd werden in de uitoefening van hun visserij. Men beweerde zelfs van Schotse zijde, dat sommige franse vissers met een geweer dreigden. Verder zouden vele Schotten gehinderd geweest zijn. Men heeft toen onder meer de hulp ingeroepen van het Britse beschermingsvaartuig de « Westram ». Te Boulogne spreekt men intussen van een opgezet spel om de Fransen uit deze visserij te verjagen. Met het uitvaardigen door de Britse regering van de vangst op de schelvis, zijn heel wat Schotse vaartuigen naar de Shetlands gekomen en wensen zich in deze visserij te wringen ten nadele van de Fransen. Ook heeft men in Frankrijk geen weet dat er aan boord van de Franse vaartuigen wapens zouden zijn. Op dit gebied is men formeel. Er kan dan ook geen sprake zijn van bedreiging gewapenderhand. Indien de toestand zich verder zou toespitsen zal de redersvereniging bij Buitenlandse Zaken vragen om tussen te komen bij de Britse autoriteiten.

MOSSELTEKORT IN GROOT-BRITTANNIE

In de laatste tijden schijnt er een mosseltekort te zijn in Groot-Brittannië. Men wijt dit aan de strenger normen die op gebied van zuiverheid aan de mosselen opgelegd worden. Het is inderdaad zo, dat men in Engeland meer neiging heeft de mossel nu rauw te eten en daarom dienen de bacteriologische zuiverheidsnormen hoger gesteld, hetgeen terug oorzaak is voor langer verwateringsperioden en moeilijker leveringen. Daarom ook stellen bepaalde kringen voor dat men twee categorieën mosselen zou instellen, een categorie om rauw en een categorie om gekookt verbruikt te worden.

DE VOORGENOMEN UITBREIDING DER IERSE VISSERSVLOOT

We hebben er vroeger reeds op gewezen, dat onder de E.E.G.-lidstaten, alleen in Ierland de visserijvloot nog in volle uitbreiding is. Dit heeft zich onrechtstreeks onder meer laten blijken uit de grote belangstelling voor de visserijsektor in de Internationale Ierse Scheepstentoonstelling. Niettegenstaande de organisatoren een bijkomende 800 m2 ruimte voor de visserijsektor ter beschikking stelden, is ook deze ruimte reeds uitgeput.

De reden van de grote belangstelling voor de visserij is onder meer het feit, dat de vergadering te Den Haag in Nederland, van de ministers van buitenlandse zaken van de Negen, het besluit van de Commissie van Brussel aanvaard heeft om Ierland een verdubbeling toe te kennen tot 1979 van het huidige vangstkwotum van 75 duizend ton Dit zou dus op 150 duizend ton gebracht worden. Dit was onder meer de vervangingsoplossing voor de interne regeling van het visserijregiem in de wateren van de EEG tegenover de Ierse eisen voor een eksklusieve vijftigmijls zone. In ieder geval veronderstelt de verdubbeling van het huidig vangstkwotum voor Ierland, een uitbreiding van de Ierse vlot met 300 kust- en middenslagvaartuigen. Deze voorziene en deels reeds geplande uitbreiding liet zich dan ook aanvoelen door de belangstelling van deze sektor voor de te houden Internationale Ierse Scheepstentoonstelling, uitgaande van scheepswerven, motorfabrieken, leveranciers van navigatietoestellen, netten en uitrusting. De belangstelling van de kandidaat-bouwers gaat vooral naar vaartuigen beneden de 80 voet, (beneden de 24,12 m.) omdat voor deze vaartuigen nog een F.E.O.G.A.-subsidie bestaat.

