

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

VRIJDAG 30 DECEMBER 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 50 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

Best wishes for 1978 to all Fishermen on the Belgian Coast.



Anglo Belgian Company Wiedauwkaai 43, B-9000 GENT Belgium. Tel: (091) 23 45 41 Telex: 11298 ABC GT B

1978

nostalgie

Wat al gekleurde
verhalen kunnen worden
verteld, van de Witte
Zee tot Mar del Plata
alover Zaïre, over die
verre werkers die geen
ander monumenten
hebben nagelaten dan
een duister wrak op de
bodem van de zee, met
warrelende korren die
verre erachter als witte
zomerjurken in de
stroming waaien.

Op hun wondere
gevaarten over de diepe
donkerten der oceanen,
varend doorheen storm
en duisternis, doorheen
menige droeve en
mistige nacht, met
koersen die niemand
kent, met het uitspansel
als enige doel. Waar is
hun kunst gebleven, een
herinnering aan
gisteren.

Blijde en droeve jaren
Vluchten met de baren
En keren niet...

Tussen geboorte en
sterven, in de
schemering waar
dromen kruisen, tussen
voordeel en verlies
wieken de meeuwen en
kloppen de golven, het
hart van een
sluimerende veerkracht
die, uit de beknelling
van de tijdelijkheid, het
onvergankelijke beroep
een nieuw gelaat moet
geven.

L.A.I.

DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL VAN HET
VISSERIJBLAD WENSEN HUN GEACHTE LEZERS
GOED HEIL EN RIJKE VISVANGST IN 1978 !

het visserijblad

Vrijdag 30 december 1977 - Nr. 50

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 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

Nieuwjaarsboodschap aan onze vissers



door Eerste Minister L. TINDEMANS

Het beroep van visser — één van de oudste uit de geschiedenis van de mensheid — is sinds enkele jaren mee betrokken in de „stroomversnelling" die onze tijd kenmerkt.

De problemen zijn gekend : inkrimping van de vloot, bedreiging van het visbestand door milieuverontreiniging, een protectionistische houding van sommige landen t.o.v. visserijrechten.

De visserij is het dagelijks gevecht tegen de natuur gewoon. De strijd van de komende jaren zal echter aan wal dienen gevoerd te worden. HIERBIJ KAN UW SEKTOR TEN VOLLE REKENEN OP DE STEUN VAN DE REGERING. Zij heeft zich tijdens de periode dat zij het voorzitterschap waarnam van de EEG-raad, ingespannen om te komen tot een gemeenschappelijk visserijbeleid waarbij de belangen van onze vissers maximaal beveiligd worden; de onderhandelingen zijn niet ten einde maar er bestaat hoop op een oplossing. Intussen kunnen wij ons erover verheugen dat de resultaten inzake de waarde van visaanvoer zich ook in 1977 verder verwijderd hebben van het dieptepunt van 1975.

Uw bedrijf is echter met geen andere economische bedrijvigheid te vergelijken. De ramp waarbij drie van uw vrienden het leven verloren toont eens te meer aan dat het gevecht om het inkomen en dat om het leven zelf in de visserij nog steeds hetzelfde is. Zovelen zijn in de loop van de tijden nooit teruggekeerd en toch blijkt, volgens onderzoekingen, de roep naar de zee bij de jeugd te blijven bestaan. Wellicht zijn zij zich niet ten volle bewust van de problemen en gevaren, maar het is hoopgevend dat waar zoveel beroepen geen enkele aantrekkingskracht meer bezitten, het vissersberoep verder blijft aanspreken.

Midden de moeilijkheden zijn er tekenen van hoop. Het is goed hier op de aandacht te vestigen midden het klimaat van moedeloosheid dat bij velen, binnen en buiten de visserij, leeft.

Ik wens U blijvend geloof in uw eigen toekomst en een behouden thuiskomst.

45 JAAR HET VISSERIJBLAD



door

P. VANDENBERGHE,

Uitgever

„Het Visserijblad"

Bij de uitgave van het laatste nummer van ons 44-jarige editie, blikken we eens even terug op de afgelegde weg.

Het was op 1 februari 1929, dat we in stadsdienst traden van de vismijn, aangesteld om voor de stad Oostende op verzoek van de regering, een statistiekendienst in te richten volgens de directieven gegeven door de Conventie van Kopenhagen, waarbij, bij de verkoop van vis, rekening diende gehouden van het soort schip, de visgrond van waar ze kwam, het aantal dagen zee en het aantal dagen vangst.

Deze statistieken moesten nauwkeurig per vangst, soort vis, gewicht en prijs opgemaakt worden. We stonden met onze onderwijzersdiploma nog in onze kinderschoenen, want van vis en vissers kenden we niets of weinig af, tenzij de bootjesjouwers van de oude „Viertorre" waar we immers geboren waren, woonden en waar onze enige gelegenheid om met de vis in aanraking te komen, was : in soms bitter koude, 's nachts met een lantaarn, vader te vergezellen naar het strand om er haken te zetten en de prachtige schar en schol op te vangen, die hij aldus, zoals zovelen toen, naar huis bracht om te verkopen, want wij hadden het niet breed.

Wat de visserij anders was, dat was het onbekende. Niets liet dus vermoeden, dat de schoolmeester, afgezwaaid uit de Normaalschool van Blankenberge in juli 1926, na zijn legerdienst in 1928 nog een jaar op een benoeming zou moeten wachten. Alleen interiems zieken vervangend, lieten ons toe nu en dan in de stadsscholen een kijkje te nemen en les te

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

geven. Maar toen bestond er geen dop en kwam het er op aan, werk te zoeken.

Als laureaat van het Fonds der Meestbegaafden viel het oog van onze toenmalige burgemeester Moreaux op de schoolmeester, samen met de heer Velthof, toen Directeur van de vismijn.

Spoedig werd ik door hem in de geheimen, de soorten, en al wat het visje aanbelangde, ingewijd.

Ik werd vlug secretaris van de zieken-, pensioen- en ongevallenkas van de stedelijke visserij, welke men noemde : Voorzorgskas der Visserij. Staats Sociale instellingen bestonden toen niet. Deze kas werd toen gespijsd door de reders zelf, die één ten honderd op de bruto opbrengst afstonden.

Maandelijks leerden we het wel en wee van oude mensen, zieken en gekwetsten in de visserij kennen. En vlug ging niet alleen onze werking daarheen, maar ook onze belangstelling, ons medevoelen met wie we noemden „de paria's" van ons land.

Zo kwam in 1933 Het Visserijblad tot stand, daarin gesteund door Minister Forthomme, Gouverneur Baels, Burgemeester Moreaux en drie ambtenaars van Staat, Provincie en Stad. Deze waren de hh. Robert Verschelde, Karel Dezuttere, secretaris van de Hoge Raad voor Zeevisserij en de heer Velthof, directeur van de Mijn. Artikels, aanwerven van publiciteit en abonnementen moest gedaan en bewerkt worden na de bureeluren in de mijn.

Talrijk waren de uren welke we soms tot laat in de nacht doormaakten om de wekelijkse verschijning van ons vakblaadje te bewerkstelligen en het in leven te houden. Er werd geen geld gewonnen. Maar de liefde voor het vak, voor het bedrijf, de vechtlust voor zijn bestaan, groeide in ons op. Onze soms te scherpe pen deed de rest en maakte er een stuk leven van in de Belgische visserij onmisbaar.

De stichting van ons vakblad werd kort daarop gevolgd door de uitgave van onze Zeemansalmanak, die tijdelijk van 1940 tot in 1945 door de oorlog onderbroken werd en heden als 40e editie is verschenen met een inhoud van niet minder dan 1.300 blz.

Thans gaan we met Het Visserijblad onze 45e jaargang in. We betreuren dat onze stichters sedert enkele jaren, het tijdelijke met het eeuwige hebben verwisseld. Maar we vergeten niet, wat ze voor het bedrijf en het welzijn van de visserijgemeenschap steeds zijn geweest.

Het kan gebeuren dat sommigen niet altijd zacht in ons vakblad werden of worden aangepakt. We kunnen daarmee misschien verkeerd hebben gehandeld, maar niet verkeerd bedoeld. Een zaak staat echter vast en dat is, dat we de visserijproblemen in al hun vormen van sociaal en economisch leven hebben meegemaakt. We liggen aan de basis van de stichting van onze beroepsverenigingen in welke vorm ook. We hebben jarenlang vóór en na de oorlog de propaganda voor een groter visverbruik helpen voeren, veel meer en beter dan nu het geval is.

We zijn de stichters van de coöperatieve reders verzekering „Hulp in Nood" en de coöperatieve verkoopsorganisatie „SCAP". We hebben dit alles helpen uitbouwen en tijden van voor- en tegenspoed gekend. En we zijn ook de stichters en medestichters van onze beroepsorganisatie van West naar Oost.

We hebben vandaag, wat men er ook over denke en welke tegenstanders ons ook hebben bestreden en nog bestrijden, alleen dit te zeggen : tracht voor de Visserij, hoe ondankbaar men tegenover U ook kan zijn, steeds te doen wat tot uw mogelijkheden behoort, zonder U te bekommeren om het slijk der aarde.

Daarmede zult U de visserijgemeenschap die uw hulp zo nodig heeft en veel te veel aan zijn lot is en werd overgelaten, een grote dienst bewijzen. We leven allemaal van het visje en moeten er voor meer dan voor om het even wie in de gemeenschap ten strijde blijven trekken, daarmee de meest eenvoudigen maar verdienstelijksten van ons land ter zijde staan.

Met dit nummer treedt ons blad volgende week zijn 45e jaargang in en hoopt het nog vele jaren te kunnen bijdragen tot het welzijn van onze visserijgemeenschap.

De uitgever,
P. Vandenberghe

MOET ONZE REGERING DE MODERNISERING EN HEROPBOUW VAN ONZE VISSERIJVLOOT ZO SPOEDIG MOGELIJK AANPAKKEN ?

door P. VANDENBERGHE

Het jaar 1977 is er ene geweest van verdere afbraak van onze verouderde visserijvloot, van verdwijning van rederijen, zelfs van de oudste van onze grote rederijen, van veel besproken en gekritiseerde quotaregelingen en internationale eisen van bevoorrechting binnen 12, 50 en 200 mijlszone, enz.....

Wat België betreft, is het een feit, dat onze vloot een vermindering van minstens 50 eenheden met een tonnage van 3.000 ton en ongeveer een mindere bemanning van 350 personen daardoor in een jaar heeft ondergaan op een totale tonnemaat van ong. 24.000 en op een totaal van ongeveer 250 vissersvaartuigen.

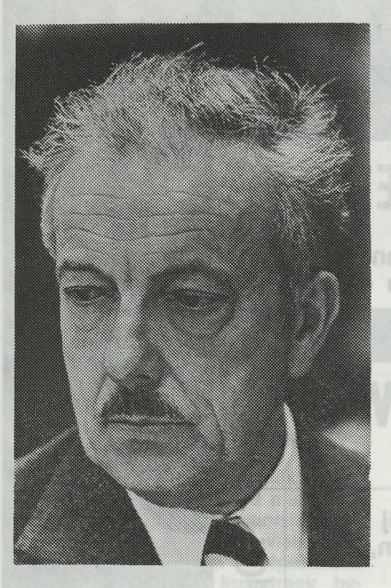
Onze vloot in tegenstelling met die van alle ons omringende landen, is dus in getal vaartuigen en in Bruto tonnemaat fel verminderd, voortgaande op de toestand van tien jaar geleden.

De nieuwe aftakeling van 50 eenheden als gevolg van het toekennen van 25 miljoen frank sloopremie in 1976 en 25 miljoen frank in 1977, thans gevolgd van nog een 15-tal eenheden voor een bedrag van tien miljoen frank welke onlangs nog door de regering werd goedgekeurd, in voorwaarden die met een nieuw K.B. dienen vastgelegd, heeft dus een ontmanteling teweeggebracht waaraan thans een einde dient gesteld, wil men onze visserij, de industrie en de handel niet volledig aftakelen en op de invoer zien overschakelen. We voeren immers nog slechts 40.000 ton aan voor een verbruik van 120 duizend ton.

Dit beduidt niet, dat niet verder **in bepaalde voorwaarden,** nog oude vaartuigen mogen verdwijnen. Maar wij voegen hier onmiddellijk aan toe : **„in bepaalde voorwaarden en volgens bepaalde normen".**

Zopas werd aan minister Chabert gevraagd de resterende toegekende sloopremie van tien tot 25 miljoen op te voeren waardoor nog een 20-tal vaartuigen de sloop zouden vervoegen en een 150 man van de visserij worden verwijderd. Men schijnt niet aan de voortzetting en modernisering van de Belgische visserijvloot te denken, maar aan persoonlijke winst en eigen schip, in zoverre zelfs dat een niet-visser welke kapitalen in de aankoop of bouw van een schip zou willen, zou moeten geweerd worden, zelfs

(Vervolg blz. 69)



Aan onze reders en vissers

door A. HUMBLET, Minister van Landbouw en Middenstand

Sedert mijn nog vrij recente benoeming tot Minister van Landbouw en Middenstand is dit thans de eerste keer dat ik langs deze weg een Nieuwjaarsboodschap kan richten tot onze reders en vissers. Ik wens deze gelegenheid te baat te nemen om het voorbije jaar even onder de loupe te nemen, een jaar dat, indien het voor de zeevisserij in EG-verband geen definitieve beslissingen opleverde, dan toch ongetwijfeld rijk was aan allerlei gebeurtenissen op dit domein, zodat de EG-landbouwministers meer over zeevisserij dan over landbouw besprekingen hebben gevoerd en de zeevisserij werkelijk niet meer uit het nieuws te krijgen was.

Vrijwel onmiddellijk bij mijn ambtsaanvaarding werd ik tevens, tot einde 1977, voorzitter van de Raad van EG-landbouwministers en werd ik aldus zeer vlug geconfronteerd met deze bijzonder ingewikkelde EG-visserijproblematiek. Van meet af aan, en tot de laatste dagen van mijn voorzitterschap, heb ik alles in het werk gesteld om uit de impasse te geraken, die ontstaan was door diepgaande meningsverschillen tussen de EG-partners omtrent de vrijheid van bevissing binnen de „EG-zee", en over de quota-verdeling tussen de lidstaten.

Vooraleer hierop nader in te gaan, wens ik hier duidelijk te stellen dat België steeds voorstander is geweest van een toegangsvrijheid die in principe totaal moet zijn (wat trouwens in overeenstemming is met het Verdrag van Rome), doch dat België anderzijds wél kan aanvaarden dat zekere maatregelen zouden getroffen worden ter bescherming ofwel van de paai- en broedplaatsen ofwel van de belangen van de kleine kustvisserij, uiteraard op voorwaarde dat deze maatregelen zouden gevestigd zijn op technische criteria (bv. B.T., P.K., vistuig, vismethoden) en dus heel zeker niet op vlagdiscriminatie. Dit „uiteraard", was zoals algemeen bekend, voor de Britten en de Ieren niet zo'n evident gegeven, wel integendeel.

Mijn ultieme bemiddelingspoging heeft het niet alleen mogelijk gemaakt elkaar beter te begrijpen maar ook vast te stellen dat alle Ministers de zorg deelden van de Britten en de Ieren over echte conserveringsmaatregelen te beschikken. Dit heeft er toe geleid dat op de Ministerraad van 5, 6 en 7 december er eindelijk beweging is gekomen in de discussies in de richting van een vooruitgang om tot een gemeenschappelijk beleid te komen. Er bestaat een ernstige kans dat in januari 1978 een uitweg wordt gevonden wanneer een evenwichtig pakket op tafel komt waar armoede en rijkdom evenredig verdeeld worden.

In dit niet meer zo somber EG-beleid doet het goed functioneren van het gemeenschappelijk marktbeleid de hoop groeien op een uiteindelijk gunstige kentering. Dit marktbeleid, ofschoon zeker wel nog voor enige verbetering vatbaar, heeft in 1977 over het algemeen ruimschoots voldoening kunnen schenken. De visprijzen lagen meestal hoger dan in 1976, dat reeds gekenmerkt was door een onmiskenbare wederopleving van de visserij t.o.v. 1975. Spijts de gevoelige inkrimping van onze vloot, is onze aanvoer nagenoeg op het peil gebleven van 1976, wat dus wijst op een toegenomen produktiviteit. Op dit ogenblik, na elf maanden, ziet het ernaar uit dat de totale aanvoerwaarde tot ruim 1,5 miljard F zal oplopen, hetzij een stijging van zowat 6% ten opzichte van 1976, een percentage dat relatief hoger ligt, gelet op het wegvallen van een hele reeks vaartuigen in 1977.

Dit laatste doet mij er toch aan denken dat, nu de vloot dermate is ingekrompen, eens ernstig zou moeten overwogen worden in welke richting het nieuwbouwbeleid zou moeten gaan. Wanneer men de weg opgaat van struktuurverandering, aanpassing en inkrimping, moet men ten andere steeds goed erover waken dat men, eens een dergelijke evolutie is op gang gebracht, hierin ook niet te ver gaat. Want, samen met het afstoten van vaartuigen, be-

(vervolg blz. 5)



Nieuwjaarswens aan onze vissers

door J. CHABERT, Minister van Verkeerswezen

Kerstmis en Nieuwjaar zijn in het drukke leven van alledag een welgekomen rustpunt tussen een jaar dat andermaal veel te snel is voorbijgegaan en de voorbereiding op een nieuw jaar. Moge 1978 een goed jaar zijn voor de uitgevers van Het Visserijblad, evenals voor de lezers van dit zeer gewaardeerde vakblad, dat over vijf jaar aan zijn gouden jubileum toe is. Zeer oprecht wens ik ook de ganse visserijsector langs deze weg een jaar van voorspoed toe.

Blikken wij terug op de voorbije 12 maanden, dan worden wij meteen bedroefd bij de herinnering aan het vergaan van de O.807. Dit tragische ongeval veroorzaakte diep leed. Het is een aansporing om onverpoosd te blijven streven naar nog betere veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen die ondanks de hoge vlucht van de technische vooruitgang noodzakelijk blijven om het aantal risico's verbonden aan de zeevisserij, zoveel als menselijk mogelijk uit te schakelen.

1977 was ook het jaar waarin de door het bedrijf noodzakelijk geachte en gevraagde sanering van de vloot werd doorgezet. In uitvoering van het Koninklijk Besluit van 26 augustus 1976 werd een bedrag van 50 miljoen frank voor het slopen van schepen ter beschikking gesteld. Daardoor telt onze vloot een dertigtal eenheden minder, wat neerkomt op een daling met 12 procent. Helaas, blijkt deze drastische daling nog niet voldoende te zijn om de rentabiliteit van de Belgische zeevisserij veilig te stellen, rekening houdend vooral met de vangstbeperkingen die thans in Europees verband worden opgelegd. Op verzoek van het zeevisserijbedrijf heb ik dan ook bij mijn collega's in de regering aangedrongen op hun instemming — en die ook bekomen — om in 1978 nog eens 10 miljoen frank op de begroting in te schrijven voor het toekennen van een uitzonderlijke sloopremie zonder verplichting tot nieuwbouw. Het is in het kader hiervan trouwens dat ik ook heb beslist de periode waarbinnen deze sloping moest gebeuren te verlengen van 31 december 1977 tot 30 juni 1978.

Meer en meer moeten wij er ons rekenschap van geven dat de toekomst van onze zeevisserij voor het grootste deel zal afhangen van de politiek die op dit domein door de Europese Gemeenschap zal worden uitgestippeld. Laten we hopen dat er van die kant een positief beleid moge groeien in de zin van een ware „communautaire zee". Er zijn in dat verband reële kansen voor een verjongde en gemoderniseerde Belgische vissersvloot. Van mijn kant wens ik graag, binnen het kader van mijn bevoegdheden, hiertoe bij te dragen door een zo breed mogelijke toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet. Na een noodzakelijke sanering past een even noodzakelijke heropleving waaraan ik, in overleg met mijn collega van Landbouw, graag de constructieve medewerking van mijn Departement wens toe te zeggen.

Ik wil zeker deze korte Kerst- en Nieuwjaarsgroeten niet besluiten zonder hartelijke felicitaties en waardering aan de eeuwigjonge directeur van dit blad : de heer P. Vandenberghe. Met zijn blad heeft hij al vele jaren lang grote diensten aan de zeevisserij bewezen. Ik geef hem rendez-vous binnen 5 jaar bij het gouden jubileum, in de hoop dat we op dat ogenblik zullen geconfronteerd zijn met een positiever beeld in de visserijwereld.

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

SEFFLE	Verstelbare schroeven in o.a. roestvrij staal voor sleepboten, supply schepen, visserijschepen enz.	**PRO**pulsion
ESCHER WYSS	Verstelbare schroeven, ook voor de grootste vermogens	
SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines	**MA**noeuvring
BECKER	Stabilo roeren voor alle type schepen	
JETSET	Boegbesturingen voor binnenvaartschepen	
PLEUGER	Boegbesturingen voor zeegaande schepen, ook voor de grootste vermogens	
PROMAC	Hogedruk reinigingsinstallaties en -pompen	
PROMAC	Visruimkoeling	**C**ooling
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.
HYDRAULISCHE STUURMACHINES	

(Vervolg van blz. 3)

staat tevens het gevaar voor afstoten van vissers. Een vloot weer opbouwen, is slechts een kwestie van meer vertrouwen in de toekomst van het bedrijf. Doch een bemanningsbestand weer opbouwen, is vrijwel een onmogelijke taak. Wie verloren is voor de visserij, blijft verloren voor de visserij, en zal ook zijn kinderen niet ertoe aanzetten het beroep van visser te kiezen. De inkrimping van een vissersvloot heeft aldus na enige tijd fataal zijn weerslag op het bemanningsbestand..... en vervolgens ook nog op de recruteringsbasis voor dat bemanningsbestand. Ik ben dan ook van mening dat wij in de EG-visserijproblematiek niet alleen moeten rekening houden met vangstcapaciteit, produktiemogelijkheden, e.d., doch in toenemende mate ook steeds meer met het voortbestaan van de visser en van een vissersbevolking, vooral dan in kustgebieden — en onze eigen kuststreek behoort daartoe — die het in ekonomisch opzicht niet zo goed stellen en waar de visserij, met al wat er om heen hangt, een vrij belangrijke bron van tewerkstelling is.

Onze zorg moet dus voortdurend gericht zijn op het handhaven van een toereikend bemanningspotentieel. Het „Fonds voor Scheepsjongens" doet op dat gebied zeer nuttig werk, niet alleen door het verstrekken van een bevredigende scheepsjongensbezoldiging, maar meer nog door het in de hand werken (dit is althans toch de bedoeling) van een geleidelijke mentaliteitsverandering bij de reder t.o.v. het aantrekken van scheepsleerjongens. Een recente sociologische enquête heeft uitgewezen dat ook nu nog de faktor „belangstelling voor de zee" bij de scheepsjongens de meest aangehaalde beweegreden blijkt te zijn bij het motiveren van hun beroepskeuze. Deze studie komt tot het besluit dat een jongerenpotentieel voorhanden is waaruit het bedrijf in voldoende mate kan putten om in de komende jaren het bemanningsbestand behoorlijk op peil te houden. Dit moet ons hoopvol stemmen voor de toekomst van het bedrijf. Al de rest is immers in de grond een kwestie van overeenstemming binnen de EG. Indien de interne meningsverschillen kunnen opgelost worden dan zal ook eindelijk een EG-visserijbeleid tot stand komen dat veel meer is dan een marktordening en dat zal moeten uitgroeien tot een echt „fisheries management", met werkelijk grootse en nu allicht nog onvermoede perspectieven. Dit wordt dan een bewuste overgang naar een durvend en doortastend beleid, dat niet alleen gebaseerd is op biologische en ecologische doelstellingen, maar dat tevens rekening houdt met allerlei faktoren van commerciële, financiële, technische en sociale aard. Met andere woorden : het gaat hier dan niet langer uitsluitend om het in stand houden van de visstapels of het nastreven van de grootst mogelijke produktiviteit van de visgronden, doch er zal dan ook kunnen werk gemaakt worden van de zo complexe problematiek omtrent de optimale rentabiliteit van de kapitaalsinvesteringen, van de arbeid en van de „skill of the crew", de kennis en ervaring die de visser zich in de loop der jaren weet eigen te maken.

Al met al zie ik de toekomst van het bedrijf optimistisch tegemoet. Laten wij immers niet vergeten dat de zeevisserij een jachtekonomie is. Het komt erop aan, op een verstandige manier goed zorg te dragen voor de jager én voor het wild. De „wildstand" kan wel eens gevaarlijk uitgedund worden, maar hoeft niet noodzakelijk onherroepelijk verloren te gaan, doch kan door een deskundig beheer steeds weer behoorlijk op peil gebracht worden.

In deze Kerst- en Nieuwjaarsdagen gaan mijn gedachten ook naar de drie opvarenden van de O.807 en naar hun nabestaanden. Woorden van deelneming en vertroosting kunnen niets verhelen aan het jammerlijk feit dat drie jonge mensen zo plots uit dit leven werden weggerukt. Dit scheepsdrama herinnert er nog maar eens aan, dat de zee regelmatig onverhoeds toeslaat en haar tol opeist. Wij kunnen alleen maar hopen dat de technische vooruitgang de veiligheid op zee zodanig zal verbeteren dat dergelijke rampen steeds meer zullen kunnen voorkomen worden.

Aan allen die in dit bedrijf hun brood verdienen, wens ik een voorspoedig 1978, met goede vangsten, mooie besommingen, en vooral behouden vaart !



De zeevisserij heeft redplanken nodig !

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

Het vergaan van de O.807 en het verlies daarbij van drie mensenlevens heeft ons opnieuw aan de harde werkelijkheid herinnerd : de zee kan zo snel toeslaan dat alle menselijk verweer het niet haalt.

In de nationale pers werd er eventjes melding van gemaakt. Veel aandacht heeft het in het land niet gehad. De visserij is ook zo onbelangrijk ! Toch is het een voorwerp van grote kijklust, lijk een soort avontuurlijke verpozing als er heel veel wind is en twee keer in één maand een verlengd weekend. Dan kunnen honderden "binnenlanders" op de dijk komen kijken naar die wilde zee en de hotsende, schuimende baren, en hopen maar dat er nog scheepjes zullen proberen de haven binnen te lopen, om de strijd te kunnen volgen tussen die "stoere zeelui" en de natuurelementen... Dan kan men er in 't binnenland heel wat over vertellen !... En dan nog romantisch ook !

De vraag om vis schijnt toe te nemen als we optelling maken van de vis die door onze eigen schepen aangevoerd en de hoeveelheden die ingevoerd worden.

De belangstelling voor de vis wordt dus wel groter naargelang ze schaarser aan het worden is ! Maar aan de welvoorziene tafels met heerlijke visgerechten wordt wel de bereidingswijze en het meesterschap van kok of kokkin geroemd, maar één woord over de visser die het zo geroemde produkt zelf heeft aangevoerd, moet men er niet verwachten !

Dat ondertussen een hele bedrijfstak aan het vechten is voor haar voortbestaan, is geen stof voor een tafelgesprek. Dat tientallen schepen gesloopt worden en in twee jaar tijd, of wellicht nog langer, geen enkel nieuw schip te water zal gelaten worden, schijnt voor niemand een probleem. Dat men alleswegen klaagt over de visschaarste en de afnemende vangsten en dus zwaar verminderde aanvoer en toch moet vaststellen dat er duizende kilo's zeer goede vis niet verkocht geraken en moeten opgevangen worden en VOOR MENSELIJK GEBRUIK VERNIETIGD, dat is iets dat mijn petje te boven gaat !

Wij kunnen zo verder doorgaan met een hele reeks vragen. Zeker ook over het nationaal (?) visserijbeleid (??) en het Europees visserijbeleid ! Over de zin of de onzin van visserijverboden en visserijkwota. Over zin of onzin van verwijding der netmazen. Over de onvoldoende bescherming en beveiliging van de broed- en paaiplaatsen. Over het groeiende nationalistisch gedoe in het niet-één-wordend Europa. Over gemeenschappelijke grenzen en nog meer over voorbehouden zones en prioritaire rechten voor de vissers van landen met onmetelijke kusten en de dutsen die maar 65 km. kust hebben.

Wij kunnen veel meer vragen stellen dan er oplossen. Evenwel moeten er oplossingen gevonden worden.

Die zijn vooral op het Europese vlak te bewerken.

Ondertussen moet onze zeevisserij beveiligd worden.

Er mag stilaan een einde komen aan de sloping en de likwidatie.

Indien wij de visserij MORGEN ook nog willen zien leven, dan moeten wij NU maatregelen vinden om dat mogelijk te maken.

Dat elkeen die voorstellen heeft, ze samenbrenge voor een gemeenschappelijk standpunt en gezamenlijke aktie.

Het nieuwe jaar moge ons allen een duidelijker inzicht daartoe geven !

Zalig KERSTMIS

Gelukkig NIEUWJAAR

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 EN MANILA
EXTRUSIE VAN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN
NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

(8104V)

Geen moed vist ook

door Dr. H.A.H. BOELMANS KRANENBURG
Sekretaris Stichting van de Nederlandse Visserij



Kort geleden verscheen in Nederland een boek over de oude visserij op de Zuiderzee dat tot titel heeft „Geen moed vist ook". De afkomst van dit in de visserij bekende gezegde zou gelegen zijn in het feit dat een vissersknecht bij het vissen op ansjovis bij Urk eens tegen de schipper gezegd zou hebben dat hij er deze keer geen moed op had dat er iets zou worden gevangen. De schipper zou daarop hebben geantwoord „geen moed vist ook" en het resultaat was dat er de volgende ochtend 1100 kg ansjovis in de netten laten.

Het gaat hier om een historisch gegeven dat eens te meer aantoont dat men in de visserij nooit de moed moet opgeven en dat het resultaat veelal anders is dan menselijkerwijze kan worden verwacht.

Niettemin voelen wij ons op dit ogenblik ongeveer als de vissersknecht. Toen wij vorig jaar ter gelegenheid van het Kerstnummer van „Het Visserijblad" de mening uitspraken dat 1977 een nieuw begin voor de visserij zou worden waren wij ervan overtuigd dat 1977 een overgangsjaar zou zijn waarin de grondslagen van een nieuw E.E.G. visserijbeleid zouden worden gelegd. Helaas echter moet thans worden gekonstateerd dat van deze verwachtingen niets is terecht gekomen.

De horizon is nog steeds verduisterd en er is nauwelijks een lichtpunt te ontdekken voor een redelijke oplossing.

Te veel hooi op de vork

Algemeen werd reeds aangenomen dat de E.E.G. met ingang van 1 januari 1977 wel erg veel hooi op haar vork had genomen. De door de omstandigheden opgedrongen 200 mijls economische zone en het overnemen van de quotering van de organen van de noord-oost atlantische visserijconventie gaven problemen welke met een beperkte staf nauwelijks direkt waren op te lossen.

Vandaar dat overgangsjaar, waarin verwacht kon worden dat stap voor stap en met de nodige omzichtigheid een redelijk funktionerende visserijpolitiek zou worden opgezet waarna de oneffenheden uit het beginstadium zouden worden plat gestreken.

Van dit uitgangspunt is niets tot verwezenlijking gekomen.

De Europese Commissie heeft weliswaar gepoogd de nodige voorstellen aangenomen te krijgen, maar bij de raad van ministers ontbrak eenvoudig de nodige politieke wil om tot een eensluidende opvatting te geraken. Dat is het gevolg vooral van de houding van Groot-Brittannië en Ierland waar het nationalisme het nog steeds verre wint van de geest van een europese gemeenschap, het verdrag van Rome en het toetredingsverdrag ten spijt. Het verst ging daarbij de Ierse regering die het presteerde een nationale wetgeving op te zetten welke discriminerend werkt ten aanzien van schepen langer dan 33 meter en 1100 pk motorsterkte. Hoewel hierover nog een uitspraak van het Hof in Luxemburg moet worden gedaan, heeft de Ierse stap ertoe bijgedragen, de spanningen te vergroten en het begrip voor elkaars wederkerige belangen te verkleinen. Voeg daarbij de intolerante houding van de Britse minister van landbouw en visserij, dan lijkt het erop dat meer een klimaat is ontstaan om elkaars vliegen af te vangen dan aan te sturen op regelingen welke op wederzijds begrip moeten steunen.

Lawine van voorstellen

Het pleit voor het doorzettingsvermogen van de Europese Commissie dat zij in het laatste kwartaal van het jaar 1977 door het voorstellen van een groot aantal verordeningen getracht heeft de grondslagen van de E.E.G. visserij te regelen. Niet dat men in Nederlandse — en naar wij aannemen ook niet in Belgische — visserijkringen met al deze voorstellen erg gelukkig is. De grondslagen zijn in het algemeen wel aanvaardbaar, maar daar staat tegenover dat de uitwerking te weinig aangepast is aan de feitelijke toestanden in het bedrijf. Er zit bovendien in deze voorstellen een hinken op twee gedachten. Neem bijvoorbeeld de quoteringen. De noodzaak daarvan zal, zij het afhankelijk van de betreffende vissoort, door iedereen wel worden onderschreven. Quotering houdt in dat, althans tijdelijk, de visserijcapaciteit te groot is voor de beviste visstapels en wat ligt er dan meer voor de hand dan dat met betrekking tot deze capaciteit op zijn minst een stand-still wordt afgekondigd. Wat doet echter de Commissie ? Aan de ene kant stelt zij onvoldoende mogelijkheden voor ter financiering van stillig-perioden en tegemoetkomingen aan tijdelijk niet werkende bemanningsleden en aan de andere kant geeft zij bijdragen voor nieuwbouw in b.v. Groot-Brittannië en in Ierland. Door dat laatste wordt nu juist de visserijcapaciteit vergroot en neemt de druk op de visstand toe, nog afgezien van de omstandigheid dat de nationale tegenstellingen erdoor toenemen. Dit wijfelende optreden, dat bovendien nog versterkt wordt doordat de Raad van Ministers alle werkelijke beleidsvraagstukken voortdurend voor zich uitgeschoven hebben, is er de oorzaak van dat men in het visserijbedrijf helemaal niet meer weet waar men aan toe is. Dat geeft aanleiding tot allerlei onrust in de bedrijven, zoals tot het verlaten door vissers van de bedrijfstak en tot storing in de bedrijfsuitoefening.

Het geeft bovendien aanleiding tot een verschil van interpretatie tussen nationale wetgevingen en de wetgeving van de E.E.G., waarvan rederijen en bemanningen de dupe worden, zoals dit op 1 juli 1977 geschiedde, toen volgens de E.E.G.-bepalingen de visserij op haring in de Noordzee vrij was en volgens een niet bij de E.E.G. aangemelde regeling de Britse wetgever deze visserij verbood. Onze conclusie kan dan ook geen andere zijn, dan dat in het jaar 1977 noch de rechtszekerheid, noch de bedrijfszekerheid in de visserij zijn toegenomen, en dat in wezen de visserij gedurende 1977 minder wist waar zij aan toe was dan in het daaraan voorafgaande jaar.

Maar toch, geen moed vist ook. De schipper op de ansjovisschuit waar wij mee begonnen, had de moed door te gaan en het resultaat dat hij daardoor behaalde was gunstig. Wij staan nu voor het jaar 1978; de visserij zal moeten doorgaan en wellicht kan zij aan het eind van het komende jaar constateren dat de uitkomsten binnen de bestaande mogelijkheden niet zijn tegengevallen. Per slot van rekening zijn vissers geen mensen die bij de pakken blijven zitten.

ZWART-IJMUIDEN

Machinefabriek & Technische Handel H. ZWART b.v.
Middenhavenstraat 76 IJmuiden - tel. 02550 - 13740 — telex : 41808

SPECIALISTEN IN DIESELTECHNIEK
LEVERING EN SERVICE
VAN
DIESELMOTOREN

BOLNES 450 tot 3000 pk bij 600 t. p. m.

DAF voortstuwing tot 272 pk bij 1900 t. p. m.
aggregaten tot 209 pk bij 1500 t. p. m.



ZWART TECHNIEK b.v.

SPECIALISTEN IN ENERGIEVOORZIENING

- DIESEL - ELEKTRISCHE AGGREGATEN
  kompleet met besturing tot 2500 KVA
- POMP- EN COMPRESSORAGGREGATEN

Levering met alle merken motoren en onder alle klasseburo's

SERVICE IN BINNEN- EN BUITENLAND

Middenhavenstraat 76 IJmuiden - tel. 02550 - 13740 - telex 41808

(8083V)

Kerstwens uit IJmuiden

door H. ZWART, Consul van België te IJmuiden



Vijfenveertig jaar lang een speciaal kerstnummer uitgeven behorende bij Uw wekelijks Visserijblad, welke vele reders en aanverwante bedrijven regelmatig in België en Nederland mogen ontvangen.

Persoonlijk ontvang ik vanaf 1946 bovenvermelde bladen en ik kan het niet nalaten, en terecht, U een kompliment te maken voor de goede verzorging van Uw kerstnummers en feliciteer U oprecht met de vijfenveertigste uitgave.

Uw wekelijkse uitgaven van Het Visserijblad zijn veelvuldig zeer pikant gesteld, laten niets aan duidelijkheid te wensen over, zich niet schromend om in de oppositie te gaan tegenover plaatselijke en overheidsmaatregelen om met een scherpe pen Uw zienswijze kenbaar te maken, hiermede te proberen het algemeen belang te dienen van reders en allen die met de visserij direkt verbonden zijn.

Om wat over de visserij te schrijven, is volgens mijn inzicht een zeer moeilijke opgave, want wat is er de jongste jaren al niet over de visserij geschreven ? Aanvulling is haast niet mogelijk ! Persoonlijke inzichten hebben geen zin en brengen geen oplossing voor de grote problemen waar de visserij mee gekonfronteerd wordt.

In diverse visserijplaatsen heb ik regelmatig kontakt met kotterreders, die gezien de jaren van vertrouwelijke omgang, zeer openhartig hun zienswijze kenbaar maken.

Opvallend is dat de reders in doorsnee genomen, dit jaar zeer tevreden zijn over de visvangst en de financiële resultaten, de uitdrukking « er is vis genoeg te vangen », is algemeen. Een reder zei mij : « in het Skagerrak ligt het droog van de schol », (sterk overdreven), prachtige mooie schol, de kwaliteit zoals het voorheen met de snurrevaatvisserij werd gevangen. 700-1.000 kisten van deze schol worden veelvuldig in enkele etmalen gevangen. Skagerrak is nog een vrij gebied, maar wat gaat er volgend jaar gebeuren ? Veronderstel dat de Heren in Brussel het besluit nemen om het Skagerrak bij de Noordzee te betrekken. Waar komen wij dan voor te staan ? Ja op zo'n vraag is moeilijk antwoord te geven. Het ware te hopen, in het belang van de gehele visserij-sektor, dat de besluitnemende personen (wat nog niet tot uitdrukking is gekomen) over wijsheid en inzicht mogen beschikken om in goede samenhorigheid met uitsluiting van het verregaande egoïsme tot redelijke oplossingen mogen komen, zodat elke reder weer, al is het met een stapje terug, zijn bedrijf weer wat vrijer op normale wijze kan voeren. Niet alleen dat, maar eveneens de nodige vernieuwingen kan verwezenlijken, want dit is ook een faktor die niet uit het oog verloren mag gaan. Tijdig vernieuwen van een schip is belangrijk en noodzakelijk.

Kort geleden mocht ik vernemen op wat voor wijze West-Duitsland zijn kottervloot denkt te vernieuwen.

Het opzet is nog niet goedgekeurd, maar toch voorgelegd aan de betrokken ministeries. Ik heb de gedachte dat, als deze voorstellen in België en Nederland ter tafel zouden komen, bij vele reders de animo aanwezig zou zijn om tot nieuwbouw over te gaan, mits vanzelfsprekend het vissen niet onmogelijk wordt gemaakt.

Als men de visserij vergelijkt met de landelijke bedrijven, financieel gezien, dan moet de visserij op dit punt tot heden nog tevreden zijn, want vele landelijke bedrijven zitten in de rode cijfers, werken met verkorte werktijden, regelmatige berichtgevingen van sluiten van bedrijven, etc., etc., met voor gevolg vele werklozen met een uitzichtloze toekomst. Gelukkig dat voor hen goede sociale verzorging tot stand is gebracht. Velen zullen er onder gebukt gaan, dat zij voorlopig niet meer hun werk kunnen verrichten. Het is te hopen dat men de weg weet te vinden, dat de thans heersende ekonomische krisis opgelost kan worden, zodat elke werkwillige op normale wijze zijn werk kan verrichten en niet zijn hand hoeft open te houden voor een steunuitkering waarvoor geen prestatie is geleverd.

Het jaar 1977 loopt weer ten einde. Eerst zullen wij hopelijk in alle rust en vrede de kerstdagen mogen vieren, ieder op zijn manier. Echter hoop ik, dat U met mij in deze dagen hen zal gedenken, die met het uitoefenen van hun beroep, het leven op zee hebben verloren, in gedachte kracht toe te wensen aan de gezinnen welke door verlies van vader of zoon in zware rouw zijn gedompeld.

Tot slot een groet uit IJmuiden aan alle vrienden en bekenden in België en Nederland. Ik wens hen namens mijn gezin, gezegende kerstdagen en voor het jaar 1978, goede gezondheid en voorspoed in alles wat zich mag voor doen.



De zee, altijd indrukwekkend, dikwijls beangstigend

door F. LIEVENS,
ere-direkteur-generaal-voorzitter van de Kommissie T.W.O.Z.

Weer kwam er een bonk neer op het gemoed, wanneer ik het vergaan vernam van de O.807, met drie jongens aan boord.

En zoals altijd bij dergelijke tragische gebeurtenissen op zee, drongen zich de herinneringen op uit mijn prille jeugd wanneer ik de geleidelijk opkomende storm, of het plots uitbreken ervan, vanaf de hoeve te Bredene beluisterde tijdens de avond- en nachtstonden.

Bij een geleidelijk opkomende storm begon het altijd met een duidelijke verandering in de geruistoon van de zee, met een uitgesproken onrustige toonaard.

Op dit stadium begon de wind lichtjes, maar zeer melancholisch te klagen rond de steunmuurtjes van het gebouw met de woning en de stallingen.

De dieren werden onrustig. De zware ketting van het paard rinkelde met tussenpozen op en neer doorheen de ijzeren ring, wat betekende dat het paard herhaaldelijk opstond en weer ging liggen.

Bij de koeien hoorde ik veelvuldig het diepe gezucht, wanneer zij zich neerlegden, wat zich anders met veel ruimere tussenpozen voordeed. Ook zij stonden dus terug op na zich kortstondig ter ruste te hebben neergelegd. In de hoenderhokken daarentegen was er een ongewone stilte.

Dan begonnen de eerste windstoten tegen de daken te dringen van de verschillende gebouwen. Zij namen snel in kracht toe en ook de zee begon in verhoogd tempo door te bruisen.

En dan barstte het in alle geweld los. De wind joeg met heftige stoten langsheen de gebouwen van de hoeve en de zware balken van de grote schuur (dezelfde balken als in de grote schuur van Ter Doest) kraakten met een typisch geluid, terwijl de gehele hoeve de impakt onderging van de storm.

Iedereen was dan wakker en vader ging de gebouwen nazien of alles wel goed afgesloten was.

Zonder dat er over gesproken werd, wisten wij dat wij allen dachten aan onze verschillende kennissen vissers en hun kameraden die op zee waren. Sommigen ervan op vissersboten, die toentertijd zelfs niet van een radiozender voorzien waren. Dit was nog scherper het geval wanneer ook nonkel Edward op zee was.

Wij herleefden in de verbeelding de verhalen, die hij telkens vertelde na een gelukkig behouden thuisvaart, over de hardnekkige strijd tegen de ontketende zee in voor ons bijna onvoorstelbare voorwaarden, maar waarvan wij het geweldige ervan goed aanvoelden.

Hij had immers de gewoonte onmiddellijk na zijn behouden thuisvaart naar de hoeve te komen met zijn „poosje" vis (portie of deelvis).

Toen ik de oprichting van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij (T.W.O.Z.)) had kunnen bekomen, was dan ook mijn eerste zorg een zo breed mogelijke waaier van onderzoekingen te ontwerpen en te doen uitvoeren, die erop gericht waren om de veiligheid der vissers en hun welzijn aan boord te verhogen. Dit is de taak van de werkgroep „Techniek" van de T.W.O.Z. Ondermeer deze onderzoekingen hebben gelukkiglijk tot verschillende bemoedigende resultaten geleid. Tegenwoordig beschikken de vissers en hun schepen over heel wat betere beschermingsmiddelen en levensvoorwaarden dan in de tijd van mijn prille jeugd. Op zijn beurt heeft het Rijksstation voor Zeeserij een uitzonderlijke bijdrage geleverd.

Maar hun zeeleven blijft hard en zeer gevaarlijk, zoals de dramatische ondergang van de O.807 het ongelukkiglijk weer heeft bewezen.

Men spreekt zeer veelvuldig over het harde leven van de mijnwerkers. Het is mij mogelijk geweest zelf drie maal tot in de diepste schachten der mijnen te dalen en de arbeidsvoorwaarden ter plaatse te kunnen bestuderen. Deze arbeidsvoorwaarden zijn inderdaad hard en de mijnwerkers verdienen de sociale voordelen en de tegemoetkomingen die zij hebben kunnen bekomen.

Maar er is geen vergelijking mogelijk met de hardheid en biezonder met het gevaar van de arbeidsvoorwaarden van de vissers op zee.

De ganse natie zou zich daarvan terdege bewust moeten zijn.

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

(08837)



EINDEJAARSPROBLEMEN OP E.E.G.-VLAK

door K. MICHIELSEN,
Hoofdinspecteur-Directeur Ministerie van Landbouw,
Dienst voor de Zeevisserij

Weer loopt het jaar ten einde, zonder dat we met elkaar erin gelukt zijn een gemeenschappelijk beleid voor het volgende jaar vast te stellen.

Zoals eind 1976 het Nederlandse voorzitterschap zich geheel ingezet had om toch een resultaat te bereiken, zo heeft nu het Belgische voorzitterschap, en niet in het minst onze Minister, de Heer Humblet, werkelijk alles gedaan om tot een besluit te komen.

Is het dan zo moeilijk ? Ja ! De zaken liggen inderdaad niet zo eenvoudig, en mensen die de toestanden in de West-Europese visserij kennen, zullen dit wel makkelijk begrijpen.

Het is allemaal begonnen toen in de loop van het jaar 1976, ingevolge de evolutie van de besprekingen op de U.N.O.-Conferentie over het Zeerecht, het ene land na het andere aankondigde een 200-mijlvisserijzone te zullen instellen.

Voor de E.E.G.-landen was dit het geval op 19 juli 1976.

We waren toen net braafjes bezig met het uitdokteren van een beleid op het vlak van de investeringen. Het belangrijkste oogmerk was toen nog het vermijden van concurrentievervalsing tussen de bedrijven van de onderscheiden lidstaten.

De zee was nog vrij. Hoogstens werd gedacht aan een zekere coordinatie, een geordende groei, met één oog dan op de quota-regeling, waarvan men wel begreep dat ze gekomen was om nog vele jaren te blijven, en zelfs om zich voortdurend uit te breiden.

Maar toen kwam plots het einde van het tijdperk van Hugo Grotius' "Mare Liberum" in het zicht. En daarmee stonden we oog in oog met het onbekende.

Het eerste wat de Commissie deed, was het einde bespoedigen van de N.E.A.F.C. zoals we die jaren en jaren gekend hadden.

Vele insiders zijn van mening dat dit een grote onvoorzichtigheid, ja, zelfs een blunder was. Men kan zich inderdaad afvragen of niet een groot deel van onze huidige moeilijkheden hadden kunnen vermeden worden indien men N.E.A.F.C. had laten bestaan. Ook de Belgische delegatie heeft toendertijd, ook samen met andere, haar bezorgdheid over deze overhaaste beslissing uitgesproken.

We waren er toen immers net in geslaagd de werking van dit organisme te paren aan de Communautaire gedachte, door ter plaatse steeds een gemeenschappelijk standpunt uit te werken, dat in de regel werd voorgedragen door de afvaardiging van het land dat het voorzitterschap bekleedde, en desnoods verdedigd werd door de delegaties der andere lidstaten. Deze procedure begon net aardig gesmeerd te lopen. Jammer, eigenlijk !

Een veel ergere dreiging kwam echter uit het Verenigd Koninkrijk dat, de woorden van één van zijn geliefkoosde nationale hymnen indachtig, een brede kustzone als exclusief, voor de Britse vissers voorbehouden visserijgebied opeiste.

Ierland volgde vanzelfsprekend in dit spoor. Alle andere landen vielen natuurlijk verontwaardigd uit tegen deze eisen, en verklaarden eenparig dat in een definitief gemeenschappelijk beleid in het geheel geen sprake meer kan zijn van voobehouden zones, hoe gering ook in oppervlakte zij mochten wezen. "Up to the beaches", zoals de Britten dit, al even verontwaardigd, noemen.

Sedertdien, waren, en tot vlak vóór de laatste Raadsvergadering, na meer dan een jaar geduldig onderhandelen, de standpunten bijna niet naar mekaar toegegroeid, en van een consensus, waaruit dan een definitief gemeenschappelijk beleid zou moeten voortvloeien, scheen voorlopig helemaal geen sprake te zijn.

De Commissie is zich dan gaan inspannen om partiële beleidsbesluiten tot stand te brengen. Eén hiervan kennen we allemaal, met name het verbod haring te vissen in de Noordzee.

Zo stond een hele reeks van deze ontwerpverordeningen op de dagorde van de laatste Raadsvergadering van 5, 6 en 7 december.

Minister Humblet wenste de zaken echter groter te bekijken. Hij heeft zich ingezet om een weg te banen naar een definitieve oplossing, om nu eindelijk eens te komen tot een visserijbeleid dat de Gemeenschap waardig is.

De moeilijkst te omzeilen klip hierbij is wel de Britse en Ierse eis om een voor de eigen visserij voorbehouden kustzone te mogen instellen. Hier zit men natuurlijk volslagen toebloks. In de letterlijke zin opgenomen, is deze eis inderdaad voor de andere lidstaten helemaal onaanvaardbaar, inzonderheid wanneer de eis een brede zone betreft, omdat voor de meeste vissers van de Gemeenschap een zeer belangrijk gedeelte van hun visgronden precies in de nabijheid van de Britse kusten gelegen is. Dit geldt ook, hoewel in mindere mate, voor de Ierse kusten.

Een exclusieve zone van 50 mijl zou dus niet alleen principieel onaanvaardbaar zijn, maar ook het einde betekenen van een zeer belangrijk gedeelte van de visserij van verscheidene lidstaten.

Men kan zich afvragen waarom de Britten zo sterk aan deze voorbehouden zone houden.

Inderdaad, vooral nu voor heel wat derde landen de gemeenschappelijke 200-mijl-zone verboden gebied werd, of toch alleszins hun visserij hierin sterk beperkt werd, moet er in deze zone toch plaats en vis genoeg zijn voor alle vissers uit de Gemeenschap die dit gebied traditioneel bevissen.

Het lijkt verder logisch voorop te stellen dat deze visstanden gaandeweg nog zullen verbeteren, naargelang de strengere beschermingsmaatregelen hun effect gaan krijgen.

Van dit standpunt bekeken, lijkt de Britse eis niet alleen onverenigbaar met het lidmaatschap van de E.E.G. maar daarenboven volslagen nutteloos.

Maar de moeilijkheid komt in feite in niet geringe mate van dit gedeelte van de visserijsektor, dat zich steeds als de modernste, de meest vooruitstrevende, de machtigste heeft gevoeld, met name de verre visserij, met haar grote vaartuigen, vriestrawlers en fabriekschepen.

Deze vloot ziet stuk voor stuk al haar visgronden verloren gaan of onderworpen worden aan strenge beperkingsmaatregelen, zowel langsheen de Noord-Oostkusten van het Amerikaanse Continent als in Noord-Europese wateren.

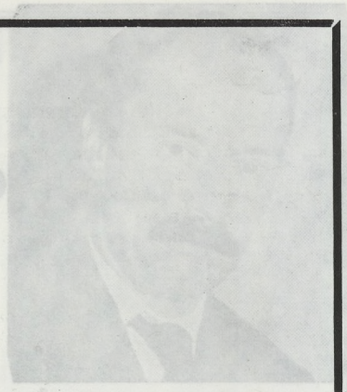
Om deze grote ondernemingen te redden, moet het ofwel mogelijk worden voor hen om met hun grote schepen in de E.E.G.-zee te vissen, ofwel om visserijrechten te verkrijgen in de wateren van derde landen in ruil voor een gedeelte van de visrijkdommen uit onze eigen zone, ofwel moeten ze hun grote schepen zien kwijt te raken, en te vervangen door kleinere, om in de E.E.G.-zone met sukses te kunnen vissen naast de kust- en middenslagvisserij, die eigenlijk de traditionele bevissers zijn.

Men kan zich uiteindelijk afvragen of het gehele probleem niet verkeerd gesteld werd. Of het eigenlijk niet eerder gaat om een belangenstrijd tussen de verre visserij en de kleinere ambachtelijke visserij, veeleer dan tussen de onderscheiden lidstaten.

De moeilijkheden krijgen echter onmiddellijk een nationaal karakter door het ernstige sociaal-ekonomische en politieke aspekt dat ze aannemen in het licht van de tewerkstellingsproblemen die zich stellen in kustdistrikten, wier welvaart in vrij belangrijke mate afhangt van de bloei van de visserij.

Het feit dat alle lidstaten unaniem waren om te vragen dat de vergadering van 5, 6 en 7 december, die wel een belangrijke stap voorwaarts, maar nog niet een definitieve oplossing bracht, zou voortgezet worden op 16 januari, onder het voorzitterschap van de Heer Minister Humblet, is niet alleen een hulde aan zijn flink beleid, maar geeft ook hoop dat er iets belangrijks zal uit voortvloeien.





- benzine - gasolie - stookolie
- BETERE SERVICE
- TOPKWALITEIT
- AANTREKKELIJKE PRIJZEN

★

AVIA ROSSEEL n.v.

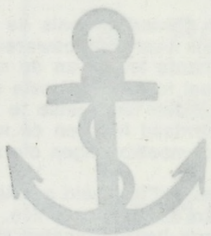
L. Coiseaukaai 21
BRUGGE HAVEN

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

★

Vertegenwoordiger voor de kuststreek :

Herman FAICT
Steenhovenstraat 28 BREDENE
☎ **(059) 70 56 76**



(81137)

Pol van 1978

door P. HOVART

Bij het jaareinde wordt de mens gewoonlijk heel wat kalmer, rustiger. Hij gunt zich wat meer tijd in deze alles-verslindende-wereld. Hij relativeert. Kijkt weliswaar naar het verleden, maar heeft ook de blik op de toekomst.

Pol, met wie ik vorige week de jaarwisseling overwoog, zag het ook zo. Maar er lag iets anders op zijn "lever". Pol "zit" namelijk in de visserij. Hij is met de problemen van de visserij vertrouwd, van kinds af zou je zo zeggen. En wat meer is, op de dag van vandaag : Pol is optimist. Hij zou willen vernieuwen.

Zelfs, een nieuw schip bouwen "De 1978". Maar hij is ook realist. Kan dat ? En de overbevissing ? En al die beperkende maatregelen ?

Pol, je hebt het die avond juist gezien. De overbevissing is een ernstig probleem — en de maatregelen om dit vraagstuk de baas te kunnen ook, maar beide zaken moeten inderdaad met enige werkelijkheidszin worden benaderd.

Vooreerst is het zo, Pol, dat de overbevissing en de discussies over de beschermingsmaatregelen niet nieuw zijn.

Iemand heeft eens schertsend gezegd, dat het begrip overbevissing voor het eerst gehanteerd werd door de jaloerse stamgenoten van een leperd die voor het eerst op het idee kwam een worm aan te spietsen op de uit been gesneden haak waarmede tijdens het stenen tijdperk werd gehengeld.

En kijk ik in de boeken over zeevisserij — en er zijn er zo vele, Pol — dan weten we dat reeds in 1291, Filips de Schone, het vissen verbood met netten waarvan de mazen kleiner waren dan een groot zilveren muntstuk van die tijd.

In de 14e eeuw zou een vistuig dat min of meer met onze huidige boomkorre te vergelijken is, verboden zijn geweest onder voorwendsel van overbevissing.

Een plakkaat van 20 april 1510 vermeldde dat de netten een maaswijdte van drie duim moesten hebben. "Een wijdde van den maesschen drie dumen of meer ende niet nauwere" was vermeld. En de straffen waren ook zeer groot bij overtreding, nl. "peyne van hondert ponden parisis ende van den netten te verbeuren bij dengheen die met nauwer ofte hingher netten ghevischt zouden hebben ofte zouden willen visschen".

Op 10 juni 1524 bracht Karel V de maaswijdte van de netten op vier duim. Want er werd gevist door onze vissers, "ende anderen vreemde onlancx uut Tessele ghecommen zijnde... met netten ghebreyt ende gemaect dat zoo wanneer die int water commen, de zelve van stonden aen innecrempen ende toesluuten".

De straffen werden ook verzwaard : "Ende dit al up de peyne van den ban van drie jaren, ende daertoe van den netten, gaerne ende andere instrument daermede zy alzo ghevischt zouden hebben openbaerlic verbrant te zyne telcker reise dat zy bevonden zullen zyn met nauwere oft hinghere netten ghevischt te hebben dan vier dumen elcke massche, als voorscreven es".

Ja, Pol, Karel V was ook streng en had geen gehoor voor de opwerpingen. Er kwam zelfs een nieuw plakkaat, met hetzelfde verbod, op 5 mei 1531, en de straffen werden opgedreven : " 'up de verbuerte voor die yerste reyse, van dertich Karolus ghuldenen ende voorts van den zelven netten, peerden"... Bij herhaling werd de overtreder zelfs veroordeeld tot 10 jaar ballingschap en het afhakken van een vuist.

Op 15 april 1537, 19 maart 1539 en 30 september 1545 werden de verbodsbepalingen opnieuw herhaald. Er was een tekort aan vis door het vissen met te kleine mazen. En men schreef (in 1539) "by ghebreke van visschen omtrent de voorseide zee costen, ten grooten verdrieten ende miserie, niet alleene van menighe persoonen hen metter voorseide visscherie generende, maer ooc tot groote desolatie van onsen ondersaeten, inghesetene van den voornomden onsen lande van Vlaendren, als die daer deure ghefrustreert worden zouden van een grootdeel van heurlieder nootruft ende lyftochte".

In latere jaren (1614) werd de maaswijdte op vijf duim (7 cm) gebracht : "vyf volle ghemeene zeelieden duymen zyde".

In de jaren 1540-41 mochten de vissers uit Heist en Raversijde, met hun buizen, "buza", niet in de Schotse wateren vissen. Van verlies van visgronden gesproken !

Een plakkaat van 26 juli 1536 bevatte ook een zeer komplete politiereglementering voor de haringvisserij. De haringvisserij in Vlaanderen, Holland en Zeeland was immers de belangrijkste kommerciele activiteit van de steden.

Verder zijn beschermende maatregelen bekend van Jacob I en Karel I uit de eerste helft van de 17e eeuw.

Jozef II (1765-1790) heeft in onze streken de maaswijdte van vijf duim gehandhaafd, maar voor de zomervisserij (1 juni - 1 augustus) op haring, makreel en garnalen en de visserij met aas gold een speciaal regime.

Het was ook Jozef II die iedere vangst met sleepnetten op het strand verbood (1785).

Dit verbod werd voor de garnaalvangst met de Franse Omwenteling opgeheven.

Onder het Hollands bewind was er een besluit van 19 januari 1820. Volgens dit besluit was de visserij langs de kust verboden met "schrop of andere soortelijke netten, waarvan de kleinste mazen der kuyl nauwer mogen zijn gebreid dan op een spaen van ouds genaemd een vollen 26, hebbende de breedte van drie nederlandsche duymen en negen streepen". Verder was het verboden te vissen "met schrobnetten gedeurende de maenden november, december en january, dan buyten het gezigt van de kust, uitgezondert alleen de garnaalvisscherij".

Ik zou zo kunnen doorgaan. Het zou alleen jou stelling dat er "niets nieuws is onder de zon" kracht bij zetten. Dat hoefde niet, dacht ik. We waren akkoord over het feit dat aan alle problemen een zekere betrekkelijkheid moet worden gegeven.

Het betekent echter ook, dat niettegenstaande alle klachten over overbevissing, de visserij is blijven bestaan. Zal blijven bestaan. Moet blijven bestaan. Dat de mens zich aanpast. Dat hij verder ziet dan men meestal denkt. Dat steeds schepen kunnen en zullen worden gebouwd. Dat er altijd vooruitzichten zijn, als men zich aan de regels-van-het-spel wil houden.

Wat je bijzonder interesseerde, Pol, was echter hoe het nu zit met de stocks en met de maatregelen. Want je wil vernieuwen of bouwen ?

Met de haring in de Noordzee is het niet zo best, Pol. En ook niet met de tong. Of het nu 9.000 of 12.000 t. wordt. Je kent het systeem. De platvis, de kabeljauw en de schelvis zijn weliswaar niet zo zorgwekkend, maar ook voor die soorten moet iets worden gedaan.

Te meer omdat sommige van jou kollega's gemakkelijk kunnen overschakelen van de ene (bedreigde) soort op de andere. En dan ? Tenslotte mag ik je misschien herinneren, wat je ook zei, dat de wijting, makreel en sprot ten volle worden bevist.

Het komt er voor jou natuurlijk op aan de "grootte-orde" van de overbevissing te kennen, omdat dit de basis vormt van jou verwachtingen. We konden het hierover eens worden. De natuur is als de vrouw, o, zo grillig, hoor ik je nog zeggen. En de wetenschap wordt tenslotte beoefend door mensen. Met tekorten. Met vergissingen. Maar anderzijds zijn maatregelen voorzien of zullen er voorzien worden, zei ik en daarvan kan ook iets worden verwacht. Iets beter. Eerst moet m.i. het bedrijf wat tot rust komen.

Ja, vroeg je, hoe zit dat met die maatregelen ?

Ik heb je gezegd, dat de reglementering van de maaswijdte strenger wordt en als in de toekomst de kontrole beter geschiedt, dan zijn wel goede resultaten te verwachten. Of het nu 80 of 90 moet zijn ? En of de vooruitgang van de techniek de gunstige effecten niet zal te niet doen ?

Misschien wel en het is om die redenen dat na jaren voorbereiding, discussies en onderhandelingen, een systeem van vangstbeperkingen werd ingevoerd.

Ik weet het, men is in het bedrijf niet zo bijzonder gelukkig met de quoteringsregeling. Je hebt aangevoerd, dat quoteringssystemen niet waterdicht zijn, dat de kontrole moeilijk, zoniet onmogelijk is, dat de verdeling van de quota gebaseerd is op gegevens van een voorbije periode en dan ook geen rekening houdt met de evolutie van de visserij en met de toekomstige behoeften en mogelijkheden van de visserij van de verschillende landen, dat de quota de rendabiliteit van de vloot in gevaar brengen, vermits bij uitputting van bepaalde quota, omschakeling naar andere visgebieden in bepaalde omstandigheden onmogelijk is, of, indien wel mogelijk, hoge kosten met zich brengt, die economisch niet verantwoord zijn, dat er, kortom, met sociale, economische en financiële gevolgen aan de quoteringsregeling verbonden, geen rekening wordt gehouden.

Dit zijn inderdaad argumenten die aanvaardbaar lijken, maar er moet worden bedacht, Pol, dat de internationale quoteringsregeling tot stand kwam na veel overleg en na veel besprekingen, waarbij de voor- en nadelen werden afgewogen en waarbij ik dan toch het gevoel heb dat het slecht functioneren van het quoteringssysteem wel eens als een voorwendsel zou kunnen worden aangewend tot het (unilateraal) nemen van andere maatregelen, bv. uitbreiding van voorbehouden visserijzones.

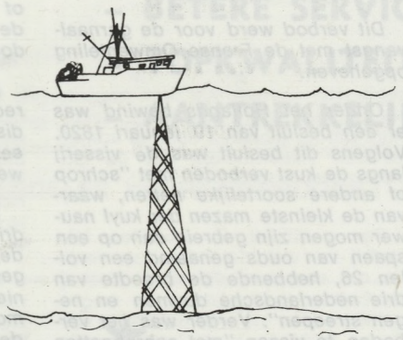
Zijn er dan aanpassingen of aanvullingen van het quoteringssysteem mogelijk, wilde je weten.

Een mogelijke aanvulling zou kunnen bestaan in een kombinatie quotering-netmazenwijziging volgens soort en/of gebied. Hierop zou ik voorlopig enkel willen zeggen dat dergelijke aanpassing ernstig in overweging wordt genomen.

Andere aanpassingen zag je in de voorstellen om gebieden te sluiten of zones aan bepaalde scheepstypes voor te behouden, om bepaalde technieken te verbieden en om seizoengebonden beperkingen op te leggen.

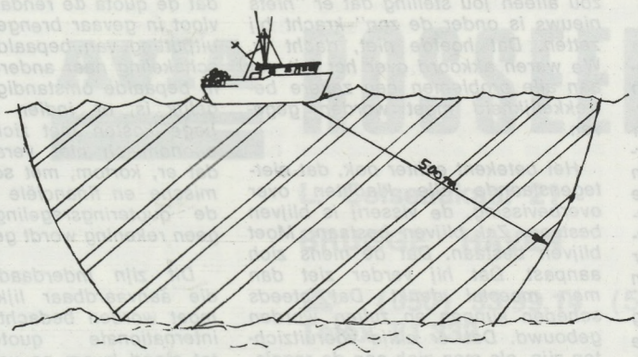
(vervolg blz. 15)

WIST U DIT ??



DIEPTEMETER

Onderzoekt bij een
diepte van 50 m.
250 m^2 zeebodem
4.000 m^3 water.



SONAR

Onderzoekt bij een
diepte van 50 m.
700.000 m^2. zeebodem
25.000.000 m^3. water

KOSTPRIJS : 250.000 BF.

INTERESSE . . . KOM EENS AF !!!

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai, 44
Tel : 059/703524

ZEEBRUGGE
Noord - Hinderstraat, 8
Tel : 050/544271

n.v. **Antwerp Marine Radio Cie.**

(Vervolg van blz. 13)

Sommige van jou vrienden zien in deze voorstellen gewoonweg een alternatief voor het quoteringssysteem. Ik betwijfel of dit alternatieven zijn. Ik zou veeleer zeggen : het gelden aanvullingen die in wetenschappelijke kringen moeten worden bestudeerd en waarvan er toch sommige door ons land reeds werden verdedigd.

Dat de industriële visserij moet worden stopgezet, okee, Pol geen discussie meer, maar indien we wat verder wilden kijken, wanneer een rendabele visserij de doelstelling is, kan misschien van een bepaalde te vangen hoeveelheid worden vertrokken om dan tot een aanpassing van de vloot en techniek, m.a.w. de visserijkapaciteit, over te gaan.

Daar ligt inderdaad dé kans, Pol ! — tracht er rekening mee te houden als je vernieuwt of bouwt.

De uitwerking van dergelijk voorstel zal inderdaad nog wel wat aanlopen. En de oprisping die je had — zo beschouw ik dit nu, Pol — het was niet meer, dacht ik, van "dat moesten al de woorden die aan overbevissing zijn besteed geweest, vissen zijn, er van overbevissing geen sprake zou zijn", vond ik wel wat overdreven.

De benadering van het overbevissingsvraagstuk ligt immers anders dan vroeger, Pol.

In de eerste plaats bleef vroeger de reglementering beperkt tot het nationale vlak. In de tweede plaats was vroeger, wat onder overbevissing werd verstaan meestal een kwestie van opinie of opvatting, waarbij het zwaarste gewicht werd gegeven aan de zienswijze van gevestigde visserslui. Het was in wezen meestal een zaak van jaloersheid en/of vrees voor nieuwe visserijmethoden. Het was, om het moderner uit te drukken, een zaak van drukkingsgroepen.

Die toestand is grondig veranderd, Pol.

Momenteel liggen de meeste stocks immers buiten de nationale jurisdictie en zij worden door verschillende landen bevist. Er zijn internationale organisaties tot stand gekomen om internationale beschermingsmaatregelen uit te werken. En die maatregelen vereisen elementen die door uiteenlopende belangengroepen moeten kunnen worden aanvaard.

Men mag vooropstellen, Pol, dat de elementen tot overreding nergens anders liggen dan in het wetenschappelijk onderzoek. Geen beschermingsmaatregelen kunnen worden doorgedrukt wanneer zij niet gesteund zijn op wetenschappelijk onderzoek. En dit alles vergt tijd, besprekingen en discussies.

Bij het afscheid — we moesten weg, want "moeder de vrouwe" zat te wachten, met het warme eten — heb ik jou vertrouwen in de visserij sterk aangevoeld. Dit vertrouwen, dat, eens de ons nu zo dringende beperkingen achter de rug zullen zijn, het beter wordt, zal wel steun vinden, Pol. Ik ben daar van overtuigd.

We moeten allen werken voor de toekomst. Die van allen. Die van jou, jou zoon en kleinzoon. Want ook voor jou beginnen de dagen te korten...

Ik zie "de 1978" al varen, Pol.
Santé, Pol, en 't beste. En hetzelfde voor jou bemanning !



Het Europees technologisch onderzoek op nieuwe paden !

door Dr. Ir. W. VYNCKE,

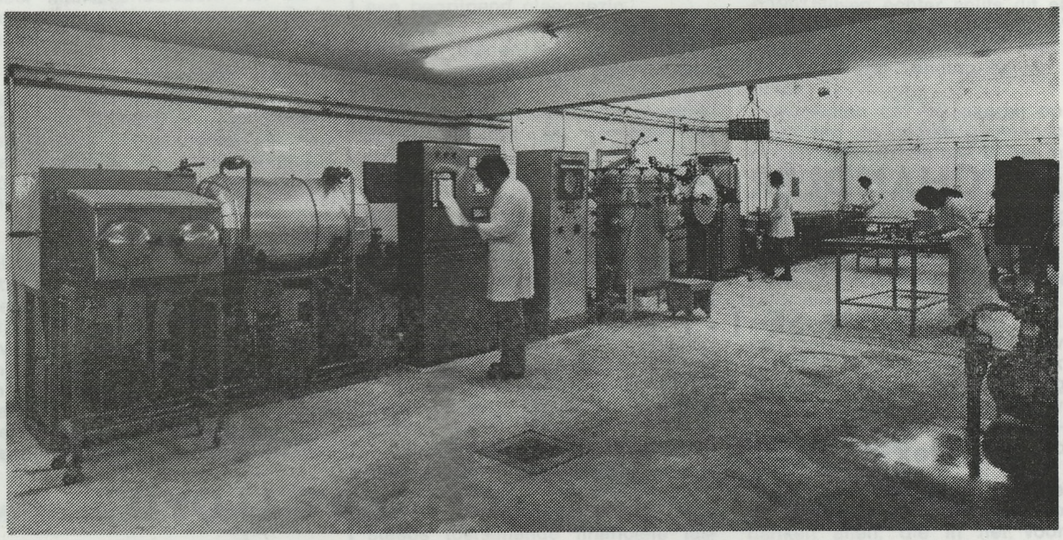
Afdelingshoofd, Rijksstation voor Zeevisserij

De Europese visserij wordt momenteel gekonfronteerd met ernstige problemen voortvloeiend uit de overbevissing van vele traditionele vissoorten en uit de sterk gestegen exploitatiekosten. Om deze reden moet de grootste aandacht gaan naar de optimale valorisering van de aan beperkingen onderworpen vangsten en naar het aanwenden van minder of niet geëxploiteerde soorten voor rechtstreekse menselijke konsumptie. De kwaliteit van de produkten moet echter gegarandeerd blijven.

Daar deze problemen gemeen zijn aan alle Europese visserijlanden is er momenteel een sterke drang om op Europees vlak te trachten samen te werken om de bovenvermelde objektieven te bereiken.

Door de WEFTA (West-Europese Vistechnologenassociatie) werd aldus dit jaar aan de Commissie van de EEG een konkreet onderzoekingsprogramma voorgelegd. Ten einde ook het Belgisch standpunt

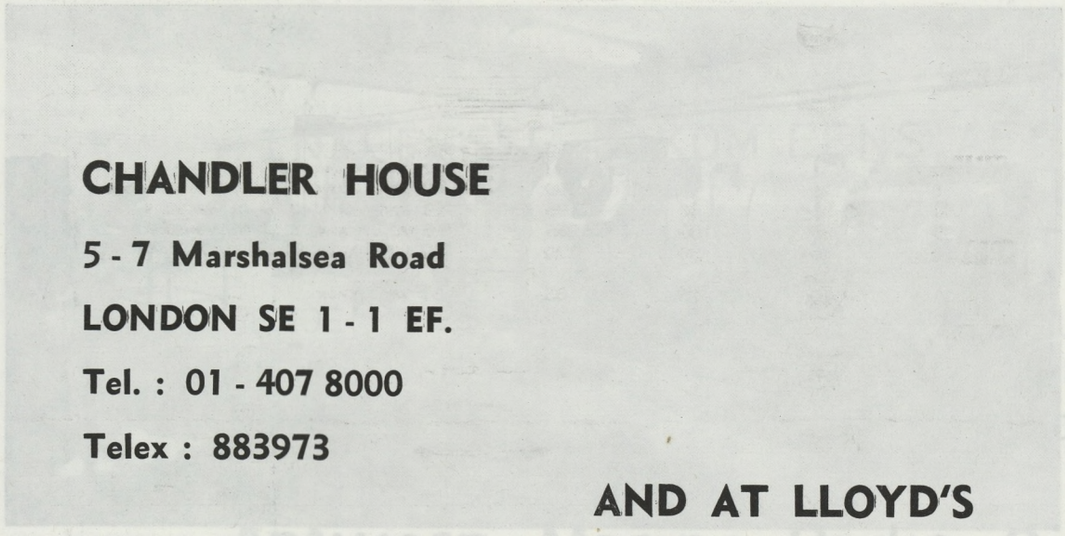
(vervolg blz. 17)



Om minder populaire vissoorten te valoriseren is meer intens piloot-onderzoek nodig in de Europese visserijlanden.

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

(81LTV)

(vervolg van blz. 15)

terzake beter te kunnen vastleggen werd in oktober door het Rijksstation voor Zeevisserij een informatievergadering gehouden waar vertegenwoordigers van alle visserijkringen waren uitgenodigd.

De belangstelling was uiterst gering hetgeen eerder ontmoedigend is voor de wetenschappelijke navorsers, van wie soms verweten wordt dat ze niet genoeg kontakt met het bedrijf opnemen !

Wat er ook van zij, dezelfde problemen werden einde november te Dublin in het kader van een belangrijke Europese konferentie over industriële levensmiddelentechnologie (COST-programma, waarin de EEG een voorname rol speelt) verder bestudeerd. Een aantal programma's werden als prioritair aangeduid en worden hier kort beschreven.

Niet gebruikte of onvoldoende gebruikte vissoorten

Zoals reeds vermeld worden vele traditionele vissoorten overbevist met het gevolg dat de stocks drastisch verminderd zijn. Vele landen kijken daarom uit naar alternatieve soorten zoals blauwe wijting, horsmakreel, lodde en andere soorten die tot nog toe weinig voor rechtstreeks menselijk verbruik in aanmerking kwamen. Gegevens over de kwaliteits- en voedingseigenschappen van deze soorten, rekening houdend met de biologische fluktuaties, zijn eerder schaars en weinig is ook bekend over de kwaliteitsveranderingen gedurende de behandeling en de verwerking. De voorgestelde studie beoogt een onderzoek naar de kwaliteitsachteruitgang van deze weinig of niet uitgebate vissoorten gedurende de opslag in ijs, in diepgevroren of ingeblikte toestand. Het doel van dit onderzoek is inlichtingen te verstreken voor het ontwerpen van doeltreffende systemen voor de behandeling en verwerking van deze soorten, zowel op zee als aan land.

Invloed van de biologische gesteldheid

Vele vissoorten, zowel vette als magere, vertonen belangrijke schommelingen in hun samenstelling, textuur, smaak en uitzicht die te wijten zijn aan veranderingen in hun biologische konditie zelf beïnvloed door de geslachtscyclus en het voedingspatroon. Om deze reden variëren de eigenschappen van de vis die moet verwerkt worden van seizoen tot seizoen, van visgrond tot visgrond en zelfs soms van vangst tot vangst. Het is om deze reden moeilijk vooraf zeker te zijn dat een bepaalde partij vis voor een bepaald doel geschikt is.

Het onderzoekingsvoorstel heeft betrekking op het verzamelen van meer systematische informatie over de invloed van seizoenen en visgronden op de belangrijkste vissoorten. Deze informatie over kwaliteit, voedende waarde en verwerkingsrendementen is nodig om objektief advies over de nationale exploitatie van de visstocks te kunnen geven. Verder technologisch onderzoek zou moeten worden verricht om het verband tussen de konditie van de grondstof en zijn geschiktheid tot verwerking (o.m. tot nieuwe eindprodukten) vast te leggen met het doel vissoorten met een momenteel lagere kommerciële waarde te valoriseren.

Valorisering van afvalprodukten

Met de dalende aanvoer van traditionele vissoorten is het in de meeste landen noodzakelijk geworden het eetbaar gedeelte tot een maximum te benutten. Het op de markt verschijnen van gratenseparatoren heeft aan dit aspekt een nieuwe dimensie gegeven. De kwalitit van het separatorenvlees is echter dikwijls zwak : de kleur is dikwijls te donker, de textuur te taai, de snelheid van bederf is groter en de gemalen vis kan te hoge hoeveelheden bindweefsel en stukken graten of huid bevatten.

Indien men wenst dit systeem tot zijn recht te laten komen dient te worden onderzocht hoe de apparatuur kan worden verbeterd en hoe de kwaliteit van de gemalen vis kan worden verhoogd. Veel meer informatie moeten verzameld worden over de organoleptische, chemische, fysische en mikrobiologische kwaliteit van deze grondstof en over de faktoren die de houdbaarheid beperken onder verschillende omstandigheden.

Kwaliteitsstudies

De internationale samenwerking op het gebied van kwaliteit en voedende waarde veronderstelt dat gemeenschappelijk aangenomen metoden voor kwaliteitsbepaling beschikbaar zijn. Er is momenteel een sterke druk zowel op nationaal als op internationaal vlak om normen en kwaliteitsschema's in te voeren. Deze tendens zou sterk vergemakkelijkt kunnen worden door een meer intens onderzoek van de te gebruiken objektieve en sensorische metoden.

De WEFTA heeft reeds met sukses door gemeenschappelijk onderzoek een schema voor de keuring van gehele diepgevroren vis kunnen opstellen. Een analoog onderzoek op diepgevroren filets is momenteel in voorbereiding.

Ook in het kader van de Codex Alimentarius is er sterke vraag naar objektieve kwaliteitsbepalingsmetoden. Nieuwe laboratoriummetoden zijn nodig voor de bepaling van overblijvende graten en parasieten in vis, de hoeveelheid gemalen vis in produkten die een kombinatie van filets en gemalen vis vormen, het identificeren van vissoorten, de ranzigheidsgraad van visvetten, enz.

Mikrobiologische veiligheid

Alhoewel gevallen van schade aan de gezondheid veroorzaakt door mikroörganismen in vis weinig frekwent voorkomen, worden er toch produkten op de markt gebracht waarvan weinig mikrobiologische gegevens voorhanden zijn. Gedurende het verwerken en het bewaren verandert de mikrobiële populatie kwalitatief en kwantitatief. Voorbeelden hiervan zijn de pasteurisatie van schaaldieren en het bewaren van vakuümverpakte gerookte visprodukten. Verdere studie van de mikrobiële veranderingen is essentieel ten einde de optimale parameters van het verwerkingsproces en de beste opslagvoorwaarden te bepalen. Het doel is in alle omstandigheden goede, veilige en gezonde produkten op de markt te brengen.

Voedende waarde

Vis wordt traditioneel als een uitstekend levensmiddel aangezien. Het is een bron van hoogwaardige eiwitten en bevat belangrijke vitaminen en mineralen.

Beperkte informaties echter zijn beschikbaar over de voedende waarde van nieuwe of minder gebruikte vissoorten. Weinig is ook bekend wat de weerslag betreft van de diverse verwerkingsprocédé's en -voorwaarden op de voedende waarde. Ook de stabiliteit van de diverse nutriënten gedurende de opslag verdient meer aandacht.

— O —

In ieder projekt zelf zullen in een nabije toekomst op Europees vlak prioriteiten worden vastgelegd. Het is noodzakelijk dat ook ons land aan deze besprekingen zou deelnemen en in een verdere fase aktief aan gemeenschappelijke onderzoekingsprojekten zou meewerken. In dit verband zijn alle suggesties vanwege het bedrijf altijd welkom.

"DE BOLLE" Visserstehuis voor jongeren 1963 - 1978

door L. OPSTAELE,
voorzitter van de vzw Visserstehuis „De Bolle"

Hoewel zeker overbodig, weze vooraf gezegd, dat het Visserstehuis „De Bolle" als VZW instaat voor de opvang van jonge vissers, die ter Belgische Zeevisserij varen, en die omwille van familiale of sociale redenen, een eigen huis en thuis moeten ontberen.

Wij streven ernaar deze jongens, naar best vermogen, in een gezellige en warme sfeer te begeleiden, zowel op het persoonlijke en familiale vlak ,als in hun werkmilieu.

Zij beschikken in ons tehuis elk over een eigen kamer, en worden omgeven door de goede zorgen van een team waardevolle opvoeders en een begrijpend pleeggezin.

Dank zij een eendrachtige samenwerking, menen wij erin te slagen, de ons toevertrouwde taak tot eenieders voldoening te volbrengen.

Dat dit alles niet zonder moeilijkheden verloopt, zal eenieder wel begrijpen.

Tientallen jongeren konden in het verleden dank zij, ‚De Bolle" hun plaats in de maatschappij innemen.

„De Bolle" heeft werkelijk bestaansrecht verworven.

Thans werden niet minder dan 130 namen in het „gastenboek" van „De Bolle" genoteerd.

De statuten van de vereniging werden ondertekend op 22-11-1963.

De toekomst geeft ons echter op twee punten, reden tot bezordheid :

Enerzijds de moeilijke economische toestand waarin onze zeevisserij zich thans bevindt, de vermindering van het aantal schepen, de steeds toenemende financiële lasten voor de reders, de vermindering van de arbeidsplaatsen in de visserij en de bedreiging van de zeevisserij in het algemeen, op nationaal en internationaal vlak.

Al deze problemen hebben een terugslag op de toekomst van onze jongeren, die zich tot de zeevisserij geroepen voelen, op hun werkverschaffing en op hun arbeidsvoorwaarden.

Anderzijds verkeren wij in de onzekerheid nopens de toekomst van de inplanting van ons gebouw, rekening houdende met de bestaande onteigeningsplannen.

Met ongerust gemoed stellen wij ons de vraag, wanneer „De Bolle" zal moeten verhuizen en vervolgens, waar, hoe en met welke middelen, een nieuw tehuis voor onze jonge vissers zal kunnen worden opgericht.

Wij blijven echter spijts dit alles, optimistisch gestemd. „De Bolle" is een noodzaak en moet zijn opdracht en zijn zending blijven vervullen.

Wij weten dat wij daarbij op de steun van de gehele gemeenschap mogen rekenen ,en niet in het minst op onze bevolking van de kust, die zo innig met onze vissers meeleeft, zowel in vreugde, als in tegenspoed.

Dit konden wij in het recent verleden nog aanvoelen bij de piëteitsvolle hulde, die gebracht werd aan de nagedachtenis van de opvarenden van de O.807, die op 9 november 1977 op zee verging en ook ter gelegenheid van de tiende uitgave van de „Oostendse Revue", waarvan de opbrengst van een gala-vertoning integraal aan „De Bolle" werd geschonken.

De Raad van Beheer, de directie en alle jongens van „De Bolle" danken allen, die in het voorbije jaar, op welke wijze ook bijdroegen tot de erkenning van onze vissers en tot de vrijwaring van de belangen van onze zeevisserij.

Wij wensen U allen een voorspoedig 1978.


mosselen
Belmoul
PRINS - ZEEMOS
lekker en gezond!
Belmoul er zijn geen betere!

De weelderige oester- en mosselteelt in Nederland

door H. SCHOT, Yerseke

We hebben het in een andere rubriek over de gastronomische oesterwedstrijd welke onlangs te Vlissingen plaats greep.

Het is een feit dat ons land de grootste oester- en mosselverbruiker is.

Gelukkig voor onze Zeeuwse buren, heeft de Overheid in Nederland begrepen dat het afsluiten van de Oosterschelde niet alleen een catastrophe ware geweest voor de oester- en mosselteelt aldaar, maar het zou ook de dood betekend hebben van de handel in het heerlijkste product dat de Oosterschelde en Nederland ons kan leveren.

Van een Hollandse kenner van het vak ontvingen we in verband met de mossel- en oesterteelt tijdens het afgelopen jaar hiernavolgend relaas welke we dolgraag weergeven.

Het doet niet geleerd aan, maar is een praktisch stukje eenvoud, van wat die teelt dit jaar voor Zeeland betekende.

We laten de heer Schot aan het woord.

KERSTGROET

Kerstgroet voor het lopende jaar **1977**
en zalig uiteinde van genoemd jaar, benevens een alvast goed begin voor het nieuwe jaar **1978**
Aan de vele mosselkwekers en oesterkwekers en aan de vele mosselhandelaren en oesterhandelaren in Zeeland

Waakt en bid, werkt en bid, en al wat goed is voor U, dat zal U worden gegeven, als U tenminste ééns tevreden bent, anders is doellos al Uw streven.

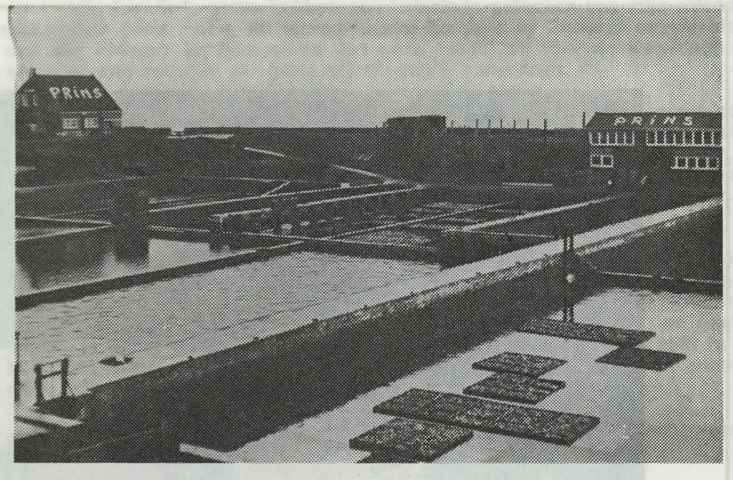
Het jaar 1977 is al weer aan het einde, dus verstreken en dan wordt er wellicht door ieder nog eens omgekeken.

Wat heeft dit jaar voor ons gebracht en wat heeft de natuur voor ons gedaan. Dat is waarover wij moeten denken, en waar wij steeds vanuit moeten gaan.

Het jaar 1977 is voor de mosselcultuur een rustiger dan het voorafgaande jaar 1976.

Er zijn overvloedig grote konsumptiemosselen van goede kwaliteit en er is tot nu toe een niet overbodige doch wel een redelijke verkoop over de hele linie.

De mosselen zijn dit jaar dan ook van ongekende kwaliteit, zelfs zó ,dat bijna niemand zulke goede en tevens grote mosselen heeft gekend. Vooral de grootte van de mosselen is uniek te noemen. Het binnenland (Holland dus) heeft mede door de doelmatige reklame welke dit jaar uitgebreid is gevoerd, wat afname van mosselen betreft, heel wat vooruitgang geboekt zowel voor gemarineerde als voor verse, reden waarom het wenselijk moet worden geacht met bedoelde reklame door te gaan. Dan zal men op de duur zeker in eigen land, het z.g. zeebanket beter leren waarderen.



De oesterkwekerijen van het bedrijf "Jan Prins". Van de verwaterplaatsen recht naar de verbruiker. Een festijn voor de eindejaarsfeesten.

België heeft tot nu toe erg z'n best gedaan aan de goede kwaliteit, die wij, dank zij de natuur of het bewerken daarvan hebben kunnen aanbieden. Hopelijk zullen ze daar nog een paar maanden mee doorgaan.

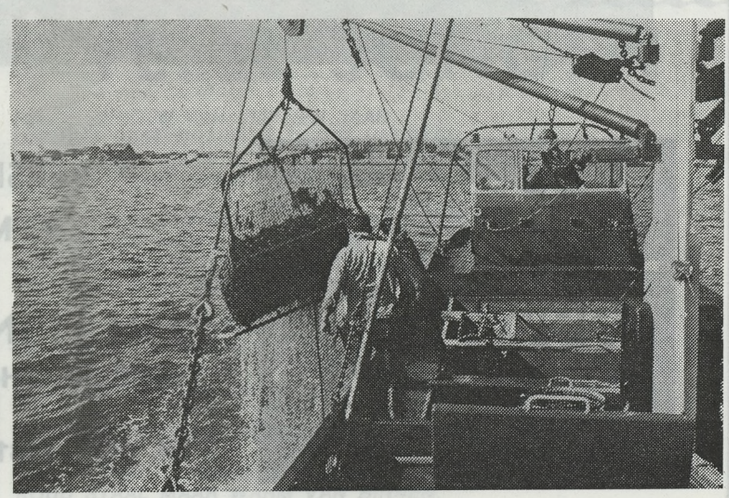
Dat zou voor de kwekers en voor handelaren in mosselen, zeer welkom zijn. Frankrijk heeft er in de eerste maanden van haar seizoen wel wat minder aangetrokken, doch is ook nu (wellicht mede door de goede kwaliteit) beter met de afname voor de dag gekomen, wat toch straks bij een dalende afname van het seizoen als gunstig voor de gehele verkoop mag worden tegemoet gezien.

De prijzen voor de kwekers zijn weliswaar, gezien naar het seizoen 1976-1977 voor grote mosselen, wel aanmerkelijk lager te noemen, Maar dat vindt vooral zijn oorzaak dat er in genoemd seizoen te weinig grote mosselen konden worden aangeboden. Daar heeft dus een kweker die ze wel had, van kunnen profiteren. Nu echter heeft bijna iedere kweker een gevraagde soort goede mosselen, en door meer aanbod daarvan, is de prijs welke de handelaren gaan besteden wat lager. Het ene is aldoor (dit is de eeuwen door nog zo geweest) een gevolg van het andere.

Nu moet evenwel toch worden gezegd dat de prijzen van grote mosselen seizoen 1976-1977, toch wel wat veel uit hand zijn gelopen omdat er zo reeds gezegd te weinig van konden worden aangeboden en derhalve de handelaren tegen elkaar op hebben ingeschreven. De ene handelaar heeft toen zeer vaak de andere opgejaagd en zo is er toen vaak een prijs ontstaan, welke eigenlijk voor de handel werkelijk veel te hoog was. Dit jaar of seizoen, ligt dat gans anders. Er is genoeg aanbod voor de gevraagde soort mosselen. Derhalve is dan ook de prijs voor de kwekers gevoelig lager, maar de kwekers mogen niet vergeten dat in seizoen 1976-1977 aan diverse ladingen door de handel moest worden toegelegd en dat kan nu eenmaal niet ieder seizoen. Zo gezien gaat het tot op heden in seizoen 1977-1978 goed in de kringen van de mosselbranche. Laten wij hopen dat dit zo door mag gaan tot het einde van het seizoen.

Tot zover een overzicht van wat zich in de mosselwereld afspeelt en nu nog wat over de Oesters.

(vervolg blz. 21)



De mosselvangst op de Oosterschelde met de typische mosselschuiten



DE Zeeuwsche banier

• VERSE MOSSELEN • GEPELDE MOSSELEN
• MOSSELCONSERVEN • OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.
YERSEKE (Holland)

tel. 0031 1131 1321 1323 b.g.g. 1738 telex 55176

(vervolg van blz. 19)

WAT IS HET OESTERSEIZOEN ?

Wat de oesters betreft, heb ik in de aanhef van mijn brief gezegd : vele oesterkwekers en handelaren, dit is echter geen precise weergave,, toch laat ik dat maar zo ,want een klein kwekertje is er ook één, dus..... telt die ook mee.

De oesters dan, dit jaar ook weer als zaaigoed in het groot geïmporteerd en uitgezaaid, zijn gezien de nare zomer, voor de oesters, toch aardig tot zijn recht gekomen. Ze zijn tamelijk goed gegroeid en nogal goed van kwaliteit, dus valt dat niet tegen zo gezien. Eigen oesterbroed is thans ook op proef begonnen.

De handel in oesters loopt over het algemeen tot op heden aardig goed. Maar de grote stoot moet straks nog komen. Terwijl ik dit overzichtig schrijf, moet nog een zeer drukke maand aanbreken voor de afzet van dit zeebanket. Wij wensen de handelaren in dit artikel (gezien de grote risico's welke zij moeten nemen met de import van zaaioesters) veel sukses voor de verzending van de oesters met Kerstdagen, alsmede die van Oude en Nieuwjaardag, enz.

Zo ben ik in grove trekken aan het einde gekomen van mijn relaas over onze twee mooie en tevens unieke cultures in Zeeland en wil als slot alle kwekers en handelaren van onze produkten voor de Kerstdagen en bij de jaarwisseling van harte het allerbeste toewensen.

Allen die betrokken zijn bij mosselen of oesters ,hetzij groot of klein, wil ik nu het oude jaar haast weer is verstreken en wat wij in het voorafgaande nog even hebben bekeken, nog enkele woorden toeroepen, eer zij gaan snuffelen in de boeken. Het jaar, zo niet voor allen ,is toch voor velen gunstig verlopen. Het volgend jaar meldt zich straks weer aan. Wij gaan alweer het beste hopen.

Wees eensgezind, wie U ook bent, of waar U ook staat. Weet ook als het tegenzit, dat het dan bij niemand gaat. Het Geluk kunt U niet maken. Het moet U worden gegeven. Daarom, welaan maar weer vooruitzichten in ons streven. Raadpleeg elkaar, door vereniging enz..... en geef elkaar de hand. Dan gaat het goed; dan loopt het gesmeerd en blijft het bedrijf in stand. Hoe goed was ook dit jaar voor U niet door de kunst maar door de gunst verkregen.

Wees lief en innemend en dankbaar met elkaar. Dat is een grote zegen.

DE FIJNE HOLLANDSE OESTERS

Veel mensen houden van oesters en omtrent de kwaliteit van de plaats van waar ze komen en de fijne smaak, wordt nogal eens geredetwist. De ene vinden de Ierse oester fijn, de andere de Franse Bellon en anderen de Hollandse.

Ook wij zijn liefhebber en hebben er al van alle merken of benamingen in Frankrijk, Ierland en Holland geproefd en we komen tot de conclusie dat niets de fijne Hollandse Zeeuwse oester kan evenaren.

Elk jaar hebben we de gelegenheid, einde oogst een reisje mee te maken naar de oester en mosselvisserij, waar nagegaan wordt, hoe de groei evolueert, welke de kwaliteit zal zijn en natuurlijk de smaak, daar de wateren waarin oesters groeien en evolueren, zeker van groot belang zijn. Hetzelfde geldt immers voor de mossel.

Vele jaren lang werd het oesterbroed ingevoerd, werd dit broed op duizenden pannen groeiend gebracht. Sedert enkele jaren is dit veel veranderd. Rode dakpannen worden ook niet meer gebruikt. Het zijn mosselschelpen. Per duizenden kg worden van die schelpen van gekookte mosselen ,op hopen verzameld, zoals we dat destijds zagen aan de kolenmijnen met de afval aldaar.

Op Yerseke bvb. heeft de firma Prins een mosselfokkerij waar wekelijks een tachtig duizend kg mosselen worden verhandeld en duizenden kg gekookt in stoomketels en in twee minuten aan 80 graden gaar gemaakt.

Duizenden potjes van mosselen in 't zuur van 220 gram elk, passeren daar in een uur in een automatische machine om straks het wijde Europa in te gaan om er verkocht te worden.

De mosselschelpen hiervan worden op grote „terrils" opgehoopt tot in juni om dan verspreid te worden op de oesterpercelen van de Oosterschelde, gehuurd door de kweker.

Het water van die Oosterschelde is immers nog het enige natuur water dat van alle vuiligheid gevrijwaard blijft en waar men bij het eten van mosselen of oesters aldaar de aroma aanvoelt van een over lekkere oester of mossel.

Fijner, heerlijker, kan het niet. Ons land is immers de grootste verbruiker van oesters.

Het is thans zo, dat de Hollandse oesters elk jaar te Vlissingen in een „International Culinair" salon zich kunnen doen gelden.

Een wedstrijd in het openen van oesters had daar vorige maand plaats, waar een meester in het vak er zo maar 30 in drie minuten en 41 seconden ongeschonden wist te openen en als Nederlands kampioen werd uitgeroepen op 10 finalisten. Want ook dat is een kunst. De kampioen in kwestie was de Zeeuwse kok T. Franke van Middelburg.

Ten behoeve van de dames en heren die met Kerstdag en Oudejaarsavond oesters eten, is de vakkundige raad : „Je moet natuurlijk wel wat kracht in je handen hebben. Dat is de eerste vereiste. Je legt de oester met de bolle kant van onder in je handpalm, die met een handdoek beschermd wordt tegen mogelijke snijwonden. Met een scherp sterk stalig oestermes snijd je dan de sluitspier van de oester door, er zorg voor dragend, dat je het vlees niet beschadigd. Daarom ga je vlak onder de platte kant van het schelpdier door. Vervolgens nog even losmaken en de zaak is klaar".

Binnenkort heeft eenzelfde wedstrijd plaats in het Ierse plaasje Galway.

Aan het ontstaan van deze vermaard geworden wedstrijd is een pittige anecdote verbonden. In de „Paddy Burk's Famous Oyster Inn" te Galway blufte negen jaar geleden kelner Peter Thompson, dat niemand hem kon kloppen in de snelheid, waarmede hij oesters kon openen. Enkele leren namen de uitdaging aan. Londenaars volgden het voorbeeld..... en uiteraard kon Nederland niet bij de pakken blijven zitten. Zo groeide een vriendenwedstrijd tot een internationaal festival waar er nu gemiddeld 12.000 oesters geslachtofferd worden.

De Nederlandse Club van Chef Koks, die reeds zes jaar een culinair salon in Zeeland op touw zet, zou echter diep ongelukkig zijn, wanneer alleen gewag gemaakt wordt van de blikvanger, die deze oesteropeningswedstrijd zeker vormt. De gastronomie wordt er immers als een kunst bedreven en dit wil men graag in het zonnetje zetten.

Er waren trouwens meer dan 200 deelnemers uit het binnen -en buitenland opgedaagd voor de kookwedstrijden allerhande, die te Vlissingen plaats hadden. Onder hen ook elf Belgen, die echter geen hoofdpalmen konden in de wacht slepen. Deze bleven op het eiland Walcheren met kok S. Jobse van het restaurant „De Schouwburg" te Middelburg en keukenpiet C.P. Telle van „Brittannia" te Vlissingen.

Opvallend was, dat in de bereidingen ook hier de drang naar eenvoud en de terugkeer naar het natuurlijke te bespeuren viel. Men kent ongetwijfeld de stijl van „La nouvelle cuisine" of de nieuwe keuken, die eigenlijk helemaal zo nieuw niet is, vermits in vele gevallen teruggegrepen wordt naar de vertrouwde recepten uit grootmoeders tijd : het gaar laten komen van groenten in hun eigen vocht te laten sudderen op de stoof en het weren van overdadige sausen, die vaak belangrijker geworden waren dan het eigenlijke gerecht. Hetzelfde geldt ook voor vlees, dat in eigen vet zachtjes wordt klaargemaakt. Het vergt allemaal heel wat meer tijd, maar het is waarachtig de moeite waard.