EEN FRANS VISSERSVAARTUIG VERGAAN

Het Frans vissersvaartuig « Gérard-Jacqueline » uit Port-en-Bessin van 75 Brt is verleden week op de Westkust van Engeland vergaan. Door een grote lek in de machinekamer kwam deze weldra volledig in het water te staan, zodat de vijfkoppige bemanning besloot het vlot te water te laten. Ondertussen was het per radio bijgeroepen Frans vissersvaartuig de « Sancta-Maria » ter plaatse gekomen en nam de bemanning aan boord, waarop naar Port-en-Bessin gevaren werd nadat vastgesteld werd dat de « Gérard-Jacqueline » gezonken was. De eigenaar-schipper was aan land gebleven wegens ziekte en het vaartuig werd door de hulpschipper gevoerd die reeds 8 jaar aan boord was. Het gezonken vaartuig was 20 meter lang en gebouwd in 1955.

SCHOTSE ZALMSTROPERS RICHTEN WARE PLUNDERING AAN

Ten Noorden van Northumberland en langs de Zuid-Schotse kust zouden stropers binst het zalmseizoen, voor een waarde van 45 milj. B. Fr. aan zalm buit gemaakt hebben door illegaal vissen, namelijk met verboden netten. De superintendant van de rivier «Tweed», bekend om haar zalmrijkdom, heeft gewaarschuwd dat de zalmstock hopeloos zal uitgeroeid worden, zo de illegale visserij in zee even buiten de monding van de rivier verder gaat. Op de rivier en in de onmiddellijke monding is er voldoende kontrool op de visserij door de Tweed-patrouilleboot. Buiten de monding dient de bescherming en kontrool te gebeuren door de Schotse Visserijbeschermingsdienst die onvoldoende en ineffektief opereert Hiervan maken de stropers natuurlijk misbruik om illegaal te vissen, vooral omdat dit jaar de zalm zich vooral buiten de monding van de Tweed-rivier ophoudt, een 8 tot 10 mijl uit de kust. De vangsten op de Tweed en in de monding waren dit jaar uitzonderlijk laag en de traditionele riviervisserij wijt dit natuurlijk aan de illegale visserij. De superintendant van de administratie van de Tweedrivier efficiente kontrool voor het seizoen 1977. Men kan inderdaad de gewone visserij niet verbieden uit de kust, maar de stropers gebruiken zalmnetten voor hun zogezegde gewone visserij. Ze kunnen het dus niet helpen dat ze slechts zalm alleen vangen, terwijl ze beweren op andere kleiner soorten te vissen met driftnetten met grote mazen ! Alle netten die er op gericht zijn alleen zalm te vangen ,zouden dus moeten verboden worden. De bestaande wetgeving kan het stropen slechts in de rivier en in de dichte monding verbieden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

S.A. International Electronic Service

INES

TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ

ALLEENVERTEGENWOORDIGER VAN :

- **Decca Navigator** — Loran C.
- **Decca Radar & Automatie**
- **Simonsen Radio** — Echo-Sounders — Sonar
- **Redifon** — Radio
- **Anschutz** — Gyro-kompassen
- **Jungner** — Scheepslog

VERKOOP — HUUR — INSTALLATIE — SERVICE

I.N.E.S. S.A.	Terbekehofdreef 54 - 2610 WILRIJK	Tel. : 031/28.10.32
I.N.E.S. S.A.	Fiévestraat 54 - 9000 GENT	Tel. : 091/23.82.38
I.N.E.S. S.A.	Hendrik Baelskaai 16 - 8400 OOSTENDE	Tel. : 059/80.34.01
E.S.A. S.A.	Wandelaarstraat 1 - 8380 Zeebrugge	Tel. : 050/54.47.55

TWEE GOUDEN BRUILOFTEN TE HEIST

Zaterdag 8 jan. vieren de echtgenoten Ackx Alphons, geb. te Heist op 27 juli 1902 en Vlietinck Adrienne, geb. te Heist op 15 dec. 1907 en wonende te Heist in de IJzerstraat 8, hun huwelijksjubileum. Zoals gebruikelijk zal het college op deze dag de jubilarissen om 12u.30 gaan geluk wensen, waarbij hun een bloemenkorf en een schaal namens de gemeente zal overhandigd worden. De viering gaat door te Oostkerke in de « Groene Wandeling », Braembeierhoek, 139.