Aan onze lezers, koks en restaurateurs kunnen we slechts dit zeggen : oesters moeten in hun natuurlijke vorm, zonder veel sausen gegeten worden. De terugkeer naar de oude methoden en de natuur is zeker aan te bevelen.

FELLE JONGEN

FELLE JONGEN VAN VIJFTIEN JAAR
DIE MET VEEL BRAVOUR DURFT VLOEKEN
ALS JE DE GALLEN UIT MOET ZOEKEN
MET DE "STRIEMERS" IN JE HAAR

HOE KWETSBAAR BEN JE IN DE NACHT
ZONDER STER OF KERSTMISLIED
HOE HULPELOOS OP DE HONDENWACHT
WANNEER GEEN MENS JE ZIET

WANNEER JE AAN JE MOEDER DENKT
EN AAN WAT KINDEREN GRAAG WILLEN
OM DE LEVENSDRIFT TE STILLEN
EEN ZACHTE HAND DIE LIEFDE SCHENKT

VAN STREEK TOT STREEK OP HET KOMPAS
ZAL JIJ HET LOT WEL WINNEN
ALS JE WORDT ZOALS JE VADER WAS :
KOUD STAAL MAAR WARM VAN BINNEN.
J.D.

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

(8132V)



E.E.G.-hulp bij de modernisering van vismijnen

door Henri DUMAREY,

Schepen van de Stad Oostende,
Ondervoorzitter van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Een oud grapje zegt dat de boeren in februari het minst klagen, omdat die maand minder dagen telt.

Iedereen klaagt in zijn beroep en de zeevisserij-mensen maken daarop geen uitzondering. Maar als het eens wat minder slecht gaat, mag dat ook gezegd worden.

De zeevisserij heeft harde tijden gekend. De jaren 1974 en 1975 behoorden tot die dieptepunten die helaas om de 10 of 20 jaar onvermijdelijk schijnen te moeten terugkomen, maar sedert 1976 valt toch een schuchtere heropleving te noteren, en dat geeft de schipper en de visserman moed.

Indien de visaanvoer in onze havens niet meer zo is als vroeger en minder hoge toppen scheert, dan gaat het de afzet toch behoorlijk goed en is de vraag naar kwaliteitsvis steviger dan ooit te voren. De vismijn van Oostende heeft zich in de loop van 1977 opnieuw in een bloeiende aanvoer en handel mogen verheugen en de voorlopige resultaten wijzen op een omzet in eerste verkoop die de 600 miljoen frank overtreft.

Alle reden dus om de toekomst met een gematigd optimisme te gemoet te zien, en om rond deze jaarwisseling enkele overwegingen te maken omtrent onze vooruitzichten op langere termijn.

Als schepen met verantwoordelijkheid voor het beleid met betrekking tot de haven en meer speciaal de vismijn van Oostende, wil ik pogen in het kort mijn standpunt uiteen te zetten nopens de verbeteringen die aan de bestaande infrastruktuur kunnen worden aangebracht.

Wat de visserij betreft, mag gerust van het standpunt worden uitgegaan dat de akkomodatie en de huidige werking van de Oostendse vismijn in algemene zin voldoening schenken, en dat zowel de reders en vissers, als de kopers en handelaars van alle slag, zich in een vlotte behandeling en soepel marktverloop mogen verheugen.

Dat is nochtans geen reden om bij de pakken te blijven zitten en zich in een steriel immobilisme op te sluiten .De toekomst dient vanaf vandaag voorbereid te worden, in de overtuiging dat, onze visserij ten bate, nog heel wat kan gedokterd en verbeterd worden aan het ter beschikking staande apparaat.

Steden als Oostende, die vooruit willen en over de meest up-to-date infrastruktuur willen beschikken, stuiten hierbij al te vaak op budgetaire beperkingen en financieringsperikelen. In dit verband evenwel daagt enig licht aan de horizon in de vorm van geldelijke bijstand die de E.E.G. in de volgende jaren en vanaf 1978 wil ter beschikking stellen voor projekten die de behandeling, de verwerking en de afzet van visserijprodukten kunnen ontwikkelen of nationaliseren.

In het raam van de „E.E.G.-Verordening Nr. 355/77 van 15 februari 1977 inzake een gemeenschappelijke aktie ter verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van landbouwprodukten" (waaronder de vis en de visserijprodukten thuishoren), kunnen ook door de stadsbesturen van de kusthavens projekten opgesteld en ingediend worden die investeringssteun kunnen krijgen van de FEOGA, d.i. de afdeling Oriëntatie van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds.

Tijdens een recente vergadering van de Bedrijfsraad voor de Visserij, waarvan ik de eer heb Ondervoorzitter te zijn, werd door de voor ons land verantwoordelijke ambtenaren, de heren PEVENAGE en VERBEKE van het Ministerie van Landbouw, Landbouw-Ekonomisch Instituut, een uiteenzetting gehouden over de wijze waarop de kandidaat-investeerders hun projekten moeten richten naar en inpassen in specifieke programma's die een grondige analyse van de toestand in de betrokken sektor en van de voorgenomen verbetering bevatten.

Reeds werd door de ambtenaren van Landbouw, in samenwerking met de Bedrijfsraad voor de Visserij, een aanvang gmaakt met het opstellen van die analyse die uiteindelijk de programma's moet voorbereiden en verrechtvaardigen.

Intussen strekken de projekten die voor E.E.G.-steun in aanmerking komen zeer ver. Komen immers in aanmerking de materiële investeringen geheel of gedeeltelijk gericht op gebouwen en/of uitrusting bestemd voor :

a) de rationalisatie of de ontwikkeling van de opslag, het marktklaar maken, de verduurzaming (bv. diepvriezen), de behandeling of de verwerking van visserijprodukten;
b) de verbetering van de afzetkanalen;
c) een betere kennis van de gegevens inzake prijzen en prijsvorming op de markten voor visserijprodukten.

De bijstand van het FEOGA-fonds kan 25 tot 30 % bedragen, plus een minimumbijdrage van de eigen lid-staat van ten minste 5 %.

Het is duidelijk dat deze mogelijkheid tot E.E.G.-steun een unieke kans is om sinds lang gekoesterde plannen, die bij geldgebrek nog niet konden worden verwezenlijkt, nu eindelijk in realisaties om te zetten. De Stad Oostende neemt zich voor van de geboden kans maximaal gebruik te maken. Samen met de Vismijnkommissie, met de Bedrijfsraad voor de Visserij en met de ambtenaren van ons Ministerie van Landbouw, zullen eerlang de projekten en programma's uitgewerkt worden die de vismijn van Oostende op alle gebied tot een model in zijn genre zullen uitbouwen.

Alle hens aan dek, dit is het ogenblik om de handen uit de mouwen te steken, onze zeevisserij en het hele bedrijf ten bate.

NOOD OP ZEE!

door G. BRABANT,
Hoofdingenieur-Directeur
van Administratie,
Radio Maritieme Diensten,
Regie van T.T. Oostende

Reeds meer dan driekwart eeuw geleden werden voor het eerst schepen met een radioinstallatie uitgerust. Aldus werd het mogelijk dat vaartuigen onderling met elkaar in kontakt kwamen, via hun mobiele stations en dat een verbinding tot stand werd gebracht met de wal, via de te dien einde opgerichte kuststations.

De Belgische administratie van Telegrafie en Telefonie kan er prat op gaan één van de eerste kuststations ter wereld (nl. te De Panne) te hebben opgericht. Van daar uit werden er geregeld contacten gelegd met de maalboten van de Oostende-Dover lijn.

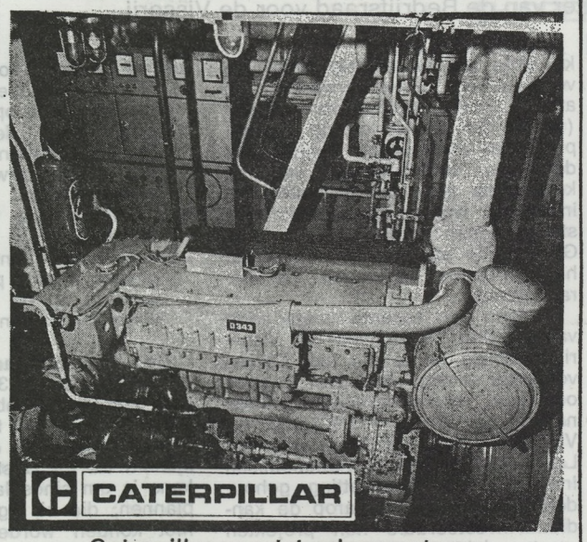
Sindsdien kende de dienst voor radioberichtgeving tussen de mobiele stations onderling enerzijds, en het verkeer tussen mobiele stations en kuststations anderzijds zulke enorme uitbreiding dat het noodzakelijk werd uitrusting én bediening in gelijke mate te laten evolueren.

Dit is ook het geval geweest voor de Belgische kuststations. Sinds geruime tijd is het kuststation Antwerpenradio ondergebracht in een functioneel gebouw, gelegen te Antwerpen-Linkeroever. De zenders staan opgesteld in een gebouw aan de haven, langs de Van Cauwelaertsluis. Aanvankelijk verzorgde dit station de radioverbindingen met de schepen op de Schelde en dit zowel voor wat de veiligheid betreft van de scheepvaart op deze druk bevaren stroom met zijn gevaarlijke navigatie als wat de publieke radio-

(Vervolg blz. 25)

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 ■

(8112V)

PRODUKTIE VAN DE V8 EN V12 VAN DE REEKS « 3400 » IN DE NIEUWE MOTORENFABRIEK VAN CATERPILLAR TE MOSVILLES BIJ PEORIA (ILLINOIS)

De belangrijke uitbreidingswerken van de Caterpillar fabriek voor de bouw van motoren, gelegen bij Peoria, in de staat Illinois (VSA) gaan goed vooruit.

Het eerste gebouw met een oppervlakte van 110.000 m2, waar de motoren gebouwd worden van de reeks «3400» (205 - 560 kW), werd reeds sedert één jaar voor de bezoekers opengesteld, van zodra de bijzonderste fabrikatie- en montage-eenheden ter plaatse geïnstalleerd waren. De produktie van de «3406 in lijn», met een vermogen van 205 kW voor de voortstuwing, werd sedert de opening van de fabriek onophoudend voortgezet. Welwillend aanvaard om reden van de toepassingen als daar zijn : de voortstuwing van baggermachines, van schepen van de openbare diensten en voor andere aanvullende dienstverleningen op de schepen, is het nochtans bij de vissers van Noord-Amerika en van Europa, dat deze motor de beste ontvangst heeft genoten.

De ingenieurs van Caterpillar hebben de «3408» en de «3412», de V8 en V12-modellen van deze motorenfamilie, gedurende duizenden uren gevolgd, teneinde met preciesheid het olie- en brandstofverbruik, de betrouwbaarheid van het geheel en de graad van tevredenheid van de klanten te kunnen bepalen. Eens dat deze operaties tot een goed einde werden gebracht, ging de bouw van de motoren op volle toeren aan de gang en deze motoren werden op wereldvlak in het begin van 1977 in de handel gebracht.

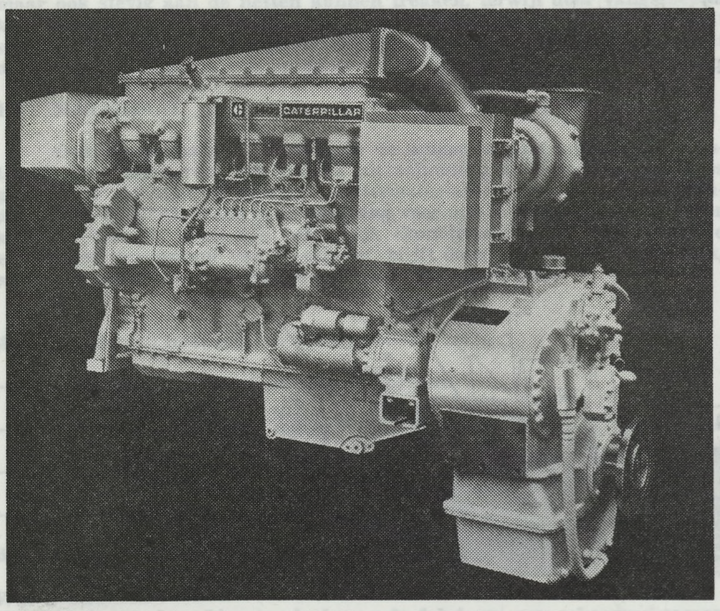
De maatschappij heeft ten andere laten weten dat een stapelplaats van wisselstukken, met een oppervlakte van 27.900 m2, gelegen naast de motorenfabriek geopend werd op 1 september 1976. In deze stapelplaats, die helemaal door een computer bediend wordt, zijn ongeveer 44.000 verschillende wisselstukken gestockeerd, die allemaal deel uitmaken van het fabrikatieproces van de motoren en van andere organen.

Terzelfdertijd werden op dezelfde plaats de werken voortgezet in een andere fabriek van 110.000 m2, waarvan de opening voorzien is in 1978, en waar de motoren van 63 tot 200 kW zullen gebouwd worden. De ruwbouw is nu reeds beëindigd en de plaatsing van een moderne werktuigketen is reeds ver gevorderd.

Een projekt voor de konstruktie van een daarmee verbonden gieterij van 82.000 m2 zal toelaten de produktie van grijs gietijzer bijna te verdubbelen. Gelegen op 45 km ten zuiden van de motorfabrieken, zal deze nieuwe eenheid van start gaan in 1978. Daar zullen in het bijzonder cilinderblokken, cilinderkoppen, cilindermantels en spruitstukken gefabriceerd worden.

Dit programma is de konkrete verwezenlijking van de doelstelling die de maatschappij zich eigen heeft gemaakt en de C.B. LEBER, Vice-President verleden jaar ter gelegenheid van de voorstelling van de nieuwe fabriek aan de pers, in volgende termen beschreef :

«Ons doel bestaat erin ons op wereldniveau te doen aanvaarden als fabrikant van motoren, dit op dezelfde manier zoals wij ons opgedrongen hebben als konstrukteur van materieel voor het uitvoeren van grondwerken».



Zijzicht van de Caterpillar Marine Diesel Motor «3406» waarop de nakoeler gemonteerd is. Om een gemakkelijke toegang te bekomen voor het onderhoud werd het voedingsgedeelte langs de ene zijde en het uitlaatgedeelte langs de andere zijde gemonteerd.

(Vervolg van blz. 23)

communicaties met abonnees aan de wal aangaat.

Ingevolge de invoering van de VHF (metrische golven) groeide het kuststation Antwerpenradio intussen uit, tot het Nationale centrum waarover praktisch alle radioverbindingen met de binnenscheepvaart worden tot stand gebracht.

Onlangs werd het vernieuwde kuststation Oostenderadio ondergebracht in een modern gebouw te Oostende. De operatoren maken er gebruik van de nieuwste digitale afstandsbedieningstechnieken om de ontvangers af te stemmen, die te Oudenburg in de onmiddellijke nabijheid van de antennes staan opgesteld. Ook de zenders te Ruiselede en te Middelkerke worden vanuit Oostende, via vernuftige zender- en frequentiekeuzeapparaturen, getelecommandeerd.

In één woord, men beschikt er over alles wat nodig is om de meest specifieke opdracht te vervullen, namelijk de bewaking van de ether met het oog op de beveiliging van mensenlevens op zee.

Maar niet alleen de Belgiscee Regie van Telegrafie en Telefonie spaart zich moeite noch kosten om technisch up-to-date te zijn en paraat te staan voor tussenkomsten in nood- en spoedgevallen. Honderd achtentwintig landen hebben zich, door het sluiten van onderlinge akkoorden, solidair verklaard om de absolute voorrang voor te behouden aan de beveiliging van mensenlevens op zee.

Dit impliceert dat de aangesloten landen de verplichting op zich hebben genomen landstations op te richten. Een blik op de zeekaarten geeft een afdoend bewijs dat de afspraken werden nagekomen. Om de 200 à 300 km langs de kusten van de oceanen en zeeën ontdekken we een kuststation. Ook Oostenderadio en Antwerpenradio vormen een schakel in deze lange keten van kuststations.

Is de door Oostenderadio te bewaken zeezone niet zó uitgestrekt (zuidelijke strook van de Noordzee), dan is ze beslist één der meest gevaarlijke. Druk bevaren zeeroutes doorkruisen het gebied. In de zeevaartmiddens is die zone bovendien berucht voor de ondiepe passen en de niet zelden ongunstige weersomstandigheden.

Oostenderadio en Antwerpenradio verwerken dagelijks een belangrijke hoeveelheid radiotelegrammen en radiotelefoongesprekken. De veiligheid van de scheepvaart en van mensenlevens op zee blijft niettemin hun voornaamste zorg.

Stelt de overheid alles in het werk om haar internationale verplichtingen na te komen door de ether onafgebroken in optimale voorwaarden af te zoeken naar mogelijke nood-, spoed- of veiligheidsberichten, dan moeten we echter tot onze spijt maar al te dikwijls ontgoocheld vaststellen dat de geïnteresseerden zelf met de hen ter beschikking gestelde veiligheidsmaatregelen onachtzaam omspringen.

Is het onkunde of loutere nalatigheid ?

Juist de meest kwetsbaren, namelijk de opvarenden van jachten en vissersvaartuigen tellen in hun rangen bepaalde mensen die de meest elementaire voorschriften negeren. sommigen willen maar niet beseffen dat, eens op zee, de radiozender-ontvanger praktisch het enig doeltreffende middel is om bij ongeval of dreigend gevaar onmiddellijk het kuststation te contacteren ten einde de meest geschikte hulpdiensten te verwittigen.

Maar al te dikwijls wordt vastgesteld dat door een niet-tijdige of verkeerde aanwending van de aan boord opgestelde apparatuur, de hulpakties voor ongevallen op zee soms, jammer genoeg, te laat of verkeerd worden gestart.

Welke verantwoordelijke zeeman zal bijvoorbeeld, vóór zijn vertrek de radioapparatuur testen en in geval van gebrekkige werking de afvaart uitstellen ?

Natuurlijk, wanneer men in het weekend slechts over enkele uurtjes beschikt om een tocht op zee te maken of erger nog, wanneer men beroepshalve kostbare tijd moet verletten ingevolge een sakkerse radioinrichting die het vertikt te functioneren, is men gauw geneigd toch zee te kiezen en op zijn gelukkig gesternte te rekenen..... Het zou wel moeten lukken. Jammer genoeg, lopen dergelijke waaghalzerijen maar al te dikwijls falikant uit.

De radioinspectie van de Radio Maritieme Diensten heeft inderdaad de radioinrichtingen gekeurd. Maar het nazicht is echter beperkt en is enkel bedoeld om na te gaan of de aan boord zijnde installatie voldoet aan de voorgeschreven veiligheidsnormen en om het gepaste gebruik van de radiogolven te controleren. Het is evident dat geen enkele waarborg kan worden gegeven omtrent de goede werking van de toestellen op eender welk ogenblik tussen de inspecties in.

Wij kunnen het niet voldoende herhalen :

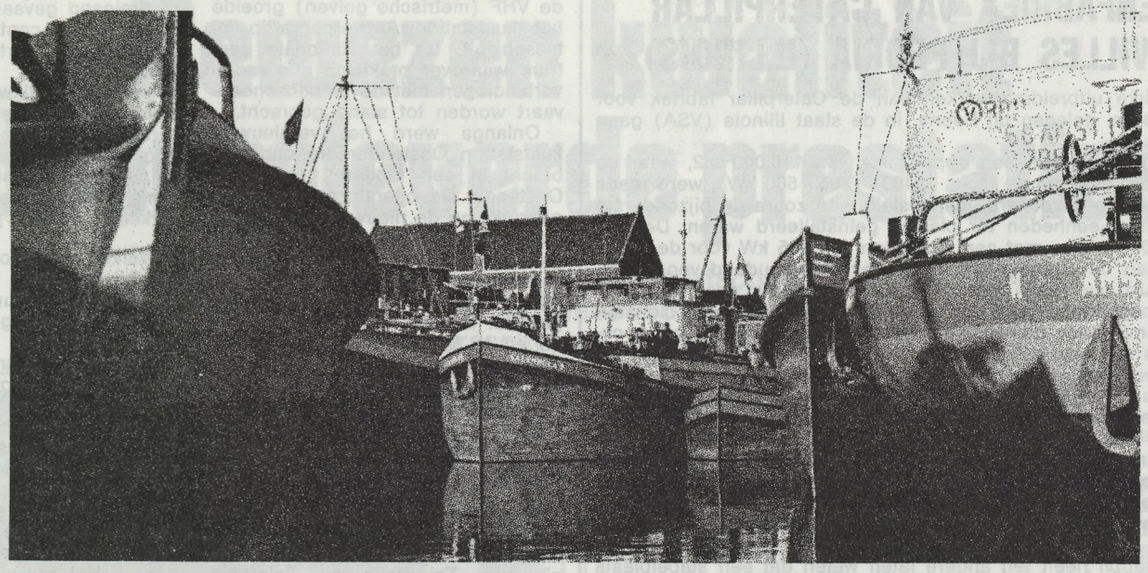
— vóór de afvaart :
verzeker U van de goede werking van de telecommunicatie-apparatuur ;
— gedurende de vaart :
volg de uitzending van de weerberichten en in het bijzonder de berichten aan zeevarenden ; stem de zendapparatuur af op de uitgestippelde noodfrequenties, zodat onmiddellijk bij het minste onheil contact kan worden genomen met de wal.

Meer concreet en als slot worden hieronder nogmaals enkele belangrijke gegevens afgedrukt die, zoals wij durven verhopen, door de overgrote meerderheid van de zeevarenden, reeds gekend zijn.

Het volgen van deze richtlijnen waarborgt het best de totstandkoming van een radioverbinding met de hulpdiensten, via het kuststation. Ingeval van nood is het de meest zekere, en meest doeltreffende manier om hulp te verkrijgen.

De onderstaande nuchtere, in min of meer gecodeerde vorm geformuleerde gegevens worden ter gelegenheid van Kerstdag en Nieuwjaar, hierbij van harte aangevuld met de wensen voor een behouden vaart aan alle zeevarenden vanwege de Directie en het ganse personeel van de Radio Maritieme Diensten.

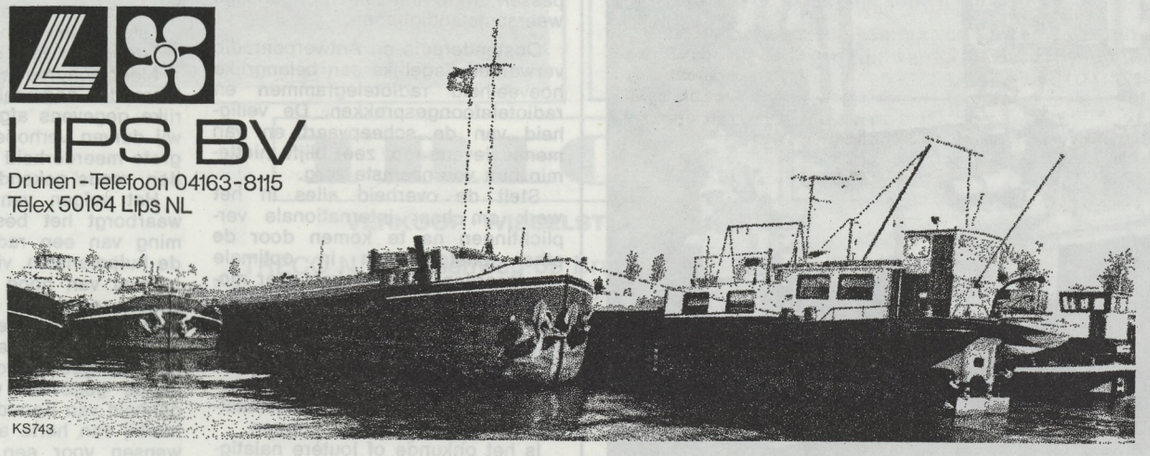
(Vervolg en slot blz. 27)



Schip schroef

Uw schip is uw trots. U bent kieskeurig.
Het gelijk is volkomen aan uw kant dat u in uw beslissingen niet over één nacht ijs gaat.
Als schipper weet u reeds dat Lips vaste-, verstelbare- en boegschroeven maakt en straalbuizen en stuurmachines levert.
Van een kollega heeft u al iets vernomen over de snel verkregen hulp en geboden reparatiefaciliteiten.
Een net van servicestations in binnen- en buitenland stelt Lips ook in staat u deze hulp te kunnen geven.
Met dezelfde zorg en precisie waarmee u beslist, ontwerpen wij schroeven aangepast aan uw wensen, berekenen wij de bladvorm en adviseren onze deskundigen het juiste materiaal.
Door ons grondig onderzoek naar het gedrag van schepen en motoren hebben wij als schroevenfabrikant een enorme kennis opgedaan, waarvan wij u graag deelgenoot willen maken.
Wij hebben oog en oor voor uw ervaringen.
Bij het gieten van een schroef steunen wij op ons vakmanschap.
Als u iets meer over schroeven en prijzen wilt weten, bel ons en maak een afspraak.

LIPS BV
Drunen - Telefoon 04163-8115
Telex 50164 Lips NL



KS743

(8097V)

(Vervolg van blz. 25)

1. **Frequenties te gebruiken voor nood-, spoed- en veiligheidsgevallen.**

   1.1. Korte-telefonie :
   In de regionen 1 en 2, ten zuiden van 15 graden Noorderbreedtje met inbegrip van Mexico en in de zone 3 ,ten zuiden van 25 graden Noorderbreedte : frequentie 4125,- kHz.
   In de zone van region 3, ten zuiden van 25 graden Noorderbreedte : frequentie 6215,5 kHz.

   1.2. Middengolf (op alle zeeën):
   Telefonie : 2182 kHz.
   Telegrafie : 500 kHz.

   1.3 VHF (op alle zeeën) :
   Telefonie : kanaal 16

2. **Frequenties en tijdstippen waarop weerberichten worden uitgezonden :**
   Op 2761 kHz. (na aankondiging op 2182 - 2256 - 2376 en 2484 kHz.) te 09.20 u. en 18.20 u. lokale tijd.
   Op 435 kHz. (na aankondiging op 500 kHz.) te 09.20 u. en 18.20 u. lokale tijd.

3. **Frequenties en tijdstippen waarop de „Dringende Berichten aan Zeevarenden" en „Inlichtingen voor de scheepvaart" worden uitgezonden.**
   Op 2761 kHz. (na aankondiging op 2182 - 2256 - 2376 en 2484 kHz.).
   — Onmiddellijk na ontvangst van het bericht.
   — Na het einde van de twee eerstvolgende stilteperioden.
   — Verder op de vastgestelde uren 03.33 u. - 07.33 u. - 11.33 u. - 15.33 u. - 19.33 u. en 23.33 u. lokale tijd.
   Op 435 kHz. (na aankondiging op 500 kHz.).
   — Onmiddellijk na ontvangst van het bericht.
   — Na het einde van de twee eerstvolgende stilteperioden.
   — Verder op de vastgestelde uren 10.18 u. - 14.18 u. - 18.18 u. en 22.18 u. lokale tijd.
   De uitzendingen van storm- en windberichten vinden plaats op dezelfde frequenties doch op de volgende tijdstippen :
   — Onmiddellijk na ontvangst van de berichten.
   — Na het einde van de twee eerstvolgende stilteperioden.

4. Hebt U een zieke of gekwetste aan boord aarzel dan niet het kuststation op te roepen. Maak desnoods gebruik van het spoedsein en de spoedoproep.
   De operator van het kuststation zal U onmiddellijk en gratis in verbinding stellen met een dokter van het Krijgsgasthuis te Antwerpen voor medische colsultatie en advies.

DE VOORTSTUWING VAN SCHEPEN

Jammer genoeg komt het nog te veel voor, dat bij het plaatsen van een nieuwe motor, bij ombouw, ja zelfs bij de bestelling van een nieuw schip, de scheepsschroef het laatste is waar men aan denkt : het ding wordt zo'n beetje als sluitstuk van de voortstuwing beschouwd.

Dit is inderdaad „jammer", want als alles al vastligt — zoals de scheepsafmetingen, het vermogen, de reduktie en dus het toerental — dan kan de ontwerper van de schroef geen kant meer uit. Hij kan dan alleen nog maar met deze vastgestelde — en misschien zelfs wel ongunstige — faktoren werken om aan de hand hiervan een nog zo goed mogelijke schroef te maken. Dat dit dan niet altijd — en in zulke gevallen meestal NIET — resulteert in de meest optimale VOORTSTUWING is duidelijk.

Daarom is het voor de reder-eigenaar van een schip belangrijk, om in een zo vroeg mogelijk stadium niet alleen de scheepsbouwer of de motorleverancier te raadplegen, maar ook — en vooral — de schroefontwerper. Gezamenlijk komt men het verst. In de visserij b.v., waar speciale eisen gesteld worden aan de voortstuwing, is samenwerking tussen specialisten een vereiste. Immers, een vissersschip moet snel kunnen varen, maar ook stevig aan de netten kunnen trekken, terwijl door vangstbeperking en hoge brandstofkosten, de ekonomie een steeds grotere rol gaat spelen. Een juist gekozen motorvermogen en schroeftoerental maakt het de ontwerper mogelijk een optimale schroef te ontwerpen.

HET MATERIAAL

Ook bij de materiaalkeuze voor de scheepsschroef kunnen specialisten U goed adviseren. Het unieke metaalkundig laboratorium van Lips garandeert een niet te evenaren materiaalkwaliteit. Het — wereldbekende — Lips CUNIAL-brons is de oplossing voor alle interingsproblemen door korrosie. Ook dit heeft een belangrijk ekonomisch aspekt, want behalve een langere levensduur van de schroef, blijft deze ook glad van oppervlak, waardoor het voortstuwingsrendement niet achteruit gaat.

Als U problemen hebt met uw scheepsschroef zoals :

— Intering van de schroefbladen door corrosie

— Ruw worden van schroefbladen, dus rendementsverlies

— Steeds dunner wordende bladranden en bladtoppen

— Bij gering kontakt verbuigende bladtoppen

dan is uw schip dringend toe aan een echte CUNIAL-schroef.

Wat is CUNIAL ?
CUNIAL is een door Lips speciaal voor de fabricage van scheepsschroeven ontwikkelde legering. Hoofdbestanddelen zijn koper, nikkel en aluminium. De naam CUNIAL is een door Lips gedeponeerd handelsmerk. Duizenden schepen bevaren alle wereldzeeën met Lips CUNIAL-schroeven.

Waarom een CUNIAL-schroef ?

— De sterkte van CUNIAL is aanmerkelijk groter dan van elk ander schroevenbrons. Verbuiging van bladtoppen is veel moeilijker. Toch is het materiaal voldoende elastisch om te voorkomen dat door te grote stijfheid, schroefas- of tandwielkastschade zou ontstaan.

— Aantasting door zeewater is bijna nihil. Ontzinking bij galvanische corrosie kan niet optreden daar CUNIAL geen zink bevat. De schroefbladen blijven glad, waardoor het rendement blijvend optimaal is. De randen blijven op dikte.

— CUNIAL is uitstekend bestand tegen cavitatie-erosie en normale wrijvingsslijtage.

— Het lage soortgelijk gewicht en de hoge sterkte zorgen samen voor een lichtere schroef waardoor slijtage van lagers vermindert.

— Reparatie van beschadigde CUNIAL-schroeven geeft onze service- en reparatiestations geen enkel probleem.

DE STRAALBUIS

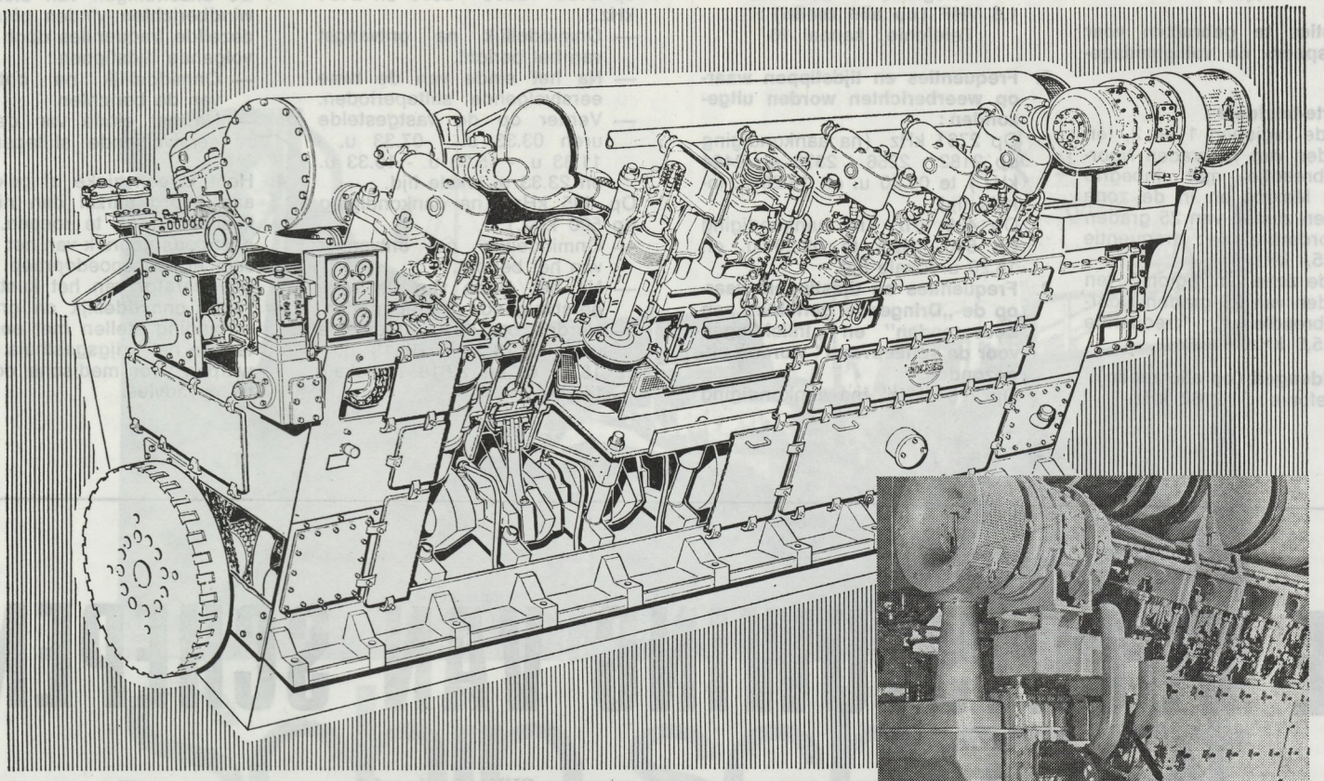
Wordt aanmerkelijk meer trekkracht per PK verlangd, hetgeen uiteraard een groter nuttig effekt van het brandstofverbruik betekent, dan zal een kombinatie van een Lipsschroef met een Lips-Navic straalbuis optimale resultaten leveren. Denkt U in die richting en/of zou U iets meer willen weten ,Lips is gaarne bereid U — zonder enige verplichting Uwerzijds — op weg te helpen met informaties en adviezen. Behalve over een jarenlange ervaring, beschikken de voortstuwings-specialisten van Lips over een ultramodern computercentrum, waarmee de meest ingewikkelde berekeningen snel en akkuraat kunnen worden uitgevoerd. De computer kiest nl. uit honderden berekeningen de meest optimale, de beste. Zonder deze computer maakt men noodgedwongen een keus uit slechts ENKELE berekeningen.

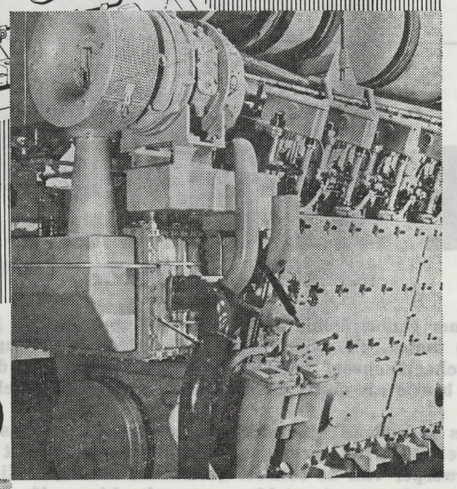
PROBLEMEN

Vaak worden onze voortstuwingsspecialisten geraadpleegd als problemen moeten worden opgelost. Zij doen dit graag, doch het lijkt ons van meer belang deze problemen zo mogelijk te voorkomen, door in het vroegste stadium geadviseerd te worden.

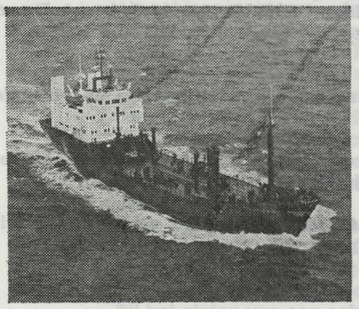
Voorkomen is immers beter dan genezen.

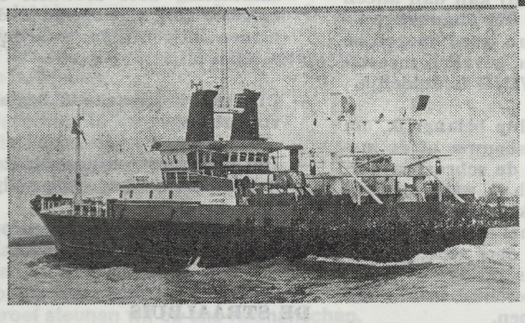
Dat ook het genezen een specialiteit is, bewijzen de reparati-service-stations die 24 uur per dag klaarstaan, om eventueel beschadigde schroeven in zeer korte tijd op vakkundige wijze weer in staat van nieuw te brengen. Zodat U weer kunt gaan varen. En goed varen. Daar gaat het om.





BOLNES





KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

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

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.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

BOLNES stuwkracht in staal

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

Hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische visserij : Fa. s.v. S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. (059) 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32, na 18.00 uur : 70.45.32

(8023V)

Visbakken in de haven :

De geschiedenis van rederij Henri Aspeslagh

door Marcel POPPE, Dir.-Generaal bij Ministerie van Verkeerswezen

Oude Oostendenaars kijken beslist met enige weemoed naar de foto's uit het begin van deze eeuw, waarop men in het eerste dok, voor het Waterschoutsambt, voor de vismijn „de cirk", voor de Kapellebrug de visbakken zag liggen met hun hoge schouwen. Het was een tijd toen de visserij eigenlijk nog in het hart van Oostende leefde.Op de kaaien was het een drukte van je welste, met het ratelen van de lage houten karretjes die de vis naar de vismijn brachten, met het laden van de stapels briketten voor de kolenbranders, het aanvoeren van de ladingen ijs. Hoewel toen, voor de eerste wereldoorlog, Oostende reeds een stad van toerisme was, een winkelcentrum voor de omliggende gemeenten, een beginnend industrieel centrum ,toch nam de visserij er een centrale plaats in. De meeste vissers woonden in het Schipperskwartier, de werven lagen aan het derde dok, op de plaats waar nu het stadhuis staat en de grote rederijkantoren waren aan de Vindictivelaan, die toen nog geen Vindictivelaan heette, gevestigd.

De grote reders vóór de eerste wereldoorlog waren in de opkomende stoomvisserij het viermanschap John Bauwens, Golder, Baels en Henri Aspeslagh. Van deze vier was Henri Aspeslagh eigenlijk het eerst met de stoomvisserij vertrouwd geraakt, vermits hij op het rederijkantoor van Dossaer werkte, die in 1884 de eerste stoomtreiler in België in de vaart had gebracht.

Toen Dossaer zijn vloot visbakken likwideerde, kocht Henri Aspeslagh in 1889, samen met Zonnekeyn (schipper bij Dossaer) de O.122 Franco-belge aan, de tweede stoomtreiler die de firma Jean en Louis Dossaer reeds in 1884 in de vaart had gebracht.

Na enkele jaren met sukses de O.122 te hebben uitgebaat, was de jonge rederij in staat twee schepen in Engeland te bestellen. Het werden de stoomtreilers O.125 Tourquennois, gebouwd op de werf Cochrane en Cooper te Selby die op 8 maart 1898 in de vaart kwam en de O.140 Nervien, op de werf van Messrs Edwards Bros te North Shields gebouwd en op 5 oktober 1898 in de vaart gebracht.

Op 22 december 1900 ging de O.122 Franco-belge, onder bevel van schipper Lecluyse op 30 mijlen ten O.N.O. van IJmuiden verloren. Het schip werd vervangen door de O.126 Neptune, gebouwd op de gekende werf Cook, Welton and Gemmell te Hull. Dit schip kwam op 6 augustus 1901 te Oostende toe. Met de O.140 en de O.126 werd de traditie ingezet alle schepen van de rederij Aspeslagh een naam te geven die met de letter N begint.

De rederij kende verder een snelle uitbreiding en werd één van de grote stoomrederijen van ons land.

Het volgend vaartuig werd in 1902 gebouwd ,opnieuw op de werf Cochrane te Selby. Die stoomtreiler, de O.127 Numitor, op 20 februari 1903 in de vaart gebracht, was de grootste treiler van de toenmalige Oostendse vloot : 270 bruto-ton en 430 pk. Tot aan de eerste wereldoorlog voerde Louis Zonnekeyn, een van de meest befaamde schippers die de Vlaamse visserij kende, het bevel over dit schip.

Een ander gekend kapitein kwam in 1903 naar de rederij Aspeslagh over, nl. Arsène Blondé. Na eerst op de O.63 Hélène van reder César De Groote als schipper gevaren te hebben, nam hij in 1903 het bevel over op de O.125 Tourquennois over.

De rederij Aspeslagh breidde zich verder uit door de aankoop in 1903 van de O.25 Augusta van de S.A. Chalutiers à Vapeurs (directeur Pede). Daarmee zette Pede alle bedrijvigheid stop in de stoomvisserij. Maar de O.25 voer niet lang onder de vlag van de rederij Henri Aspeslagh. Op 21 juli 1904 stootte het schip op een wrak 6 mijlen ten N.O. van Smith's Knoll en zonk in enkele minuten. De bemanning werd gered.

Het experiment met de grote stoomtreiler O.127 Numitor was een sukses zodat de andere grote stoomrederijen van Oostende schepen van een gelijkaardig type gingen bestellen. Maar ook Henri Aspeslagh bleef niet bij de pakken zitten en in 1905 bracht hij de O.128 Nautilus in de vaart, een schip van 257 bruto-ton, 430 pk bij Cochrane gebouwd.

In 1907 kende de rederij Aspeslagh opnieuw een scheepsramp : de O.125 ging verloren. Het werd onmiddellijk vervangen door de O.141 Narval.

Op 20 maart 1912 werden twee grote stoomtreilers in Milford Haven, Engeland aangekocht, nl. de O.142 Nixe (voorheen M.88 St Bride van Milford Haven) en de O.144 Naïade (voorheen M.205 St Clear). De O.142 kwam onder bevel van een ander gekende figuur uit de visserijwereld : Rochus Legein die een lange loopbaan zou eindigen als walkapitein van de N.V. Motorvisserij.

In 1912 bereikte de rederij Aspeslagh haar grootste uitbreiding voor de eerste wereldoorlog. De vloot bestond uit volgende zeven schepen, waarbij het interessant lijkt de namen van de kapiteins van deze visbakken op te geven :

O.126	Neptune,	schipper Richard Zonnekeyn
O.127	Numitor,	schipper Louis Zonnekeyn
O.128	Nautilus,	schipper Alexis Leire
O.140	Nervien,	schipper Arthur Benard
O.141	Narval,	schipper Jaak Aspeslagh
O.142	Nixe,	schipper Rochus Legein
O.144	Naïade,	schipper Jean Crekillie

(vervolg blz. 31)

Bolnesmotorenfabriek

Bolnes Motorenfabriek B.V. is een middelgrote fabrikant van dieselmotoren, gevestigd te Krimpen aan de Lek, Holland. Een motorenfabriek met een ervaring van 92 jaar, welke ook buiten Nederland reeds grote bekendheid geniet.

Bolnes fabriceert geheel gelaste standaardmotoren met een boring van 190 mm en een slag van 350 mm, opgebouwd uit eenheids-cilinders, welke in lijnuitvoering met een cilinder aantal van 3 t/m 10 en in V-uitvoering met een cilinderaantal van 12 t/m 20 vervaardigd kunnen worden. Het vermogen per cilinder is 150 p.k. bij een toerental van 600 omw./min.

De motor werd geconstrueerd volgens de formule :
„Een eenvoudige, robuste heavy-duty-motor, met matige belasting, uitermate bedrijfszeker en ongevoelig voor de slechtere brandstofsoorten. Onderhoud geheel aan boord uit te voeren met een zo gering mogelijk tijdverlies en tegen zo laag mogelijke kosten. Seriematige fabrikagemogelijkheid en absolute uitwisselbaarheid van alle onderdelen, zelfs tussen de lijn- en V-motoren".

Dat Bolnes in haar opzet slaagde, blijkt uit het grote aantal lijn- en V-motoren, welke reeds gebouwd zijn en hun weg naar de cliënten gevonden hebben.

In de Nederlandse en Belgische Visserij is de naam „BOLNES" een begrip. In vissersvaartuigen wordt de „Bolnes" motor toegepast als voortstuwingsmotor, terwijl deze tevens geschikt is voor winchaandrijving. Aldus wordt een krachtig, betrouwbaar en soepel bedrijf verkregen.

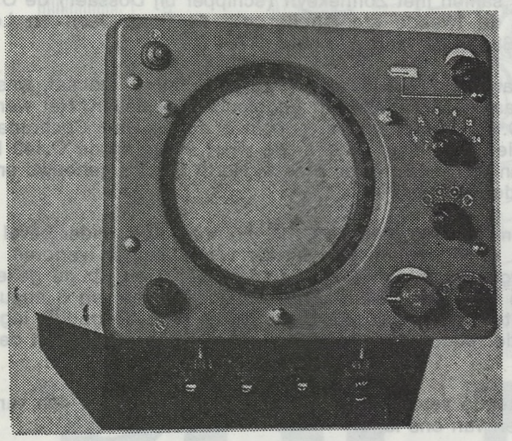


De O.186 „Shannon" van de rederij Shamrock te Oostende, voorzien van een „Bolnes" voortstuwingsmotor type 8 D N L 150/600, 1200 PK bij 600 omw./min.

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

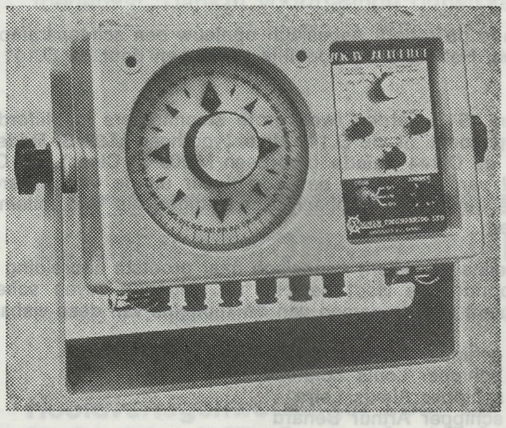
— verbruik slechts 160 Watt.

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

(8130V)

(Vervolg van blz. 29

Tot bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog kwam nog slechts één wijziging in de samenstelling van de vloot : de O.140 Nervien zonk op 17 juni 1912.

De zes schepen van de rederij Aspeslagh weken in 1914, bij het uitbreken van de oorlog, naar Milford Haven uit. In maart en april 1916 werden vijf schepen door de Britse Admiraliteit opgeëist terwijl alleen de O.126 Neptune, het oudste vaartuig, voor de rederij de visvangst bleef beoefenen tot het schip in de laatste dagen van 1916 door een Duitse duikboot tot zinken werd gebracht. De O.127 Numitor, O.141 Narval en O.142 Nixe gingen onder Britse opeising verloren.

In 1918 stak de rederij Henri Aspeslagh opnieuw van wal te Oostende met de twee overblijvende stoomtreilers, de O.128 Nautilus en de O.144 Naïade. De oorlog had aan de rederij wel bijzonder zware slagen toegebracht.

In 1919 werd de stoomtreiler O.143 Nérée in 1909 te Dundee gebouwd, aangekocht. Maar de wederopbouw van de vloot zou geremd worden door de dood van Henri Aspeslagh in 1921.

De zonen van de oude reder, Henri en Richard Aspeslagh samen met de schoonzoon Alphonse De Ceuninck, zetten het rederijbedrijf voort met het oprichten in 1923 van de S.A. des Pêcheries Ostendaises, met een kapitaal van 2 miljoen fr.

Naast de drie schepen van de rederij Henri Aspeslagh, kocht de Pêcheries Ostendaises 4 grote stoomtreilers in Engeland aan, de O.125 Narval (gebouwd te Selby in 1911), de O.126 Neptune (gebouwd te Aberdeen in 1917) en de O.127 Nason en de O.104 Nebris, twee schepen in 1912 te Selby gebouwd. De O.104 Nebris was met 308 bruto-ton, 530 pk één van de grootste stoomtreilers van onze toenmalige vloot. Het werd reeds op 4 oktober 1924 terug verkocht aan de Consolidated Steam Fishing Co te Grimsby.

Twee scheepsrampen troffen de rederij in 1925 en 1926. Op 9 januari 1925 zonk de O.144 Naïade. Terwijl de bemanning van dit schip werd gered, verging het erger met de O.143 Nérée : deze stoomtreiler verdween in februari 1926 in zee en nooit werd nog van dit schip en zijn bemanning gehoord.

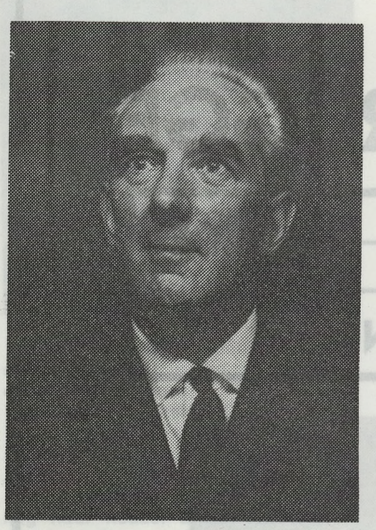
In vervanging van deze verliezen, kocht de Pêcheries Ostendaises twee oude stoomtreilers in Engeland, de respectievelijk in 1915 en in 1911 in Selby gebouwde O.268 Tanganyika en de O. 271 Kasaï.

In 1928 gingen opnieuw twee schepen verloren, de O.125 Narval en de O.126 Neptune, zodat, op het ogenblik dat de grote ekonomische krisis uitbrak ,in 1929, slechts vier schepen overbleven. Deze vloot werd in 1929 en 1930 gelikwideerd. De O.127 Nason en O.128 Nautilus werden aan Franse reders van Boulogne verkocht, de O.271 Kasaï ging naar IJmuiden en de O.268 Tanganyika tenslotte vertrok op 14 mei 1930 naar Fleetwood, waardoor de Pêcheries Ostendaises ophield als rederij te bestaan.

Henri Aspeslagh, de stichter van de rederij, een van de pioniers van het invoeren van de stoomvisserij in ons land, was beslist een merkwaardig reder. Hij durfde het aan stoomtreilers van een groot type in onze visserij binnen te brengen, hij zette zijn schepen in van de kusten van Portugal en Spanje tot IJsland en de Witte Zee, aldus nieuwe horizonten openend voor een visserij die lang tot onze kust en tot de Noordzee beperkt gebleven was. Maar bovendien was zijn rederij een ware kweekschool van grote schippers : Louis Zonnekeyn, Arsène Blondé, Jaak Aspeslagh, Jean Crekillie enz..... allen schippers van de rederij Henri Aspeslagh en allemaal mannen die een vertrouwde en vermaarde klank hebben in de oren van de Oostendse vissersbevolking.

Bedenkingen over en rond visschaarste

door de heer V. Sampers, directeur Groepering der Visnijverheden



Zoals de zaken nu liggen met de bevoorrading in vis, is het woord „probleem" een ietwat euphemistische uitdrukking, doch zou „ramp" misschien toch te sterk zijn, aangezien men er eindelijk, hoewel op het randje na, toe besloten heeft maatregelen te treffen voor het redden van de visstapel.

Het is toch vreemd dat de Mens, met al het verstand dat hij zichzelf toezwaait, niet bij machte is om redelijk te blijven, wanneer hij door het winstbejag wordt aangespoord. De nood moet werkelijk dwingen om hem tot bezinning te brengen. Dat merkt men ook bij de verkwisting van de petroleum- en houtreserves en andere grondstoffen. Zo is het uit te leggen, dat het zo lang heeft geduurd, alvorens men tot een regeling kwam voor de bescherming van de visstapels.

Tot vóór kort ging alles nog alsof de zee onuitputtelijk was : groter en meer gespecialiseerde schepen, steeds meer renderende visserijmethodes, vernuftige wetenschappelijke apparatuur, zonder te spreken van de fabriekschepen die doorlopend door vloten visserijeenheden worden gespijsd; en aan wal, de verwerking in vismeel van miljoenen tonnen dikwijls jonge, onrijpe vis, die aan de grond ligt van het vernieuwen van de stapel en van het overleven van de soort.

Wij hebben allemaal fout aan die toestand, ook de Staten, die zich te zwak toonden en te veel aan de drukkingsgroepen toegaven, wanneer het algemeen nut in het gedrang was. Waren we vroeger redelijk geweest en hadden we met beter overleg gehandeld, dan zou het nooit zo ver gekomen zijn en de toestand zou al lang met een minimum van pijn gesaneerd geweest zijn. Maar loontje komt om zijn boontje, en daar staan we nu. Slaan we nu maar allemaal samen ons «mea culpa »en beschouwen we met een onbehaaglijk schuldgevoel de onoverzichtelijke aangebrachte schade, met de hoop dat dit tot les zal strekken, wat nog niet zo zeker is. Want, meent U dat het hardnekkig winstbejag getemd is en dat, bijv. de wilde jacht op walvissen of op tonijn zal geremd worden ? Zonder coërcitieve maatregelen, is daar weinig kans voor. Te meer voor wat vis betreft ,de mensen aan hun behoefte aan voeding zoeken te voldoen en dat ze met de dag talrijker, de wereld bevolken. Zou soms het ecologisch onevenwicht ontstaan zijn, dat Malthus in het vooruitzicht stelde ?

De visschaarste wordt nog in de hand gewerkt door de uitbreiding der territoriale wateren tot een 200 mijlenzone, te zeggen precies die zone, waarin de meeste vis zit. Deze protectionistische zet heeft de visserijgewoonte over de wereld in de war gestuurd. De aanpassing aan deze nieuwe toestand zal nog zo gemakkelijk niet verlopen, met al de internationale besprekingen die het herzien van de bestaande visserijovereenkomsten zal vereisen.

Goed dat de E.E.G. er toe besloten heeft dezelfde maatregel voor de Europese wateren toe te passen. Wat weeral niet belet, dat de onderlinge belangentwist tussen de Lidstaten voortduurt en de zaken dan ook niet vereenvoudigt, en in elk geval niet bevorderd. Een werkelijke europese gemeenschap schijnt nog niet voor morgen te zijn.

Het spreekt vanzelf dat de beschreven omstandigheden onze visverwerkende nijverheden ertoe dwingen de mangel aan de traditionele produkten, waaronder hoofdzakelijk haring, wanneer mogelijk goed te maken door overschakeling naar andere vissoorten, schaal- en weekdieren. Hoe zouden ze anders, zonder waar om haar produktie en het daarvan afhangende zakencijfer te verzekeren, overleven ?

Dit is een bewijs te meer van de noodzakelijkheid de nijverheid van de volledig vrije toegang tot al de bevoorradingsbronnen te laten genieten, zonder beperking van oorsprong noch van prijs. Zij brengt daarmede immers werk bij. De arbeidververschaffing is tegenwoordig niet zo uitgebreid, dat men niet zou trachten wat nog voorhanden is, te vrijwaren.

Het invoeren van de grondstoffen is in de sektor der visverwerkende nijverheid een reeds oud verschijnsel, dat met de jaren uitbreiding heeft genomen en heden de 100 t.h. benadert, nu ook de haring elders dan in de Gemeenschap moet gekocht worden. In de huidige tijden van vangstbeperking of -verbod zoekt de visserij harerzijds naar andere vissoorten.

De invoer heeft, uit hoofdzaak van de grote afstanden en van het langdurig vervoer, het waarschijnlijk onherroepelijk gevolg gehad de nijveraars naar waar in diepgevroren toestand te oriënteren en hun fabricages daarheen te programmeren, zodat zeer weinig of geen plaats overblijft

(Vervolg blz. 33)

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

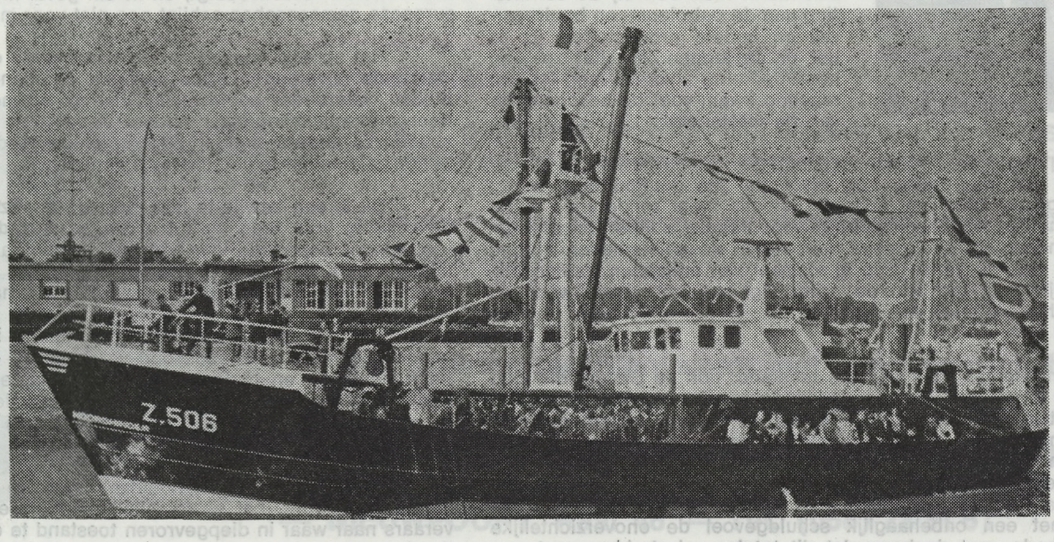
VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

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



(8129V)

(vervolg van blz. 31)

om onvoorziene okkasionele nationale aanvoeren van verse vis, waarvan de toewijzing bij het veilen in de mijn steeds onzeker is, in het fabricageplan in te schakelen. Hieruit kan men besluiten, dat een wederaanpassing aan waar in verse toestand slechts bij belangrijke en regelmatige aanvoeren kan plaats grijpen. Natuurlijk heeft de uitzonderlijke schaarste de prijzen der grondstoffen de lucht ingejaagd. Maar niet alleen daardoor stijgen de prijzen van de afgewerkte produkten, want, hoe ook de Prijzendienst ze tracht te remmen, moet hij zich vroeg of laat bij de feiten neerleggen en, hoewel met weerzin, de invloed boeken van de stijging van al de posten der fabricagekosten. Daaronder spelen de lonen (en de daaraan verbonden maatschappelijke lasten), die door hun aanwezigheid in al de gebruikte produkten en diensten hun druk in kettingreeks uitoefenen, een geringe rol.

DE GELDVERKWISTENDE KEURING VAN VIS

Veel andere kosten komen nog aan bod, waarvan de buitenstaander geen vermoeden heeft en die, samen genomen, belangrijke bedragen vertegenwoordigen. Op één enkel voorbeeld ervan aan te halen, kan men wijzen naar de jongste reglementatie betreffende de keuring van vis. Vroeger gebeurde de keuring reeds tot ieders voldoening en zonder kosten. Het Ministerie van Volksgezondheid stelde zich daar niet mede tevreden en besliste per K.B. speciaal aangestelde veeartsen met die controle te gelasten. De Bedrijfsraad voor Zeevisserij werd hierover geraadpleegd. Hij was unaniem van oordeel, dat de keuring wordt verricht ten behoeve van de verbruiker en dat om die reden, de kosten van de keuring dan ook door de gemeenschap moeten worden gedragen. Hier werd geen gehoor aan gegeven en er werd een keuringsrecht opgelegd van fr. 0,15 en van fr. 0,30 per kilo, naargelang het onbewerkte of bewerkte vis betreft. In de praktijk heeft men geregeld met belangrijke tonnages te doen, zodat de fabrikant, voor het keuren van bijv. een ingevoerde partij van 500 ton vis, een recht moet betalen van fr. 150.000,-. We kunnen niet nalaten als commentaar hieraan toe te geven dat, wanneer men bedenkt dat de wet waarop de Koninklijke Besluiten steunen, **slechts toelaat ten laste van de invoerders** (of eigenaars) **rechten te heffen om de kosten van het sanitair toezicht te dekken,** men toch verstomd staat vóór een dergelijk onzinnig bedrag voor de geleverde prestatie. Als Volksgezondheid dit gedaan heeft, zoals men het beweert, om betrekkingen te bezorgen aan de overtollige veeartsen, dan schijnt ze goed aan gang om putten te vullen en er andere te graven.

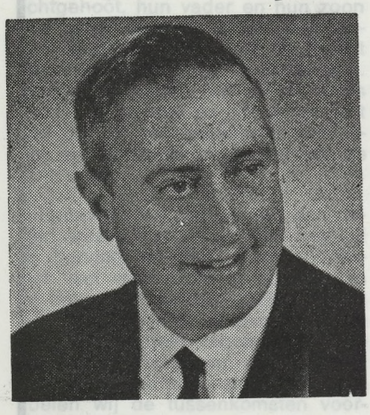
Dit wordt ter overweging gegeven aan alle Administraties die zoveel mogelijke lasten op de rug van de nijverheid wensen te schuiven.

DE NIJVERHEID, EEN MELKKOE

Want zoals men het merkt, de nijverheid blijft voor de Administratie steeds een goede melkkoe. Maar onredelijke functies werken de levensduurte in de hand, en men mag niet vergeten, dat de verbruiker als laatste schakel van de economische kringloop er uiteindelijk (om in de landbouwterminologie te blijven) het schaap van wordt.

De toestand in de visserij en de aanverwante nijverheden is des te moeilijker op het ogenblik dat dit alles zich afspeelt in volle economische crisis. Om eruit te geraken wordt met allerlei uiteenlopende plannen en projekten omgesprongen en spartelt men in allerhande tegenstrijdigheden. Ondanks onze hoge dunk over onze economische wetenschap, blijven wij toch steeds dezelfde leerlingen-tovenaars van oudsher.

DE QUOTA, EEN SLAG IN 'T WATER...



door W. VAN ROOSE,
Sekretaris bij de
Bedrijfsraad voor de Visserij

Er bestaat een hemelsbreed verschil tussen het woord bastaard en een bastaardwoord.

Het woord „bastaard" is in West-Vlaamse Visserijmiddens een veel gebezigd scheldwoord. De term „quota" is geen scheldwoord, wel een „bastaardwoord" met een spelling naar keuze. De behoudsgezinden schrijven „quota", de meer vooruitstrevenden onder de spellingmakers maken er „kwota" van.

Laat ons voor vandaag de volgende afspraak maken : we schrijven „quota" op de konservatieve manier, maar doen meteen een poging om het begrip zelf op een progressieve en vooral realistische wijze te benaderen. Door de quota van vis wordt voor elk land bepaald hoeveel van bepaalde soorten in ieder visgebied mag gevangen worden. Aanvankelijk werd dit bedisseld te Londen (NEAFC) ; nu is het de E.E.G. zelf die vanuit Brussel over de grootte van de koek beslist en die koek in stukken snijdt.

Op papier kan de hele quotasysteem er lief en aardig uitzien, in de praktijk deugt het aan geen kanten. In de eerste plaats omdat het niet doenlijk is de noodzakelijkheid er van te bewijzen. Tweedens — en dat is een veel ernstiger bezwaar — omdat het gewoonweg niet nageleefd wordt, daar de kontrole ondeugdelijk is en vaak onbestaande. Het hele systeem is tot nog toe een formidabele slag in 't water gebleken.

Men kan het de visserman moeilijk kwalijk nemen dat hij de quota aan zijn zolen lapt. Of dat hij de middelen zocht en vindt om zijn vangst — zo nodig „zwart" — aan de wal en aan de man te brengen. Vissers zijn jagers van nature die er het maximum willen uithalen. Er dient ergens een serieuze schuldenlast afgekort te worden, en dit hoe rapper hoe liever. Hoe zwaarder die last drukt, hoe ijveriger de inspanningen om de vangstbeperkingen te omzeilen.

Een schoolvoorbeeld daarvan is Urk in Nederland. In „Het Visserijblad" verschenen er in dit verband de jongste weken uittreksels van een opmerkelijke reportage, overgenomen van het weekblad „Vrij Nederland". Daarin komen verbijsterende zaken aan het licht : naast het officieel quotum aan tong zou in Urk minstens nog eens evenveel van deze zo gegeerde vissoort aangeland en via de zwarte markt verhandeld worden. De bewering dat 18 à 20.000 t. tong aangevoerd wordt i.p.v. de toegelaten 9.200 ton is misschien wat overdreven — een sluitend bewijs wordt niet geleverd — maar er is ook niemand, noch van overheidswege noch uit het bedrijf, opgestaan om het te weerleggen. Hoogstens is er een ekonoom L.E.I. in zijn pen geklommen om in „De Visserijwereld" een pleidooi pro domo te houden over een nevenaspekt van de zaak, nl. het overheidsadvies inzake de nieuwbouw en de overkapaciteit van de vloot. Maar over de grond van de zaak, de ontduiking van de quota, wordt — wijselijk ? ! — met geen woord gerept.

Hoe dan ook, de mislukking van het quotasysteem is overduidelijk. Want het geval van Urk is natuurlijk geen alleenstaand feit. Elders is men niet heiliger, en wie met zijn quotum niet toekomt, poogt daar zelf een mouw aan te passen.

Dat beseffen ze binnen de E.E.G. ook, vandaar het plan om binnenkort met verscherpte kontrolemaatregelen uit te pakken. Zo zou elke lidstaat zelf officiële inspekteurs moeten aanstellen. Elke schipper zou aan boord een register moeten houden, met vermelding van de vangsten : vissoorten, hoeveelheden, plaats en datum van de vangst en soort vistuig. De lidstaat moet voorts de aanvoer nauwkeurig registreren, ook wat niet over de afslag wordt aangevoerd. Zo nodig zullen de lidstaten verplicht worden visplannen in te voeren. En dergelijk administratief geleuter meer.....

Het wordt voor de E.E.G. vechten tegen de bierkaai. Geen zinnig mens gelooft dat al die papieren rompslomp enige zoden aan de dijk zal zetten. Van een visser kan men geen boekhouder maken, en alle kontroles ter wereld zijn machteloos tegen de oerdrang die hem bezielt wanneer hij het ruime sop kiest : een maximum buit in zijn netten halen.

De quota-makers willen die drang intomen en kortwieken. Dat is onnatuurlijk. Het enig resultaat is dat men van de jagers stropers maakt, die hun vangst zo nodig klandestien gaan verkopen. Men kan de natuur van de mens geen geweld aandoen.

Anderzijds groeit de twijfel over de noodzakelijkheid en de onontkombaarheid van de huidige vangstbeperkingen. Indien men zou kunnen bewijzen dat de overbevissing fataal en onafwendbaar is — de feiten wijzen eerder in een andere richting — dan nog worden door het quota-systeem vissers getroffen die er zelf geen schuld aan hebben. Men zit op een verkeerd spoor, dat is zonneklaar.

Want waar gaat het om ? Wat is de oorsprong van de achteruitgang van de visstapel ? Men moet geen bioloog zijn om de diagnose vast te stellen : als er iets beschermd moet worden, is het de jonge, nog onvolwassen vis, die gerust moet gelaten worden en de tijd krijgen om tot volle rijpheid te komen en voor de voortplanting te zorgen.

Dan is het niet moeilijk om voor de passende maatregelen te zorgen : bescherming van de broed- en kweekplaatsen, geleidelijke afbouw van de visserij voor industrie-doeleinden die vooral de jonge vis aantast, en het resoluut tegengaan van de visserij op ondermaatse vis. Dat zal dan ondermeer een aanpassing van de maaswijdten vergen, maar dit zal tenminste een maatregel zijn die haalbaar is en kan afgedwongen worden ,en waarvoor je geen legertje kontroleurs moet mobiliseren.

(vervolg blz. 35)

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

hand
in
hand

Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge

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

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

(8075V)

(Vervolg van blz. 33)

Ook zonder quota kan de visserij blijven leven. Trouwens, wie even afstand neemt van de dagelijkse belevenissen en de geschiedenis van de zeevisserij overschouwt, zal vlug vaststellen dat overbevissing iets van alle tijden en eeuwen is geweest. Zo heeft men bvb. 300 jaar geleden, in 1676, in onze kontreien de visserij met de boomkor moeten verbieden. Er is niets nieuws onder de zon. En steeds ook heeft de natuur voor herstel van de visstand gezorgd en hebben perioden van welvaart en van krisis elkaar opgevolgd.

Men kan de natuur wel een handje toesteken en pogen enige orde op zaken te stellen. Dit kan, door reglementen uit te vaardigen die realistisch zijn en waarvan de naleving mogelijk en haalbaar is. Quota en absoluut vangstverbod horen daar niet bij.

Dat geldt ook voor de haringstop die dit jaar van kracht is. Het Franse vakblad „Le Marin" deed dezer dagen het trieste verhaal van een schipper uit Boulogne die 30 ton haring gevangen had en deze op last van zijn reder weer in zee gestort heeft om met de E.E.G.-reglementering in orde te zijn. Men moet soortgelijke berichten met een kilo zout nemen. Onze viswinkels liggen in december vol met mooie verse haring tegen 50 tot 70 fr per kg, allemaal visjes die terug in zee werden gestort en die op eigen kracht tot in de uitstalramen van onze winkels zijn gezwommen !

Het bloed kruipt waar het niet gaan kan; de vis vindt zijn bestemming, met of zonder dit soort vangstbeperkingen. Men kan het in het grote glazen gebouw te Brussel nog zo mooi uitdokteren en op papier zetten ,als het visje in 't korretje komt, komt het ook op ons bordje !

Wie zal er de visserman daarvoor de steen durven werpen ?

ER WORDT WEER VERTELD

door Georges VAN OOST,
Griffier Ongevallenkas Zeevisserij

Hoe worden de pensioenen voor weduwen van verongelukte vissers geregeld ?

Inderdaad zo gaat het altijd na een scheepsramp waarbij enkele van onze vlaamse vissers bij het uitoefenen van hun beroep het leven verloren.

Nadat de families van de getroffenen van de O.807 „Maurice" die op 9 november 1977 vóór onze kust verging, zich realiseerden dat hun echtgenoot, hun vader en hun zoon niet meer naar de thuishaven zouden terugkeren, worden de meest onzinnige geruchten uitgestrooid. Sommigen menen dat zij van alles op de hoogte zijn en zo gebeurt het dan dat tal van verkeerde insinuaties en vertelsels de ronde van de kaai doen.

Benevens het verlies van een geliefd wezen komt daar ook nog bij de derving van een normaal inkomen wel vereist om te voorzien in de behoeften van het gezin.

Het is dan ook de plicht van de Hogere Overheid tegemoet te komen in de noden van de gezinnen waar het noodlot toesloeg. Hier bedoelen wij de tussenkomsten voorzien„ in de eerste plaats althans, door de arbeidsongevallenwet.

Het laat dan ook geen twijfel dat de scheepsramp van de O.807 een arbeidsongeval is waarbij drie van onze vissers het leven lieten.

Om nu alle praatjes en verkeerde voorstellingen te niet te doen hebben wij gemeend in deze korte bijdrage de juiste gang van zaken toe te lichten.

Het ongeval werd gesignaleerd aan.....

HET FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

dat een plaatselijke afdeling heeft in de Vismijn (Bestuursgebouw). Deze Dienst is in feite de vroegere „Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij" (Visserskas) die bij toepassing van de nieuwe arbeidsongevallenwet opgenomen werd bij het Fonds voor Arbeidsongevallen, waarvan de zetel gevestigd is te Brussel.

Bijgevolg is het F.A.O. te Oostende bevoegd om de dossiersongeval in het kader van de arbeidsongevallenwet af te werken.

HET RECHT OP VERGOEDING

Het ligt niet in onze bedoeling te wijzen op talrijke artikelen van deze wet die in dit geval van toepassing zijn. Dit zou ons te ver leiden en de nabestaanden hebben daar zeker weinig interesse voor als zij maar door bevoegde personen worden bijgestaan.

Het recht op vergoeding ontstaat op de datum van het ongeval, zelfs al wordt het stoffelijk overschot van de verdwenen visser niet teruggevonden. De betaling van de aan de nabestaanden toekomende renten wordt dus op het normaal tijdstip uitgevoerd. In dit geval zal dit op het einde van het vierde kwartaal 1977 gebeuren.

BEDRAG VAN DE RENTE

Kijken we even in de arbeidsongevallenwet en dan zien wij dat volgens artikelen 12, 13 en 15 volgende renten toekomen : aan de weduwe 30 pct, aan elk kind beneden de achttien jaar 15 pct en aan de vader en/of de moeder is nochtans vereist dat het slachtoffer onder hetzelfde dak woonde van de ouder.

Hierbij weze aangestipt dat de rente voor de weduwe en voor de ouder levenslang wordt toegekend. Wat tevens inhoudt dat bij eventueel hertrouwen van de weduwe de integrale rente voort wordt uitgekeerd.

INDEXATIE VAN DE RENTE

Dit wil zeggen dat elke rente dezelfde verhoging ondergaat als de sociale vergoedingen die onderworpen zijn aan de schommeling van het indexcijfer.

Ziedaar enkele aanduidingen wat betreft de arbeidsongevallenvergoeding die aan de nabestaanden van de slachtoffers van een scheepsramp toekomen.

Wij menen overigens te weten dat de drie families bij de bevoegde ambtenaar van het FAO — Dienst Zeevisserij — Kantinestraat (Vismijn) werden ontboden alwaar hen de nodige uitleg werd verstrekt.

Kerst- en nieuwjaarsgroet aan alle Ibisvrienden

door de H. CAESTECKER, Direkteur K.W. Ibis

De najaarsstormen luwen uit, 't is buiten nat en kil, het jaar 1977 deemstert weg en terwijl de houtblokken in de open haard knetterend warmte uitstralen, is de tijd aangebroken om een blik over de schouder te werpen.....

1977 ! ..... weeral een jaartje dat in het kielzog meestroomde, weg voor altijd.

Eigenlijk een onbeduidend jaar in de nu al dik 70-jarige IBIS-story. Als ik de hoogtepunten, de uitschieters van de voorbije twaalf maanden in het IBIS-perspektief op een rijtje wil plaatsen, dan zit ik met de handen in het haar. Wanneer ik uit principe-overwegingen de van grijs tot zwart getinte schaduwzijden achterwege wil laten — och, God ! wat voor zin heeft het de probleemtoestanden in de verf te zetten ? — en uitsluitend de meer positieve komponenten van het dagelijks leven op IBIS wil belichten, dan sta ik voor een moeilijke opgave.

In 1977 waren er immers geen uitschieters van formaat. Of ja, dan toch ? Want „van formaat" is eigenlijk een erg relatief begrip.

Wat met mijn maatstaven gemeten wellicht geen piek betekent kan het misschien best voor de IBIS-jongens wel één zijn. Wie weet ?.....

Even kijken wat mijn agenda en het logboek zoal te verklappen hebben.

Januari, ... februari, ... maart, ...

De bladen volgen elkaar op en ik sta, eerlijk gezegd, vanlangsom meer beduusd en echt verrast op te kijken. Het lijkt tenslotte wel een wonderbare vangst met proppensvolle netten. 't Begint al op 12 januari met een gezellige (en smakelijke !) rijsttafel voor alle leerlingen in de Marinekazerne bij onze vrienden van de Zeemacht.

Op 15 januari zijn de IBIS-mannen te gast in een bowling. Verder volgen uitnodigingen op filmvoorstellingen, karnavalfeest, voetbalwedstrijden, opening zeilseizoen en later sluiting van het jachtaktiviteitenseizoen..... zwemtornooi en jeugdveldloopwedstrijden..... zomerkampen en skivakantie..... uitstappen in zee en over land..... uitnodigingen aan boord van Duitse en Engelse marinevaartuigen..... het is werkelijk één trits, één aaneenschakeling van drukke aktiviteiten ten voordele van de jongens.

En als ik daarbij die vele weldoeners, die vele trouwe vrienden en vriendinnen van het K.W. IBIS en zijn steeds vernieuwende generaties matroosjes in ogenschouw neem, dan wordt het een „defilee" dat al even hartverwarmend is als het knetterend houtvour in de haard. En die schare vrienden groeit maar aan, steeds nieuwe initiatieven worden genomen. — Was daar niet op 23 juli 1977 de door het Casino-Kursaal van Oostende

(Vervolg blz. 37)

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

(8077V)

BESPREKING VAN DE BEGROTING VAN LANDBOUW EN VISSERIJ IN DE KAMER

Tussenkomst van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys

Plaatsgebrek hebben ons vorige week belet deze tussenkomst welke plaats had op donderdag 22 december in de Kamer van Volksvertegenwoordigers weer te geven.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys kent immers zeer goed de visserij en leeft mee in al zijn vraagstukken. Hierna volgt zijn belangrijke tussenkomst.

In ons blad van heden ontbreekt het ons aan plaats om aan die tussenkomst de nodige commentaar te verlenen.

We komen hierop later terug.

VISSERIJPROBLEMEN

De tussenkomst in de Kamer luidde :

Dat de Belgische Zeevisserij problemen kent en in de laatste jaren zwaar getroffen werd is, veronderstel ik toch, door iedereen gekend.

Na de overweldigende toename van de visvangst over gans de wereld van 21 miljoen ton in 1950 naar een vangst van 70 miljoen ton in 1970 is die al te snelle groei beginnen stagneren. Het zijn echter vooral 3 elementen die de huidige moeilijke situatie hebben tot stand gebracht.

Ten eerste

Bepaalde traditionele visserijgebieden die door de Europese landen werden bevist, zijn ongetwijfeld fel overbevist geworden. Er werd gedurende jaren meer vis gevangen dan de natuur gedurende die jaren kon aanvullen, zodat men begon te spreken over de stelselmatige uitroeiing van de visstocks vooral in de Noordzee en de Oost-Atlantische visserijgebieden.

Vandaar dat er zich in de laatste jaren allerlei conferenties op het internationale vlak met dit probleem zijn gaan bezig houden en maatregelen zijn gaan bestuderen om die bedreigde visstocks opnieuw te laten op peil komen.

Ten tweede

Terzelvertijd ontstond in ieder visserijland een ernstige vrees dat de mogelijkheden voor de eigen visserijbedrijvigheid in gevaar zouden komen.

Ook de visserijkringen zelf in de landen die steeds een breed uitgebouwde visserijbedrijvigheid hadden, gingen kreten op tot het nemen van maatregelen tot zelfbehoud en verdediging van de eigen visserijaktiviteit. Zo kregen wij in het Internationaal Zeerecht een nieuwe tot dan toe onbekende notie : namelijk : een voorbehouden visserijzone!

Waar eeuwenlang werd aanvaard dat de grens van de territoriale wateren ook de uiterste grens was waarop een land enigerlei recht kon uitoefenen, werd nu eigenmachtig door heel wat landen wettelijk bepaald dat voor de zeevisserij die rechten veel verder gingen. Zo werd een 6 mijlszone, een twaalf mijls zone, een 50 mijlszone als voorbehouden gebied afgebakend ! Zo hebben we dan de kabeljauwoorlogen zien ontstaan rond IJsland.

Ten derde

Bij deze twee elementen dient er een derde gevoegd : de gouden zestiger jaren !

Terzelvertijd speelde zich op het algemeen economisch vlak een evolutie af die de lonen en de prijzen de hoogte injoeg ! Dit was ook het geval zowel voor de bouw van schepen als voor het aanschaffen van de uitrusting daarvan. Motoren, netten, radio electrische uitrusting, elektronische apparatuur, alles ging met enorme sprongen omhoog.

Kwam dan de verviervoudiging van de ruwe olieprijzen daar nog bovenop. Als men beseft dat een schip dat voor 14 dagen in zee gaat 14 dagen aan 24 uren per dag zijn motor moet laten draaien dat die grote motoren slechts stilgelegd worden als men in de thuishaven terug is, dan beseft men wat dit voor de uitbating betekent.

Waar nochtans in de nijverheid de stijging van de kostprijzen en de vermindering van het aanbod een verhoudingsgewijze verhoging van de prijzen met zich brengt, doet hetzelfde zich bij de visserij niet voor.

Zodat de uitbating steeds minder en minder rendabel wordt.

— — —

Het is in deze situatieschets van de Westeuropese zeevisserij dat wij de toestand van onze eigen visserij moeten bezien en beoordelen.

NA HET VERGAAN VAN DE 0.807

Hier moet ik onze Minister van Landbouw iets zeer ernstigs zeggen, omdat ik de bedoeling gehad heb hem vanop deze Tribune zeer hard aan te pakken om wat op 9 november door hem in de Commissie werd gezegd.

Daar werd ik geschokt door de meer dan nonchalante wijze waarop U de visserij als weinig belangrijke sektor nog even aanraakte.

Als alle commissieleden onmiddellijk naar mij keken, was dit wel veelbetekenend.

Ik heb niet gereageerd en het was allicht best zo ! Diezelfde middag is echter iets oneindig veel ergers gebeurd. Drie jonge vissers verloren hun leven, twee zoons en een kleinzoon van een oude schoolkameraad. Drie jonge visserslevens die op 4 à 5 mijl afstand van de thuishaven in een plotse storm hun leven verloren en begraven zijn in hun schip dat steeds verder zinkt in de bodem van de zee. Opnieuw heeft een snel opkomende storm ons herinnerd aan het onberekenbaar risico dat iedere visser neemt als hij aan boord gaat om uit te varen.

Mijn voornemen om U van op deze tribune zeer hard aan te pakken om uiting te geven aan wat mij griefde op 9 november werd uitgewist door uw houding op 13 december, toen U een Europese Raad van Ministers die U moest voorzitten, hebt laten vallen en naar Oostende zijt gegaan om een zieledienst bij te wonen voor de drie vissers en aldus van echt medeleven te getuigen.

Wij, de Oostendse gemeenschap, Wij de visserijgemeenschap zijn U dankbaar om dit getuigenis.

Zij die niet konden begraven worden om dat men de lijken niet heeft kunnen bergen, werden symbolisch begraven onder de bloemen.

Mijnheer de Minister, dames en heren : ik heb de eerste keer dergelijke aangrijpende plechtigheid meegemaakt als jongen van 9 jaar in juli 1924, toen een ongenadige storm veel vissers van het leven beroofde, waaronder meerdere uit mijn straat. Dit zijn beelden om nooit meer te vergeten.

Ik vermoed dat Minister Humblet en Minister Chabert, die er ook was, niet licht zullen vergeten wat ze op 13 december gezien en gevoeld hebben.

HET EKONOMISCH BELANG VAN ONZE VISSERIJ

Het economisch belang van de zeevisserij van ons land in cijfers en tabellen uitgedrukt, in de Belgische en in de Europese Economie, kan dan relatief zeer klein zijn, maar wat is Belgie als economisch belang in de wereld ? Wat is Wallonië ? Wat is de provincie West-Vlaanderen en Namen in West-Europees perspectief ? Allemaal relatief zo onbelangrijk maar op zichzelf zo betekenisvol en zo belangrijk dat men bereid is voor zijn vrijheid en zijn welvaart en zijn vooruitgang zich volledig in te zetten met hart en ziel : omdat het de moeite waard is !

Ik heb geleerd door studie van de problematiek dat onze zeevisserij de moeite waard is om sterk verdedigd te worden.

Ik heb van kleins af geweten dat het vissersvolk een schoon volk is dat in weerwil van de soms onmenselijk harde werkprestaties en de vele gevaren die zij trotseren, een ongewoon grote edelmoedigheid bezit en nooit aarzelen zal om eigen leven te riskeren om dit van anderen te redden.

Dit volk heeft recht op ons respekt, onze waardering. Dit volk heeft recht op onze verdediging, omdat het recht heeft op bestaan.

ONS BESTAAN BEDREIGD

Dit bestaan is nu ernstig bedreigd. Wanneer wij in de uiteenzetting van de Minister lezen dat in 1976 de aanvoerwaarde van onze eigen zeevisserij met 14,4% gestegen is, dan is dat juist. De brutoopbrengst steeg inderdaad met 14,4% tegenover 1975 dat een zeer slecht jaar mag genoemd worden. Vergeten we bovendien niet dat wij in 1976 ong. 2,7 miljoen kg minder vis hebben aangevoerd dan in 1975.

Wanneer wij de evolutie bekijken van onze aanvoer dan stellen wij vast dat wij in 1955 een hoeveelheid van 69.000 ton verse vis hebben aangevoerd en dat bijna gehalveerd werd in 1976 : van 69.000 naar 35.000 ton.

Voor de eerste negen maanden van 1977 hebben we een verdere dalende lijn vast te stellen die bijna 4% lager is dan de aanvoer in dezelfde periode van 1976.

Zowel op gebied van aantal schepen als wat de bemanningen betreft lopen wij steeds verder achteruit.

Stonden wij einde 1976 nog met 227 bemande vaartuigen, dan werden er in de eerste negen maanden van 1977 opnieuw 18 gesloopt en stonden er nog een dertigtal op de wachtlijst om gesloopt te worden.

Er kwam dit jaar geen enkel nieuw vaartuig bij en er is geen enkel nieuw vaartuig in bestelling.

AFTAKELEN OF MODERNISEREN

De vraag is : zullen wij blijven lijdzaam toezien hoe onze vloot verder aftakelt tot er nog 150 of 100 verouderde schepen overblijven met een steeds geringer aantal bemanningsleden en het verkwijnen van alles wat op en rond de zeevisserij het bestaan heeft gevestigd ?

Wij weten dat het visserijbeleid grotelijks geconditioneerd wordt door maatregelen die op Europees vlak genomen worden.

(Vervolg blz. II)

(Vervolg van blz. I)

Waar de Europese gemeenschap een zeer belangrijke stap heeft gezet door het bepalen van een gemeenschappelijke voorbehouden visserijzone van 200 mijl.

Maar terzelvertijd worden er in Engeland en Ierland nationale maatregelen voorbeireid om daar voor hun eigen visserij een speciale voorbehouden zone van 50 mijl uit te roepen. Dit is niet alleen een fundamentele miskenning van de gemeenschapsgedachte, maar dit zou voor onze traditionele middenslagvisserij ook een waar doodvonnis betekenen.

Het is ons bekend dat U, Mijnheer de Minister, in uw ambtsperiode als voorzitter van de Europese Visserijministers pogingen hebt ondernomen zoals nooit iemand vóór U heeft gedaan om tot een gemeenschappelijk visserijbeleid te komen.

Wij weten dat gij van het ene naar het andere land getrokken zijt om er in persoonlijke gesprekken de basis te vinden of grondslagen te leggen voor een gemeenschappelijk beleid en wij danken U daarvoor

Van dit Europees beleid verwachten wij allereerst dat er voorkomen wordt dat eenzijdige beslissingen genomen worden door Engeland en Ierland die voor ons dramatische gevolgen zouden hebben.

Wij zouden ook willen waarschuwen voor al te pessimistische voorstellingen betreffende de toekomst van de visstocks. Bepaalde standpunten van biologen schijnen wetenschappelijk wel zeer sterk aanvechtbaar en worden blijkbaar geinspireerd door nationaal-politieke oogmerken.

In een kritische studie opgemaakt door het proefstation voor de Zeevisserij te Oosetnde in juli 1977 zijn de vooruitzichten voor de aanvulling van de stocks der verschillende vissoorten en voor de verschillende visgronden door onze visserij bevaren, niet zo wanhopig.

Daarom menen wij dat heel het system van quota's, het welk overigens ver van waterdicht is en niemand voldoening geeft, toch eens ernstig moet herdacht worden, en men veel meer aandacht moet geven aan het beveiligen der paaien kweekgronden en het drastisch verminderen van de industriële visserij.

Wij nemen aan dat op het Europese vlak maatregelen genomen worden om de vloot te laten verminderen, maar zoals ik reeds heb aangetoond hebben wij in ons land reeds zulkdanige vermindering van het aantal schepen bereikt, dat wij geen verdere aanmoediging tot afbraak, maar veeleer krachtige stimulansen nodig hebben voor nieuwbouw en modernisering teneinde niet te vervallen in een totaal verouderd produktiemateriaal.

Ook inzake het eigen visserijbeleid moeten wij nieuwe formules en werkmethoden vinden om daadwerkelijke hulp te bieden aan onze visserij.

Wordt het geen tijd dat wij bepaalde schikkingen herzien die jaren geleden getroffen werden, die zeer geringe vormen van steunverlening veroorloven, maar zo gering zijn, dat zelfs het beschikbare krediet niet uitgeput wordt, ook al om de ingewikkelde administratieve voorschriften.

Geldt het zelfde niet voor de opzoekingen naar nieuwe visgronden of nieuwe visserijtechnieken ? Waar wij op tamelijk vlugge wijze van staatssekretaris Dhoore en onlangs van Staatssekretaris Eyskens een krediet konden bekomen voor deze doeleinden, zijn de besprekingen en formaliteiten die dergelijke exploraties voorafgaan zo langdurig en vervreemdend dat op de duur alle dynamische aanpak ondermijnd of ontmoedigd worden.

Tenslotte moet ook zeker samen met verkeerswezen onderzocht worden hoe en met welke middelen wij zelf vertrekkend van de wet van augustus 1948 op de scheepsbouw, opnieuw stuwende kracht kunnen uitoefenen op de nieuwbouw en vernieuwing van onze vloot.

In de Bedrijfsraad voor de zeevisserij bestuderen wij momenteel een advies voor de minister waarin wij hopen een aantal punten voor een vernieuwd visserijbeleid te kunnen voorstellen.

Ik besluit :

De ontmoediging in de zeevisserij was een jaar geleden, erger dan nu. Wij sluiten onze ogen niet voor de moeilijkheden die zeer groot zijn maar ook de mogelijkheden voor bekwame, hard werkende en dynamische bedrijfsmensen blijven aanwezig.

Als wij van U zowel op het Europese als op het nationale vlak een stuwende werking mogen ondervinden die onze bedreigde zeevisserij opnieuw opmontert, dan zal onze vissersbevolking en heel de kuststreek U dank weten !

Te koop :

Splinter nieuwe blok van SCHEEPSMOTOR

(acht Cylinder Diesel)

Merk Generaal Motor Corps

Cleveland Diesel Emzine Dia.
Model v 20 P.H. 1500 M.P.R. A.588-8
Atag M.P.R. 1500 M.88 A T. 8
Model 0 3 L 3 N 30 R.F.M.
O.D. G.C.A.C. volts 800 K.W.
S.A.E.S. 280 M.
8. T. 808 A.O. 85-0-512

Telefoon : (059) 26.60.18

(8059V)

TE KOOP

0.69 „LADY"

Gebouwd in 1958 op de scheepswerf Deweert te Oostende, voorzien van een motor Caterpillar van 370 PK van 1973
Br Ton 74.57 Netto 20.48

★

Zich bevragen voor inlichtingen bureel blad nr. 8062V.

KORTE BERICHTEN

ZUID-KOREA

ZUID-KOREA KRIJGT TOELATING IN ARGENTIJNSE WATEREN TE VISSEN

Zuid-Korea, een grote visvangende natie, heeft van Argentinië de toelating bekomen om in de nationale wateren te komen vissen, bezuiden de 40°. Deze gebieden zijn uiterst visrijk aan mooie meid, ansjovis, inktvis en andere soorten. Men schat dat in Argentinië slechts een 165 duizend ton vis verbruikt wordt, terwijl volgens een schatting uitgaande van de wereldvoedselorganisatie (De F.A.O.) van de drie bovenvernoemde soorten, gerust 1,5 miljoen ton zou mogen weggevangen worden zonder schadelijke gevolgen noch overbevissing. Aregntinië ziet brood in het aantrekken van vreemde vissersvaartuigen omdat aldus de eigen be- en verwerkingsindustrie zou kunnen ontwikkeld worden, gezien de vreemde vissersvaartuigen verplicht zouden worden minstens een bepaalde hoeveelheid in de Argentijnse havens te landen en te koop te stellen. Ondertussen ontving de Argentijnse regering nog verzoeken van vloten uit verscheidene andere landen.

Het zijn vooral landen met een in verhouding zeer grote visserijvloot, die zich door het Argentijnse voorstel aangetrokken voelen. De vloten van deze landen zijn inderdaad de grootste slachtoffers van de recente praktisch algemene uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl. We denken hierbij aan Japan, Korea, Rusland, de Filipijnen en zelfs Spanje.

Als we nu nagaan, dat zonder gevaar van overbevissing, alleen reeds in de Argentijnse wateren, bezuiden de 40°, voor meer dan 1 miljoen ton, zowel aan konsumptie als aan industriële visserij kan gedaan worden, dan zijn we toch verplicht vast te stellen, dat de vangstinspanningen van de internationale visserijvloten toch slecht verdeeld zijn en te eenzijdig gericht op bepaalde gebieden.

Spanje

SPAANSE VISSERS GAAN OVER TOT HANDTASTELIJKHEDEN OP FRANSE VISINVOER

We wezen er vroeger op hoe talrijke Spaanse vissersvaartuigen door de Franse marine opgeleid werden wegens illegale visserij in de Golf van Gascogne. De Spaanse vissers die daar reeds eeuwen vissen, nemen dit zo maar niet dat ze nu pots geweerd worden uit de Franse (E.E.G.)-wateren en lieten zich een bepaalde dag zelfs met bijna 30 vaartuigen opbrengen naar een Franse haven, waar een begrijpende rechter eerder lichte straffen uitsprak.

Ondertussen is de mistevredenheid onder de Spaanse vissers gevoelig gestegen zodanig zelfs dat zij alle invoer, voornamelijk dan de Franse invoer van vis naar Spanje, verbieden. Piketten van voornamelijk jonge Spaanse vissers staan aan de Spaanse zijde van de internationale brug die Hendaye met Irun verbindt, en gaan nu zelfs over tot handtastelijkheden op de kamioneurs en begeleiders van invoerende viswagens. Te Pasajes werd zelfs de lading van een kamion uit Bretagne met kleine kreeftjes terug in zee geworpen. Anderzijds kwamen in de Spaanse stad Sint-Sebastiaan ongeveer een vijfhonderdtal vissers te samen en deze gingen zelfs over tot de kontrole van de gewone Franse personenwagens. Ook daar werden bestuurders en bijzitters van vrachtwagens gemolesteerd. Anderzijds wordt nu de invoer van Franse vis ook door de Spaanse overheid min of meer gesaboteerd. Officieel kan dit niet, gezien de internationale overeenkomsten van Spanje met Frankrijk en de E.E.G., maar waar vroeger een eenvoudige verklaring voor een Spaanse invoerder van vis, voldoende was, beklaagt deze zich nu dat er nu een goedkeuring uit Madrid aan te pas komt en dat deze zeer lang op zich laat wachten.

De Spaanse en Franse overheden beraden zich over de zaak, maar zelfs Frankrijk kan niet buiten de E.E.G. handelen. Herinneren we er nog aan dat de E.E.G. aan Frankrijk toelating heeft verleend om 'n bepaald aantal Spaanse vissers een vergunning uit te reiken om in de Golf van Gascogne te vissen, maar tegenover het groot aantal Spaanse vissersvaartuigen is dit beperkt aantal vergunningen slechts een pleister op een houten been.

Noorwegen

GROEIEND NOORS PROTEST TEGEN DE RUSSISCH-NOORSE BARENTSZEE-OVEREENKOMST

De Noors-Russische overeenkomst van enkele maanden terug, met betrekking tot de verdeling van de invloedssferen in de Barentszee, krijgt in Noorwegen altijd meer kritiek te verduren. Men verwijt de regering te Oslo, dat Rusland buiten verhouding haar invloed en rechten in de Barentszee Westelijk ten nadele van Noorwegen heeft weten op te drijven. De Noorse regering heeft dan ook beslist voorlopig dit Verdrag niet aan het parlement voor te leggen en te wachten tot na de komende verkiezingen het volgend jaar. Nochtans meent men in bepaalde Noorse visserijkringen, toch reeds gediend te zijn met de getroffen overeenkomst omdat de grote Russische treilers nu toch een bepaald gebied aan de Noren dienen te laten.

KORTE BERICHTEN

STROPERS OP INDISCHE TONIJN IN DE GOLF VAN BENGALEN

Illegale visserij op de tonijn in de Indische wateren wordt sinds enkele tijd terug bedreven door voornamelijk Japanse. Russische. Zuid-Koreaanse en eenheden uit Taiwan. Vóór 1972 zag men deze vaartuigen regelmatig aan de Golf van Bengalen ter hoogte van de Andaman-eilanden. Naderhand bleven deze vaartuigen weg om verscheidene redenen, namelijk een zekere overbevissing, de zware brandstofonkosten, een internationaal terugvallen van de prijs van de tonijn in konserven en de nieuwe visserijlimieten. De Japanezen, de Koreanen en de vaartuigen uit Taiwan opereren nu vanuit Singapore, hetgeen hun kosten beduidend vermindert. Terwijl deze vaartuigen in internationale wateren op tonijn vissen, vervolgen zij deze visserij in Indische wateren in de Golf van Bengalen. Indië is echter moeilijk in staat om zelf de tunavisserij te bedrijven, gezien dit land niet over voldoende uitgeruste vissershavens beschikt om tonijnvisserijvaartuigen van zowat 400 Brt. te ontvangen. Anderzijds is dit land ook niet in staat om de illegale visserij door een afdoende kontrole te kunnen verhinderen. Alleen de zeer grote Russische vaartuigen ziet men nog zelden in deze Indische wateren.

WAT GEBEURT ER MET DE TWEE NOORD-ATLANTISCHE VISSERIJ-KONFERENTIES ?

Zoals we reeds vastgesteld hebben, wordt het nuttig werk van de twee Noord-Atlantische visserijkonferenties, in Engelse afkortingen, de N.E.A.F.C. en I.C.N.A.F., overlapt en doorkruist door de visserijreglementering van de oeverstaten (IJsland, Noorwegen, Faroë, Rusland) en van groepen van de oeverstaten (E.E.G.), die zelf beschermingsmaatregelen, kwotaregelingen en andere uitvaardigen. Men vraagt zich dan ook in bepaalde kringen af, wat de toekomst zal worden van de twee Noord-Atlantische organisaties.

DE GEMEENSCHAPPELIJKE OPVANGPRIJZEN VOOR 1978

De opvangprijzen vastgesteld door de EEG voor 1978 zijn voor geen enkele vissoort verhoogd boven de 6 procent ten overstaan van de opvangprijzen 1977. De EEG liet zich hierbij door voorzichtigheid leiden om te beletten dat teveel vis zou kunnen blijven staan en aldus het verbruik onttrokken worden. Aldus kan men vermijden dat er zou kunnen gevist worden voor de opvangprijs en aanleiding geven tot overmatige bevissing van bepaalde soorten. In elk geval is deze kleine verhoging niet in goede aarde gevallen bij heel wat producentenorganisaties die de verhoging weinig konsekwent vinden. Volgens deze kringen is de visserijsektor weer eens het stiefkind, vooral dan ten overstaan van de landbouwsektor.