Loopbaan .an de jubilaris. Vanaf 12 jaar was Alfons laver bij zijn vader en in 1914 gedurende de oorlog waren zij gevlucht naar Holland (Zierikzee) en kwamen terug in 1916 en terug te varen, doch werd door een Duitse onderzeeboot getorpeteerd en meegenomen op onderzeeboot. Daar hij verdacht werd als spion kwam hij in de gevangenis te Brugge terecht en werd nadien overgebracht naar het strafkamp Sennelagen en dan naar Holzminden tot einde van de oorlog. Na de oorlog kwam hij terug naar Heist en heeft dan gevaren bij zijn familie als matroos tot 1938 en dan als stuurman met eigen vaartuig, de H.2 tot 1940, vaartuig werd van de Duitsers afgenomen en heeft dan van 40 tot 45 gevaren als matroos op haringvangst en na de oorlog heeft hij opnieuw een vaartuig aangekocht en ging terug in zee als stuurman tot 1950, verkocht nadien zijn vaartuig en ging terug als stuurman bij verscheidene bazen.

Hij heeft ook 35 jaar (1925 tot 1960) vrijwillig redder geweest bij « Secours Maritime ». Kinderen : 3 en 6 kleinkinderen.

Op zaterdag 8 januari vieren de echtgenoten Van Torre Camiel, geb. te Heist op 2 juni 1899 en Van Keirsbilck Lia, geb. te Oostkamp op 19 nov. 1908 hun huwelijksjubileum.

Zij wonen te Heist, St. Antoniusstraat, 71. Om 11u.30 zal het college de jubilarissen gaan geluk wensen en hun namens de gemeente een schaal en bloemenkorf overhandigen. De viering gaat door bij Eug. Vandewalle, Zeedijk Heist 222.

Loopbaan van de jubilaris : Vanaf 11 jaar was Camiel lavertje bij verscheidene vaartuigen, vanaf 1920 tot 1928 matroos bij verscheidene vaartuigen, van 1928 tot 1931 heeft hij met zijn eigen vaartuig gevaren, de Z.31. Dit vaartuig is opgebrand waardoor Camiel zich verplicht zag bij anderen te varen. Van 1932 tot 1940 gevaren als stuurman-schipper bij Arthur en Frans Vandierendonck (genaamd Frans van de zwartens) van 40-44 verplicht tewerkgesteld door de Duitsers te Heist bij de camouflagematten, van 45-55 stuurman-schipper bij zijn broer Arthur Van Torre, de Z.454, en is dan op 55-jarige leeftijd ziek geworden tot op pensioen. Kinderen : 11 en 17 kleinkinderen.

Diensten aan het land en dynastie en eretekens : Oorlogsvrijwilliger 14-18. Eretekens : 1) Medaille 2de klasse voor daad van moed en zelfopoffering in 1926 (4 mensen gered van een vaartuig die gezonken was) ; 2) Nijverheidsereteken 1ste klasse in 1948 ; 3) Medaille van politieke gevangene in 1948 ; 4) Gouden medaille der Kroonorde in 1949 ; 5) Zee-ereteken in 1950 ; 6) Laureaat van de Arbeid in 1951 ; 7) Zegemedaille in 1952 ; 8) Herinneringsmedaille van 14-18 in 1952 ; 9) Gouden palmen van de Kroonorde in 1957 ; 10) Herinneringsmedaille van Albert I in 1964 ; 11) Ridder in de orde van Leopold II in 1966.

Opmerking : Camiel Van Torre heeft 31 jaar gemeenteraadslid geweest van 1931 tot 1970. Daarna eregemeenteraadslid.