Engeland

VERLOREN UITRUSTINGSKOSTEN VOOR BRITSE INDUSTRIELE MAKREELVISSERIJ

Men schat de verloren uitrustingen voor Britse diepzeetreilers die ter industriële visserij op de makreel wensten over te schakelen. op een totaal van 65 miljoen B.fr. Diepzeetreilers die uit de IJslandse wateren geweerd werden, gingen zich uitrusten voor de industriële visserij op de makreel. De Britse regering wenste anderzijds geen herhaling van het haringdrama en bereidde een vergunningsstelsel voor waardoor industriële visserij praktisch uitgesloten was. Niettegenstaande gelijk welk vaartuig 'n vergunning kreeg, werd de reglementering van de makreelvangst dusdanig opgesteld, dat de industriële visserij niet meer kon beoefend worden. Inderdaad, van het ogenblik dat men langer dan 24 uur op zee verblijft moet de gevangen makreel in bakken met ijs verpakt worden zodanig dat de makreel voor menselijk verbruik kan dienen. Indien men minder dan 24 uur weg blijft mag men hoogstens 35 ton in „vrac" aan boord hebben. Verpakt in bakken, moet deze makreel niet afgeijsd worden.

Het is duidelijk dat de industriële visserij, die slechts renderend is wanneer men grote hoeveelheden aan boord haalt, onmogelijk de tijd kon opbrengen om alle makreel in bakken te verpakken en af te ijzen. Dit was trouwens het heimelijk inzicht van de Britse regering om de industriële visserij op de makreel aldus onmogelijk te maken. Nu echter komt er heel wat protest los tegen de Britse overheid, die, op het ogenblik van de voorbereidende werkzaamheden voor de invoering van een vergunningstelsel, reeds afwist dat heel wat diepzeetreilers zich aan het uitrusten waren voor de industriële makreelvisserij en zelfs met een Deense vismeelfabriek reeds leveringskontrakten hadden afgesloten. Men eist nu een tussenkomst van de overheid in deze verloren uitrustingskosten. Anderzijds hadden Britse redersmaatschappijen voor zowat 6 miljoen B.fr. participaties genomen in de Deense vismeelfabriek !

De Britse regering was echter vooral ook gezwicht tegenover de spektakulaire protesten vanwege de traditionele makreel vissers waaronder vooral kustvissers die nog met de lijnen visten, protesten in het bijzonder tegen de Schotse seinevissers gericht. Anderzijds werd in 1970 maar 50.000 ton makreel gevist, tegen 100 duizend ton einde 1976 begin 1977. Men vreesde dan ook voor een regelrechte overbevissing voor 1977-78, vandaar het beperkende vergunningsstelsel. In dit alles hebben we op zekere manier wel begrip voor het protest van de rederijen die zich zware verloren uitrustingskosten getroosten.

Maar is men ook hier niet te voortvarend te werk gegaan ?

WAT VERLIEST BRITSE VLOOT IN 1978 AAN VISKONTINGENTEN ?

De verliezen aan vangstfaciliteiten voor de Britse diepzeevloot voorzien voor 1978 ten overstaan van 1976 en 1977 zijn tamelijk indrukwekkend. Daar hebben we eerst de ongeveer 60 duizend ton die zij verliezen in de IJslandse wateren met de afloop van de Oslo-overeenkomst in december 1976 en waarvoor niets in de plaats kwam. Daar bij komt de 25 duizend ton die door de Russische beslissing verloren gaan in de Barentszee en ongeveer 11 duizend ton op de Faroë. Tegenover vroeger jaren, toen de Britse diepzeevloot zowat een 150 duizend ton uit de IJslandse wateren haalde, is de vermindering nog opvallender. Het is dan ook niet te verwonderen dat de statistieken uitwijzen dat de viskonsumptie in Gr.-Brittannië met 20 procent teruggevallen is in de laatste jaren. Vergeten we inderdaad niet dat de nationale visschotel bij onze overbuuren vooral de kabeljauw was en nog altijd is, en dat de invoer noodzakelijkerwijze duurder uitvalt en beperkter in hoeveelheid. Eigen aanvoer komt op de afslag en moet verkocht worden. De invoerders bepalen echter altijd een voorzichtigheidscijfer om met geen vis te blijven zitten. Men verwacht dan ook dat de konsumptie van vis nog zal terugvallen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Noorwegen

HET GEMIDDELD INKOMEN VAN DE NOORSE VISSER

Volgens een statistiek vrijgegeven door de voornaamste Noorse visserijfederatie, hebben de Noorse vissers in het algemeen hun gemiddeld inkomen in 1976 zien verhogen, terwijl de vooruitzichten voor 1977 nog beter liggen.

Voor vissers die op gul en kabeljauw varen ,was het gemiddeld inkomen over 1976 zowat 550 duizend B.fr. Voor de bemanning in de industriële visserij liep dit zelfs op tot 740 duizend B.fr. Alleen bij de hektreilers van over de 200 Brt en bij de faktorijschepen, liep het gemiddeld jaarlijks loon terug. Dit bedroeg echter nog altijd rond de 700 duizend B.fr. Het is duidelijk dat we het hier over een gemiddeld loon hebben en er verschillen zijn naar gelang het type-vaartuig, de manier van vissen, het gebied waar gevist werd, enz.....

HET NATIONAAL BELANG VAN DE NOORSE VISSERIJ

Het belang van de visserij voor Noorwegen wordt vooral duidelijk, als men vast stelt, dat de uitvoer van Noorse verse, bevroren en verwerkte vis, 10% uitmaakt van de totale uitvoerbalans. Bij ons is dit een fraktie van één enkel percent. Anderzijds voert Noorwegen 90% uit van de door de visserij gevangen vis, hetzij in verse of verwerkte toestand. Gezien het groot nationaal belang van de visserij, is het dus aannemelijk dat Noorwegen beschermende maatregelen uitvaardigt ter verdediging van zijn nationale visserij.

PROTESTEN TEGEN NOORSE BESCHERMINGS-MAATREGELEN ROND SPITZBERGEN

Verscheidene Staten waaronder de E.E.G. en Rusland, hebben bezwaren geopperd tegen de door Noorwegen uitgevaardigde beschermingsmaatregelen rond Spitzbergen. Deze landen beschouwen deze wateren eerder als een internationaal gebied. De Noorse minister van Buitenlandse Zaken Frydenlund had deze protesten verwacht. Het is de reden waarom wij geen eksklusieve Noorse zone gedekreteerd hebben, zo antwoordde hij, maar getroffen hebben voor alle vaartuigen, dus ook Noorse, ter bescherming van de visstocks. Deze wateren zijn een kinderkamer en groeiarea voor jonge vis en bijgevolg is het een noodzakelijkheid deze vis te beschermen.

Invloed van het wassen op de houdbaarheid van schol

door W. VNCKE

EXPERIMENTELE GEGEVENS

Vis

Schol *(Pleuronectes platessa* L.*)* afkomstig uit de Zuidelijke Noordzee, gevangen in de periode maart tot mei met een gewicht van 200 à 300 g en een versheid van 4 à 7 dagen. Op te merken valt dat de vis reeds aan boord onmiddellijk na het strippen werd gewassen.

Wasmachine

Trommelwasmachine LeBa (Hoogwoud, Nederland). De trommel draait aan 25 toeren per minuut en heeft een diameter van 53 cm voor een lengte van 60 cm. De machine werd aan een centrifugaalpomp aangesloten. Het waterdebiet uit de 54 sproei-openingen van 5 mm bedroeg 180 l/min bij 0,5 kg druk.

Laboratoriumbepalingen

— Elektrische weerstand : met een « Intelectron Fish-Tester » (Dethlof Electronics, Hamburg).
— Totale vluchtige basische stikstof (TVB), trimethylamine (TMA), totale vluchtige zuren (TVZ), totaal aantal bakteriën (TAB) van de huid en van het visvlees en organoleptische keuring : volgens de vroeger vermelde metoden (3). Bij deze laatste keuring werd evenwel alleen rekening gehouden met de versheidsgraad van de vis. Grijze verkleuringen (zie verder) werden niet in aanmerking genomen.

Werkwijze

De machine werd telkens met 20 kg vis gevuld. Wastijden van 0,5, 1 en 2 min werden onderzocht. Langere wastijden werden niet beproefd daar werd vastgesteld dat met de betrokken machine de vis licht beschadigd werd wanneer langer dan 2 min werd gewassen.
De vis werd in ijs opgeslagen en bij 0° C bewaard. Na respektievelijk 0, 2, 7 en 10 dagen werden van ieder monster vijf vissen voor chemische, bakteriologische en organoleptische analysen genomen.
Alle proeven werden vijfmaal op verschillende tijdstippen herhaald.

RESULTATEN EN DISKUSSIE

Het totaal aantal bakteriën van de huid werd door het wassen sterk gereduceerd. Voor een wastijd van 2 min. bedroeg de reduktie 99,9 % ; voor 0,5 en 1 min was dit meer dan 99,5 %. Het kiemgetal steeg dan opnieuw, maar bereikte nooit dit van ongewassen vis terug. Het aantal bakteriën in het visvlees bleef eveneens gedurende gans de bewaarperiode lager in de gewassen schol. Deze verlaging van kiemgetal bleek echter niet voldoende om het bederf van gewassen vis voldoende te remmen.
Uit de evolutie van de vistesterwaarden, TVB, TMA, TVZ en de organoleptische scores bleek dat er de eerste 5-6 dagen praktisch geen verschil in bederf tussen gewassen en ongewassen schol te noteren viel. Vanaf dit tijdstip werd wel een verschil in het voordeel van de gewassen vis vastgesteld. De ongewassen vis had de grens van bederf na 9 d (± 1 d) bereikt, terwijl dit voor de gewassen vis 1 à 2 dagen later plaats greep. Tussen 0,5, 1 en 2 min. wasduur kwam weinig verschil voor.

Deze resultaten zijn in overeenstemming met deze van Obdam (4).
Zoals voor het wassen van kabeljauw (3) kan men betwijfelen of een verlenging van houdbaarheid van 1 à 2 dagen voor de praktijk belangrijk is.

Daarenboven kwam een ander verschijnsel de resultaten beïnvloeden. Bij drie proeven op de vijf werd vastgesteld dat de donkere zijde van de vis na 1 of 2 dagen opslag in ijs grijs werd. Dit was slechts matig het geval voor de ongewassen vis, maar de gewassen vis werd sterk verkleurd.
Dit fenomeen kan wellicht als volgt worden uitgelegd. Schol, zoals andere platvissoorten, wordt zeer dikwijls met de *bokkenvisserij* gevangen, daar hierdoor een hoger rendement wordt bereikt. Deze manier van vissen kan echter gemakkelijk huidbeschadigingen veroorzaken. De graad van beschadiging hangt van een aantal faktoren af waarvan de weersomstandigheden, de aard van de bodem, het gewicht van de wekkerkettingen en de duur van de sleep de voornaamste zijn.
Wanneer de huidbeschadiging een zekere graad heeft bereikt worden de vissen vlug grijs. Dit werd ook in Nederland vastgesteld waar de invloed van het « zwaar » of « licht » vissen werd bestudeerd (5).
De huid, en meer bepaald het dermis bevat chromatoforen die gemodificeerde cellen zijn die pigment bevatten (zwart, geel, rood of wit) (6). Men kan aannemen dat deze pigmenten door de mechanische beschadiging van de huid gemakkelijker geoxydeerd worden waardoor de grauwe kleur domineert. Door het wassen in een trommelwasmachine wordt de beschadiging groter waardoor de verkleuring nog toeneemt. Anders uitgedrukt kan men vooropstellen dat wanneer een schol door de vangstomstandigheden neiging tot grijs worden vertoont, deze neiging door het wassen nog zal worden versterkt.

BESLUITEN

Deze proeven hebben aangetoond dat het niet aan te raden is schol die nog enkele dagen moet worden bewaard vooraleer bewerkt en/of gekommercialiseerd te worden, te wassen.

Daar de temperatuur de voornaamste faktor is die de bederfsnelheid bepaalt, dient de vis daarentegen na de veiling zo spoedig mogelijk opnieuw afgeijsd en in koelkamer bij 0° C voor verdere bewaring te worden geplaatst.

Het wassen van de vis is anderzijds een noodzakelijkheid vóór het fileren of het panklaar maken van het produkt (ontkoppen, verwijderen van vinnen en staart en portioneren). Zoals werd aangetoond, wordt in de eerste plaats het kiemgetal zeer sterk verlaagd. Dit kan op het gebied van de volksgezondheid van belang zijn daar eventueel aanwezige schadelijke kiemen eveneens sterk in aantal worden gereduceerd. Verder wordt de presentatie van het produkt verbeterd en wordt tenslotte de bezoedeling van oppervlakten waarmede de vis in aanraking komt, sterk verminderd.

INKOMSTENBELASTINGEN

wordt de bezoldiging van een vennoot van een personenvennootschap steeds belast als een inkomen van vennoot ?

VRAAG : Ik ben vennoot geworden van een familiale P.V.B.A. waarin ik de funktie uitoefen van bediende. Voor die dienstverstrekking kent de vennootschap mij een bezoldiging toe van..... fr per maand. Is het juist dat de belastingsdiensten die bezoldiging ambtshalve als een inkomen van werkend vennoot beschouwt (en belast) en niet als een wedde van bediende, wat nadelig uitvalt voor mij op het stuk van de forfaitaire bedrijfslasten en de verhoging wegens het ontbreken van vooratbetaling ?

ANTWOORD : De oplossing van de vraag of een vennoot in een personenvennootschap in de zin van de wet de hoedanigheid heeft van werkend vennoot en of de hem toegekende bezoldiging voor de funkties die hij in de vennootschap uitoefent moet beschouwd worden als bezoldiging van vennoot of als bezoldigingen van een loontrekkende, hangt af van de feitelijke gegevens.

Alle inkomsten van de personen die de hoedanigheid van vennoot bezitten moeten inderdaad, in beginsel, beschouwd worden als inkomsten als vennoot; dergelijke inkomsten kunnen geheel of gedeeltelijk bestaan uit inkomsten van de belegde kapitalen.

Er wordt van die hoger aangehaalde regel afgeweken voor de *loon- en weddetrekkenden die, hoewel zij verder in die hoedanigheid* blijven werken, vennoot van de vennootschap zijn geworden, voor zover te hunne hoofde de drie volgende voorwaarden vervuld zijn :

1 een beperkt aantal aandelen van de vennootschap bezitten;
2 *geen enkele leidende funktie vervullen in de vennootschap;*
3 een normale wedde ontvangen rekening houdend met de bezoldigingen die in de vennootschap worden uitbetaald.

De vennoten die aan deze voorwaarden beantwoorden worden bijgevolg op fiskaal gebied als loontrekkenden en niet als vennoten beschouwd.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Waar algemeen minstens even flauwe prijzen verwacht werden als verleden week, is het gelukkig voor de vissers anders uitgevallen. Voor de meest gebracht soorten als gul en wijting werden zelfs niet onaanzienlijke prijsstijgingen genoteerd. Het heet dat de storm reeds enkele dagen huis houdt op de Deense kust en dat dit een gevolg gehad heeft op de prijzen van kabeljauw en gul. Kabeljauw uit Denemarken was zelfs niet meer te krijgen onder de 100 F het kg. De kleine gul kreeg tot 22 F en dat is dan toch 5 F meer dan verleden week en zelfs dan vrijdag. Grote wijting is ook in prijs gestegen en liep tot 22 F, de kleine sortering noteerde tussen 13 en 16 F. Schar is achtergebleven en moest meestal opgevangen worden. Volgende week krijgt die soort ongetwijfeld meer belangstelling en een hogere prijs.

Kanaalvis is in erg geringe mate binnengebracht. De rogprijs was nochtans maar middelmatig en vooral door de toch nog kleine aanvoer bleven de prijzen op dat peil. Andere jaren gaat rog tussen Kerstdag en Nieuwjaar naar de vismeelfabriek.

De kleine tongen wilden ook van geen stijgen weten ,de meeste andere sorteringen kregen wel iets betere noteringen. Vooral bloktong en voor-kleine sortering deden het beter dan vrijdag.

De Monkey Bankers werden wel met goede prijzen bedacht. Vooral polllak, grote schelvis, leng, kabeljauw en gul gingen vlot van de hand. Ook de middelgrote schelvis kreeg nog een behoorlijke prijs. De resultaten waren hier dan ook wel renderend.

Voor de IJslanders werd het over het algemeen een van de minst geslaagde reizen van het jaar. Niet zozeer omwille van de prijs dan wel door de geringe omvang van de vangst. Uit drie vangsten immers amper 1250 bennen vis. Hierbij zorgde de O.129 voor de meest gevariereerde en meest renderende vangst dank zij een mooie partij staart en heilbot. Rode zeebaars kreeg nochtans ook flinke noteringen en noteerde tusse n39 en 44 F het kg. Nog weinig daling voor deze soort te verwachten gezien de Duitsers voor geen invoer meer kunnen zorgen. Vandaar waarschijnlijk ook de steeds renderende prijs die koolvis haalt bij de uitvoer en die ook nu weer tot 34 F opliep. Vertellen we nog dat heilbot tot 213 F kreeg en staartvis als hoogste prijs 173 F noteerde. Blauwe leng bleef ook erg gewild en steeg van 46 naar 56 F.

Al met een al een beter uiteinde dan de voorgaande jaren waarbij het feit dat de feestdag dit keer op het einde van de week komt, een gunstig effekt heeft gehad. De leurders zijn immers ook nu de baan opgetrokken.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

TE KOOP

MAKREEL-KUISMACHINE « BAADER »

VIER BANEN

Zich wenden :
Fa. PARLEVLIET N.V.
Meersweg 156, 9810 Drongen
Tel. (091) 26.10.48
(8064V)

OOSTENDE

VRIJDAG 23 DECEMBER 1977

WEST				
O.309	9	215	——	112.074
O.35	9	300	——	185.274
O.306	10	295	700	291.271
N.705	10	80	2900	424.085
N.41	8	360	——	279.119
Z.38	9	435	——	368.342
Z.597	8	240	——	195.407
KANAAL				
O.82	17	85	3300	423.444
O.181	17	75	3300	385.928

DINSDAG 27 DECEMBER 1977

IJSLAND				
O.236	16	360	——	614.150
O.216	18	490	——	798.786
O.129	18	390	——	832.677
KANAAL				
N.719	16	200	400	398.015
WEST				
Z.502	10	130	3010	511,260
Z.99	10	195	3430	701.685
O.123	8	330	——	363.350
O.66	8	270	——	291.901
O.275	7	220	——	218.998
N.706	7	350	——	318.369
N.579	10	350	——	281.901
N.709	10	260	——	301.815
KUST				
O.285	7	195	——	204.618
MONKEY BANK				
O.274	13	330	——	440.194

WOENSDAG 28 DECEMBER 1977

MONKEY BANK				
O.128	14	330	——	505.816
WEST				
Z.72	11	240	1447	509.189
Z.583	8	120	704	233.598

HOOGWATER-BOEKJE 1978 VERSCHENEN

Ons Hoogwaterboekje 1978 is verschenen en verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers en -winkels voor de prijs van 25 fr., BTW inbegrepen. Het kan eveneens opgestuurd worden : de verzendingskosten belopen 8 fr. Gelieve deze bedragen VOORAF te storten op pcr. 000-0418987-44.
Het Hoogwaterboekje 1978 bevat benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijen in de verschillende Belgische havens, ook deze van Noord Frankrijk en Holland en tevens allerlei nuttige inlichtingen.

ZEEBRUGGE

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
DONDERDAG 22 DECEMBER 1977				
NOORD				
Z.492	1500	150	10	439.372
Z.183	2500	250	14	734.490
Z.510	1400	80	10	452.139
Z.578	400	100	6	241.824
Z.465	700	50	9	136.165
Z.537	1000	140	9	366.151
Z.126	3300	200	12	576.113
KREEFTENPUT				
Z.581	150	45	6	172.508
15 b kreeft				
30 b vis				
Z.402	50	105	10	370.697
60 b kreeft				
45 b vis				
Z.427	100	70	10	368.618
WEST				
Z.126				
Z.575	250	10	6	173.527
Z.600	500	130	10	180.995
GULLEN				
Z.437-558	60		2	44.820
Z.201-560	30		2	17.368
Z.471-472	80		2	99.576
Z.184-447	50		2	60.740
Z.468-601	50		2	63.430
				4.498.533
KANAAL				
Z.507	1400	110	8	432.037
Z.596	1500	140	8	380.540
Z.574	1200	180	11	422.337
Z.526	1800	180	10	615.792
Z.533	600	90	8	193.343
Z.196	1500	90	5	380.711
Z.559	400	90	9	339.126
NOORD				
Z.315	700	200	10	424.259
Z.484	1000	250	10	470.757
GULLEN en WIJTING				
Z.548-400				64.940
Z.554-538				109.754

De Z.574 heeft met zij naanvoer de 700 miljoen van de Zeebrugse vismijn in 1977 overschreden.

DINSDAG 27 DECEMBER 1977

NOORD				
Z.568	1100	60	3	120.820
Z.331	1200	110	7	360.140
Z.189	1300	300	9	641.464
Z.14	6000	280	12	1.199.481
Z.580	300	80	4	172.050
Z.462	1500	230	8	537.284
Z.582	1000	150	9	347.339
Z.592	700	50	10	171.016
WEST				
Z.405	1800	120	9	508.022
KANAAL				
Z.162	8500	800	20	2.230.529
Z.200	3000	300	18	920.933
				7.209.078

WOENSDAG 28 DECEMBER 1977

Z.563	129.890
Z.497	324.827
Z.418	282.100
Z.569	638.036
Z.571	1.004.664
Z.564	499.708
	2.879.2225

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 DECEMBER 1977
N.15 516.479 + RC 16.809

Dit vaartuig loste 3.000 kg tongen met 100 bennen andere vissoorten waarbij een 50 bennen platvis inbegrepen. De tarbot kreeg 280 F de kg; de grieten van 100 à 125 F de kg. Dit waren kerstdagvisjes. Grote tongschar 70 F, de middenslag 36 F en heel lage prijzen voor de kleintjes, slechts 300 F de benne. De platvis werd wel gekocht, maar slechts eventjes boven de opvangprijs. De tongen kregen de volgende prijzen : de grootste 162 F de 2de 185; de 3e 181 F; de 4e van 154 à 170 F; de 5e 110 en de kleine of 6e soort 82 F de kg. Een paar bennen speerhaaien gingen weg an 1500 F de benne. Rogsoorten van 35 à 60 F de kg. Posten moesten opgevangen worden. Alles samen kreeg de N.15 het cijfertje 516.479 F op het «mijnbriefje».

VRIJDAG 23 DECEMBER 1977
N.3 286.020 + RC 16.043
N.761 16.988 + RC 4.882
N.700 2.564 + RC 1.176

Een bokkevisser en twee kleine vangsten moesten de vrijdag verkocht worden. Het betrof 1600 kg tong, 30 bennen platvis en verder de gewone soorten gulletjes, wijting enz. Alles samen 7.450 kg. Er waren slechts een paar koopjes rare vis. De tongen kregen nog een lagere prijs dan de donderdag, dit vooral voor de 4e, 5e en kleine soort De drie eerste soorten kregen 162, 171 en 187 F. De vierde soort 136 F, de 5e 100 F en de kleine slechts 72 F de kg. De platvis : de moeien 930 F en opvangen, de platvis, drielingen en visjes werden gekocht, maar eventjes boven de opvangprijs. Tongschar : voor de drie gesorteerde soorten grote : 65 F, middenslag 42 F en de kleine moesten opgevangen worden en dit aan 300 F de benne of 6 F. Grote wijting 670 F en kleine wijting ging ook naar de vismolen. Robaard, rogsoorten, zeehonden, die in beperkte mate op de markt stonden kregen normale prijzen.

Het eindcijfer was 305.572 F.

Er was meer spanning tussen de garnaalkopers om aan een bentje garnaal te geraken. Drie vaartuigen hadden samen slechts 114 kg. Het waren dure beestjes, want ze werden ingezet aan 205 F en het laatste mandje kreeg 225 F de kg.

DINSDAG 27 DECEMBER 1977
N.738 71.071 + RC 9.927
N.172 37.560 + RC 2.335
N.788 37.560 + RC 2.335

Twee kleine vangsten op de markt en heel de kudde winkeliers en leurders waren er als de kippen bij. Het begin van de week zal terug prijzen geven, de achterweek, met de nieuwjaarsdagen in het vooruitzicht, zal maar weer weinig vraag geven. Dus we noteerden een merkelijke verbetering in de prijzen. Zo kregen de enkele bennen kabeljauw tot 3.550 F en de gullen van 2500 à 1800 F. De voor-kleine van 1000 à 1300 F. De minis 700 F. Grote wijting van 1020 à 1220 F. Kleine van 650 à 800 F. Alle andere soorten slechts in kleine hoeveelheden, gingen goed weg.

WOENSDAG 28 DECEMBER 1977
N.346 95.810

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

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	3	117	23.413	195,—	205,—	
23-12	3	114	24.592	205,—	225,—	
27-12	1	27	5.670	210,—	210,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	1	13.362	516.479
23-12	3	7.456	305.572
27-12	2	6.704	146.191

Schadegevallen met vissersvaartuigen

Terwijl de Z. 19 van Vantorre André ter visserij was geraakte bij het winden de toppen der bokken. de pneumatische remspanner van de vislier defekt, waardoor de bokken klem kwamen, de stuurboordbok bleef hangen aan bewuste post en de BB naar beneden stortte, zodat de terugreis moest aangevat worden.

De O.81 had ter visserij op IJsland roerdefekt en moest de hulp inroepen van de O.334 om zijn vaartuig door de wind te trekken, wat geschiedde, zodat na één uur de sleep gelost werd en de O.334 terug zijn visserij kon vervoegen.

Het defekt van het roer werd door Michel Anseeuw met eigen middelen hersteld.

Bij een maneuver aan de kaai, berokkende de O.274 schade aan het heklicht van de O.202 dat stukgeslagen werd.

De Z. 548 van Luyckx Henri moest door de Z.400 met korre in de schroef naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.525 van de Wed. Savels Jozef moest eens te meer ditmaal tengevolge van olieverlies de haven van Zeebrugge aandoen.

De Z.599 van Vanhee Edgard moest met korretouw in de schroef door de Staatssleepboot "Zeetijger" naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

OOK POLEN BREIDT ZIJN EKONOMISCHE ZONE UIT TOT 200 MIJL

Het is opmerkelijk dat de landen met een grote visserijvloot en geen te grote kusten, eerder traag waren om de visserijlimieten uit te breiden. Deze landen zijn inderdaad eerder slachtoffer van de uitbreiding van de visserijlimieten omdat zij doorgaans met grote vloten in de wateren van anderen opereerden en hierbij dus het gelag betaalden van de praktisch algemene uitbreiding van de visserijlimieten. Ze wensten dan doorgaans ook niet het voorbeeld te geven. Ze zijn nu echter ook verplicht de algemene regel te volgen, want niet toegelaten zijnde in de ekonomische zone van anderen en zelf vreemden voor eigen deur krijgen, is nu ook van het slechte te veel. Vooral dan met het Zweedse voorbeeld voor ogen, die de visserijlimieten in de Baltische Zee tot 200 mijl heeft uitgebreid, hetgeen zeer slecht aankwam voor de Polen.

TE KOOP GEVRAAGD :

2 VISSERS-BOTEN

AANBIEDINGEN :

Bureau De Jonck - d'Ardois
26, Av. des Ormeaux
1180 Bruxelles

(8063V)

TIJDSCHRIFTEN

NAUTILUS

Het decembernummer van "Nautilus", het maandtijdschrift van het Kon. Belg. Zeemanscollege is verschenen.

Het bevat een artikel over Stowage and Transport van de Oostendenaar en kapitein Roger Ghys en enkele nieuwsjes voor de leden.

TOMBOLA IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL „PASTER PYPE"

0083 0088 0138 0338 0346 0488 0636
0882 1065 1123 1434 1451 1468 1549
1596 178 71811 1907 1915 1996 2593
2653 2702 2872 2945 2967 2981 3032
3204 3540 4271 4285 4439 4455 4490
4756 4769 4909 4920 4966 5085 5337
5421 5928 6113 6199 6214 6351 6367
6592 6614 6641 6661 6766 6848 6916
6931 7190 7403 7443 710 7912 7912
8055 8092 8258 8453 8489 8624 8669
8718 8730 8929 9095 9108 9111 9380
9520 9552 9587 9587 9622 9865 9974

De winnende omslagen :

0063 0523 0595 0900 0928 0955 0991
1103 1246 1393 1577 1585 1601 1814
1879 1940

De winnaars mogen hun prijs komen halen van 12 december tot 21 december en van 5 januari tot 31 januari, in de Paster Pypeschool, Stuiverstraat 108, langs de groene poort of langs de glazen deur, en dan helemaal rechts, met de lift naar de derde verdieping.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	27-12-1977
Schelvis grote	31.—39,60
Schelvis midden	25,—29,40
Schelvis klein	13,—21.40
Kabeljauw	37,—40,80
Gul	31,80-35,60
Wijting	21,40-26,40
Schaat	28,—56,—
Zeebaars	39,80-44,20
Leng	33,60-53,80
Schartong	9,—25,60
Heilbot	123,—213,—
Koolvis	13,—34,80
Hondstong	21,40-23,—
Zeewolf	51,—
Staart	136,—173,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	26-12-1977	27-12-1977	28-12-1977
Lappen		152 -165	
Grote		170 -185	
¾		185 -200	
Blok		169 -182	
Voor-kleine		128 -147	
Kleine		85,—94,—	
Slips			

Zeebrugge

Grote		153 -171	
Blok		183 -196	
Fruit		186 -199	
Schone kleine		138 -158	
Kleine		99,—108	
Tout petit		80,—93,—	
Slips			

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	26-12-1977	27-12-1977	28-12-1977
Grote		18,60-21,—	
Grote lek		18,60-20,—	
Kleine lek		18,60—,—	
Derde slag		18,60-20,—	
Platjes		16,—17,40	

Zeebrugge

I		18,—19,—	
II		18,—20,—	
III		19,—21,—	
IV		16,—18,—	
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs		22,——,—	
Platjes		34,——,—	
Drielingen		36,——,—	

Aanvoer van vis in Belgische havens van januari tot en met oktober 1977

SOORTEN	1975 Gewicht	1975 Waarde	1975 G.P.	1976 Gewicht	1976 Waarde	1976 G.P.	1977 Gewicht	1977 Waarde	1977 G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verse visserij	804.364	13.760.814	17,10	989.123	21.870.912	22,11	696.698	17.600.427	25,26
Andere schelvis	1.503.585	23.277.595	15,48	1.405.564	25.637.169	18,23	1.696.098	39.673.307	23,39
Kabeljauw verse visserij	1.536.283	29.504.705	19,20	743.979	19.474.167	26,17	1.100.547	32.083.052	29,15
Andere kabeljauw	5.380.385	131.318.644	24,40	6.066.990	156.331.266	25,76	6.196.739	169.356.792	27,32
Koolvis	1.276.762	20.172.718	15,79	1.340.780	24.016.876	17,91	1.084.301	27.532.711	25,39
Wijting	2.402.553	38.837.928	16,16	2.128.098	40.474.864	19,01	2.361.112	48.649.598	20,60
Schol	3.083.664	67.665.227	21,94	2.892.656	67.175.320	23,22	3.746.647	80.433.298	21,46
Roggen	1.134.160	33.403.663	29,45	1.208.633	37.303.045	30,86	1.128.021	39.223.798	34,77
Noorse schelvis	1.313.221	32.465.943	24,72	1.134.079	31.198.159	27,50	1.066.474	33.406.254	31,32
Andere	6.248.968	164.653.240	26,34	5.097.267	173.881.993	34,11	4.671.058	169.342.385	36,25
TOTAAL :	24.683.945	555.060.477	22,48	23.007.169	597.363.771	25,96	23.747.695	657.301.622	27,67
b) Tong	2.038.458	251.299.989	123,27	2.606.038	428.554.852	164,44	2.467.297	383.570.728	155,46
TOTAAL DERMERSALE VIS :	26.722.403	806.360.466	30,17	25.613.207	1.025.918.623	40,05	26.214.992	1.040.872.350	39,70
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	316.073	4.959.001	15,68	96.141	1.362.700	14,17	53.342	680.836	12,76
Sprot	70	1.590	22,71	—	—	—	—	—	—
Overige	86.640	700.036	8,07	60.025	626..49	10,44	60.811	558.585	9,18
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	402.783	5.660.627	14,05	156.166	1.989.149	12,73	114.153	1.239.421	10,85
3. SCHAAL- en WEEKDIEREN									
Garnaal	1.249.039	80.464.252	64,42	1.348.171	69.543.826	51,58	868.277	77.361.953	89,09
Noorse Kreeft	397.937	31.537.034	79,25	387.614	36.130.886	93,21	417.449	41.295.773	98,92
Overige	1.199.246	19.968.574	16,65	1.324.239	21.223.896	16,02	1.161.559	25.009.197	21,53
TOTAAL SCHAAL- en WEEKD.	2.846.222	131.969.860	46,36	3.060.024	126.898.608	41,46	2.447.285	143.666.923	58,21
ALGEMEEN TOTAAL :	29.971.408	943.990.953	31,49	28.829.397	1.154.806.380	40,05	28.776.430	1.185.778.694	41,20

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 20 december werd aangevoerd : 146 kisteen kabeljauw; 401 kisten wijting; 10 kisten schol; 171 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 40 kg. : kabeljauw één 138-114; kabeljauw twee 146-128; kabeljauw drie 128-108 kabeljauw vier 82-67; kabeeljauw vijf 63-34-40; schol vier 84-48; wijting drie 52-32-40; schar 55-30; bot 26-23; steenbolk 36.

De besommingen waren : IJM 207 en IJM 209 f 3.100; IJM 19 en UK 23 f 6.700; UK 135 en UK 145 f 3.700 UK 200 en UK 234 f 4.100; UK 218 een UK 236 f 9.000; VD 19 en VD 73 f 11.900; VD 20 en YE 25 f 7.900; WR 136 en WR 226 f 7.200; IJM 25 f 620; IJM 27 f 2.800; WR 244 f 2.800; TH 6 f 400; HD 94 f 7.600; UK 208 f 5.800; VL 115 f 17.700.

Aan de woensdagmarkt van 21 december werd aangevoerd : 2293 kisten kabeljauw; 327 kisten wijting 30 kisten schol; 190 kisten scar; 2 kisten makreel; 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg : kabeljauw één 138-114; kabeljauw twee 144-126; kabeljauw drie 126-98; kabeljauw vier 72-66; kabeljauw vijf 63-34-40; schol drie 96; schol vier 71-52; wijting drie 37-32,40; schar 30-20; rode poon 84-62; makreel twee 89; steeenbolk 26-20; bot 24-20.

De besommingen waren : KW 206 f 5.300; KW 4 f 6.700; KW 185 f 10.400; SCH 256 f 6.900; UK 208 f 6.500; TH 6 f 330; WR 98 f 550; IJM 18 f 5.200. Spanvissers : IJM 207 en IJM 209 f 3.200; UK 23 en SCH 19 f 1.200; UK 135 en UK 145 f 3.200; UK 200 en UK 234 f 400; UK 218 en UK 236 f 800; VD 19 en VD 73 f 14.600; VD en YE f 4.200 WR 136 en WR 226 f 1.200.

Verder waren er zes Texelaars aan de markt die tezamen f 40.000 besomden.

Aan de donderdagmarkt van 22 december werd aangevoerd : 3.855 kg tong; 52 kisten tarbot en griet; 1.372 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 191 kisten wijting; 344 kisten schol; 112 kisten schar en 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 1 kg : tarbot 18,26-17,70; grote tong 13,51-12,92; grootmiddel tong 14,77-13,90; kleinmiddel tong 11,28-10,64; tong één 9,09-8,34; tong twee 7,29-7,21.

Per 40 kg : tarbot 621-208; griet 208-101; kabeljauw één 144-102; kabeljauw twee 164-102; kabeljauw drie 122-76; kabeljauw vier 84-66; kabeljauw vijf 65-34,40; schelvis vier 58; schol één 70-63; schol twee 82-68; schol drie 82-62; schol vier 60-50; bot 31-23; steenbolk 28-20; tongschar 148-89.

De besommingen waren : KW 29 f7.700; 194 f47.400; UK 208 f6.300; WR 68 f15.600; HD 16 f5.100; IJM 18 f3.400; UK 48 en 78 f10.400; UK 135 en 145 f6.200; UK 200 en 234 f6.400; UK 218 en 236 f8.700; VD 19 en 73 f7.000; 20 en YE 25 f3.100.

Verder waren er 4 Texelaars met totaal f16.000 aan besomming.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 19 tot en met 23 december

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

53.044	kg	TONG		f	542.270,64	f 14,61 - 7,10
14.266	kg	TARBOT		f	115.939,71	f 21,60 - 3,70
186.970	kg	SCHOL		f	287.049,26	f 1,90 - 1,18
82.590	kg	KABELJAUW		f	93.099,35	f 4,55 - 0,86
5.695	kg	GRIET		f	16.763,44	f 3,93 - 1,82
8.290	kg	SCHAR		f	5.249,94	f 0,96 - 0,50
8.110	kg	WIJTING		f	7.064,86	f 1,00 - 0,81
1.250	kg	TONGSCHAR		f	2.633,23	f 2,94 - 1,50
613	kg	HAAI		f	633,63	f 1,94 - 0,93
475	kg	SCHELVIS		f	826,50	f 2,93 - 1,05
265	kg	BOT		f	128,50	f 5,50 - 0,34
117	kg	PALING	G	f	1.638,00	f 14,00
95	kg	INKTVIS		f	171,87	f 2,01 - 1,48
50	kg	POON		f	44,50	f 1,07
33	kg	HAM		f	236,10	f 8,10 - 5,82
3.049	kg	DIVERSEN		f	1.393,72	f 8,10 - 5,82
364.912	**kg**			**f**	**1.057.143,25**	**f**

VISVERGUNNINGEN IN DE KANADESE WATEREN

Zoals we vroeger reeds mededeelden, zal Canada visvergunningen afleveren aan vreemde vaartuigen om te vissen in de 200 mijlszone. Deze vergunningen gaan in op 1 januari 1978. De vergunningsprijs wordt berekend op de bruto-tonnemaat van het vaartuig aan één dollar per ton met een bijkomend recht per vaartdag. Zo de Canadese overheid hiertoe de wens uitdrukt, zullen de vreemde vaartuigen verplicht zijn op hun kosten waarnemers aan boord te nemen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort	
	27-12-1977	27-12-1977	28-12-1977	28-12-1977	29-12-1977	29-12-1977	27-12-1977		
Tarbot . groot (123)	215 -269	240 -312							
middel (123)	153 -176	185 -233					150 -200		
klein (123)	94,—115	116 -156							
Griet : groot (123)	110 -123	100 -103					90,——,—		
middel (123)	80,—85,—	66,—70,—							
klein (123)		30,—55,—							
Schelvis : groot	42,—46,60								
middel	35,—39,40								
klein	15,—21,80								
Heek : groot									
middel									
klein									
Lom									
Leng	38,—43,20	20,——,—							
Rog (I)	20,—59,40	50,—53,—					55,——,—		
Keilrog (123)	14,—76,40								
Rog (23)									
Tilten (23)		38,—43,—					55,——,—		
Scherpstaart (23)		45,—52,—					55,——,—		
Halve mans (23)		9,—21,—							
Teelt (2)		11,—18,—							
Katrog (2)		12,—16,—							
Kabeljauw	39,60-50,—	44,—46,—					62,—72,—		
Gul (groot)	13,20-41,40	40,—42,—					40,——,—		
Gul (middel)	139 -173	38,—40,—							
Gul (klein)		26,—29,—							
Hozemondhamme									
Wijting : groot	14,40-21,20						24,——,—		
klei n		13,—16,—					13,—16,—		
Schar	8,20-12,—	9,——,—					30,——,—		
Steenschol	6,—84,40	44,—68,—							
Zeehaai	18,—22,—	21,——,—					30,——,—		
Hondshaai	9,80-15,40								
Doornhaai									
Pieterman									
Makreel									
Horsmakreel									
Zeekreeft									
Schaat									
Zeebaars (klipvis)									
Kongeraal	17,—22,60								
Schartong	42,40—,—								
Volle haring									
IJle haring									
Haringshaai									
Steenholk	6,20- 8,—								
Heilbot									
Koolvis									
Steur									
Zeewolf									
Pollak	48,—51,40								
Zonnevis									
Koningsvis									
Vlaswijting									
Zeeduivel									
Schotse schol		22,—40,—							
Zeehond		14,——,—							
Bot									
Rode Poon (roobaard)		10,—12,—					20,——,—		
Grauwe Poon (knorh.)									
Rode Knorhaan	35,—64,—								
Posten									
Langoesten (midden)									
(klein)									

Lees „HET VISSERIJBLAD„

(Vervolg van blz. 35)

en de Persklub van Oostende ingerichte grandioze gala-avond „Jazz at the Philharmonic" waarbij de „Queen of Jazz" Ella Fitzgerald, — ontroerd door de aanwezigheid van een stelletje flinke, keurig uitgedoste IBIS-mannen, — zich liet ontvallen dat zij nog een song ten beste wou brengen „for my dear IBIS-friends" ?

En toen zij niet één maar nog wel vier songs ten beste gaf was het zo duidelijk aan te voelen dat het publiek in de grote koncertzaal van het Kursaal niet alleen begeesterd werd door Ella maar evenzeer diepe, warme sympatie koesterde voor die IBIS-kinderen.

Beleven wij niet telkenjare dat trouw terugkerende IBIS-vrienden niet alleen met gulle hand naar ons toekomen maar evenzeer aanbrengen wat wij het meest van al weten te waarderen : echte, gemeende, warme vriendschap ?

En daarom is 1977 dan toch een rijkelijk gevuld, een echt hartverwarmend jaar geweest. Daarom ook kunnen wij 1978 hoopvol tegemoet blikken.

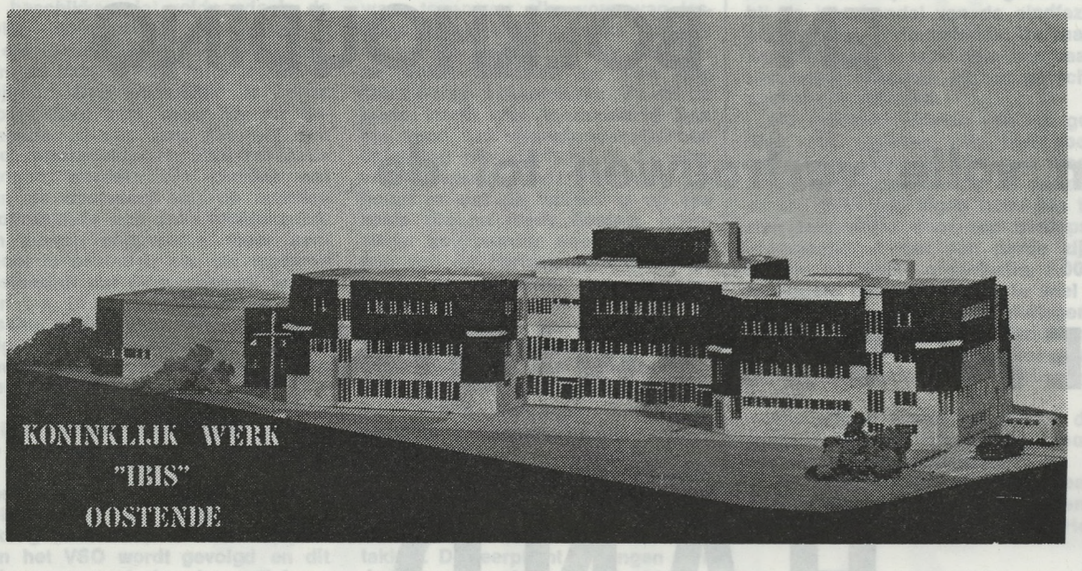
Het wordt wellicht het jaar waarin de zo lang verbeide nieuwbouwplannen konkreet gestalte zullen krijgen, het jaar dat nieuwe horizonten opent wanneer met kleinere leefgroepen zal kunnen gewerkt worden, het jaar..... och, ja..... een jaar vol van verwachtingen, vol van vriendschap, vol van echte warmte ! .....

Beste vrienden allemaal, — mag ik U van harte toewensen, bij de overstap naar 1978, dat het ook voor U allen een beloftevol, een gezond, een heel gelukkig jaar vol blijheid en vol vriendschap moge zijn !

Op Ibis zijn wij alvast heel blij onder Uw vrienden gerekend te worden !

Heel vrolijk Kerstfeest !

Een nieuw jaar vol van geluk.



De makette van het op de helling staande nieuwe Ibiskompleks.

Aanpassing en uitbouw van het zeevisserijonderwijs

door Fernand BOELS ere-directeur visserijschool „John Bauwens"

Blijkbaar zal de leerplicht in de nabije toekomst worden verlengd tot 15 jaar in een eerste stadium, tot 16 jaar in een tweede. Hiermede wordt dan in zekere zin een bestaande situatie verplichtend gemaakt : het merendeel van de jongeren immers loopt nu reeds school tot 15 jaar en meer. Slechts een minderheid stopt aan 14 jaar. Ruim gezien zijn dit een deel van de "leer-moeden" en ook wel van de "leer-moeilijken" waarmede de ouders geen raad meer weten. In tegenstelling met deze laatste groep zijn de eersten wel tot betere resultaten in staat maar zijn gewoon de school beu en dit om diverse redenen waaronder een, voor hen, onaangepaste onderwijsvorm niet de minste is. Doch het zou ook wel kunnen dat, voor een deel van deze leer-moeden, de oorzaak verder in het verleden ligt : ze hebben toen de voor hen passende interessesfeer niet gevonden of werden in een richting geduwd die hen niet ligt. In beide gevallen moet het wel falikant uitlopen. Kinderen in kontakt brengen met verschillende beroepenvelden lijkt voor deze moeilijkheid wel enige uitkomst te bieden. Dit is, voor een stuk althans, in de doelstellingen van het vernieuwd secundair (VSO) terug te vinden.

Alhoewel deze onderwijsvernieuwing om allerhande redenen moeilijk van de grond is gekomen, is ze, op dit ogenblik in alle rijksscholen ingevoerd en blijkt er nu ook in het katholiek onderwijs een groeiende belangstelling te bestaan voor de veralgemening van dit type onderwijs. Tot de fundamentele zaken van het opzet hiervan behoren dan : ten eerste dat de definitieve beroepskeuze pas wenselijk is nadat het kind in aanraking is gekomen met zoveel beroepen als mogelijk is en ten tweede dat gedurende de studieperiode, binnen zekere grenzen, steeds van studierichting veranderd kan worden. Het lijkt er sterk op dat het onderwijsbeleid in ons land hiermede in zijn grote lijnen is bepaald. Dit brengt ons onvermijdelijk tot de vraag : "Wat nu met het visserijonderwijs ?". Blijft het de vreemde eend in de bijt ? Zal het nog houdbaar blijven in de toekomst 12-jarigen op te nemen zonder aanpassing van de bestaande structuur ? Persoonlijk denken we van niet : evolutie in opvatting is nu eenmaal niet tegen te houden en vele tekens in ons maatschappelijk bestel wijzen in de richting van veranderende zienswijzen ter zake. We vrezen trouwens dat mettertijd het recruteringsveld steeds maar inkrimpen zal ten voordele van deze inrichtingen die een waaier van mogelijkheden te bieden hebben. Nu moet precies het omgekeerde gebeuren omdat het verruimen van het recruteringsveld, voor zover dit doenlijk is, tot valorisatie van het beroep leiden kan waardoor dan weer het visserspotentieel groter worden kan.

Ongeacht de overweging of het in deze materie wel pedagogisch verantwoord is een afzonderlijke koers te varen, menen we, dat een aanpassing van het visserijonderwijs, in het kader van het algemeen onderwijsbeleid, zeker geen nadelen voor dit onderwijs zelf meebrengen kan. De vraag is alleen hoe dit best geschieden zou.

(Vervolg blz. 39)

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

(8114V)

(Vervolg van blz. 37)

Men kan spelen met de gedachte van een optie « zeevisserij » in de middenscholen van de kust. Gezien het zeer specifieke van het visserijonderwijs en het bestaan van volledig en degelijk uitgeruste visserijscholen, zou zo'n suggestie niet erg gelukkig te noemen zijn. We vrezen eerst en vooral dat hiermede de laagste leerjaren van de visserijscholen op de helling zouden komen te staan zodat deze scholen alleen nog voor de zuiver technische afwerking in het laatste stadium zouden instaan. Deze aflossing zou tevens meebrengen dat de middenscholen in hun observatiejaren over personeel zouden dienen te beschikken dat voldoende in de optie « zeevisserij » gespecialiseerd is om in staat te zijn de initiatiefase van dit vak degelijk voor elkaar te krijgen. Onoverkomelijk is deze moeilijkheid niet maar in de bestaande situatie zou het wel een zeer omslachtige en dure realisatie kunnen worden. We zouden wel aan de opstellers van de leerstofprogramma's van deze middenscholen durven suggereren meer aandacht te besteden aan dit typische kustbedrijf dat de zeevisserij is. Dit kan o.a. in aardrijkskunde en technische aktiviteiten. We zijn overtuigd dat het visserijonderwijs desgewenst daartoe meer dan een klein steentje bijdragen wil.

Een tweede mogelijkheid en dan de enig goede naar onze mening, is de aanpassing van het visserijonderwijs zelf. Dit hoeft dan zo te gebeuren dat met de grootst mogelijke getrouwheid, het onderwijsplan van het VSO wordt gevolgd en dit zeker voor wat de observatiejaren betreft. Hierdoor wordt dan de overgang van het VSO naar het visserijonderwijs en omgekeerd voor het kind mogelijk gemaakt zonder grote moeilijkheden, ten minste in dit eerste stadium. Een ontwerp in deze zin is reeds opgemaakt, aangepaste leerstofprogramma's inbegrepen, maar is ergens op een lange reis naar erkenning gezet en nog niet aangekomen, zo niet zoek geraakt. Wat het ook zij, de nieuwe struktuur van het visserijonderwijs voorziet niet alleen in een technische afdeling met observatie- en oriënteringsgraad doch ook in een beroepsafdeling. Dit is zeker een belangrijke vernieuwing — er zijn er trouwens maar een paar, maar over deze zullen we het nu niet hebben. Voor wat onze beroepsafdeling betreft, moet worden gesteld dat ze als doel heeft toekomstige matrozen te vormen. Dit betekent dat het zwaartepunt van haar onderwijs in de praktijk van het handelen ligt en dit zowel aan dek, als, in mindere mate, in de motorkamer. Zoals het er nu voorstaat, is het hele visserijonderwijs er op gericht van elke leerling een toekomstige schipper of motorist te maken.

Dit kan lofwaardig lijken maar is zeker niet erg realistisch. Het is duidelijk dat niet elke leerling dit aankan, hetzij dat hij tot de groep leermoeilijken behoort of tot de groep leermoeden. De eersten geraken met zo'n systeem onvermijdelijk in de knoei terwijl de tweeden alleen maar in hun leermoeheid worden gesterkt en er nu nog vlugger uit willen. Een beroepsafdeling is dus zeker al aangewezen voor de leermoeilijken : het minder "lesleren" helpt hen al een heel stuk. Of het voor de leermoeden wat uithaalt is een ander paar mouwen. Toch komt straks de verlenging van de leerplicht zodat het groepje leermoeden dat op elke school al aanwezig is nu groter worden zal.

Hoe ook, deze jongeren moeten opgevangen worden. We menen dat dit best zou gebeuren door, in de mate van het mogelijke, in te spelen op hun beweegredenen. We dienen o.a. te bedenken dat ze wel leermoe maar daarom niet noodzakelijk werkmoe zijn. Ze staan wel wars tegenover elke vorm van lesleren die niet rechtstreeks en zeer elementair op de praktijk ingrijpt : ze willen handelen en dan nog liefst buiten schoolmuren. Zo dit de basis vormt van leermoeheid dan ligt voor het visserijonderwijs een oplossing voor de hand in de vorm van uitgebreide onderwijsstages. Dit houdt in dat de opleiding op zee zoals die nu reeds bestaat, intensiever zou worden voor de leerlingen van de beroepsafdeling en dit in de zin van meer dan eendagsreizen. Het accent zou ook anders komen te liggen dan voor de leerlingen van de technische afdeling of beter gezegd voor deze laatsten zijn de accenten ingebouwd die met leiding van schip, bedrijf en bemanning te maken hebben.

Intensiever varen zal natuurlijk meer kosten meebrengen. Dit valt niet te ontkennen maar het zal ook zo zijn voor de andere onderwijstakken. De leerplicht verlengen zonder daarvoor de nodige middelen ter beschikking te stellen gaat nu eenmaal niet en wat men aan de vele anderen toekent zal men toch aan de visserij niet weigeren of toch wel.

Tenslotte nog dit. Daar het voorkomt dat leermoeden op zekere ouderdom plots leerhappig worden, zijn in onze nieuwe onderwijsstructuur overal bruggen ingebouwd zodat overgang steeds mogelijk is, i.a.w. de weg naar hoger op is voor deze mensen niet versperd doch wel wat langer geworden.

Velen kunnen zich nu afvragen of het zinvol is nu nog meer geld en moeite in het visserijonderwijs te pompen gezien de malaise waarin deze bedrijfstak is verzeild. Dit is dan wel een zeer defaitistische opstelling die wij niet delen kunnen. Wij bevinden ons wel in een overgangsperiode. Allerhande maatregelen en toestanden hebben nieuwe situaties gecreëerd die nog niet verwerkt zijn, laat staan door andere passende vormen zijn opgevangen. Wat wel moet gebeuren, om een degelijk functioneren van het visserijonderwijs in de toekomst mogelijk te maken, is een rationalisering van dit onderwijs. Maar dit is helaas een kwestie waarover wordt beslist op gronden die met de belangen van het bedrijf en zijn onderwijs bitter weinig te maken hebben. Laat ons blijven hopen dat redelijkheid en gezond verstand het uiteindelijk halen zullen en met deze hoop het nieuwe jaar ingaan.

ZEEBRUGGE

door Max DESUTTER, Voorzitter van VERINVI
Onder-voorzitter Beroepsvereniging van de groothandel

Van het Zeebrugse visserijfront in 1977 weinig nieuws.

De sedert APRIL in voege gebrachte viskeuring heeft heel wat deining veroorzaakt. Het is een doorn in het oog én van de producent én van de handel, deels om de kosten, deels om de manier van toepassing én om de..... efficientie ervan.

Mijns inziens kan de keuring enkel efficient zijn als dit geschiedt bij de klienhandel van de eindfaze dus van de distributieketen. De zaak werd uiteindelijk zelfs door een paar beroepsorganisaties bij het gerecht aanhangig gemaakt.

De eerste resultaten van het geding zijn evenwel nog niet voor een nabije toekomst. Eens te meer is gebleken, hoe weniig de handel er om geeft zijn eigen belangen te zien verdedigen door een beroepsorganisatie. Amper een derde zijn lid van dergelijke organisatie. 2.000 fr. lidgeld per jaar schijnt te veel ! De aanvoer van vis was niettegenstaande de sombere vooruitzichten, tamelijk goed, voor een groot deel dank aan gunstige weersomstandigheden.

Alle prijzen waren vrij stabiel, de traditionele «min gewenste» soorten niet in acht genomen.

De sloopprémie, misschien een goede zaak voor een paar reders, valt nadelig uit voor de handel. Het verdwijnen van een aantal kleine middenslagtreilers hebben de aanvoer van kwaliteitsvis en variatie sterk beinvloed; spijtig !

De staat geeft 35 à 70 miljoen om een vijftigtal werklozen te maken, waar anderzijds miljoenen gegeven worden voor een paar nieuwe werkgelegenheden! Begrijpe wie kan ? Dit is regeren.

Oostende krijgt een nieuw dok, Zeebrugge krijgt een betere diepgang (eindelijk). Er is of was althans een strekking tot realiseren van één enkele haven aan de kust. De enige haven die floreert zou moeten verhuizen naar een «kwijnende».

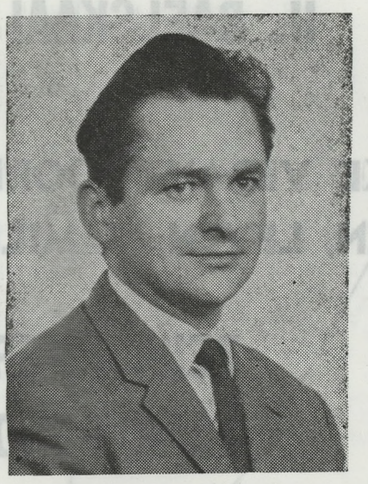
Beste lezer, ik laat Uzelf oordelen en gevolgen trekken.

Ik herhaal zoals bij de aanhef van deze bijdrage : te Zeebrugge is weinig gebeurd. Geen nieuwe vaartuigen; geen vismijncommissie, wie hoort nog van «Vibozee» ? Dus algemene gelatenheid in alle sektoren, afwachten, onzekerheid alles wat een niet rooskleurige toekomst laat vermoeden. Hopelijk komt er in 1978 een kentering ten goede.

Om te besluiten toch een positief feit : een betere verstandhouding tussen de drie vismijnbesturen van de kust die hun best doen om alle geinteresseerden tevreden te stellen.

EEN NIEUW BEGIN

door Jef DEROOSE
Directeur Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge



Men beweert dat het gedaan is met de tong, schol en schelvis, tenzij we zeer zware beperkingen willen aanvaarden en eerbiedigen.

Loutere aanvoercijfertjes leren ons echter dat er nog heel wat te vangen is van de gekwoteerde soorten, zoveel zelfs dat de leek sterk de beweringen van de wetenschap in twijfel trekt.

Waar er echter helemaal niet aan te twijfelen valt, maar waar omtrent heel wat minder paniek gezaaid wordt, is het blote feit dat België meer en meer vis invoert, dat onze vloot wegkwijnt en dat er bij ons een dreigend bemanningstekort op komst is waaraan de EEG noch de wetenschap zal kunnen verhelpen, eensdeels omdat ons eigen geloof in de visserij ondermijnd geraakt en anderdeels omdat we uit Engeland blijkbaar gemakkelijk leidekkers en bouwvakkers kunnen naar hier halen, maar zekerlijk geen bokkenvissers.

In Benelux worden we aangespoord naar Senegal of Singapoor te emigreren, terwijl in Ierland en Engeland een vissersvloot voor de naaste toekomst op stapel werd gezet.

Alles krijgt een internationaal kleurtje, de oorzaken liggen zogezegd bij de olieproducerende landen. De kleine kans op redding zou te zoeken zijn in een andere marktéconomie, kortom de crisis is internationaal en moet door het ganse Westen bestreden worden. Ons eigen klein landje is machteloos; ieder land in Europa is machteloos en worstelt met dezelfde problemen.

(Vervolg blz. 41)

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

(8076V)

(vervolg van blz. 39)

Maar waarom moet dan juist de Belgische frank gedurig worden belaagd ? Waarom is toevallig bij ons de werkloosheid zoveel hoger dan in Nederland ? Waarom moeten wij aan de EEG-konferentietafel als het kleine broertje dankbaar in de handjes klappen voor de kruimels die ons worden toebedeeld ?

In het kader van een Kerst- en Nieuwjaarsnummer kunnen wij echter niet polemiseren en willen wij daarenboven de kritiek van de beleidsorganen voorkomen met de hand in eigen boezem te steken.

Laten we het eenvoudig stellen : waarom zou een jonge vent niet de kans krijgen voor zichzelf te beginnen ? Waar halen de ouderen het recht vandaan om te beweren, dat de koek veel te klein geworden is om nieuwkomers er te laten van meeëten ?

Even fanatiek gesteld zouden de jongeren kunnen aanvoeren dat de ouden reeds al te lang aan die koek hebben gezeten en hun part nu best aan de opvolging zouden overlaten.

Waarom zou een zelfs betwistbare kwota moeten voorbehouden blijven voor een bepaalde soort, een gepreviligeerde generatie, een groep van gelukkige gearriveerden ?

Om het helemaal absurd te stellen zou men kunnen OVERWEGEN DE SLOOPPREMIE VOOR TE BEHOUDEN NIET VOOR DE OUDSTE VAARTUIGEN, MAAR VOOR DE OUDSTE REDERS. Ik wil maar luidop denken dat ons bedrijf, in alle geledingen, verouderd is en dringend aan vernieuwing toe. Als we in 1978 niet durven vernieuwen, niet willen moderniseren, dan zullen we een beetje meer vis moeten invoeren, een beetje minder vaartuigen onderhouden, steeds minder vissers beschikbaar hebben... totdat de enkele overgebleven kopers noodgedwongen naar de visafslag in Brussel zullen trekken.

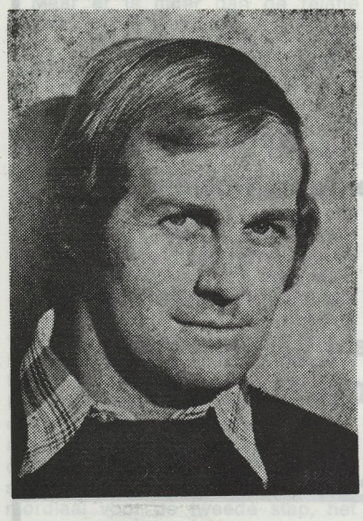
Wat de minister, en zijn ambtenaars, ook mag beloven in zijn nieuwjaarsboodschap, het geloof zal in ons zelf moeten gevonden worden, of in 1978 zullen we nog een beetje lager de helling afgesukkeld zijn.

Of we krijgen geld om de GANSE VLOOT te slopen, en dit ware dan het einde met de gouden handdruk, OF we gebruiken dit zelfde geld om de Vlaamse visserij een nieuw élan te geven.

Het is summier gesteld, maar het wordt nochtans het einde, of een nieuw begin.

En intussen leven we verder "op hoop van zegen" !

JEF DEROOSE



Gratis energie uit zee

door Dr. Ir. R. DE CLERCK — Werkgroep „Biologie" (I.W.O.N.L. - T.W.O.Z.)

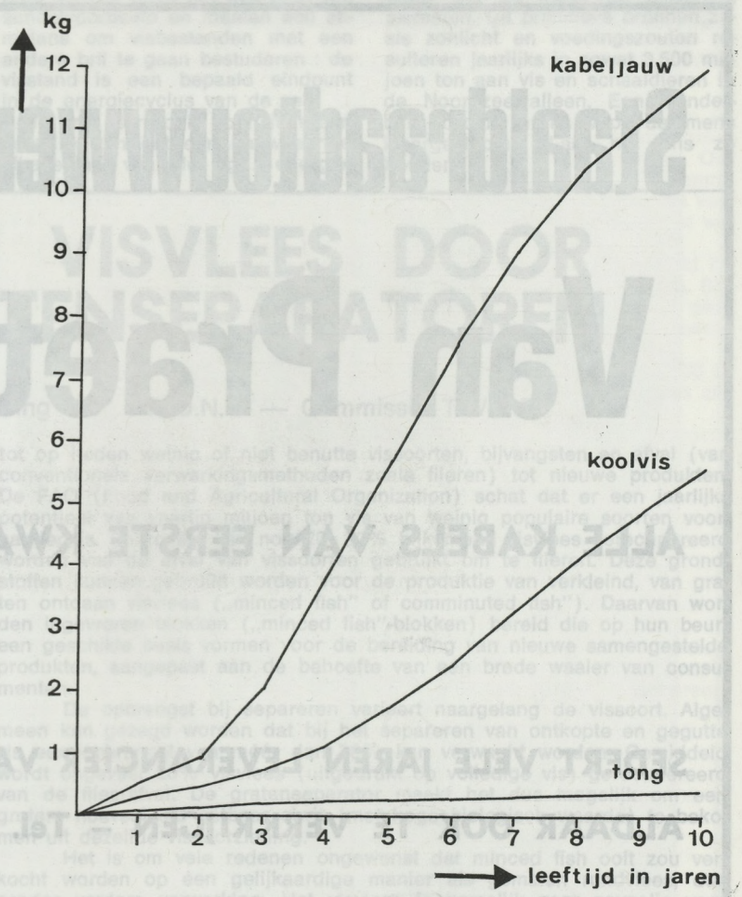
De oogst van 1977 is opnieuw binnen gehaald. Of het een goede of een slechte oogst geweest is, zullen de ekonomisten binnen enkele tijd ons wel kunnen vertellen. Maar een feit is dat de zee dit jaar opnieuw heeft „opgebracht" onder de vorm van duizende en nog eens duizende tonnen voedsel, rijk aan eiwitten en vitaminen. Voedsel dat op de koop toe ook nog gratis beschikbaar blijft. Want hoewel de uitbatingskosten behoorlijk hoog liggen, zijn we voor wat de zeevisserij betreft, nog altijd in het stadium dat geen rooie duit moet worden geïnvesteerd in het natuurlijk groeiproces in zee, gaande van chlorofyl tot visvlees. Een uniek verschijnsel dus ten opzichte van alle andere landbouwtakken. Er moet niet gezaaid worden, niet bemest, niet verzorgd. Alleen geoogst. En dat is nog altijd een positief element in de huidige onzekere toestand inzake de rentabiliteit van de zeevisserij.

Het dynamisch evenwicht in zee dat al eeuwen de mensheid fascineert, is recent door de mens zelf, zeer ernstig gestoord geworden. De ingrijpende veranderingen en verbeteringen van de vangstcapaciteit van de vloot hebben de biologen aangezet om tijdig de alarmbel te luiden. Het internationaal „management" heeft dit spijtig genoeg te laat begrepen of willen inzien, vandaar dat thans harde beslissingen moeten vallen i.v.m. sommige visstocks, waar dit enkele jaren terug heel wat zachter had kunnen worden doorgevoerd. En hoewel dit artikel ditmaal niet is afgestemd om een pleidooi te worden voor het rationeel beheer van de visstocks, leunt het onderwerp er toch zeer dicht tegenaan, nl. de energievoorraden in zee met als bestemming voedsel voor de mens.

Om energie te produceren, moeten er in de eerste plaats basisgrondstoffen aanwezig zijn. In de tweede plaats moeten er verschillende cyclussen met vrucht worden doorgemaakt om de ontwikkeling en de groei van de visstand — de zgn. grote carnivoren — mogelijk te maken. Dit wonderbaar produktieproces met zijn talloze tussenschakels is thans het wetenschappelijk mikpunt van de visserijbiologen. Men is tot het besef gekomen dat het afzonderlijk bestuderen van elke vissoort wel zeer nuttig is, maar dat het onvoldoende is om aan doeltreffend visserijbeheer te doen. Een konkreet voorbeeld zal deze nieuwe zienswijze liefst illustreren.

Een zeer grote kabeljauwstand zou volgens de vroegere normen alleen dan rationeel worden uitgebaat wanneer de visserijdruk in evenwicht staat met het optimaal rendement, bv. een vangst die aanvangt vanaf de leeftijd van drie jaar (2 kg) tot een leeftijd van tien jaar (12 kg), wel rekening houdend met het instandhouden van een voldoende ouderstapel ten behoeve van de verdere voortplanting. Wanneer men dit zou toepassen in een situatie waarbij de heropflakkering van de tongstand voorrang heeft, dan zouden alle beschermingmaatregelen (vangsbeperkingen) op tong betrekkelijk gering van invloed zijn omdat

(vervolg blz. 43)



Groeikurve van kabeljauw, koolvis en tong



- 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

(8099V)

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

(8100V)

(vervolg van blz. 41)

een grote natuurlijke vernietiger van de tongstand, met name de kabeljauw, in te grote mate in zee aanwezig is. De nieuwe tongrekruten zouden hoofdzakelijk in de maag van de kabeljauw terecht komen in plaats van te kunnen doorgroeien tot marktwaardige tongen. De nieuwe tendens in de visserijbiologie zal dan ook terecht een „gouden middenweg" moeten zoeken, rekening houdend met alle zgn. predatoren (roofvissen) en kompetitoren van een bepaalde vissoort. Met andere woorden de ene visstand heeft een invloed op de andere visstand Die relatie is voor elke visstock, al dan niet kommercieel uitgebaat, van toepassing.

Maar er is meer dan de relatie tussen de visstanden alleen. Er is zoals reeds eerder gezegd de basisgrondstof. Want uiteindelijk heeft de vis meer nodig dan een prooi om te groeien. Het uitgangspunt van het leven in zee wordt gevormd door de bakterieën. Deze mikroskopisch kleine wezentjes zijn de eerste schakel van alle verdere biologische kringlopen. Zij vormen de basis waarop alle andere levensvormen — de voedselpyramide — kunnen ontwikkelen. Zij versnellen de humusvorming en plantengroei. In een woord zij bepalen de cyclus van de organische stoffen en metalen. In de koolstof-, stikstof, zwavel-, fosfor- en ijzercyclus staan de zeebakterieënpopulaties centraal. Voedingzouten komen hierdoor permanent vrij en zijn direkt opneembaar door het zgn. plankton. Fotosynthese en voedingszouten zijn dan primordiaal voor de tweede stap, het plantaardig plankton. Dit plantaardig plankton staat vervolgens ter beschikking van het zooplankton of het dierlijk plankton.

De rol van het plankton in zee is een alomgekend feit : de ekonomie van de visstocks is rechtstreeks afhankelijk van de rijkheidsgraad van het plankton. Voor alle visstapels is het plankton een directe voedselbron, nl. in de meest kritische levensfase van de vis, het larvaal stadium. Na het paaien komen de pas uitgekomen vislarven immers terecht in het planktonisch milieu waarvan zij uiteraard dan ook tijdelijk deel uit maken. Daar begint voor de vis de eerste „struggle for life" en wordt het een bikkelhard gevecht om de nodige prooien te bemachtigen, die zullen toelaten de vislarven te doen uitgroeien tot een jonge vis. Het is in deze fase van het levensstadium van de vis dat zich de grootste sterftecijfers manifesteren. Een sterk broed of een een sterke jaarklasse is dan ook meestal het gevolg van een ideale en optimale voorraad aan prooien in het plankton. Een typisch voorbeeld hiervan is de tongproduktie. Sterke jaarklassen van tong komen slechts voor na strenge winters. Dit is een vuistregel die wel klopt, maar toch een verdraaiing van de feiten is. De waarheid ligt op een ander vlak. Strenge winters betekenen door de band dat hoge luchtdrukgebieden zeer lang hebben aangehouden. Nu weet iedereen dat een hogedruk gebied in de winter gepaard gaat met aanhoudende oostenwind en — dat is het bijzonderste — met vele uren zonneschijn. Zonneschijn is de eerste vorm van energie in zee en zij is bepalend voor de planktongroei. Het is dus logisch dat na een dergelijke winter de groei van het plantaardig plankton reeds ontzettend gevorderd is wanneer de lente aangebroken is. In die lente (april-mei) komen dan de tonglarvetjes terecht in een buitengewoon rijke voedselomgeving. Het resultaat is dan ook een veel kleinere hongersterfte dan in een normaal geval ,omdat er genoeg is voor alle tongmondjes te vullen en zo is een sterke tongjaarklasse tot stand gekomen.

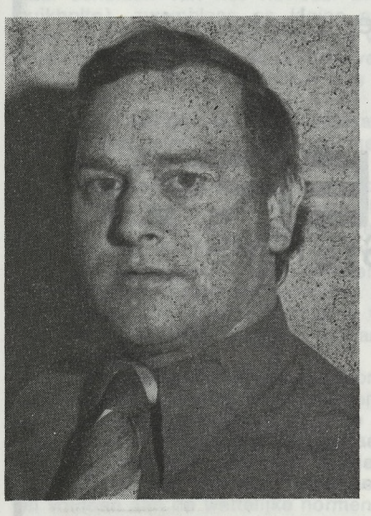
Niet alleen in het larvaal stadium is het plankton belangrijk voor de visstand. In het volwassen stadium zijn nog vele vissoorten — de pelagische — grotendeels afhankelijk van het plankton als voedselbron. Maar ook de prooien van de demersale vissen zoals het benthos (bodemorganismen) en de primaire carnivoren (zoals sprot, smelt) putten hun voedsel uit het plankton. Het plankton ligt met andere woorden aan de basis van het volledig energiebudget in zee. Verhuizingen in dit budget gebeuren normaliter voortdurend. Een typisch voorbeeld heeft plaats gevonden bij de uitroeiing van de makreel- en haringstand in de Noordzee. De massale hoeveelheden makreel en haring verorberden voorheen uiteraard ook enorme hoeveelheden plankton. Eenmaal de makreel- en haringstand in de jaren 60 uitgedund, kwam het plankton voedsel nu beschikbaar voor de andere soorten, zoals het benthos en de andere primaire carnivoren. Indachtig zijnde het feit dat beide groepen het hoofdvoedsel van de demersale stock uitmaken, was het dan ook logisch dat meer beschikbaar voedsel voor de demersale stocks resulteerde in een plotse stijging van de demersale visstanden. Deze stijging was globaal in de orde van op zijn minst een verdubbeling van de stand. En inderdaad, tussen de jaren 1968 - '72 heeft de visserij in de Noordzee haar hoogtepunt van de eeuw gekend : de tong-, schol-, wijting-, kabeljauw- en schelvisachtigen bereikten nooit gekende toppen. Intussen hebben andere redenen deze evolutie geremd maar het was toch een schoolvoorbeeld en meteen een stimulans om visbestanden met een andere bril te gaan bestuderen : de visstand is een bepaald eindpunt in de energiecyclus van de zee.

Het zal dan ook voor iedereen duidelijk zijn dat een nauwkeurige afbakening van de zgn. energiefluxen niet in een handomdraai kan worden bewerkstelligd. Oneindig veel resultaten omtrent tussenschakels dienen ter beschikking te staan. Er zijn echter reeds enkele merkwaardige resultaten voorhandan. Het voedselverbruik is ipso facto verschillend per soort. Zoals bij de mensen zijn er ook bij de vissen trage eters en doorslikkers. Rondvissen bv. hebben een zeer snelle groeikurve, zoals bijgaande figuur duidelijk laat aantonen : een kabeljauw van drie jaar heeft reeds een gewicht van twee kilogram en een koolvis van dezelfde leeftijd bereikt een gewicht van één kilogram. Platvissoorten zoals tong (zie figuur) hebben een heel wat trager groeiritme : op een leeftijd van drie jaar is het gewicht tien maal geringer dan dat van een kabeljauw. Dat brengt met zich mede dat het voedselverbruik grote verschillen per soort en ook in de soort per leeftijd vertoont. Een kabeljauw van één kilogram bv. zou ongeveer 10.000 kilokalorieën per jaar verbruiken. Wanneer men weet dat thans alleen voor wat de tweejarige kabeljauw in de Noordzee betreft er ongeveer 300 miljoen stuks rondzwemmen, komt men voor deze klasse kabeljauw reeds op een jaargetal van voedselverbruik van om en bij de 3.000 miljard kilokalorieën. Bovendien is het duidelijk dat niet alle opgenomen voedsel direct in lichaamsgewicht wordt omgezet ; belangrijke hoeveelheden worden ook gespendeerd aan de voortplanting (kuit en gom) en aan de voortbeweging (zwemmen).

Toch zijn het astronomische getallen die de mens tot bezinning stemmen. Uit primitieve bronnen zoals zonlicht en voedingszouten resulteren jaarlijks in zowat 3.500 miljoen ton aan vis en schaaldieren in de Noordzee alleen. Een wonderbare cyclus gratis voor de mens klaargestoomd. Laat het ons zo houden.

RECUPERATIE VAN VISVLEES DOOR MIDDEL VAN GRATENSEPARATOREN

door Ir. D. DECLERCK
Assistent werkgroep „Visverwerkende Bedrijven — Voorverpakking Vis" I.W.O.N.L. — Commissie T.W.O.Z.



De vraag naar zeevoedsel zal in de toekomst steeds verder toenemen. Men verwacht dat in 1985 de wereldbehoefte 1,7 - 1,8 miljard ton zal bedragen, d.w.z. 28 - 39% méér dan we nu consumeren. De voornaamste faktoren die bijdragen tot die stijgende behoefte zijn : de bevolkingsaangroei en de stijging van het inkomen met als gevolg een groeiende belangstelling voor convenience food (kant en klaar voedsel).

Nieuwe situaties zijn ontstaan als gevolg van overbevissing, vaststelling van exclusieve marinezones en de sterk gestegen kosten van energie en materialen. Om in de toekomst aan de stijgende behoefte te kunen blijven voldoen, zullen bestaande visserijen genoodzaakt zijn een optimaal gebruik te maken van de beperkte vangstmogelijkheden. Dit is mogelijk door verwerking van tot op heden weinig of niet benutte vissoorten, bijvangsten en afval (van conventionele verwerkingsmethoden zoals fileren) tot nieuwe produkten. De FAO (Food and Agricultural Organization) schat dat er een jaarlijks potentieel van veertig miljoen ton vis van weinig populaire soorten voorhanden is. Daarnaast kan nog 20 - 30% bijkomend visvlees gerecupereerd worden van de afval van vissoorten gebruikt om te fileren. Deze grondstoffen kunnen gebruikt worden voor de produktie van verkleind, van graten ontdaan visvlees („minced fish" of comminuted fish"). Daarvan worden ingevroren blokken („minced fish"-blokken) bereid die op hun beurt een geschikte basis vormen voor de bereiding van nieuwe samengestelde produkten, aangepast aan de behoefte van een brede waaier van consumenten.

De opbrengst bij separeren varieert naargelang de vissoort. Algemeen kan gezegd worden dat bij het separeren van ontkopte en gegutte vis een opbrengst van méér dan 70% kan verwacht worden. Gemiddeld wordt ongeveer 20% visvlees (uitgedrukt op volledige vis) gerecupereerd van de fileerafval. De gratenseparator maakt het dus mogelijk om een grotere hoeveelheid eetbaar eiwit (met hoge biologisch waarde) te bekomen uit dezelfde visvoorziening.

Het is om vele redenen ongewenst dat minced fish ooit zou verkocht worden op een gelijkaardige manier als gemalen rundvlees, dus zonder verdere verwerking. Het visvlees is namelijk zeer gevoelig voor bacterieel bederf. Er zijn dus op de eerste plaats ideeën nodig om minced

(vervolg blz. 45)

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Naamloze Vennootschap

SEDERT 1922 STAAN WIJ TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ
THANS VERZEKEREN WIJ 300 VISSERSSCHEPEN IN

BELGIE
NEDERLAND
DUITSLAND
FRANKRIJK
SPANJE
VERENIGDE STATEN
AUSTRALIE
AFRIKA
IJSLAND
enz.

WAAROM U NIET ?

Vraag vrijblijvend inlichtingen :

14, Hendrik Baelskaai, 8400 OOSTENDE
(059) 70.13.92

Controle dienst verzekeringen
KB 14.1.77 - Nr 0865

(8111V)



Radarreflector

- Goedgekeurd door de Belgische Zeevaartinspectie
- Eenvoudige installatie (gewicht 6,5 kg. – diameter 360 mm – totale hoogte 375 mm)
- Wordt afgeleverd ter plaatse, uit voorraad.

SPERRY MARINE SYSTEMS

Ankerrui 26-30
2000 ANTWERPEN
Tel. 33.14.33
31.52.26

(8091V)

(vervolg van blz. 43)
fish te verwerken tot acceptabele produkten. Daarbij moet rekening gehouden worden met de soort en de natuur van de grondstof waarmee gewerkt wordt. Er zijn méér dan duizend potentieel eetbare vissoorten beschikbaar, elk met zijn eigen chemische en fysische eigenschappen. Het is dus zeer belangrijk voldoende basiskennis te verwerven van de grondstof die kan gebruikt worden om nieuwe produkten te ontwikkelen.

De enige struikelblok is de kwaliteit : „The key will be quality". Het gevaar bestaat dat de separatietechniek zou toegepast worden als een soort reddingoperatie om vis van bedenkelijke kwaliteit op de markt te brengen maar de consument eist kwaliteit.

De hygiënische en technologische aspekten vormen dan ook een belangrijk onderzoekingsterrein. Dit moet leiden tot de ontwikkeling van kwaliteitstesten en kwaliteitsstandaarden die het mogelijk maken de resultaten van de testen te evalueren.

1. DE GRONDSTOF

De grondstof kan in twee grote kategoriën worden ingedeeld. Een eerste kategorie is de fileerafval van andere conventionele verwerkingsmethoden. Een tweede grote groep vormen de ontkopte en gegutte gehele vissen, meestal pelagische soorten, welke tot op heden om een aantal praktische redenen niet worden verwerkt.

Een zevental types van grondstof kunnen voor het separeren worden gebruikt.

a. „V-cuts" : Filets gesneden van bijvoorbeeld kabeljauw bevatten op een welbepaalde plaats kleine graatjes welke in de levende vis nodig zijn voor de beweging van de laterale vinnen. Om deze graatjes te verwijderen wordt een V-vormige insnede gemaakt in de filet. Het verwijderde materiaal is een mengsel van graten en wit visvlees en wordt in de Engelse literatuur een „V-cut" genoemd.
b. Fileerafval : dit is wat overblijft na ontkoppen, gutten en fileren van een vis. De hoofdgraat kan eventueel verwijderd worden.
c. Ontkopte en gegutte vis met hoofdgraat verwijderd.
d. Ontkopte en gegutte vis met hoofdgraat niet verwijderd.
e. Invertebraten zonder ingewanden.
f. Zeer kleine visjes of invertebraten (geheel).
g. Vissoorten die reeds bewerkt werden tot stabiele produkten door zouten of roken.

Op basis van het vetgehalte van de grondstof kan opnieuw een indeling in vette vissoorten, hoofdzakelijk pelagische soorten (haring, makreel, sprot.....) en magere vissoorten, zowel pelagisch als bodemvis (blauwe wijting,.....) worden gemaakt.

Het vetgehalte heeft belangrijke gevolgen voor de methode van verwerken en het gebruik van de vissoort. Momenteel wordt het grootste gedeelte van de wereldvangst van pelagische vissoorten verwerkt tot vismeel. Door gebruik te maken van gratenseparatoren zullen ook deze vissoorten voor menselijke consumptie geschikt worden.

2. METHODE VAN VERWERKING TOT GEMALEN VISVLEES

De methode om gesepareerd visvlees te bereiden bestaat uit een voorbehandeling, de separatie zelf en een nabehandeling. De grondstof wordt voorbehandeld o.a. door wassen ,ontkoppen en gutten. In de separator wordt de grondstof tegen een geperforeerde trommel gedrukt, waardoor het zachte visvlees door de openingen geperst wordt. De harde delen worden verwijderd. De diameter van de perforaties en de druk kunnen variëren. Nabehandeling door wassen van het visvlees heeft hoofdzakelijk tot doel kleur, geur en bewaarcapaciteit te verbeteren.

2.1. Voorbehandeling van de grondstof.

Een gratenseparator kan graten, huid en ander taai of hard materiaal scheiden van het visvlees. Bloed, zwart membraan (bekleding van buikholte), zwemblaas en kleine schubben kunnen samen met het visvlees passeren door de perforaties van de separator waardoor het visvlees verkleurt en de bewaarcapaciteit vermindert. Om minced fish van goede kwaliteit te produceren is het dus noodzakelijk al deze delen vooraf te elimineren.

Een eerste bewerking bestaat erin de vis te ontkoppen en te gutten. Dit kan eventueel machinaal gebeuren in één bewerking of afzonderlijk. Heel wat apparatuur voor het mechaniseren van deze behandeling werd reeds ontwikkeld, maar meestal hebben ze als nadeel dat ze enkel ontwikkeld zijn voor een bepaalde vissoort of zeer nauw verwante soorten.

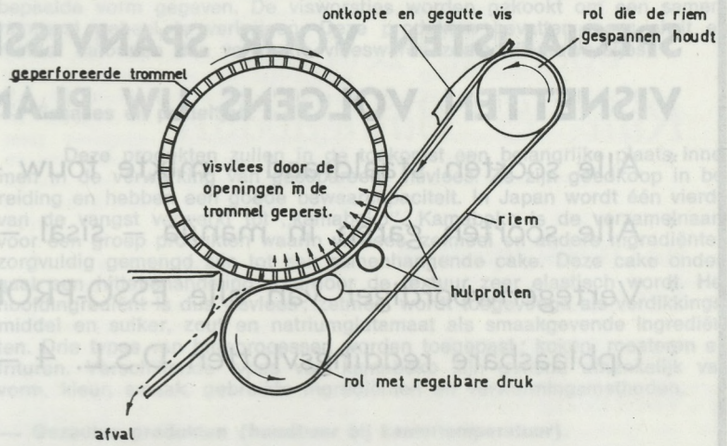
Als daarbij de hoofdgraat verwijderd wordt, samen met de bloedzak, het bloedkanaal en de nier, wordt een excellent eindprodukt verkregen dat niet gekleurd is en minder graten bevat. Ook deze behandeling kan eventueel machinaal gebeuren. Het verwijderen van de hoofdgraat en het daarmee verbonden weefsel is voor sommige kabeljauwachtigen zelfs gewenst omdat het de plaats is waar dimethylamine en formaldehyde gevormd worden.

Als laatste behandeling voor het separeren moet de vis grondig gewassen worden. Daardoor worden alle verontreinigingen en contaminerend materiaal verwijderd zodat ze niet in het eindprodukt terechtkomen. Om dit te bekomen is een waterstraal met hoge druk noodzakelijk, gevolgd door een grondige inspectie van de vis. De kwaliteit van het waswater is echter belangrijk. Het water moet geschikt zijn voor menselijke consumptie en voldoen aan de wettelijke normen in dat verband.

2.2. Beschrijving van de mechanische gratenseparator.

Er zijn separatoren van verschillende handelsmerken beschikbaar. De meest gebruikte zijn deze van Baader, Beehive, Bihun, Paoli, Yanagiya en Iwema. Van elk merk zijn dan nog verschillende types op de markt, zodanig dat een grote keuze voorhanden is. Naar het principe van de werking kunnen twee grote groepen onderscheiden worden. Deze kunnen afzonderlijk of samen gebruikt worden, afhankelijk van de wensen van de verwerker.

Een eerste groep zijn de riem- en trommelseparators. Een schematische voorstelling ervan wordt in de figuur weergegeven. De grondstof (gereinigde gehele vis, fileerafval) komt via een opening op een dikke, elastische riem. Deze riem omringt gedeeltelijk de geperforeerde trommel en is er stevig tegengeduwd door rollen. Het zacht visvlees wordt door de perforaties geduwd en wordt door een schroef uit de trommel verwijderd. De graten en andere harde materialen blijven langs de buitenzijde van de trommel en worden afgeschraapt. De riem en trommel worden aangedreven door een motor. Ze kunnen aan precies dezelfde snelheid bewegen waardoor kapottrekken van het visvlees vermeden wordt en de typische schilferachtige en vezelachtige structuur van het visvlees zoveel mogelijk behouden blijft. In andere gevallen is er een gering snelheidsverschil en wordt het visvlees van de afval verwijderd door druk- en trekbewegingen.



Werking van de gratenseparator (schematische voorstelling)

Het rendement en de kwaliteit (in verband met graten, huid en andere materialen die door de perforaties gepasseerd zijn) kunnen worden beïnvloed door de druk van de riem tegen de trommel te wijzigen. Ook kan de diameter van de perforaties in de trommel variëren (1 tot 10 mm). Voor bepaalde vissoorten zijn kleinere perforaties aangeraden evenals voor krab en kreeft. Bij de meeste separators zijn meerdere trommels met verschillende perforatiegrootte te verkrijgen.

Alle onderdelen (met uitzondering van de riem) die in kontakt komen met het visvlees zijn roestvrij en gemakkelijk en snel te reinigen. Sterilisatie is eventueel ook mogelijk. De constructie is zodanig dat geen accumulatie van rauw materiaal mogelijk is, wat dus de groei van bacteriën voorkomt.

De capaciteit van de toestellen kan variëren van 500 kg tot 2500 kg grondstof die per uur gesepareerd wordt. Baader, Bihun en Yanagiya zijn handelsmerken van riem- en trommelseparators.

Bij een tweede groep separators is de cilinder het enig bewegend deel. De Paoli-separator is een voorbeeld van dit type. Met slechts één bewegend deel (de cilinder) is er weinig of geen stijging van de temperatuur van het visvlees. Meestal is het noodzakelijk om de grondstof eerst grof te malen tot afmetingen die geschikt zijn voor de verwerking door de separator. De grondstof valt op het oppervlak van de roterende cilinder en wordt tussen de cilinder en een nauwer wordende onthulling geperst. Tenslotte wordt het zuiver visvlees doorheen micro-openingen in de cilinder geduwd. Graten, schubben en ander materiaal blijven aan de buitenkant van de cilinder en verlaten de separator via een andere opening. De openingen in de cilinders zijn meestal relatief klein (1 tot 3 mm diameter) waardoor het visvlees een meer uniform uitzicht heeft maar minder vezelig is. Toestellen met een produktiecapaciteit van 200 tot 1000 kg gesepareerd visvlees per uur zijn beschikbaar.

Bij Beehive wordt de grondstof in de cilinder gebracht en wordt het visvlees doorheen de perforaties naar buiten geduwd. Ook hier zijn rendement en kwaliteit afhankelijk van de druk en van de grootte van de perforaties in de cilinder. Afhankelijk van het toestel kan 500 tot 3000 kg minced fish per uur geproduceerd worden.

2.2. Behandeling na het separeren.

De aanwezigheid van bloedklonters, stukjes huid, graten en andere materialen in het eindprodukt veroorzaken een niet-uniform uitzicht. Der-

(vervolg blz. 47)

WEND U TOT

VISSERSVERBROEDERING n.v.

HENDRIK BAELSKAAI 2, 8400 OOSTENDE

TELEFOON : (059) 70.29.50

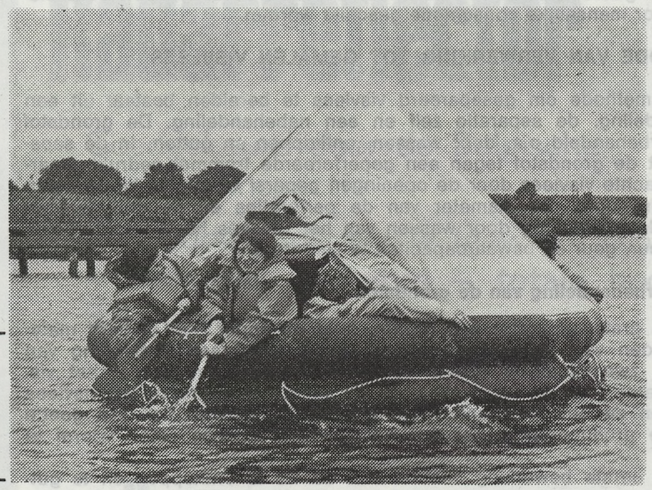
VOOR ALLE VISSERIJBENODIGDHEDEN

SPECIALISTEN VOOR SPANVISSERIJNETTEN EN ALLE ANDERE VISNETTEN VOLGENS UW PLANNEN

* Alle soorten staaldraad – mixte touw – herslagen touw – nylon touw enz...
* Alle soorten garen in manila – sisal – nylon – perlon – polyethyleen
* Vertegenwoordiger van alle ESSO-PRODUKTEN – Gasoil – smeeroliën en vetten
* Opblaasbare reddingsvlotten D.S.L. 4 – 6 – 8 – 10 – 12 – 20 man

(8070V)

DUNLOP "SEAFARER" REDDINGVLOTTEN



EEN ZEKERHEID OP DE GROTE VLAKTE IN ALLE OMSTANDIGHEDEN !

VERKOOP EN SERVICE VOOR DE BELGISCHE KUST :

REDERSCOOPERATIEVE S.V. S.C.A.P.

Hendrik Baelskaai 27, Oostende **Tel. 70.29.51 — Telex 81.229 HUNOOD**

(8079V)

(vervolg van blz. 45)
gelijke gemalen visvlees kan zeker niet gebruikt worden voor de bereiding van fish-sticks. Daar een groot deel van de minced fish momenteel nog gebruikt wordt voor de bereiding van visblokken die verder verwerkt worden tot fishsticks, werd gezocht naar methoden om deze materialen te verwijderen of toch minstens onopvallend te maken.

Een eerste methode is gebaseerd op het verwijderen van de ongewenste materialen door een soort zeefproces. Daartoe wordt het visvlees nogmaals **gesepareerd in een separator voorzien van een cilinder** met micro-openingen. Bij dit proces heeft de temperatuur de neiging om te stijgen. Daarom wordt een ijsmantel om de apparatuur aanbevolen om de temperatuur van het visvlees onder controle te houden .

Een andere methode bestaat erin de ongewenste deeltjes te reduceren tot micro-afmetingen met behulp van een „mixer". Door een dergelijke behandeling verkrijgt het visvlees een homogeen uitzicht maar worden de ongewenste materialen in feite niet verwijderd. De keuze van de te gebruiken methode wordt bepaald door de verdere bestemming van het gesepareerd visvlees.

Na separatie wordt het visvlees gewassen in ijswater om wateroplosbare bestanddelen (anorganische zouten, wateroplosbare proteïnen en vluchtige ontledingsprodukten), evenals bloed en sommige vetten te verwijderen. Door het wassen wordt de kleur lichter, de smaak zachter en de stabiliteit bij het bewaren in diepvries neemt toe.

De kwaliteit van het gebruikte water moet goed zijn, d.w.z. het water moet drinkbaar zijn en voldoen aan de wettelijke normen in dat verband. Het overtollige waswater moet uit het minced fish verwijderd worden. Dit is noodzakelijk in verband met de drip. Drip is een uitdrukking voor de hoeveelheid water die „uitgezweet" wordt bij ontdooien onder specifieke omstandigheden. Voor de verwerking tot fishsticks mag er niet meer dan 5% drip zijn, anders heeft de omhulling (paneermeel) neiging tot loskomen bij het koken van de fishstick, vooral indien dit gebeurt in hete olie.

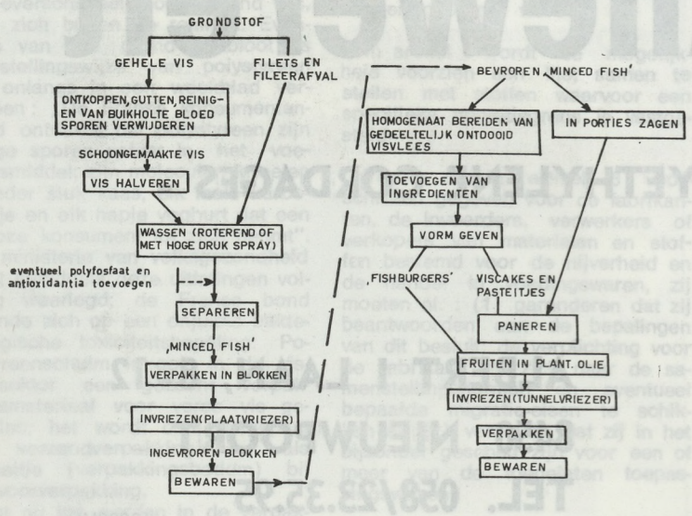
Anderzijds kan het verwijderen van te veel water de ontaarding bevorderen bij het bewaren in diepvries. Het probleem is dus hoeveel water moet verwijderd worden. Toestellen die gebruikt worden om het overtollige water te verwijderen zijn geperforeerde schermen (op de separator bevestigd), persen en centrifuges.

Het wassen betekent ook een reductie van de opbrengst. Ongeveer 10% van het gewicht van het visvlees worden uitgewassen. Ten minste 25% van het totale eiwitgehalte zou verloren gaan bij het wasproces. Er werden methoden uitgewerkt om deze eiwitten uit het waswater te recupereren en te gebruiken in dier- en visvoeder. Per 100 kg visvlees die gewassen worden, kunnen ongeveer 3 kg eiwitten gerecupereerd worden. Algemeen kan dus gezegd worden dat wassen een reductie is van de opbrengst door het verlies van wateroplosbare bestanddelen, maar anderzijds een enorme verbetering betekent voor uitzicht, smaak, geur en bewaarstabiliteit.

3. BEREIDING VAN CONSUMPTIEPRODUKTEN

De verwerking tot een consumptieprodukt gebeurt in twee fasen. Eerst wordt het visvlees vermengd met additieven en in blokken diepgevroren. Deze semi-stabiele tussenprodukten kunnen enige tijd bewaard worden of naar een ander bedrijf overgebracht worden. In de tweede fase wordt een verkoopbaar produkt bereid waarvan op dit ogenblik nog allerlei vormen uitgetest worden.

De minced fish-technologie concentreerde zich tot op heden hoofdzakelijk op het nabootsen van traditionele produkten zoals fishsticks. Daartoe worden de bevroren blokken in porties gezaagd, gepaneerd, gefruit in plantaardige olie, ingevroren en verpakt (zie schematische voorstelling). Alhoewel de traditionele fishsticks steeds een belangrijke plaats zullen blijven innemen in de verwerking van gesepareerd visvlees, ligt de toekomst van deze nieuwe technologie waarschijnlijk in de fabricatie van visserijprodukten die totaal verschillend zijn van deze die we nu kennen.



SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN DE BEREIDING EN DE VERWERKING VAN MINCED FISH.

Enkele voorbeelden van in ontwikkeling zijnde toepassingsgebieden voor gemalen visvlees :

— Smeerbare broodbelegsels en pasta's

Een aantal formules voor de bereiding van smeerbaar broodbeleg op basis van minced fish, plantaardige olie, maissiroop, zout, kaliumsorbaat, natriumtripolyfosfaat, emulgeermiddelen en smaakstoffen werden reeds beschreven.

Aan het neutrale witte basismateriaal kunnen smaak- en kleurstoffen worden toegevoegd. Door gebruik te maken van een hogere pasteurisatietemperatuur en/of een kleinere hoeveelheid enzyme kan een produkt bekomen worden dat snijdbaar is als kaas en zeer elastisch is. Door de waterhoeveelheid te verhogen kan een dipsaus gemaakt worden. Kreeftepasta in blik wordt in Canada geproduceerd op basis van minced fish.

— Smaakconcentraat. Het concentraat met nog een zekere textuur kan gebruikt worden in voedsel waar een vissmaak vereist is.

— Visworstjes.

Aan visvlees gemengd met zout en andere ingrediëten wordt een bepaalde vorm gegeven. De visworstjes worden gekookt om een samenhangend geheel te verkrijgen. Deze produkten bevatten meer eiwit en minder calorieën dan verwerkte vleeswaren zoals Wienerworstjes.

— Viscakes en pasteitjes.

Deze produkten zullen in de toekomst een belangrijke plaats innemen in de verwerking van gesepareerd visvlees. Ze zijn goedkoop in bereiding en hebben een goede bewaarcapaciteit. In Japan wordt één vierde van de vangst verwerkt tot „kamaboko". Kamaboko is de verzamelnaam voor een groep produkten waarin visvlees, zetmeel en andere ingrediënten zorgvuldig gemengd zijn tot een samenhangende cake. Deze cake ondergaat een hittebehandeling waardoor de textuur zeer elastisch wordt. Het hoofdingrediënt is dus visvlees ; zetmeel wordt toegevoegd als verdikkingsmiddel en suiker, zout en natriumglutamaat als smaakgevende ingrediënten. Drie types van hitteprocessen worden toegepast ; koken, roosteren en frituren. Verschillende types van kamaboko zijn gekend afhankelijk van vorm, kleur, smaak, gebruikte ingrediënten en verwarmingsmethoden.

— Gezouten produkten (houdbaar bij kamertemperatuur).

Het visvlees wordt gemengd met NaCl-pekel van gepaste concentratie, zodat het verduurzamingsproces voltooid is in enkele minuten. Del Valle beschrijft een procédé waarbij men van het verduurzaamde visvlees onder hoge druk cakes vormt. Daardoor wordt een grote hoeveelheid zoutoplossing verwijderd. De cakes kunnen zowel kunstmatig als in de zon gedroogd worden. De houdbaarheid is goed zelfs bij temperaturen in tropische gebieden.

— Mengsels van runds- of kippevlees en vis.

Sommige onderzoekers haalden op vernuftige manier voordeel uit de natuurlijke karakteristieken van het donkergekleurde visvlees afkomstig van fileerafval. Door dergelijk visvlees te mengen met met gehakt vlees bekomt men een voedzaam produkt. Organoleptische evaluatie en bewaarstabiliteit geven geen onoverkomelijke problemen.