OVERVLOEDIGE SPROTAANVOER IN NORTHSHIELD EN HULL

De Northshield sprot wordt in dergelijke overvloed aangevoerd, dat de meelfabrieken te Hull, waarvoor de sprot bestemd is, de verwerking niet aankunnen. Met een dagelijkse opslag- en verwerkingskapaciteit van 900 Ton, heeft men zich nochtans verplicht gezien in een afgedankt rangeerstiation die nevens de vismeelfabriek ligt, een verdere 1000 Ton op te slaan, over zowat een afstand van 200 meter. Deze opslagplaats kreeg het bezoek van de gezondheidsinspectie die enkele uit te voeren maatregelen voorschreef, onder meer voor grondige desinfectie na iedere opslag.

De reden van de grote aanvoer, ligt gedeeltelijk ook wel in het feit, dat verscheidene middenslagtreilers en kleine hektreilers die door de vangst op schelvis getroffen zijn, nu op makreel en sprot voor industriële doeleinden varen. Het zou hier om een 40 tot 50 eenheden gaan. Men schat de vangsten verwezenlijkt door buitenlandse eenheden echter op het tienvoudige van wat de Britten aanvoeren. Wat de makreel betreft, schat men dat slechts 40 duizend ton naar de Britse vismeelindustrie zullen gaan, terwijl de makreelstock in het Engels kanaal op 1 miljoen ton geschat wordt.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 17 december werd aangevoerd : 4.850 kg. tong, 64 kisten tarbot en griet, 1313 kisten kabeljauw, 355 kisten koolvis, 430 kisten schelvis, 713 kisten wijting, 856 kisten schol, 240 kisten schar en 276 kisten diversen.

Prijzen in guldens

Per 1 kg. : tarbot 17,48-15,51, heilbot 12,71, grote tong 12,29-12,17, grootmiddel tong 12,29-12,00, kleinmiddel tong 12,81-11,82, tong een 11,90-11,06, tong twee 10,12-9,74.

Per stuk : kreeft 27,73.

Per 40 kg. : leng 60-59, lever 73, krab 40-26, inktvis 63-26, haai 55-33, schartong 60, poontjes 61-43, hake 234-190, tarbot 450-202, griet 234-135, kabeljauw een 102-61, kabeljauw twee 144-69, kabeljauw drie 98-71, kabeljauw vier 96-72, kabeljauw vijf 80-57,, koolvis een 70, koolvis twee 73-61, koolvis drie 75-70, koolvis vier 61, schelvis een 140-120, schelvis twee 114-108, schelvis drie 84-71, schelvis vier 67-44, schol een 71-65, schol twee 76-72, schol drie 70-63, schol vier 67-57, wijting drie 60-38, schar 62-35, tongschar 215-121, bot 28-22, steenbolk 39-26.

De besommingen waren :

HD 16 f 2.850, KW 88 54.900, KW 189 46.900, KW 221 1.600, LE 63 24.900, UK 202 17.200, UK 208 3.900, VD 6 9.000, IJM 18 300, IJM 20 25.000, IJM 57 69.000, UK 17 en UK 56 3.800, UK 23 en UK 18 2.400, UK 48 en UK 78 3.160, UK 135 en UK 145 3.950, UK 141 en UK 271 8.600, UK 234 en YE 25 1.650, VD 19 en VD 73 6.330, WR 136 en WR 226 6.300, IJM 27 700.

Op woensdag 22 december werd aangevoerd : 400 kg. tong ; 21 kisten tarbot en griet ; 190 kisten kabeljauw ; 21 kisten schelvis ; 67 kisten wijting ; 269 kisten schol ; 31 kisten schar ; 4 kisten koolvis ; 56 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 11,89-11,31 ; grootmiddel tong 12,00 ; kleinmiddel tong 12,08 ; tong een 10,20 ; tong twee 9,59 ; tarbot 15,67-15,31.

Per 40 kg. : witte koolvis drie en vier 81 ; tarbot 460-213 ; griet 248-83 ; kabeljauw een 120-76 ; kabeljauw twee 144-84 ; kabeljauw drie 100-70 ; kabeljauw vier 86-74 ; kabeljauw vijf 84-65 ; schelvis drie 68 ; schelvis vier 50 ; schol een 58-56 ; schol twee 58-51 ; schol drie 56-48 ; schol vier 61-46 ; wijting drie 64-48 ; schar 72-36 ; baars 74-57 ; steenbolk 37-32 ; bot 20-16 ; kuit 61 ; lever 67 ; tongschar 200-83.

De besommingen waren : WR 136 en WR 226 f 3.080 ; KW 44 en KW 85 f 3.180 ; UK 17 en UK 56 f 1.450 ; UK 18 en UK 23 f 1.800 ; UK 135 en UK 145 f 800 ; UK 141 en UK 271 f 5.280 ; KW 226 f 1.540 ; UK 208 f 3.200 ; IJM 209 f 970.

Aan de donderdagmarkt van 23 december werd aangevoerd : 3.130 kg. tong, 74 kisten tarbot en griet, 266 kisten kabeljauw, 207 kisten wijting, 398 kisten schol, 119 kisten schar, 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens

Per 1 kg. : tarbot 15, 10-13,12 ; grote tong 11,73-11,53 ; grootmiddel tong 12,60-12,07 ; kleinmiddel tong 11,49-11,32 ; tong één 11,79-10,86 ; tong twee 9,11-8,87.

Per 40 kg. : Steenbolk 35-29 bot 25-16 ; tongschar 160-62 ; bot 25-16 ; haai 36-34 ; poontjes 39, ham met kop 160-98 ; schar 48-28 ; wijting drie 67-55 ; tarbot 398-197 ; griet 208-73 ; kabeljauw een 114-84 ; kabeljauw twee 144-126 ; kabeljauw drie 110-84 ; kabeljauw twee 144-126 ; kabeljauw drie 110-84 ; kabeljauw vier 94-84 ; kabeljauw vijf 92-72 ; schol én 55-51 ; schol twee 63-46,80 ; schol drie 63-53 ; schol vier 60-44.

De besommingen waren :

IJM 30 7.100 ; IJM 18 260 ; IJM 44 56.700 ; IJM 154 2.400 ; SCH 173 2.200 ; UK 208 3.200 ; HD 16 2.170 ; VD 6 300 ; KW 152 2.000 ; KW 226 1.200 ; UK 135 en UK 145 3.000 ; UK 159 en UK 200 2.800.

Aan de maandagmarkt van 27 december werd aangevoerd : 15.650 kg. tong ; 96 kisten tarbot en griet ; 225 kisten kabeljauw ; 24 kisten koolvis ; 297 kisten schelvis ; 268 kisten wijting ; 1.492 kisten schol ; 164 kisten schar ; 154 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 14,10-12,79 ; grote tong 10,64-10,41 ; groot-middel tong 11,18-10,80 ; kleinmiddel tong 10,61-10,21 ; tong één 10,41-10,11 ; tong twee 9,08-8,80.

Per 40 kg. : kleine kreeft 90 ; kuit 94 ; hammen met kop 142-98 ; witte koolvis drie 94 ; tarbot 410-200 ; griet 175-78 ; kabeljauw een 198-81 ; kabeljauw twee 160-100 ; kabeljauw drie 142-86 ; kabeljauw vier 130-97 ; kabeljauw vijf 110-72 ; schelvis een 96 ; schelvis twee 68-67 ; schelvis drie 66-54 ; schelvis vier 68-52 ; koolvis een 87 ; koolvis twee 90 ; schole een 59-51 ; schol twee 63-52 ; schol drie 70-51 ; schol vier 65-51 ; wijting drie 100-78 ; schar 63-42 ; haai 96-60 ; inktvis 60-38 ; krab 48-34 ; bot 24-18 ; steenbolk 51-45 ; tongschar 152-80.