— EEN ZEER BELANGRIJK ONDERZOEKINGSTERREIN wordt ingenomen door de bekommernis om een acceptabele „filet" te vormen van gesepareerd visvlees. Als dit terrein nieuwe vormen en afmetingen op de markt brengt, kan stijging in de vraag naar gesepareerd materiaal reeds worden voorzien. Een belangrijke oorzaak van de lagere acceptatie van produkten op basis van minced fish is het ontbreken van de typisch „schilferige" structuur die zeer uitgesproken is in bijvoorbeeld kabeljauw. Pogingen werden reeds ondernomen om die typische structuur te simuleren. Daarvoor gebruikt men calciumalginaat dat in tegenstelling met andere alginaten niet oplosbaar is in water. De bekomen lagen zijn zeer stabiel en de viscositeit verandert niet, zelfs niet bij verhitten, invriezen of ontdooien. Belangrijk is verder dat twee lagen alginaatgelei onderling niet aan elkaar kleven zelfs na langdurig kontakt, invriezen of koken. De tamelijk stevige alginaatgelei valt in de mond snel uiteen op een gelijkaardige manier als gekookte natuurlijke vis.

Bij het ontwikkelen van nieuwe produkten moet bijzonder aandacht besteed worden aan de kwaliteit. Kwaliteit is in essentie een subjektieve evaluatie van een produkt door de consument. De enige manier waarop wetenschapsmensen dit kunnen kontroleren is door vervanging van de subjektieve evaluatie door objektieve en meetbare kenmerken van het produkt.

Er moeten dus betrouwbare kwaliteitstesten voor gesepareerd visvlees ontwikkeld worden evenals kwaliteitsstandaarden, die een evaluatie van die testresultaten mogelijk maken.

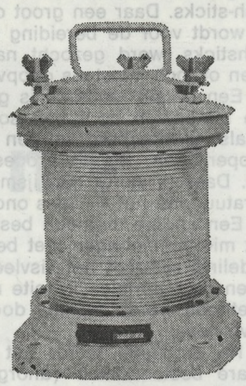
Bij het opstellen van de standaarden moet niet alleen rekening gehouden worden met het beginuitzicht van het gesepareerd visvlees, maar ook met de potentiële stabiliteit gedurende de verdere verwerking tot een handelsprodukt en de distributie ervan. Wordt met deze stabiliteitsfaktor geen rekening gehouden dan kan een acceptabele kwaliteit van het eindprodukt niet gewaarborgd zijn.

VAN DEN BOSCH B.V.

METAALWARENFABRIEK

Zeemansstraat 8

ROTTERDAM (HOLLAND)



Navigatielantaarns
voor de zeevaart
Rijn- & Binnenvaart

I.M.C.O. 72.

RATTENSCHERMEN
SEINFIGUREN
TANKSCHOPJES
VERFROLBAKKEN

documentatie op aanvraag

Vertegenwoordiging in België

S.V. S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27
OOSTENDE
TEL.: (059) 70.87.79 - 80.08.20

(8123V)

Fabriek voor rubberbenodigheden voor de zeevisserij

Marcel Allewerelt

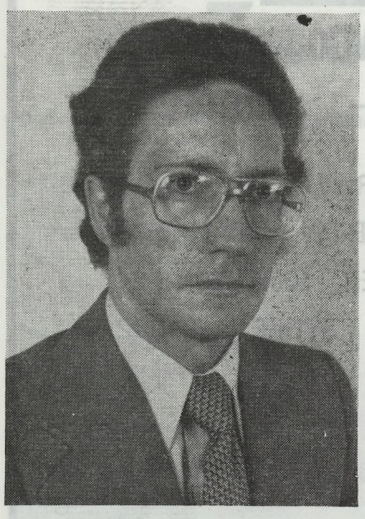
STALEN KABELS MIXT - POLYETHYLENE CORDAGES - GARENS - NETTEN

ALBERT I LAAN, 8-12
8450 NIEUWPOORT
TEL. 058/23.35.95

(8088V)

Hoofdlijnen van de wetgeving inzake de voedingshygienische aspekten van verpakkingsmaterialen uit kunststof

door Ir. H. DEVRIENDT, Assistent
Werkgroep „Visverwerkende Bedrijven — Voorverpakking Vis" — Commissie T.W.O.Z. (I.W.O.N.L.).



I. Inleiding

De stormachtige ontwikkeling van de levensmiddelenverpakking van de laatste decennia is eerst mogelijk geworden door het scheikundig onderzoek. Talloze nieuwe kunststofmaterialen werden ter beschikking gesteld, met vrijwel onbegrensde mogelijkheden.

De grote verscheidenheid aan organische grond- en hulpstoffen, nodig voor de vervaardiging van verpakkingsmateriaal, heeft er al vlug toe bijgedragen dat men zich ging verdiepen in het probleem van de overgang (migratie) van deze stoffen in het verpakte levensmiddel. Wie er vanuit gaat dat het migratieverschijnsel onbestaand is, stelt zich buiten de realiteit. Eveneens van alle grond ontbloot is voorstellingswijze van polystyreen die onlangs in een weekblad verscheen: „De Franse konsumentenbond ontdekte dat polystyreen zijn giftige sporen nalaat in het voedingsmiddel; zijn moleculen kroelen in ieder stuk kaas, elk mals karbonaatje en elk hapje yoghurt dat een argloze konsument tot zich neemt". Het ministerie van volksgezondheid heeft inmiddels deze uitlatingen volledig weerlegd; de Franse bond steunde zich op een onjuiste bakteriologische toxiciteitsbepaling. Polystyreenschuim is ook in de visserijsektor een gezocht verpakkingsmateriaal voor verse vis geworden; het wordt o.m. toegepast als verzendverpakking en als schaaltje (verpakkingsbodem) bij de voorverpakking.

Tot nu toe werden in de verpakpingspraktijk geen ontoelaatbare, schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens ten gevolge van het migratieproces vastgesteld of aangewezen. Het risiko verbonden aan het gebruik van plastiekverpakking is dan ook uiterst klein te noemen. Nochtans ligt het in ieders belang, van fabrikant tot verbruiker, door middel van wettelijke maatregelen het geringe risiko ook in de toekomst aan te houden. Het komt er op neer de wisselwerking verpakkingsmateriaal/levensmiddel binnen veilige grenzen te houden.

In volgende bijdrage wordt een overzicht gegeven van een aantal wettelijke voorschriften die in ons land in voege zijn en die dan ook door de producenten van verpakpingsmateriaal in de praktijk worden toegepast.

2. Wetgeving

Kaderbesluit van 12 september 1972 op basis van de wet van 20 juni 1964. In de basisvoorschriften is o.m. de eis gesteld dat de voedingswaren niet in aanraking mogen gebracht worden met materialen die bestanddelen afstaan in zulk hoeveelheden of derwijze dat deze voedingswaren gevaarlijk voor de gezondheid worden of kunnen worden (artikel 4).

Artikel 7 voert het principe in van de zogenaamde positieve lijst, d.i. de beperkende lijst van de scheikundige stoffen die uitsluitend mogen aanwezig zijn in de samenstelling van de stoffen die in aanraking met de levensmiddelen kunnen gebracht worden.

In artikel 6 wordt de mogelijkheid voorzien een lijst samen te stellen met stoffen waarvoor een specifieke migratiegrens is vastgesteld.

Verder zijn in artikel 8 voorschriften gegeven voor de fabrikanten, de invoerders, verwerkers of verkopers van materialen en stoffen bestemd voor de nijverheid en de handel in voedingswaren, zij moeten nl. : (1) garanderen dat zij beantwoorden aan de bepalingen van dit besluit; de verplichting voor de fabrikant om zich naar de samenstellingsnormen en eventueel bepaalde migratie-eisen te schikken en (2) verklaren dat zij in het bijzonder geschikt zijn voor een of meer van de toegelaten toepassingswijzen.

De nader uitgewerkte eisen t.a.v. de kunststofmaterialen werden door het koninklijk besluit van 25 augustus 1976 (bijlage 3) ingeleid. Onder de vorm van positieve lijsten wordt een opsomming gegeven van de organische grond- en hulpstoffen: monomeren, iniatoren, emulgatoren, antioxidanten, weekmakers, enz. De eisen voor het eindprodukt zijn gesplitst in een grens met betrekking tot de totale hoeveelheid stof die ten hoogste in het levensmiddel mag overgaan (globale migratie) en een grens gesteld aan de migratie van met name genoemde grond- en hulpstoffen (specifieke migratie).

De eis aan de specifieke migratie is uiteraard allereerst gebaserd op gegevens omtrent de eventuele toxiciteit van een stof en hangen ten nauwste samen met de onderzoekings- en analysemetoden. Over het algemeen gesproken wordt een 90-dagen proef, uitgevoerd met ratten, voldoende geacht. Uit de test volgt de NEL-waarde (NEL = no-effect-level), nl. de dosis die geen biochemische invloed op de rat meer heeft. De NEL-waarde wordt uitgedrukt in mg/kg lichaamsgewicht. Met in acht neming van een zekerheidsfaktor, meestal liggend tussn 100 en 1000 afhankelijk van de onderzochte stof, wordt uit de NEL en ADI-waarde voor de mens berekend (ADI = acceptable daily intake = toegelaten dagelijkse opname). De ADI is uitgedrukt in ppm (delen per miljoen), d.i. in mg/kg of mg/l levensmiddel. Aan de hand van de ADI-waarde wordt de limiet voor de migratie van de betreffende stof (Ms) berekend. Hierbij is arbitrair vastgelegd dat de dagelijkse hoeveelheid voedsel van de mens 1 kg. is en dat 1 kg. levensmiddel, met een densiteit van 1, een volume heeft van 1 dm3 en aldus een totaal kontaktoppervlak heeft van 6 dm2.

Naast de met toxicologische testen bekomen grenswaarde van de Ms, dient er ook rekening te worden gehouden met de totale of globale migratie (Mg), d.i. de totale overgang van stoffen die al of niet chemisch nader omschreven of toxisch relevant zijn. De grenswaarde voor de Mg is gesteld op 60 ppm en heeft het grote voordeel dat wanneer van een bepaalde migrant de specifieke migratiegrens hoger ligt dan 60 ppm, geen afzonderlijke migratieanalyse nodig is voor die bepaalde migrant.

De hoofdbrokken gewijd aan de metoden van onderzoek en analyse omvatten een kwalitatief en kwantitatief gedeelte (zie tabel).

KWALITATIEF ONDERZOEK

— infrarood analyse
— extraktie
— onderzoek van het extrakt met:
  dunnelaagchromatografie
  gaschromatografie
  kolomchromatografie
  gelpermeatiechromatografie
  infraroodspektrometrie
  NMR
  massaspektrometrie

KWANTITATIEF ONDERZOEK

— bepaling van globale migratie
— bepaling van spec. migraties
— onderzoek zuiverheid hulpstoffen

Het kwalitatief onderzoek wordt uitgevoerd om vast te stellen of het materiaal overeenkomstig de voorschriften is samengesteld.

Het kwantitatief onderzoek bestaat in hoofdzaak uit migratiebepalingen. Ze hebben allemaal een modelkarakter om voor de hand liggende redenen.

Het bepalen van de migratie in het levensmiddel als zodanig is in het algemeen niet mogelijk, omdat zowel de gemigreerde stoffen als het levensmiddel zelf uit gekompliceerde organische verbindingen zijn samengesteld. Er zijn daarom een viertal levensmiddelensimulerende media voorgeschreven al naar gelang de aard van de te verpakken voedingsmiddel, t.w.: : gedistilleerd water voor nagenoeg neutrale levensmiddelen, verdunde (3 % azijn zuur voor waterig-zure levensmiddelen, ethanol in water voor alcoholhoudende levensmiddelen in olijfolie of een syntetisch mengsel van triglyceriden voor vette levensmiddelen.

Het is uit technisch oogpunt evenmin mogelijk om de modelproeven onder alle praktische bewaarkonditie, duur en temperatuur van de opslag van het levensmiddel in de verpakking, uit te voeren. Men heeft dan ook een reeks tijd- en temperatuuromstandigheden voorgeschreven die zo goed mogelijk de praktijkomstandigheden weergeven.

Globale migratieproeven zijn met waterige simulanten op betrekkelijk eenvoudige wijze uit te voeren, terwijl deze met de vetsimulant meer ingewikkeld zijn.

Voor de bepaling van de specifieke migratie is uiteraard geen algemene metode aan te geven. Wel zijn reeds een aantal meto-

(vervolg blz. 49)

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

(8101V)

SCHEEPSSMEDERIJ
N.V.
SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 OOSTENDE
Telefoon : (059) 70.54.88

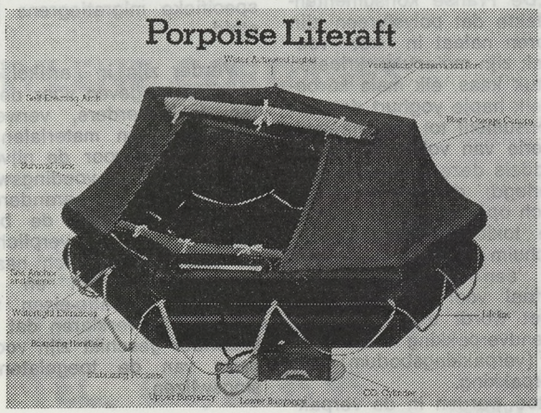
ALLE
HERSTELLINGEN
en
ONDERHOUD

(8081V)

P.V.B.A.
North-Sea-Stores

49, Hendrik Baelskaai, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70.71.70

INVOERDER BEAUFORT REDDINGSVLOTTEN



(vervolg van bl. 49)
den ontwikkeld, doch het voltooien van dit analysegebied zal nog wel enige tijd vergen.

3. Slotbeschouwingen

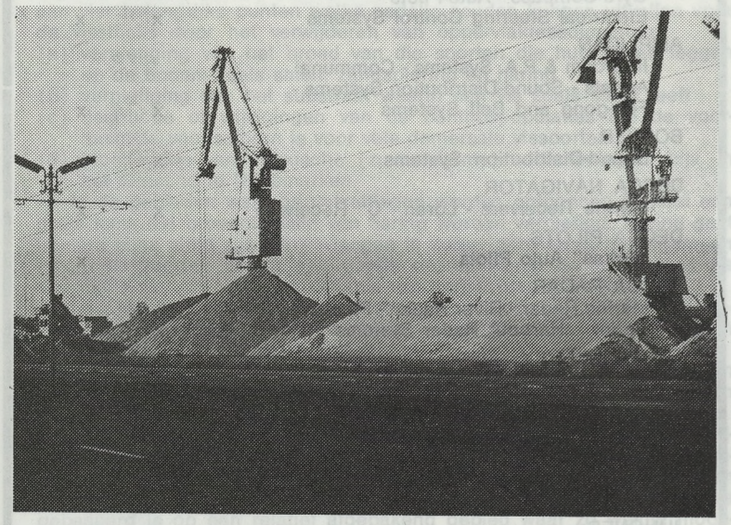
De opgelegde limietwaarden voor de diverse migraties zijn zonder twijfel een stap vooruit voor het behoud van een gezonde voeding. Een volgende en kwasie definitieve stap moet zijn de verontreiniging door migratie tot het strikte minimum te beperken, nl. met de huidige technische fabrikatiemogelijkheden de aanwezigheid van „verdachte" komponenten in het verpakkingsmateriaal tot de kleinst mogelijke koncentratie te herleiden. Het valt daarbij nog te bezien of het aannemen van de ADI-waarde als limiet voor de specifieke migratie en 60 ppm voor de globale migratie zullen volstaan om deze technische limiet naar waarde te schatten.

Een tweede slotbemerking gaat over het financieel aspekt. Zowel de migratiebepalingen, als de toxicologische beoordelingen kosten veel geld. Een uitgebreid toxicologisch onderzoek kan gepaard gaan met een uitgave van 50 miljoen fr. De migratiebepalingen, vooral in vetrijke media, zijn ook vrij duur, zodat bij een verdere (logische) uitbouw ervan de uitvoerbaarheid van de wet in het gedang kan komen.

Terloops wil ik er op wijzen dat op het vlak van de kostenbesparing alle hoop gevestigd is op de harmonisering in het kader van de EEG-wetgeving. Op het ogenblik is de kaderrichtlijn opgesteld. De ontwikkeling van de specifieke richtlijnen is echter nog niet ver gevorderd. Aangezien negen landen met meestal verschillende wetgevingen of ontwerp-wetgevingen, een aantal wetenschappelijke instituten en Europese industriële organisaties bij het overleg betrokken zijn, kunnen er nog een aantal jaren verlopen vooraleer konkrete (materiaal-) lijsten worden aangenomen.

Zeezand en Zeevisserij

door M. BAETEMAN, Licentiaat Chemie Attaché, Rijksstation voor Zeevisserij



Velen zullen zich reeds hebben afgevraagd wat die enorme zand- en grintbergen in de Oostendse haven toch beteken .Vanwaar ? Wie ? Waarom ? Wat zijn de gevolgen voor het marine milieu ? enz.

Tot voor kort waren de ontginningen aan land zowel van zand als van grint voldoende om op een economische wijze aan de marktaanvraag te voldoen. Door toenemende nood aan landbouwgronden en bouwgronden en om allerlei redenen van sociale en ecologiesche aard worden landextracties in de nabijheid van de grote steden zoveel mogelijk vermeden. Anderzijds ligt de vraag naar zand en grint in stijgende lijn wegens het steeds toenemend aantal bouwwerken, voor de aanleg van wegen, voor opspuitingen op bedreigde plaatsen van de kust. Daarom wordt in de meeste Europese landen de aandacht meer en meer toegespitst op de extractie van marine aggragaten, dit ondanks de stijgende kosten vooral dan voor het transport, welke hiermee gepaard gaan.

Ondanks het feit dat hiervoor steeds grotere schepen worden gebouwd die tot 10.000 ton kunnen gaan en die ook op grotere diepten kunnen opereren, blijven de transportkosten vrij hoog zodat het vanzelfsprekend is dat voor marine aggregaatproduktie de voorkeur zal blijven uitgaan naar die zones welke relatief dicht bij de kust gelegen zijn, tenzij deze laatste zouden uitgeput zijn of dat de marktprijzen voor de produkten in kwestie gevoelig zouden toenemen.

Een afzetting die uit grint en zand bestaat in een verhouding 40 : 60 wordt beschouwd als van de hoogste kwaliteit. In de regel is het zo dat voor ieder ton grint, twee à drie ton zand worden gelost.

Door de toenemende expansie van deze marine aggregaatproduktie zou het kunnen komen tot een conflict tussen de belangen van de visserij enerzijds en de „dredging"-industrie anderzijds. Om deze conflicten zoveel mogelijk te minimaliseren en om het rendement van beide bronnen tevens zo hoog mogelijk te houden is een efficiënt research-programma noodzakelijk.

Wat zijn de potentiële gevaren van de „dredging" voor de visserij en in welke zin moet het onderzoek georiënteerd zijn ?

1. Directe schade aan het vistuig.

Verlies van beuglijnen te wijten aan dredging en schade aan allerhande types van staande netten werden reeds gesignaleerd in Groot-Brittannië en in Denemarken.
Meestal is het wel zo dat de vissers niet riskeren hun vistuig te beschadigen in die gebieden waarvan bekend is dat dredgers geopereerd hebben zodat de visgronden op die plaatsen als het ware gesteriliseerd worden. Daar de gebieden waar aan dredging wordt gedaan welbepaald zijn en relatief gezien meestal verwaarloosbaar in grootte, is diepgaand onderzoek in dat opzicht niet nodig.

2. Indirecte schade t.o.v. de efficiëntie van het vistuig.

Fig. 1 illustreert de twee voornaamste procédés van zuig-dreggers die meestal worden toegepast op het Europees continentaal plat.
Het eerste is het „steekzuiger"-type. Volgens dit systeem worden diepe putten gebaggerd van ca 30 m diameter en 4 m diep. Volgens het tweede systeem, van de „sleephopperzuigers" worden lineaire groeven

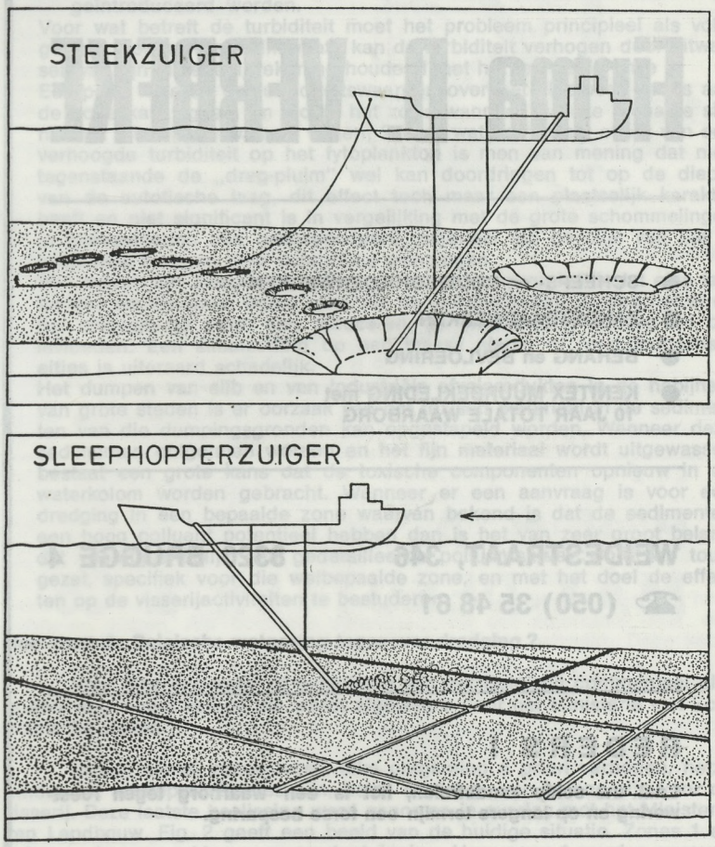
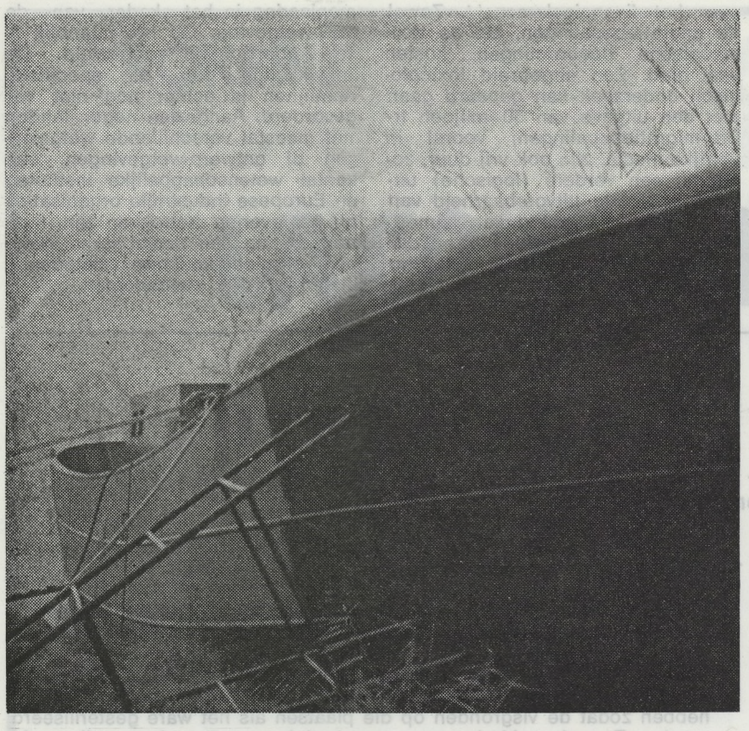


Fig. 1 — schematische voorstelling van de twee voornaamste types zuigdreggers in werking op het Europees continentaal plat.



- 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 !

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

(8078V)

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE N.V. "INES"

MARINE & SYSTEMS DIVISION

GENT :
Fièvetraat 54

OOSTENDE :
Hendrik Baelskaai 16

Terbekehofdreef 54
2610 WILRIJK
Tel. : (031) 28.10.32
Telex : 31.895

SALES & SERVICE AGENTS FOR :

Marine Electronic Navigational Aids	**Sales**	**Service**
ANSCHUTZ Gyro-Compass - Auto-Pilots - Electrical Steering Control Systems	x	x
AMPLIDAN Intercom & P.A. Systems - Communal Aerials - Sound-Distribution Systems - Fog-gong and Bell Systems	x	x
BOUYER Sound-Distribution Systems	x	x
DECCA NAVIGATOR Marine Receivers - Loran "C" Receivers	x	x
DECCA PILOTS "Arkas" Auto Pilots		x
DECCA RADAR Marine Radar - River Radar - Pleasure Radar - Harbour Radar Systems	x	x
DECCA SURVEY Survey Positioning Systems	x	x
IBAK Ships Lighting & C.C.T.V. Systems Underwater television	x	x
ISS SECURITAS Fire Detection Systems	x	x
JUNGNER "SAL", Pressure Logs "SAL", Doppler Logs	x	x
NEAL VHF Monitoring Systems	x	x
REDIFON Marine Radio W/T-R/T Systems, VHF, "OMEGA" Ship's Receivers, Sattelite Rec.	x	x
RING-MASTER Intercom Systems	x	x
SIMRAD Navigational Sounders - Fish-Finding Sounders - Sonars - VHF R/T - Loran "C" Receivers - Hydrographic sounders	x	x
Marine Automation		
ASEA Engine & Turbine Control Systems		x
DECCA RADAR "ISIS" Integrated Ship Instrumentation	x	x
GINGE Engine Room Electronic Monitoring	x	x
JUNGNER Instrumentation Systems - Draught indicators - Tank Level Monitoring - Shaft Power Meters	x	x
Marine Engineering		
HOVERMARINE Side-Wall Hovercrafts - Amphibious crafts	x	
S.M.M. Fixed and C.P. Propellers - Bow thrusters Electro-Hydraulic watertight doors - Ship's windows - "Duoflow" Seawage ejection systems	x	

(8128V)

(vervolg van blz. 51)

uitgezogen die 0,5 tot 4,0 m breed zijn en tussen 0,2 en 0,5 m diep.
Het tweede type dredging zal de bodemvisserij niet ongustig beïnvloeden doch een intensieve praktijk van de steekzuigdredging laat a.h.w. diepe kraters achter in de zeebodem zodat de efficiëntie van dergelijk vistuig volledig teniet gaat. Het onderzoek in dit verband moet er in bestaan uit te maken hoe en in welke mate permanente schade kan aangericht worden aan het zeebodemoppervlak onder invloed van dredgingpraktijken.
De vraag die moet gesteld worden is: hoe snel kan het zeebodemoppervlak zich herstellen na een uitbaggering ? Dit soort onderzoek is specifiek voor een bepaald gebied, afhangende van de diepte van de waterkolom, van het type sediment, van de stroomsnelheid, van het getij, van de tormfrequentie, van de topografie in het algemeen. De kans dat een blijvende schade wordt aangericht aan het bodemoppervlak is groter wanneer het gaat over grintontginning, dit omdat de stroomsnelheid zelden voldoende krachtig is om grint te verplaatsen en omdat de invloed van de golven bij de verplaatsing van het bodemmateriaal te verwaarlozen is op diepten groter dan 15 m. Geruststellend kunnen we hier aan toevoegen dat voor onze Belgische kust alleen met sleephopperzuigers wordt gewerkt.

3. Onmiddellijke effecten op de visstocks

Algemeen werd gesteld dat speciale aandacht moest verleend worden aan vier belangrijke punten welke nadelig zouden kunnen uitvallen voor de visstocks door het verwijderen van oppervlaktesedimenten :
(a) vernietiging van het broed van die soorten die hun eieren leggen op de bodem zoals smelt, zandspiering en haring
(b) vernietiging van het substraat waarin een vis zoals smelt leeft
(c) destructie of wijzigingen van de benthospopulaties die de voornaamste voedselbron is voor vele demersale vissoorten
(d) blootleggen van anoxische (zuurstofarme) sedimentlagen, bijv. in het Oresund in Denemarken.

— In de gebieden waar grintafzettingen worden ontgonnen bestaat een grote kans dat broedplaatsen van haring worden vernietigd. Haring gaat immers bijna altijd zijn eieren leggen in zuiver grint en in het algemeen mag men zeggen dat er een goede overeenkomst bestaat tussen de distributie van grint en de distributie van haring broedplaatsen.
Onderzoekingen langsheen de kusten van Z.O.-Engeland, België, Nederland, Ierland, Noorwegen alsmede in het Skagerak, Kattegat en in de Baltische Zee hebben dit uitgewezen.
In hoofdzaak moet hier de research gericht worden op het uitkiemen van nieuwe methoden welke toelaten de broedgronden af te bakenen met het doel elke ontginning aldaar te kunnen verbieden.
— Smelten en zandspieringen blijken niet te migreren zodat de broedplaatsen van deze soorten overlappen met de gebieden van hun commerciële visserij. Het spreekt vanzelf dat dredging in deze situatie een groot gevaar kan betekenen voor dit type van industriële visserij die gebaseerd is op een relatief afgebakend gebied waar zo weinig mogelijk mag getornd worden aan de bestaande conditie van de zeebodem Het onderzoek wordt hier gericht op de betere afbakening van de smeltterritoria alsook op de invloed van een wijziging in het bodemsubstraat op de smeltpopulatie in larvale en volwassen toestand.
Na het verwijderen van het benthos tengevolge van dredgingactiviteiten moeten twee belangrijke punten beantwoord worden. Ten eerste, indien hetzelfde type sediment overblijft na de dredging is het logisch te veronderstellen dat dit gebied zal geherkoloniseerd worden met hetzelfde type benthosgemeenschap als vóór de dredging; wat zal de recovery zijn t.o.v. de oorspronkelijke toestand qua kwantiteit en diversiteit van de soorten ?
Ten tweede wanneer een ander sediment type overblijft na de dredging, welke wijzigingen zullen zich voordoen in de samenstelling van de benthospopulatie ?
Er blijkt nog steeds een schrijnend tekort aan uitvoerige gegevens over de natuurlijke — seizoenale en interannuele — wijzigingen in de aangroei voor de verschillende types van benthosgemeenschappen, zodat het zeer moeilijk is een studie te maken over herpopulatiemogelijkheden nadat het benthos werd verwijderd.
Uit litteratuurgegevens blijkt dat de structuur van een benthosgemeenschap nauw samengaat met de aard van het substraat. Bij een mariene ontginning worden de vastgehechte organismen meeverwijderd doch daarbij komt dat de fysische en chemische eigenschappen van het sediment ook kunnen gewijzigd worden. Dit kan een herkolonisatieproces gevoelig beinvloeden.
De meeste bodem-invertebraten komen ook voor in een stadium van pelagische larvale toestand zodat de herpopulatie van een ontgonnen gebied zal afhangen van het aantal larven in de waterkolom en van de geschiktheid van het sediment voor de vastzetting ervan.
Onderzoekingen hebben uitgewezen dat sommige soorten zichzelf kunnen herstellen reeds kort na een dredging, behalve wanneer de tijdspanne tussen twee opeenvolgende ontginningen zeer klein is. Een ander type fauna was totaal hersteld na afloop van zes maanden. In het slechtste geval waren 18 maanden nodig voor een succesvolle recovery.
Een ontginning kan het zuurstofklimaat op twee manieren beïnvloeden. Ten eerste kan de zuurstofuitwisseling in de sedimenten door verhoogde aanslibbing (door uitwassen) gereduceerd worden, waardoor de zuurstofbevoorrading van de eieren die zich in het sediment bevinden wordt verminderd. In sommige gevallen kan het blootleggen van anoxische lagen het onmiddellijk gevolg zijn van een dredging.
Het omwoelen van de onderste lagen en het uitwassen van anaerobe sedimenten kunnen een vermindering aan opgeloste zuurstof en een vorming van waterstofsulfide in de waterkolom tot gevolg hebben; dit komt echter maar voor in extreme gevallen wanneer de bewegingen van het water en de mengkarakteristieken van het gebied onvoldoende zijn om het lokale zuurstoftekort aan te vullen.

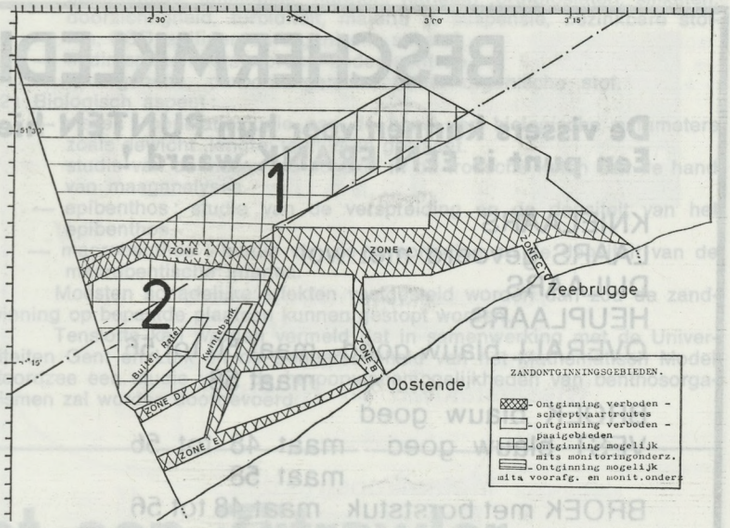


Fig. 2 — zandontginningsgebieden.

4. Indirecte effecten op de visstocks.

Wanneer het ontgonnen aggregaatmateriaal uitgewassen wordt om fijne sedimenten te kunnen verwijderen kan verondersteld worden dat hierbij :
— de plaatselijke turbiditeit zal verhogen, wat kan leiden tot irritatie en verstopping van de kieuwen alsook tot een inhibitie van de fotosynthese.
— verhoogde aanslibbing kan de aard van het sediment op de broedplaatsen wijzigen en daarbij de ei-ontwikkeling beïnvloeden.
— toxische componenten van het sediment kunnen in de waterkolom geïntroduceerd worden.

Voor wat betreft de turbiditeit moet het probleem principieel als volgt gesteld worden : in welke mate kan de turbiditeit verhogen door uitwassen van fijn materiaal, rekening houdend met het feit dat in onze Europese wateren de turbiditeitswaarden over het algemeen reeds aan de hoge kant liggen, en indien het zo is wanneer is deze toename significant uit oogpunt van de visserij ? Voor wat betreft het effect van een verhoogde turbiditeit op het fytoplankton is men van mening dat niettegenstaande de „dreg-pluim" wel kan doordringen tot op de diepte van de eutotische laag, dit effect toch maar een plaatselijk karakter heeft en niet significant is in vergelijking met de grote schommelingen in hoeveelheden aan gesuspendeerd materiaal ten gevolge van het in suspensie brengen door natuurlijke mengingen.
Wat betreft het aanslibbingseffect, is het ontegensprekelijk dat elke factor van om het even welke aard, die de gasuitwisseling tussen het ei en het omringende water kan reduceren, de ontwikkeling nadelig zal beinvloeden. Een slibafzetting op een massa eieren of rond individuele eitjes is uiteraard schadelijk.
Het dumpen van slib en van industriële afvalprodukten in de nabijheid van grote steden is er oorzaak van dat toxisch materiaal in de sedimenten van die dumpingsgronden kan opgestapeld worden. Wanneer deze sedimenten ontgonnen worden en het fijn materiaal wordt uitgewassen bestaat een grote kans dat de toxische componenten opnieuw in de waterkolom worden gebracht. Wanneer er een aanvraag is voor een dredging in een bepaalde zone waarvan bekend is dat de sedimenten een hoog polluant potentieel hebben dan is het van zeer groot belang dat voorafgaandelijk een gedetailleerde polluantsurvey wordt op touw gezet, specifiek voor die welbepaalde zone, en met het doel de effecten op de visserijactiviteiten te bestuderen.

Hoe staat de Belgische wetgeving tegenover dredging ?

Voor elke exporatie of exploitatie van het Belgisch continentaal plat is een vergunning vereist die wordt afgeleverd door het Ministerie van Economische Zaken.

In een aantal zones wordt elke ontginning a priori verboden, hetzij omdat het scheepvaartroutes zijn, hetzij omdat ze van belang zijn voor de visserij. Deze laatste beslissing werd genomen in overleg met het Ministerie van Landbouw. Fig. 2 geeft een beeld van de huidige situatie. Zones 1 en 2 komen in aanmerking voor zondontginning. Voor zone 1 werden evenwel tot nog toe geen vergunning verleend.

(vervolg blz. 55)

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

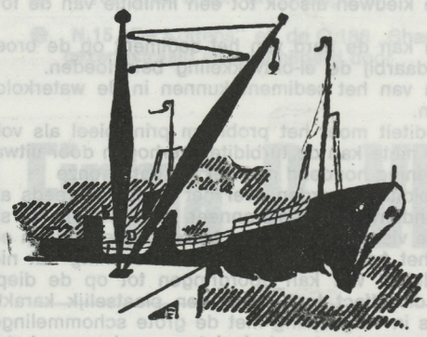
De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56
maat 58
BROEK blauw goed
VEST blauw goed maat 48 tot 56
maat 58
BROEK met borststuk maat 48 tot 56
maat 58
JUMPERS blauw goed
small en medium
large
extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIEHEMD zonder kap
met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
broeken met bretel
maat 42 56
58 60
JUMPERS aircoat

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop". Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08

(5050N—8049V)



Smidse
Nieuwbouw en
Herstellingen

HOUT- en IJZER BOUWONDERNEMING

SCHEEPSWERF **FIRMA**

GUSTAAF HAERINCK

Werfkaai, 21, ZEEBRUGGE — Telefoon (050) 54.41.96
SCHEEPSBOUWER

P.V.B.A. MAX DESUTTER & Co

- **GROOTHANDEL**
- **IN- EN UITVOER**
- **IJSFABRIEK**

8380 ZEEBRUGGE — Tel. 54.41.43 (4 lijnen)
Telex 81144

(8048V)



Behouden vaart met

calpam

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

o.a. — Delo 100 Motor Oils
— Delo 300 Motor Oils
en — 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

(8087V)

(vervolg van blz. 53)

In zone 2 wordt wel aan zandwinning gedaan (3 concessies) en is men dus aan het exploitatiestadium toe. Ten einde mogelijke schadelijke gevolgen voor de visserij te kunnen vaststellen wordt in deze zone door het Rijksstation voor Zeevisserij sinds vorig jaar een regelmatige monitoring uitgevoerd.

In het overblijvend gedeelte van het Belgisch continentaal plat mag enkel aan exploratie gedaan worden; in dit gebied kan een vergunning slechts vrij gegeven worden op grond van een diepgaand voorafgaandelijk onderzoek.

Als opmerking moet hier vermeld worden dat het grint dat aangevoerd wordt in de Oostendse haven niet afkomstig is van het Belgisch continentaal plat.

Wat is nu de taak van het Rijksstation i.v.m. het dredgingprobleem ?

Twaalf stations gelegen in zone 2 worden tweemaandelijks bemonsterd. Het onderzoek omvat twee aspecten :

(1) Fysico-chemisch aspect :
- — watermonsters worden onderzocht op :
  temperatuur, opgeloste zuurstof, zuurtegraad, saliniteit, oxidoreductiepotentiaal, ammoniak, nitraten, nitrieten ,orthofosfaten, silikaten, doorzichtigheid, turbiditeit, materie in suspensie, bezinkbare stoffen, COD, sulfiden en organische stikstof.
- — sedimentmonsters worden onderzocht op :
  watergehalte, carbonaatgehalte, totale organische stof.

(2) Biologisch aspect :
- — vissen : populatiestudie aan de hand van biologische parameters zoals gewicht ,lengte, leeftijd en geslacht.
  studie van de vissen als schakel in de trofische keten aan de hand van maaganalyses.
- — epibenthos : studie van de verspreiding en de densiteit van het epibenthos.
- — macrobenthos : studie van de verspreiding en de densiteit van de macrobentische infanna.

Moesten schadelijke effekten vastgesteld worden dan zou de zandwinning op bepaalde plaatsen kunnen gestopt worden.

Tenslotte kan worden vermeld dat in samenwerking met de Universiteiten Gent en Luik en de Beheerseenheid van het Mathematisch Model Noordzee een studie voor de herpopulatiemogelijkheden van benthosorganismen zal worden doorgevoerd.

Semi-pelagisch vissen met een Zijtrawler

door G. C. VANDEN BROUCKE
Burgerlijk ingenieur, Assistent Werkgroep „Techniek in de Zeevisserij" (Commissie T.W.O.Z.)



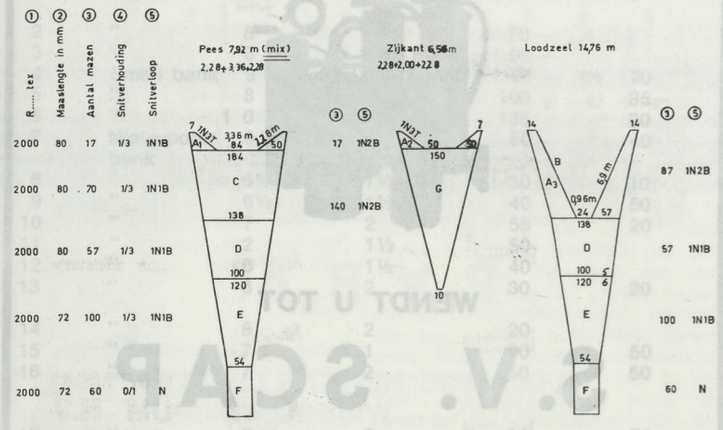
In het kader van het projekt ‚Semi-pelagisch Vissen" werden een aantal proeven ondernomen met een semi-pelagisch net, opgetuigd volgens het systeem „bovenste oplanger op touw".

Bij deze proeven werd nagegaan hoe het net kon worden gevierd en binnengewonden via de twee galgen aan stuurboordzijde, terwijl in de visstand de vislijnen respectievelijk in de achtergalgen aan stuurboord en bakboordzijde kwamen.

Het doel van deze experimenten was de visnamigheid te onderzoeken van een semi pelagisch net, gebruikt door een kustzijtrawler. Tevens werd de gedraging van het net bestudeerd d.m.v. een netsonde.

Het ontworpen net, een semi-pelagisch V-net, is geschikt voor vaartuigen met een voortstuwingsvermogen van 200 tot 250 PK. Het gebruikte materiaal was polyethyleen. De grond- en bovenpees zijn respektievelijk 14,76 m. en 7,92 m. Het loodzeel is vervaardigd uit staalkabel van 12 mm. en is omwonden met touwwerk en verzwaard met ketting van 6 mm.

De karakteristieken en het plan van het net zijn gegeven in tabel 1 en figuur 1 :



Figuur 1 - Plan van het semi-pelagisch net

- — de netstukken A1, A2, A3, C, A, A, C, D, E, F, en G bezitten respektievelijk een diepte van 17, 17, 87, 70, 57, 100, 60 en 140 mazen;
- — de zijstukken zijn langs beide zijden gesneden volgens IN2B;
- — de symmetrie neemt een aanvang achter netdeel C.
- — als snitten vallen te noteren N, T, IN2B, IN2B, IN1B, INRT.

TABEL 1 — KARAKTERISTIEKEN VAN HET SEMI-PELAGISCH NET.

Netdeel		A1	A2	A3	C	D	E	F	G
Materieel		PE	PE	PE	PE	PE	PE	PE	PE
Kleur		rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood	rood
Maaslengte in mm.		80	80	80	80	80	72	72	80
Breeksterkte garen in kg.		68	68	68	68	68	68	2x68	68
Garentiter in R.....tex		2000	2000	2000	2000	2000	2000	2x2000	2000
Lengte pees in m.		7,20							
Lengte onderpees in m.		14,76							
Aantal mazen bovenkant		7	10	14	184	138	120	60	150
Aantal mazen onderkant		50	45	57	138	100	54	60	10
Diepte per netdeel		17	15	87	70	57	100	60	140
Snit-verloop	buitenkant	1N1B	1N2B	1N2B	1N1B	1N1B	1N1B	1N	1N2B
	binnenkant	1N3T	1N3T	B					
Snitverhouding	buitenkant	1/3	1/2	1/2	1/3	1/3	1/3	0/1	1/2
	binnenkant	3/1	3/1	1/1					

- — de garenbreeksterkte beloopt 68 kg.
- — de tex waarde komt overeen met 2.000.
- — de kuil is dubbel gebreid met een maaswijdte van 72 mm.

Om de trekkracht op te voeren, werd gevist in de achtergalgen. De aangewende borden waren rechthoekige borden van 1,80 m. x 0,95 m. en hadden een gewicht van 200 kg. Een goede spreiding van de borden werd bekomen door gebruik te maken van de afstand tussen de twee achterste galgen. Als bovenste oplanger werd een staalkabel met een diameter van 10 mm. en een lengte van 44,75 m. gebruikt. Deze kabel was bevestigd op de vislijn 20 m. vóór het visbord.

Om goede lift van de bovenpees te bekomen, werden twee vlotters van 50 inch bevestigd aan het uiteinde van de bovenpees.

Een volledig overzicht van de gebruikte optuiging wordt weergegeven in figuur 2.

De totale lengte van de onderste oplanger bestaat uit 20,55 m. kabel met een diameter van 18 mm., 3 m. bordenstroppen en beugels en tenslotte 23,95 m. breidel. Dit alles geeft in totaal een lengte van 47,50 m. Uit deze twee gegevens volgt dat het verschil tussen onderste en bovenste oplanger 47,50 — 44,75 = 2,75 m. bedroeg.

(vervolg blz. 57)

VALCKE FRERES N.V.

Alleenvertegenwoordigers Scheepsdieselmotoren en Boordaggregaten DEUTZ Wisselstukken en Herstellingen

---

Metaalkonstrukties Metaalbewerking

Revisies : Dieselmotoren en Bouwmachines van alle merken Alle herstellingen

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 3-5
Tel. (059) 70.58.14 - 15
Telex 81426
H.R.O. 26807

2000 ANTWERPEN
Nassaustraat 37
Tel. (031) 31.06.90
Telex Antwerpen 31.167
H.R.A. 177.593

8380 ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54.41.79 - 54.51.79
H.R.B. 41.338

(8089V)

p.v.b.a. STOKOTA

KILLESTRAAT 4 — MOERZEKE
(052) 47.70.60 - 21.35.90 - 47.89.36

■ **Boven- en ondergrondse**

OPSLAGTANKS

voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik in alle afmetingen

■ **Transporttanks**

■ **Pijpleidingen**

■ **Silo's**

Moderne uitrusting voor konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

(8106V)

In 15 minuten kunnen wij U 200.000 F. lenen

BANK BRUSSEL LAMBERT

1.060 KANTOREN IN BELGIE

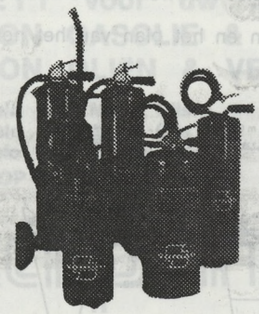
(8107V)

GELUKKIGE KERSTDAGEN !

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

SOMATI

BRANDBLUSMATERIAAL



WENDT U TOT

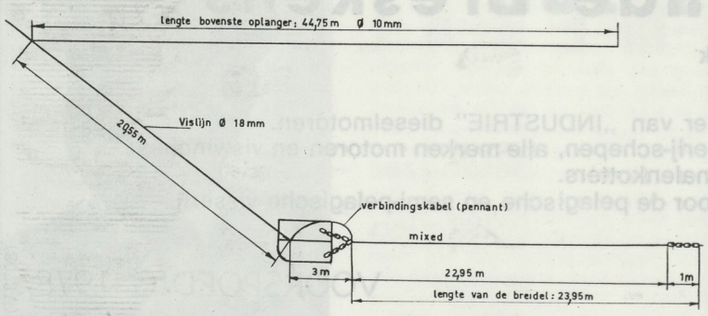
S.V. SCAP

H.BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE

(8096V)

(Vervolg van blz. 55)

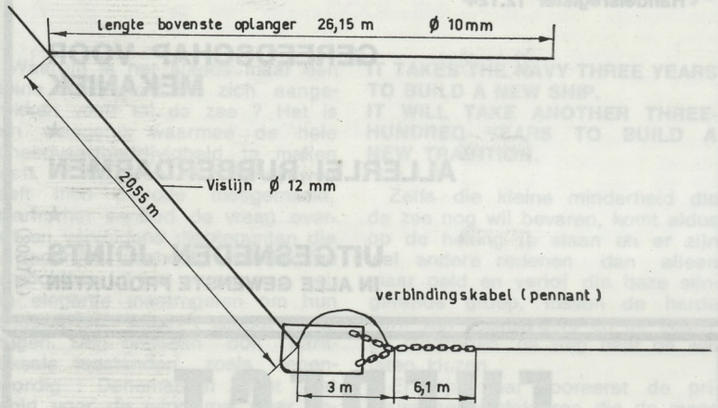
Figuur 2 _ Optuiging van het net



Een mogelijkheid tot wijziging van dit verschil bestond erin de lengte van de ketting op het einde van de breidel te veranderen.

Aan de stand van de vislijnen werd opgemerkt dat de borden geen voldoende horizontale spreiding gaven. Dit vond zijn oorzaak in de te

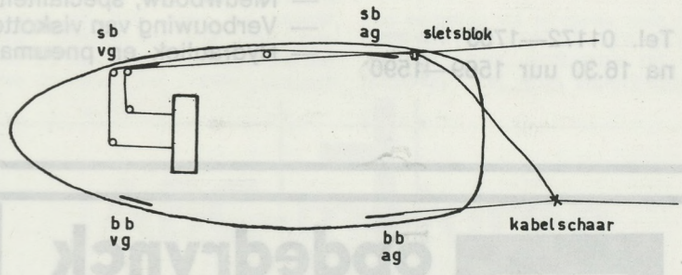
Figuur 3 _ Gewijzigde optuiging



kleine afmetingen van de borden, dit in vergelijking met de lengte van de breidels. Daarom werd de optuiging enigszins gewijzigd, hetgeen uit figuur 3 kan worden opgemaakt.