De besommingen waren : KW 4 f 15.300 ; KW 11 f 40.540 ; KW 22 f 21.300 ; KW 25 f 43.400 ; KW 29 f 5.850 ; KW 55 f 48.200 ; KW 88 f 21.600 ; KW 113 f 11.400 ; KW 187 f 9.740 ; KW 189 f 24.400 ; KW 137 f 8.550 ; KW 194 f 41.880 ; KW 221 f 13.280 ; VL 73 f 28.050 ; WR 57 f 29.900.

Aan de dinsdagmarkt van 28 december werd aangevoerd : 3935 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 11 kisten kabeljauw; 1 kist wijting; 499 kisten schol; 6 kisten schar; 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg : tarbot 16,23-14,67; grote tong 10,61-10,41; grootmiddel tong 11,02-10,91; kleinmiddel tong 10,58-10.39; tong één 10,12-9.91; tong twee 8,53-7,67; steur 16.49.

Per 40 kg : tarbot 476-192; griet 166-88; kabeljauw één 174-138; kabeljauw vier 104; kabeljauw vijf 90; schol één 62-53; schol twee 58-56; schol drie 58-53; schol vier 63-58; wijting drie 92; schar 67-58; inktvis 66; haai 84; hammen met kop 160-132; steenbolk 59.

De besommingen waren: KW 175 38.700; IJM 29 45.400.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 20-12 t/m 24-12-1976

Door 73 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
30.119 kg.	Tong	f 322.543,32	van f 12,71 tot f 8,49
12.378 kg.	Tarbot	f 88.261,02	van f 16,68 tot f 3,80
183.710 kg.	Schol	f 228.719,45	van f 2,18 tot f 0,99
38.500 kg.	Kabeljauw	f 70.102,05	van f 3,83 tot f 0,86
4.637 kg.	Griet	f 9.238,54	van f 4,97 tot f 1,46
4.495 kg.	Schar	f 4.287,66	van f 1,50 tot f 0,78
14.100 kg.	Wijting	f 15.426,57	van f 1,41 tot f 0,84
6.510 kg.	Schelvis	f 8.719,50	van f 1,84 tot f 1,13
2.070 kg.	Lever/Kuit	f 3.527,63	van f 1,88 tot f 1,14
1.486 kg.	Tongschar	f 4.107,14	van f 3,59 tot f 1,72
2.130 kg.	Steenbolk	f 1.521,89	van f 0,84 tot f 0,49
723 kg.	Hozemond	f 2.548,96	van f 3,81 tot f 1,00
1.110 kg.	Bot	f 297,00	van f 0,40 tot f —
125 kg.	Haai	f 119,00	van f 0,98 tot f 0,75
1.353 kg.	Diversen	f 1.079,91	van f — tot f —
303.446 kg.		**f 760.499,64**	

VANGSTHOEVEELHEDEN TONG EN SCHOL VOOR HOLLANDSE VISSERS ONGEWIJZIGD

Van uit Holland wordt ons het hiernavolgende gemeld :

Minister A. van der Stee (Landbouw en Visserij) heeft de maximale hoeveelheden tong en schol, die de Nederlandse vissers in 1977 mogen vangen, ongewijzigd vastgesteld. Dit betekent dat zij komend jaar 9.200 ton tong en 35.600 ton schol mogen aanvoeren uit de Noordzee en 240 ton tong en 20 ton schol uit de Ierse Zee. Vissersvaartuigen groter dan 50 brt of met een vermogen van meer dan 300 pk mogen in de kustzee (12 mijl) geen trawlvisserij op tong en schol uitoefenen. Wanneer deze schepen zich in de kustzee bevinden, worden zij geacht de visserij op tong en schol uit te oefenen tenzij hun trawlnetten (boomkor of andere netten, geschikt voor het vangen van platvis) zodanig zijn gesjord en gestuwd, dat onmiddellijk gebruik daarvan niet nodig is.

Ten aanzien van de verdeling heeft minister Van de Stee bepaald dat voor de bevissing en aanvoer van de quota voor de Ierse Zee geen contingenten per schip zullen worden vastgesteld. Nadat het zal zijn gebleken dat onze vissers de aldaar toegestane hoeveelheden hebben gevangen, zal de visserij op platvis in de Ierse Zee worden verboden.

Van de hoevelheden tong en schol die onze vissers maximaal in de Noordzee mogen vangen, is 200 ton tong en 600 ton schol gereserveerd voor bijvangsten en correcties op de verdeling. Voor de resterende 9.000 ton tong en 35.000 ton schol is een verdeling per schip uitgewerkt, die globaal genomen voor de helft berust op de aanvoer in voorgaande jaren en voor de andere 50 procent gekoppeld is aan het motorvermogen. De directeur der visserijen zal de betrokken ondernemers per vaartuig meedelen welke voor dat schip vastgestelde contingenten tong en schol zijn, onder vermelding van de berekeningswijze. Bezwaren hiertegen kunnen binnen de 30 dagen worden ingediend.

De directeur der visserij kan een ondernemer die meer dan een schip in exploitatie heeft — na een schriftelijk verzoek — toestaan het totaal van de aan zijn vaartuigen toegekende contingenten tong en schol op andere wijze dan vastgesteld met zijn schepen aan te voeren.

Voor vaartuigen die op of na 1 januari 1977 voor het eerst in het centraal visserij-register zijn ingeschreven en niet dienen ter vervanging, zullen de contingenten tong en schol voor 1977 worden vastgesteld op resp. 500 kg en 2.000 kg. Schepen, die in de kustzee een andere visserij dan die op platvis beoefenen, mogen per visreis ten hoogste 10 percent van het totale vangstgewicht aan (bijgevangen) tong en schol aanvoeren. Aanvoeren van tong en schol dienen te geschieden met het schip waarmee de vangst heeft plaatsgevonden en zijn slechts toegestaan in de volgende Nederlandse havens : Breskens, Vlissingen, Colijnsplaat, Stellendam, Scheveningen, IJmuiden, Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, Delfzijl, Termunterzijl en Urk.



zee mans almanak 1977 verkrijgbaar

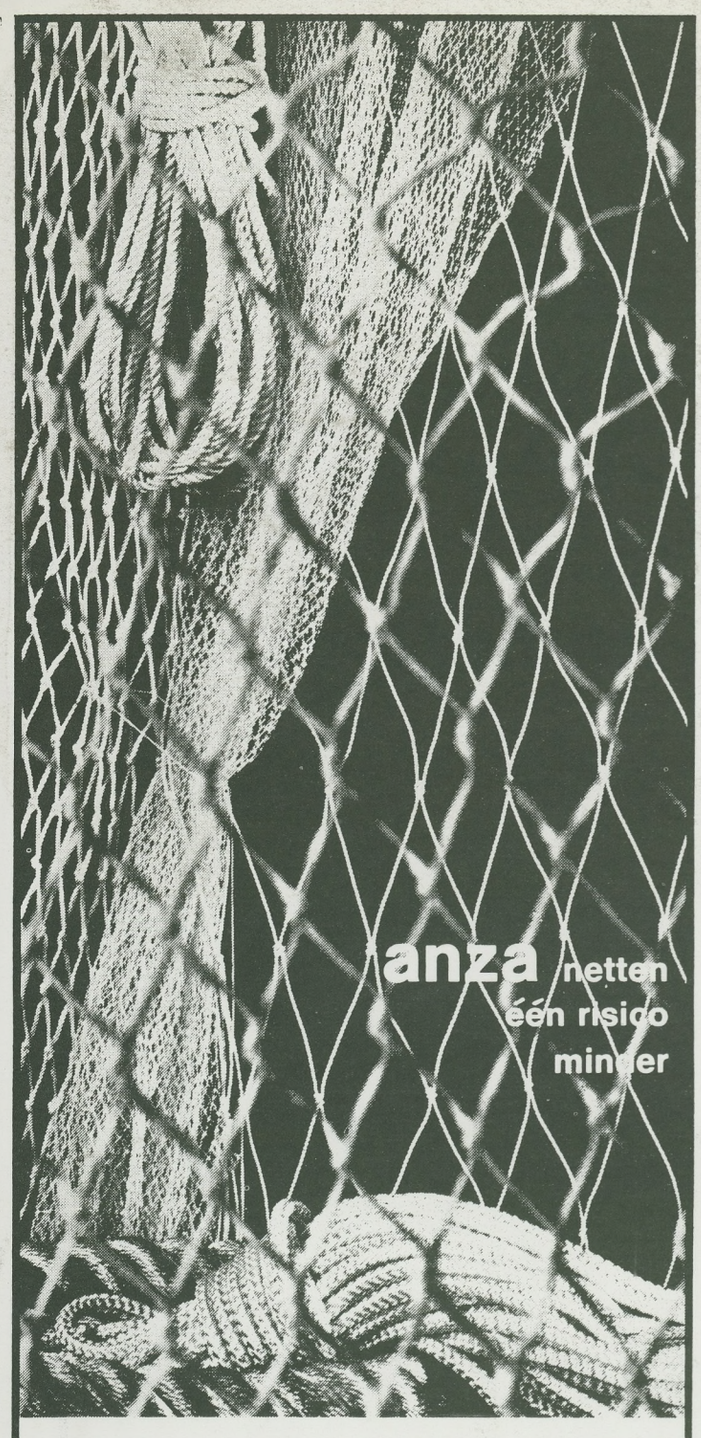
In België

Drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
H. Baelskaai, 30,
8400 Oostende
☎ 059/70.77.13 - 14
B.T.W. nr. 412.522.588

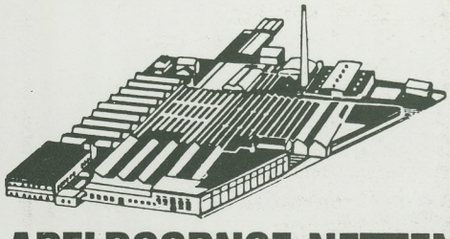
Hand in Hand
Tijdokstraat, 34,
8380 Zeebrugge
☎ 050/81.11.01
Door storting
van het bedrag
van 650 fr.
plus 39 fr. B.T.W.
plus 60 fr.
verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Oostende

Voor Holland

Door storting
van het bedrag van
44 gulden
plus 5 gulden
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Oostende



Bodem en pelagische trawlnetten ● Ringzegens ●
Garens ● Vlechtkoord ● Touwwerk ●
Visserijmaterialen ●



90 jaar ervaring
tot uw dienst

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN ·· HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

APELDOORNSE NETTENFABRIEK
VON ZEPPELIN & CO N.V.

APELDOORN ·· HOLLAND
TELEFOON (05760) 10233 - TELEX 49187

Tegen het einde van een zorgenvol jaar voor de visserij, danken wij onze clienteel voor het in ons product gestelde vertrouwen en spreken de wens uit dat 1977 voor U en voor ons in alle opzichten een beter jaar zal worden.
Wij van onze kant zullen ons inspannen met nog betere en aangepaste netontwerpen onze bijdrage te leveren en wijzen U in dit verband op nieuwe kabeljauw spannetten voor bodemvisserij waarmede door de Nederlandse kottervissers zulke goede resultaten zijn bereikt. Ook willen wij onze nieuwe pelagische netten voor blauwe wijting onder Uw aandacht brengen, die door de Schotse en Noorse vissers reeds veelvuldig gebruikt worden.
Nadere inlichtingen kunt U bij de Anza in Apeldoorn of bij onze verkoop organisatie Nederland de IJmuiden Stores B.V. verkrijgen.
Zalig kerstfeest en een gelukkig nieuwjaar.

Anza nl
Scap Oostende



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29

■

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

■

Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■