Normaal wordt bij de zijtrawler gevist op de galgen aan stuurboordzijde. Nadat beide vislijnen een voldoende lengte zijn uitgevierd (afhankelijk van de beviste diepte(worden beide vislijnen in een sletchblok gevangen. Daarna wordt de vislijn, die door de achterste stuurboordgalg wordt geleid door middel van een vangtouw die aan de achterste bakboordgalg bevestigd is, bijgevangen. Dit „bijvangen" gebeurt door middel van een kabelschaar. Zodoende wordt de werkwijze bekomen zoals in figuur 4 en zoals blijkt komt de trekkracht op de achterste bakboordgalg.

Figuur 4 _ Verloop van de vislijnen



Bij het binnenzetten van het net wordt eerst de vislijn die door de achterste stuurboordgalg wordt geleid binnengewonden tot de kabelschaar tegen de slectchblok komt. Vervolgens wordt de kabelschaar tot de achterste galg opgewonden en uitgepikt. De sletchblok wordt gelost en beide vislijnen kunnen binnengewonden worden zoals gewoonlijk via twee stuurboordgalgen.

Tijdens de eerste reeks proeven werd gebruik gemaakt van een kabelnetsonde, dit ter registratie van de vertikale netopening. Op het echogram werd een opening van 2,75 tot 3 m. afgelezen. Ter illustratie van de vangsten werd tabel 2 opgesteld. Bij de aanvang van de proeven (optuiging figuur 2) werd ondervonden dat de borden te weinig openscheerden, dit door het te zware gewicht van de lange breidels. Dit had tot gevolg dat de lange breidel fungeerde als wekker, zodat de platvisvangst hoog was. Door gebruik te maken van de optuiging aangegeven in figuur 3, werd de stand van het net aanzienlijk verbeterd. Dit resulteerde dan ook in een grotere rondvisvangst. Merkwaardig daarbij was de vermindering van de platvisvangst. De veel scherpere stand van de korte breidels is wel de reden van deze vermindering.

Uit de proeven is gebleken dat bij het aanwenden van het semi-pelagisch net het systeem van vieren en winden praktisch gelijk is aan de werkwijze bij de gewone bordenbodemtrawl, zodat er geen bijkomend werk of tijdverlies mee gepaard gaat. Het enige verschil is het in- en uitpikken van de kabelschaar, die tot doel heeft het vaartuig symmetrish te belasten. Door deze symmetrische belasting wordt de trekkracht van het vaartuig beter benut. Daarbij geldt nog als voordeel dat het vaartuig beter bestuurbaar wordt. Tevens dient genoteerd dat via een aanpassing van de optuiging een goede instelling van het net kon worden bekomen en is het zo dat het semi-pelagisch net voor zijtrawlers goede perspektieven biedt.

TABEL 2 — Vangstresultaten.

Nr. sleep	*Visgrond*	*Diepte vad.*	*Duur h*	*Platvis kg.*	*Gullen kg.*	*Wijting kg.*	*Totaal kg.*	*Optuiging en bemerkingen*
1	Slijkgeul	8	½	10	10	30	50	40 vad. touw; 2,50 m. verschil;
						geen grondvis		
2	”	8	1¼	70			70	50 vad. touw; 3 m. verschil
3	”	8	1½	90			90	50 vad. touw; 3,30 m. verschil
4	Small bank	9	¼	10	20		90	50 vad. touw; 3,30 m. verschil
5	”	8	1½	100	35	60	195	60 vad. touw; 3,30 m. verschil
6	”	10	1½	135	30	100	265	60 vad. touw; 3,30 m. verschil
7	Nieuwpoort bank	6	1½	50	40	30	120	30 vad. touw
8	”	6½	1½	30	10	25	65	30 vad. touw
9	”	6½	1½	40	50	20	110	30 vad. touw; 3,50 m. verschil
10	”	7	2	55	20	120	195	40 vad. touw
11	”	2	1½	50		50	100	40 vad. touw
12	”	6	1½	40		40	80	40 vad. touw
13	”	6	2	30	20	50	100	40 vad. touw bij het langzaam draaien komen de vislijnen samen; breidels en oplangers te lang
14	”	6	2	20		10	30	40 vad. touw
15	”	7	1	50	50	80	180	40 vad. touw
16	”	7	2	50	50	250	350	breidel en bovenste oplanger ingekrt met 7 m.; 40 vad. touw; vislijnen komen verder van elkaar
17	”	7	2	30	70	250	350	40 vad. touw
18	”	7	2	40	60	200	300	40 vad. touw
19	Small bank	10	2	50	50	150	250	40 vad. touw
20	”	10	1½	70	120	200	390	40 vad. touw
21	”	11	2		100	100	200	40 vad. touw; troebel water; geen grondvis
22	”	10	2		50	100	150	40 vad. touw; troebel water; geen grondvis

van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

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

Tel. 01172—1765
na 16.30 uur 1569—1590

VOORSPOEDIG 1978

(8073V)

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

(8072V)

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

(8071V)

POLYCLENS INDUSTRIAL

Een oplossing van alle olie- en vetvervuilings-problemen

Algemeen agent: MOURIK- BELGIUM N.V.
Narvikstraat, 3,
2030 — ANTWERPEN. Tel. 42.20.40

Depot: W.-Vl. : SCAP — Oostende
Tel. (059) 70.87.79 - 80.08.20

(8092V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 70.67.07 —

het koudste
het best bewerkbaar

(8098V)

Berkel

Sinds 1898
Synoniem van
kwaliteit
en vertrouwen

s.a. VAN BERKEL n.v.

Sint-Denijsstraat 139-159
B - 1190 BRUSSEL
Tel. (02) 343.00.90

(8110V)

Scheepsmekaniek

P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN
VERKOOP — WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 23 P
8380 Zeebrugge — Tel. (050) 54.44.10

(8124V)



Het zout van de zee

door L. A. INGHELBRECHT,

Rijkskustloods te Oostende

Een van de meest voorkomende bronnen van dwalingen is, met de logika handelingen te willen verklaren, die door invloeden van gevoelens of mysticisme ingegeven zijn. (Lebon)

Waarom is het steeds maar een kleine minderheid die zich aangetrokken voelt tot de zee ? Het is een vraagstuk waarmee de hele scheepvaartbedrijvigheid te maken heeft. In de loop van de eeuwen heeft men periode meegemaakt, waarin het aanbod de vraag overtrof en vervolgens dieptepunten die de rederijen wanhopig maakten en verplichtten tot het nemen van weinig elegante maatregelen om hun schepen toch maar 't zeegat uit te krijgen. Dan ontstaan ook paradoksale toestanden zoals tegenwoordig : Denemarken gaat het danig voor de wind met haar bemanningen, het aanbod overtreft de vraag, Groot-Brittannië heeft met indrukwekkende moeilijkheden te kampen en dit eigenlijk in een betrekkelijk korte tijdspanne, want in 1940 moest men, om er te kunnen beginnen varen als aspirant, zeer goede relaties hebben in de rederijen. Zonder dat was het onbegonnen werk. Men kon ook nog terecht komen als men een peperdure opleiding aanving in een der talloze private zeevaartscholen. Kon niet naar zee, wie wilde !

En als we de arbeidsvoorwaarden even vergelijken tussen toen en nu ! Men had amper 30 dagen verlof per jaar en het was oorlog ! Men wilde perse naar zee. Nu krijgt men 130 dagen verlof per jaar; 1,5 dag per zon- of feestdag op zee, of cash. De schepen zijn uitgerust met zwembad. Men mag moeders' schoonste meenemen. Er is de waarborg van na drie tot vier maanden naar huis te komen..... enz.

De schoolverlaters hebben helemaal geen problemen, tenzij men het als een moeilijkheid zou beschouwen te mogen kiezen tussen een aantal rederijen, die om bemanningen verlegen zitten. De menselijke geest lijkt hier ook helemaal onberekenbaar. Het spel der generaties binnenin de maritieme evolutie zorgt voor verrassingen.

IT TAKES THE NAVY THREE YEARS TO BUILD A NEW SHIP.
IT WILL TAKE ANOTHER THREE-HUNDRED YEARS TO BUILD A NEW TRADITION.

Zelfs die kleine minderheid die de zee nog wil bevaren, komt aldus op de helling te staan en er zijn wel andere redenen dan alleen maar geld en verlof die deze slingerende groep, tussen de harde kern van zeevaarders en de eeuwige landrotten, de weg naar de wal laten kiezen.

Er zijn daar vooreerst de primaire gevoelsfaktoren die de mens achterdochtig maken van de zee. Als men de zee ziet, dan ziet men het einde van het land, het einde van het aardse, het veilige element van de mens. In het licht van de zee overvalt de angst de mens. Onder het golvende laken van de zeespiegel leeft een stomme onbekende wereld, tot onpeilbare diepten, een stille wereld totaal verschillend van de onze. In het zicht van deze geheimzinnige eindeloosheid wordt alles nietig. En in het Boek van Job lezen we : „Tot hier zult ge komen en niet verder.....".

De grenzeloze koepel van de hemel met daaronder de deinende oceaan, is de scene waarop het ontzettende drama van de evolutie heeft plaatsgegrepen.

Het is anderzijds eigenaardig vast te stellen hoe weinig zoogdieren aangepast zijn aan de zee. Ze gaan vrijwel nooit uit eigen beweging te water. En er is heel weinig water nodig om onze broeders, de primaten, in de dierentuin van ons te scheiden. Met de andere zwemmende dieren vergeleken, zijn wij dan nog uiterst potsierlijke zwemmers. We zijn wellicht de slechtst zwemmende zoogdieren van de wereld ! En zou dit wel eens niet helemaal de oerbasis kunnen zijn van de menselijke afkeer van de zee, waarin hij eigenlijk geen enkel verweer heeft en waarop hij alleen maar een weinig komfortabel bestaan kan leiden indien hij er ooit in slaagt die gruwel van de oceaan, de zeeziekte, te overwinnen ? Of is het gewoon het klinkende bewijs van de definitieve scheiding tussen zee en land ?

Haar uitgestrektheid werd nooit zo geliefd als de bergen, de dalen en zelfs de woestijn. En hoe wantrouwig moet de mens niet zijn voor de wind, die in de holten van het oneindige sluimert en van de oceaan een kokende ketel maakt ?

Een schoolvoorbeeld van :
DE BITTERE KONFRONTATIE VAN DE MENS MET DE MACHT DIE HEM OVERTREFT !

Toch zou onder druk van verscheidene omstandigheden een minderheid die grote plas opgaan. Het was eerst en vooral een brutale uitdaging al zullen de eerste zeevaarders het wel meer uit noodzaak, dan uit nieuwgierigheid gedaan hebben. Deze laatste motivatie is evenwel niet a priori uit te sluiten.

De onrustige mens tenslotte steeds op zoek naar nieuwe horizonten, moet op een bepaald ogenblik de aarde te eng en te dichtbij gevonden hebben. De sterren waren nog te ver, wat anders dan de oceaan kon hem dan aanlokken ? Logischerwijze moest eerst de oceaan verkend worden, vooraleer we naar de sterren gingen. De geschiedenis herhaalt zich wellicht in de minderheid, die nu de ruimte intrekt.

Toch moet er eerst en vooral, in tegenstelling met de ruimtevaart, de behoefte aan voedsel geweest zijn, een nieuwsoortig voedsel wellicht, dat de mens aanspoorde te gaan vissen en uit allerhande drijvende middelen is dan meteen een soort scheepsbouw gegroeid waardoor veiliger ter zee kon gevaren worden. Meteen werd de oceaan niet zo erg meer als een bareel aanzien, als het einde van alles, maar als een middel om de levensomstandigheden te verbeteren, eerst door de visvangst, en later dan door de handelsuitwisselingen.

De oceanen werden in de loop van de tijden in plaats van onoverbrugbare scheidingen tussen de kontingenten, brede wegen die kunnen dienen om de rijkdom van mens en natie te vergroten.

De kennismaking met dit nieuwe milieu moet de harten van de zeelieden met een gevoel van verbazing en verwondering hebben gevuld en de invloed van de oceaan moet groot geweest zijn op de menselijke geest. De verbaasde verrukking maakt trouwens evenveel deel uit van de maritieme geschiedenis als de biologische verschijnselen. Haar onmetelijkheid evenals haar ontzettende kracht, zullen nooit nalaten vrees en verwondering op te roepen. Soms wordt ontroering en opwinding meester van de zeevaarder. En eigenlijk zijn de oudste mythen en de boeiendste legenden, dikwijls, indien niet altijd, geïnspireerd door de emoties die de wereldzee doet ontstaan.

„NOW WOULD I GIVE A THOUSAND FURLONGS OF SEA FOR AN ACRE OF BARREN GROUND — LONG HEATH ? BROWN FURZE ? ANYTHING. THE WILLS ABOVE BE DONE ? BUT I WOULD FAIN DIE A DRY DEATH....."
(Gonzales, the counsellor, in the Tempest..... Sheakespeare)

De ontzaglijkheid van de oceaan wordt alleen maar overtroffen door de onaantastbare verte van de hemellichamen, maar haar woestheid staat in schrille tegenstelling met de stille eindeloosheid van de ruimte.

Wat is het dan dat deze kleine minderheid aanspoort de zee als werkterrein te kiezen ? Wat schuilt er voor hen aantrekkelijks in deze oceaan, die op de keper beschouwd toch bar slecht aangeschreven staat bij het landdier, de mens.

Welke zijn de bekoringen van die minzame watermassa waarin de zon haar mooiste schilderingen borstelt. Welke zijn de verleidingen van die eindeloze vlakte, die in een handomdraai verandert van een

(vervolg blz. 61)

Industriële artikelen –

Werktuigmachienen

Traen Coucke

Academiestraat 9

8000 BRUGGE

Tel. (050) 33.24.84 - 33.24.85

(8094V)

METALUNION

S.V.

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

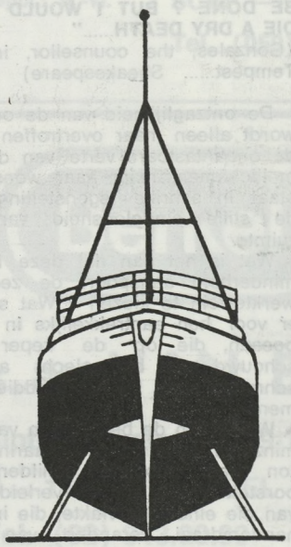
Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(8109V)

West-Vlaamse scheepswerven

N.V.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

TEL. 050/35.83.60

PRIV. 050/31.34.42

NIEUWBOUW

VISKOTTERS

(8108V)

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

(8093V)

(Vervolg van blz. 59)

strelende bruid in een allesverniellende satan ?

De harde kern van zeevaarders, zij die altijd op de vlakte kunnen aangetroffen worden een hele mensenleven lang, zijn produkten van negatieve of van positieve faktoren, ook wel van beide samen.

Sommigen gingen naar zee omdat er voor hen geen andere weg bestond. Vooraleer ze het daglicht zagen, leidde hun pad langs het strand. Ze werden geboren in een zeemansnest en gingen gewoon naar zee omdat iedereen in de familie het deed. Heden ten dage doet dat positieve verschijnsel zich nog voor al heeft de kompleksiteit van het bestaan door deze neiging veel van haar kracht ingeboet. Maar ook zijn velen die niet uit zeemansfamilies stammen de grote vlakte opgetrokken en bewonderenswaardige zeevaarders geworden. Want de zee kan een diepere zin geven aan de levensfenomenen zoals, liefde, plicht, eer, moed en medelijden en ze kan daardoor een biezondere aantrekkingskracht hebben. Men kan er grandioos terecht met z'n liefde voor de ruimte, met een gevaar naar eigen maat, avonturen en verrassingen liggen, steeds maar achter de kim. En welke verre reizen kan men maken over een zee waar grenzen niet gekend zijn. De vrijheid, onder de grote hemelkoepel, wars van alle ingeslotenheid en reglement; de spannende verwachting van de visser met een rollend dek onder de voeten, wanneer hij de korretouwen windt om de vangst uit de roerloze diepten te halen.

EN GOD ZEI : „LAAT ONS MENSEN MAKEN NAAR ONS BEELD, NAAR ONZE GELIJKENIS EN DAT ZIJ HEERSCHAPPIJ HEBBEN OVER DE VISSEN VAN DE ZEE....."

(Genesis)

Hoe dan ook op zee kan men nog een bestaan terug vinden, dat aanleunt bij de natuur. Men kan nog dapper zijn best doen tegen de oudste metgezellen van de mens op aarde die het schip over de schouder komen kijken.

Ook negatieve faktoren kunnen de mens aansporen het ruime sop te kiezen. Ellendige toestanden aan de wal maakten, dat men zich beter ging voelen op zee. Men kan kommer, gebrek en uitbuiting ontvluchten en op de wereldzee ontmoet men menig produkt van dergelijke toestand. Is de wal weinig rekreatief dan kan daarin het zaad zitten van een sprong naar de zee. Maar daarnaast is het materiële aspekt aan de winnende hand, het aanbod van een goede verdienste. En in dit verband volstaat het even de samenstelling van de bemanningen aan boord van koopvaardij als van vissersvaartuigen te bekijken. Door de heersende levensvoorwaarden in de ontwikkelingslanden zijn onze schepen bemand met kleurlingen. Verlokt door stevige verdiensten, verlaten ze hun armoedige kusten voor een zwervend leven op zee. De zucht naar de oceaan, is er tastbaar geworden. En deze toestand staat zowat als antipode van hetgeen zich alhier afspeelt : een trek naar de wal.

Doch niet alleen de komfortabele levensomstandigheden die wij kennen, liggen aan de basis van onze „landzucht". Vroeger volstonden de natuurlijke kwaliteiten om naar zee te trekken. Mits een zekere praktijk kwam men door volharding algauw aan zijn trekken. Nu evenwel zijn lange studies en moeilijke eksamens vereist en daardoor is er meer doorzettingsvermogen, studie, praktijk en tijd nodig dan voor het bekomen van een diploma aan de wal. Terwijl dan bovendien dit laatste diploma zekerheid biedt voor het hele verdere bestaan, is de stap naar de zee onomkeerbaar. Voor hét zeebrevet gaan aan de wal de deuren zelden open.

Maar laat ook in deze landen de werkloosheid zich dieper voelen, dan zullen we ze misschien terug zien komen op zoek naar een goed betaalde job aan boord, zodat sociale faktoren hier ook nu nog fundamenteel een positieve rol kunnen spelen in het bemanningsprobleem. Waaruit we dan meteen kunnen afleiden, dat zeelui meestal produkten zijn van verschillende gronden en dat diegene die gedreven door sociale faktoren en die vroeger nog nooit de zee gezien had, de vlakte optrekt, door de zeemikrobe kan gebeten worden en zijn verder bestaan aan de ruimte toezegt zoals hij evengoed de zeeduivel kan zien en voor de rest van zijn leven een gruwel overhoudt van de oceaan.

ODI ET AMO, ZEGGEN ZIJ, DIE BEWUST OF BLIND HUN BESTAAN AAN DE FASCINATIE VAN DE ZEE HEBBEN TOEGEZEGD.

Ekonomische faktoren maken het onontbeerlijk dat personeelskosten evengoed als andere uitgaven, beperkt worden en dit verschijnsel treedt op, precies wanneer de trek naar de vlakte vermindert. Het ene komt tegemoet aan het andere. Automatisering en rationalisering, groter en sneller schepen met een kleiner bezetting en uiteindelijk slaagt men erin een groter produktiviteit te bewerken. Maar in het hele zilte proces, kan de mens tenslotte toch niet helemaal vervangen worden. In de kontekst van deze nieuwe tijd moet nodig over een en ander nagedacht worden. Laat het aan de wal slecht gaan, de kandidaten voor een zeemansloopbaan zullen wel aantreden. Deze gedachte kan in ons opkomen, maar de logika slaat naast de bal tenminste toch voor wat Groot-Brittannië betreft. En spijt alle faciliteiten, blijft er een tekort aan zeelui bestaan.

DE LOGIKA HEEFT HAAR ONWETENDHEID
HAAR FAKKEL BRANDT NIET ALTIJD HELDER !

De zeeman zou zich met de landsman moeten kunnen vereenzelvigen, een paradoks. Toch kan het allemaal zodanig geregeld worden, dat er voor de zeevaarder een moderner situatie ontstaat. De tijd van de romantiek zit erop. Komt het dan tenslotte niet hierop neer, dat de varende moet doordrenkt worden van de belangrijkheid van zijn positie in de ekonomie en dat de landsman nu eens wat meer seaminded moet worden gemaakt ?

Zonder onderscheid van kleur noch stand, vind men dan deze teams aan boord van de moderne schepen. Nog zijn ze samengesteld zoals vroeger uit maritieme curiosa die het boeiende zeemansleven verkiezen boven de sleur van de „brave new world", eksotische zonderlingen met heroïsche dromen over onbereikbare paradijzen en zoete idealen, sentimentele dwazen de zilte poëzie uitstralend, maar ook de keiharde laskaars steeds op zoek naar het gevaar. Maar wellicht zou men gaan denken dat een schip op dergelijke manier bemand, wel dolle koersen sturen moet. Daar zijn evenwel nog de nuchtere, koelbloedige mensen die op zee een goed betaald bestaan vinden. Zij zijn de vaste maritieme waarden, de harde kern rond dewelke deze heterogene ploeg haar dagelijkse taak uitvoert. Zij zorgen er gezamenlijk voor, dat de shipping, the servant of the world trade, onverpoosd met grote vaart en een hoge veiligheidsnorm over de oceanen kruist.

En vergeten we tenslotte toch niet : **HET WATER VAN DE ZEE BLIJFT ALTIJD ZOUT, HOE MEN DE SUIKERPOT OOK MAG HANTEREN**.....

ABC-motoren in de Ierse visserij

Zoals we vorige week verkort vermeldden, werd eind vorige maand op de werf J. and G. Forbes te Sandhaven (nabij Fraserburgh - Schotland) het vissersvaartuig „Shenick" (D.594) gelanceerd, eigendom van de Ierse skipper Tom Ferguson, uit Skerries - Dublin.

Het houten schip heeft een lengte van 86 ft (28,4 m) en is uitgerust met een A.B.C. motor van het type 6mdxc met een vermogen van 810 pk. aan 750 tr./min. en gekoppeld aan een Masson omkeerkoppeling met red. 3 : 1. Hulpmotor is van het Baudouin type en de schroef is merk Renou-Dardel.

De lancering van dit schip kan gezien worden als de bekroning van de inspanningen die A.B.C. (Anglo Belgian Cy) samen met hun vertegenwoordiger ter plaatse Fitco Limited hebben geleverd om hun A.B.C. 6 motoren te introduceren. De deelname aan twee opeenvolgende Irish Fisheries Exhibitions (1975/1977) hebben daar vast toe bijgedragen.

Twee volgende A.B.C. 6dmxc motoren bevinden zich reeds in Bim werven voor installatie in de loop van 1978 en binnen relatief korte termijn, wordt een supplementaire bestelling van nog een 810 pk motor bij de Gentse firma verwacht.

De Anglo Belgian Cy is ervan overtuigd, dat het uitstekende „dienst-na-verkoop" net ter plaatse niet vreemd is aan dit succes vermits Fitco Limited te Dublin (tel. 353/17/4wpyi) ook een onderhoudscentrum heeft te Killybegs.

Voor verdere details : contacteer C. Steyaert in A.B.C. te Gent, tel. 091/23.45.41.

n.v.

Animalia produkten

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



Regelmatige ophaaldienst voor VISAFVAL
met aangepast materiaal

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

(8106V)

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.

(8082V)

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid staat volledig tot uw dienst

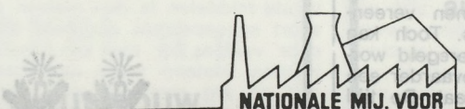
• denkt u aan **SPAREN :**
Uitgebreid en zeer soepel gamma van renderende beleggingen, gewaarborgd door de Staat.

KASBONS EN DEPOSITO-REKENINGEN

De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw geld.

• denkt u aan **INVESTEREN :**
Financiering van investeringen en permanent bedrijfskapitaal. Kredieten op halflange en lange termijn, eventueel ook op korte termijn.
Financiering van materieel.
Leasing.
De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw onderneming.





Maatschappelijke zetel : Waterloolaan 16 - 1000 Brussel - Tel. 02/513 62 80 - PCR 000-0030500-42 - HRB 2008

Laat de visjes tot mij komen...!

door Gilbert SAVELS, lesgever aan het Kon. Werk „IBIS"

De periode van Kerstmis en Nieuwjaar is ook de tijd van bezinning. Men kan zich over veel dingen bezinnen. Bij ons in de visserij wordt het ook hoogtijd dat we ons gaan bedenken.

Het is nu reeds twee jaar geleden dat er nog een nieuwe treiler in de vaart is gebracht. Veel langer mag dit niet meer duren, wil men binnen afzienbare tijd niet met een verouderde vloot zitten. In al de Westeuropese landen heeft men aan sanering gedaan van de visserijvloot, ook bij ons. De natuur kan het niet meer halen tegen de modernisering en technisch uitgeruste vissersvloot.

Ondertussen heeft men wel ingezien dat er maatregelen dienden genomen te worden om de visstand te beschermen. „De uitbreiding van de visserijgrenzen". Wat die uitbreiding betreft, ben ik van mening dat iedereen zo een beetje aan zijn eigen streng aan het trekken is. IJsland is daar een mooi voorbeeld van. Hoe lang zal het nog duren vooraleer er, in grote trekken, op eigen kust zal moeten gevist worden ?

Nu kan men zich de vraag stellen : waar gaan wij naartoe met ons klein stukje Belgische kust ? Inderdaad zou deze vraag goed gesteld zijn, en toch ! Onze Vlaamse banken zijn één van de meest visrijke plaatsen in de Noordzee, als men niet aan roofbouw doet zoals in het verleden. Het is een feit dat, zelfs zonder toezicht, er meer en meer vis naar onze kust komt. Laat ons de natuur eerbiedigen en oordeelkundig te werk gaan.

Bij onze reders is er nog altijd een smeulend vuurtje om aan nieuwbouw te beginnen. Bij de minste vonk vanwege de overheid kan er een heropflakkering komen. In andere landen is men er reeds mee begonnen. Maar men moet zich bezinnen op welke manier er aan nieuwbouw moet gedaan worden. Wat hebben we geleerd uit het verleden ?

— Uit ervaring weten we dat het niet opgaat om treilers te bouwen van meer dan 1000 PK. De uitbatingskosten zijn veel te hoog.

— Uit ervaring weten we dat de visserij een zeer hard beroep is en dat, diegenen die een uitweg vinden naar een ander werk, ons bedrijf verlaten.

— Uit ervaring weten we dat er ergens een grens bestaat tussen de modernisering en hetgeen de natuur kan voortbrengen.

Om al deze redenen ben ik van mening dat er kleinere vaartuigen moeten gebouwd worden. Weliswaar modern, maar zeker niet boven de 500 PK. Op langere termijn zal men er toch moeten toekomen dat elkeen op zijn eigen kust zal moeten vissen. Ik ben natuurlijk geen profeet, maar het zou aan zoveel zaken ten goede komen.

— Kortere reizen die de kwaliteit van de vis zeker zouden in de hand werken.

— Meer aantrekkingskracht naar de visserij en het vissersberoep in het algemeen.

— Het familiale en het sociale aspekt van de visser zou veel verbeteren. Kortom, vissen zou een menswaardig bestaan kunnen worden. Geen lange reizen meer, jaar in jaar uit, gedaan met telkens 10 à 20 dagen van huis en gezin weg.

— Men zou beter het hoofd kunnen bieden aan de uitbatingskosten. Minder machinekracht en minder brandstofverbruik.

Nogmaals moet ik aanstippen dat onze Vlaamse banken zeer visrijk zijn, op voorwaarde :

— dat in de toekomst dit gebied voor ONZE vissers alleen bestemd is en dat er vanwege de overheid strenge maatregelen worden getroffen ten aanzien van overtreders die de wetten niet eerbiedigen.

— dat bepaalde gebieden zouden verboden worden om te vissen gedurende de broedtijd.

— dat er zeer waakzaam opgetreden wordt tegen de bevuiling van de zee.

— dat de visser zelf het besef zou hebben dat het gaat om zijn eigen bestaan.

Volgens mij kan het, maar men moet zich bezinnen en de visjes weer naar ons laten komen.

Dat is het wat ik bij de jaarwisseling ook even naar voren wilde brengen. Wellicht moge mijn bescheiden poging bij de start van een nieuw jaar ergens de hoop laten opflakkeren dat het mogelijk is weer betere tijden tegemoet te gaan, mits voorafgaande ernstige bezinning hoe het nu eigenlijk moet.

Aan allen : gelukkig en voorspoedig nieuw jaar !

Nettenfabricage voor de visserij

De NV Ostend Stores & Ropeworks

De N.V. Ostend Stores & Ropeworks..... heeft sedert jaren een gespecialiseerd bedrijf werkzaam in de mechanische fabrikatie van VISSERIJ-, industriële- en sportnetten.

Destijds werden enkel netten geproduceerd op basis van natuurvezels, te weten manilla en zachte hennep. Reeds in deze periode begon de mechanisatie van de nettenproduktie, en deze was nog maar amper doorgetrokken of een nieuwe ontwikkeling drong zich op nl. het gebruik van synthetische vezels welke door de snel evoluerende visserijmethoden een noodzaak werden.

Op dit ogenblik neemt het gebruik van synthetische vezels meer dan 95 t.h. van de totale behoefte in. Nieuwe vezels boden nieuwe mogelijkheden en eisten ook andere verwerkingsmethodes.

Zodoende kwam een volledig nieuwe reeks investeringen aan de beurt teneinde de nieuwe mogelijkheden optimaal uit te werken. Samengaand met deze industriële ontwikkeling werd er gezocht naar specialisatie, welke op haar beurt de mogelijkheid en de verplichting meebracht uit te zoeken naar nieuwe markten. Op het huidig ogenblik is de produktie aan netten voor meer dan 85 t.h. gericht op export zowel binnen als buiten Europa.

De evolutie, zoals hierboven beschreven, is achteraf beschouwd zeer logisch. Indien wij echter in de toekomst willen vooruitzien, wordt het moeilijker. Op dit punt werd Ostend Stores konkreet bijgestaan door zeer gevatte informatie bijgebracht deels door haar klantenkring en deels door het Rijksstation voor de Zeevisserij. Zodoende werd in Ostend Stores voorzien en gerealiseerd wat door klanten, groeperingen en research-mensen als positieve ontwikkeling werd voorzien.

Het is plicht onze waardering uit te spreken tegenover de personen die zich hiervoor hebben ingezet. Internationaal werd in de visserij tot heel wat wijzigingen besloten. Als gevolg hiervan wordt een uitbreiding van de visserij verwacht in landen als Noord- en Zuid-Amerika, Afrika, Australië e.a.

Het belang van de visserij is de publieke opinie inderdaad niet ontgaan, en heel wat overheidsmaatregelen in andere landen steunen de ontwikkeling van deze voor de mens zeer belangrijke bedrijfstak.

Het is onze hoop dat ook in België de nodige steun wordt opgebracht, teneinde de Belgische visserij na herstructurering een normale toekomst te verzekeren, zoals andere visserijlanden deze voorbereiden.

YVES DE KEYSER
Directie afgevaardigde

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

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

WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1978

(8115V)

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1978

(8119V)

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1978

(8120V)

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1978

(8121V)

---

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1978

(8122V)

De PVBA VISLOSSERSBOND
GUSTAAF VAN WAES

wenst haar kliënteel een
voorspoedig 1978

■ 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
Ploegbaas: Roger Antierens — Tel. (059) 80.27.86

(8103V)

SCHEEPSWERVEN

ALFONS BOCHER P.V.B.A.

NIEUWBOUW EN HERSTELLEN VAN SCHEPEN — SLIPWAY

Afdeling:

THERMISCH VERZINKEN
WARM GALVANISEREN
DEPOT L'AIR LIQUIDE
DEPOT PETROGAS

REDERSKAAI, 47 - 49 **8380 ZEEBRUGGE**
Tel. (050) 54.44.72

(8127V)

HAND IN HAND
OOSTENDE

wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1978

(8118V)

HET QUOTASTELSEL EN DE WANTOESTANDEN DAARDOOR GESCHAPEN

(Vervolg van vorige week)

DE GESANEERDE SCHIPPER

«Dij ligt nu dus hier in de haven en je ziet 's iedere week achteruit gaan. Moest bruisen van activiteit, maar het is een dood ding en dat knaagt aan je. Het is geen ijzer, het is een schip.

Het is nou een jaar dat ik aan wal ben. Er was geen andere oplossing, mijn quantum tong had ik na twee maanden al opgevist. Ik kon dat nog wel regelen met een collega, dat ik mijn tong op zijn boot overzette, maar daar kan je niet mee dóógaan.

In september was ook mijn schol op. Dus toen zei de inspectie, alles wat je nu nog aanvoert, daar leggen we beslag op. Ik vroeg nog, jongens, valt er met jullie niks te regelen, maar daar werden ze boos over.

Dus toen moest ik me wel laten opleggen. Ik kreeg 130.000 gulden, maar ik had nog zovel schuld bij de bank dat ik mijn huis moest verkopen.

En nou wacht ik dus op die omscholing voor verwarmingsmonteur. Ik kan natuurlijk nooit meer tegen een jongen van twintig op, vanzelf niet. Ik vis vanaf mij veertiende, ik heb er tweeëndertig jaar opzitten. Maar ja, ik wil van dat kleine zelfstandige af zijn, voor mijn uitkering ben ik een kleine zelfstandige, dus ik denk, als ik mijn hakken nou maar binnen de school krijg, dan word ik tenminste arbeider. Ik ben nog naar de wethouder gegaan, ik heb gezegd, ik wil de hele week werken, ik wil alles doen, stenen sjouwen, in het park lopen, als je mij nou maar 80 gulden erbij geeft, want van die 228 gulden per week kan ik niks doen. Maar dat ging niet, de regels waren anders.

Nou ja, ik heb het dus op moeten geven, ik kom niet meer op zee. In het begin, zondagsavonds in bed, voorheen sliep je ook al niet. Je was eigenlijk al aan boord, plan maken, dus dan denk ik, nu ben ik zoveel op de lijst van niet-meedenkers. Je mist het werk, je mensen — in de haven ben je alle vijf groot en sterk, maar op zee ben je een nietig wezen tussen de natuurelementen. Je ving elkaar op. Een goeie week, een slechte week, vrijdags viel je dood neer, maar dan hoorde je je besomming en dan was je weer opgekikkerd.

Als je nou vraagt, zou je weer willen varen, nee echt niet meer. Je hebt je gezin, ik heb gemerkt dat ik getrouwd ben, ik kan zomaar mijn kinderen helpen met hun huiswerk. Maar soms, ja nou ja, slapen doe ik dus niet meer, twee uur hooguit, en dan zit ik weer beneden, dat kan ik niet kwijtraken.

En als de spanningen thuis te erg worden dan denk ik, kom effe aan boord, de kar laten draaien, zomaar het dek schrobben, de accu's vullen.

Het is dus wel goed dat het gebeurd is. Ik heb me te veel vastgeklampt aan wat ik had, ik heb me te onafhankelijk gevoeld en God heeft me een staan toegeroepen. Ik heb een vuist tegen Hem gemaakt, totdat ik dat zag, ik heb mijn les geleerd, achterna gezegd natuurlijk.

Als je voor de wind gaat en je komt van nummer 13 naar nummer 3 dan denk je : ik heb God niet meer nodig, ik klaar het zelf wel. En dan zet God je aan de kant en dan ga je vragen waarom. Alle waaroms zet je op een rijtje, daar moest een antwoord op komen, want mijn beleving is, er is nooit geen waarom zonder daarom. En het antwoord was : ik heb te vrijgevochten geleefd, en dat heeft God mij ingegeven.

Daarom lig ik ook zo wakker : God haalt je uit het ritme van je leven, op de grens van het huilen was ik.

Nu kan ik dus zeggen, wat U gedaan heeft is goed gedaan, het lukt nog niet altijd, soms maak je toch nog die vuist.

DE OVERHEID

Een Urker visser en een Haagse visserij-ambtenaar — nee, een hechte vriendschap zien we niet groeien.

Vorig jaar stonden de Urkers nog met hun mandjes vis en hun spandoeken op het Binnenhof, licht of zwaar, dat maakte niet uit.

Ze zijn er van overtuigd dat de Nederlandse overheid slecht, veel te fatsoeilijk is. Waarom moet Nederland altijd voorop lopen?»

De overheid is slim genoeg om het zomaar te laten. Elke ambtenaar weet dat Denemarken, Engeland en zelfs België hun overtreders heel wat harder aanpakken dan wij hier. Daar gaat de boot aan de ketting en wordt de lading in beslag genomen. Hier gebeurt er niets, en als er iets gebeurt loop het uit op f 251,00 boete, subsidair tien dagen voorwaardelijk met aftrek.

«Ik wilde,» zegt een hoge ambtenaar op het ministerie van landbouw, «dat die vissers hun mond maar eens hielden. Elk E.E.G.-land heeft hier een hoop van die visserij-adviseurs rondlopen, die elk berichtje uit elke krant naar hun land doorgeven, zodat het weer tegen ons gebruikt kan worden.»

Het is exact de dubbele positie van het ministerie : aan de ene kant moeten de ambtenaren van Landbouw en Visserij de vangstbeperkende maatregelen uitvaardigen, en bij gebleken overtredingen, de zondaar voor de rechter slepen. Aan de andere kant moeten dezelfde mensen in Brussel voor Nederland binnenhalen wat er binnen te halen valt : het is hun taak, kortom, om de Europeese zeevis te beschermen, en tegelijk de Nederlandse zeevisser.

De betreffende ambtenaren, ook niet dom, zien in dat ze de belangen van de Nederlandse zeevisser het beste beschermen, wanneer zij zich voordoen als de meest puriteinse beschermers van de Europese zeevis.

En zo gedragen ze zich dus.

Ze hebben een inspectiedienst — die schrijft zich blauw aan processen-verbaal waar verder niets mee gebeurt.

Ze vaardigen vangstbeperkende maatregelen uit — maar zo veel en zo vaak weer anders dat niemand weet waar hij zich aan moet houden, zodat niemand zich dus nog ergens aan houdt.

Ze weten van alle overtredingen. Ze kennen het geheim van de Urker afslag. Maar gelukkig : als niemand ze er echt op wijst, **hoeven** ze het niet te kennen, en kunnen ze dus ook niets doen.

En zo stappen ze in de trein naar Brussel : als de mensen die de ene maatregel na de andere uitgevaardigd hebben, die strenger dan streng zijn voor hun eigen vissers, en oog al oog zijn ze voor de problemen van de bedreigde visstand. Wat zij vragen moet dus wel redelijk zijn.

Het sukses is werkelijk doorslaggevend. **Nederland** heeft, in Europees verband, voorgesteld bij de quotering niet uit te gaan van een **verbetering** van de tongstand, maar van een **stop op de achteruitgang.** Het voorstel werd aangenomen. **Nederland** vond een verdeling van het totale Europese quantum over de diverse landen rechtvaardiger wanneer die naar **historische vangsten** en niet naar het respectieve aantal meters **strekkende kustlijn** zou plaatsvinden. Daar was Europa het voor negentig procent mee eens.

Vervolgens werd er onderhandeld.

Nederland kreeg **9.200** ton tong van de 12.500 die Europa te verdelen had.

En Nederland kreeg **47.000** ton schol van de 126.000 ton die Europa als het maximum beschouwde.

De monopolie-positie van de Nederlandse platvisserij was veilig gesteld.

DE ADVOCAAT

Ze kwamen eigenlijk toevallig bij ons op kantoor, en niet eens bij mij maar bij een ander. Die vroeg of ik erbij wilde komen, want hij had het zo druk. Ik ben erbij gaan zitten en ik ben niet meer opgestaan.

Ze kwamen van **Visserijbelangen,** wist ik veel dat er nog een andere bond was, waarmee zij ruzie hadden. Voordat ik dàt door had stond ik ze al te verdedigen, want we zaten gelijk midden in de processen.

En ik moet zeggen, ik vind het goed om ze te verdedigen. Niet allemaal, niet die lui die in de 12-mijlszone vissen of met binnenzakken in hun net, of die ondermaatse vis verkopen. Die verdedig ik niet, ik heb mijn principes. Maar wel al die lui die gemangeld zijn de laatste jaren. Er zijn jongens die met vijf procent eigen geld zich een kotter van twee, drie miljoen hebben laten aanpraten, er staan op Urk evenveel banken als kerken. De banken liepen de deur plat met hun krediet, en de overheid stond zelf ook met mooie regelingen te zwaaien. En als zo'n jongen bij de gewone bank niet genoeg kreeg, kon hij altijd nog wel bij de Nationale Investeringsbank terecht voor de rest. Maar nauwelijks lag zijn kotter in het water, of er kwamen vangstbeperkingen — kijk, en daarom heb ik sympathie voor ze.

Zelf kunnen ze maar één ding, en dat is hard werken. Maar ze hebben slechte adviseurs gehad en die zijn nu in geen velden of wegen meer te zien. Ze bellen wel eens van de AMRO-bank, Mr. Nouwen, vragen ze, hoe gaat het met de visserij ? Ik zeg dan : jullie willen niet weten hoe het met de visserij gaat, jullie zijn bang voor je rekeningcourant.

De eerste strafzaken die ik deed waren die van negen vissers uit **Goereede.** Ik heb er externe accountants bijgehaald, en die hebben berekend of zij het hoofd boven water zouden kunnen houden als ze de bepalingen **niet** zouden overtreden. **Acht** kwamen er dan zwaar in de rode cijfers, de negende zou het net kunnen bolwerken.

Er kwam ook nog een getuige-deskundige van het ministerie bij en die zei dat hoge boetes door het ministerie gezien werden als een middel tot sanering. Toen maakte de rechter duidelijk dat hij weinig zin had om te dienen als sluitstuk voor een falend beleid.

In 1975 zijn we in beroep gegaan bij het Hof van Justitie in **Luxemburg.** Wij vonden dat de quotering een zaak was van de EEG en niet van de Nederlandse overheid. Dat hebben we gewonnen, maar de zaak mocht tot 1 januari 1978 blijven zoals het was.

In Nederland liggen de processen nu stil. We hebben de bevoegdheid van de staat aangevochten om **individueel** te quoteren ; die zaak ligt nu bij de Hoge Raad, en zolang die geen uitspraak doet, gebeurt er niets.

Dat is dus allemaal mooi, uit advocatuurlijk oogpunt dan. Maar ik weet niet of ik er voor de rest zo gelukkig mee ben. Kijk, ik heb die vissers even een paraplu boven hun hoofd kunnen houden, zodat ze ondertussen zelf een regenjas konden gaan aantrekken. Maar dat doen ze niet,

(vervolg blz. 66)

(Vervolg van blz. 65)

daar zijn ze veel te verdeeld voor. Ze bedenken liever idiote dingen. Dan belt er eentje en die zegt, meester Nouwen, nu heb ik het systeem, we gaan voortaan alles in halve kilo's becijferen en dan weten alleen wij dat het om kilo's gaat. Natuurlijk lost dat allemaal niks op, dat heb ik ze diverse keren proberen uit te leggen. Ze doen het nog stom ook. Ze vullen op de formulieren voor de inspectie 900 kilo in en uiteindelijk komt er maar 800 kilo op de klok. Of ze zijn drie dagen wezen varen en dan zeggen ze dat ze naar het **Skagerrak** geweest zijn, in die tijd kan je daar niet eens heen stomen.

Ze hebben me vice-voorzitter gemaakt aan Visserijbelangen. We moesten ergens zijn en ik mocht niet mee naar binnen, want ik had geen functie. Goed, zeiden ze, dan maken we hem vice-voorzitter, dat is geen punt. Je kunt dus wel zeggen dat mijn bemoeienis met de visserij aardig uit de hand is gelopen.

Nou ja, het trekt mij. De zee, de visserij, ik denk dat een hele hoop mensen dat in hun hart heel prachtig vinden. Er zijn ook zulke fantastische kerels bij. Zaterdags houd ik spreekuur. Ik heb gezegd : iedereen krijgt tien minuten, en geen minuut meer. Als ik dat niet deed, zat ik de hele dag met één. Ze komen allemaal met hetzelfde probleem, maar ze vinden zichzelf allemaal heel extra speciaal.

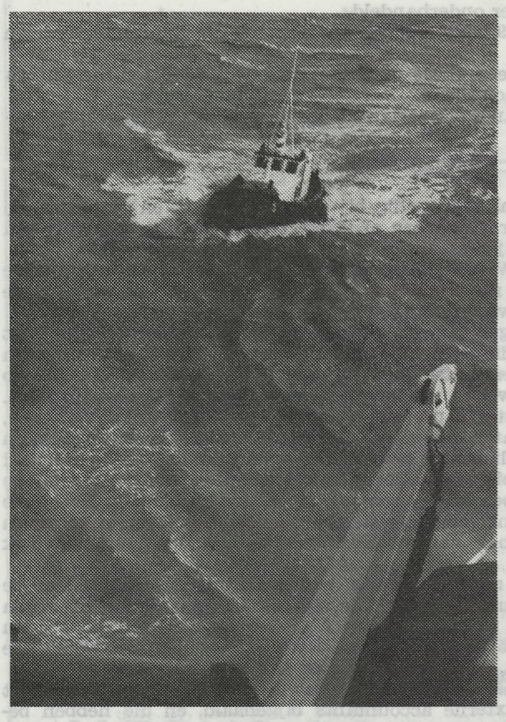
Dat is leuk, maar het maakt ze ook verschrikkelijk verdeeld, en daar gaan ze stuk aan. Ik heb nu gezegd, als jullie jezelf niet organiseren, wordt dan maar nat, je kan niet eeuwig op een paraplu vertrouwen.

Voor een gewone visser is het natuurlijk ook heel moeilijk. Die zit de hele week op zee, en zaterdags wil hij voetballen. Als er een papiertje van de regering komt, dan maakt hij de enveloppe niet eens open. Ik heb weleens op een vergadering gestaan met een ordner, en dan zei ik, goed kijken allemaal, dit heet een ordner, en dit is een perforator. Als er nou weer zo'n papiertje komt, flikker dat dan niet meteen in het dressoir. Je knipt er mooi twee gaatjes in met de perforator en je stopt het in de ordner. Verschrikkelijk. Ze hadden nooit geen papieren. Er waren er wel die me 's avonds opbelden en die zeiden, meester Nouwen, kunt u mij verdedigen, ik moet morgenochtend voorkomen.

Maar de besturen van de bonden, dat is anders. Daarin zitten allemaal van die oude mannen die niet meer actief zijn in de visserij, mannen van zo'n zestig, zeventig jaar. Ze hadden dus de **Kotterbond** van Hoekstra en die had op Urk een afdeling **Visserijbelangen,** maar die heeft zich afgescheiden en is zelfstandig verder gegaan. Ik kreeg pas veel later in de gaten dat ze mij aan het uitspelen waren in hun onderlinge vlaggenparade. Dus nu heb ik gezegd : als jullie geen eenheid maken, dan ga je de boot missen. En dan houd ik er mee op. Ja toch ? Ze kunnen niet eeuwig doorgaan met in hun folkloristisch pak sentimenten af te dwingen.

De modernisering der Loodsdiensten

Hefschroefvliegtuig of wat ?



Oude motorredeboot gebouwd in 1945 en nog steeds in gebruik op de Belgische kust.

In alle loodsstations wordt zowat overal ter wereld gedacht aan rationalisering. Dit lijkt wel een eerste noodzakelijkheid. Nederland was er eveneens als de kippen bij om konkurrentieel te blijven met haar loodsrechten. Toch heeft Groot-Brittannië als eerste natie doorslaggevende maatregelen genomen op dit gebied en de tenderdienst is er nu overal waar mogelijk, in voege. Dit is overigens niet helemaal het gevolg van ekonomische maatregelen, dan wel van verbeterende arbeidsvoorwaarden van het varend personeel. Het gaat inderdaad niet meer op in de huidige scheepvaartkonjunktuur een aantal loodsen aan boord van de loodsboot op haar kruisstation dagenlang vast te houden. Dit kost vanzelfsprekend uiterst duur. Tenderdienst kan de zaak wel wat goedkoper maken en misschien meer komfortabel.

Toch zullen er wel altijd zeegaten bestaan waar geen andere mogelijkheden bestaan dan het gebruik van een loodskotter op een kruisstation met het benodigde aantal loodsen klaar om ingezet te worden aan boord van inkomende schepen of om loodsen af te halen van schepen, die de havens uitgevaren zijn. Tenslotte is de hydrografische toestand van de mondingen, de kusten en de naderingen doorslaggevend. De Scheldemonden en de Vlaamse Kust zijn op dit gebied, door hun gevaarlijke banken en ondiepten, gevreesde gebieden en vooralsnog is de oude loodskotterdienst het systeem dat hier de meeste voldoening schenkt.

In verschillende landen werden reeds proeven genomen met helikopters en dit stelsel is o.a. bij Hoek van Holland in gebruik voor het bemannen van super- en mammoetschepen.

De mogelijkheid van het gebruik van hefschroefvliegtuigen bij de loodsdiensten was reeds in de zestigerjaren een verzoek van de Duitse Minister van Verkeerswezen aan de loodsenbroederschappen. In 1964 vroeg deze minister aan het Duitse Instituut voor de Luchtvaart een onderzoek te wijden aan het vraagstuk. Ondertussen werd toch maar een aanvang genomen met twee types van helikopters van Frans fabrikaat Alouette II en Alouette III. Ongeveer 300 vluchten werden uitgevoerd tussen het loodsstation Brunsbuttel en de loodskotter „Kommodore Kruser" die haar kruisstation heeft aan het „Elbe I" lichtschip. Aan boord van de loodsboot werd zelfs een platform gebouwd voor de landing. De vraag was eigenlijk :

„Kunnen zeeloodsen sneller en veiliger van een walstation naar een loodsboot gebracht worden.

Kan de wachttijd ingekrompen worden door luchttransport ?"

Deze testen werden evenwel door alle loodsen met achterdocht bekeken en uiteindelijk verwierp de loodsenkamer de hele zaak. Een van de „Alouettes" had trouwens een ernstig ongeval waarbij een ambtenaar gedood werd. Het toestel kapseisde nadat het een veilige landing had gemaakt op de rede van Brunsbuttel bij mist. Een van de rotorbladen raakte het water. Dit was in 1966.

Het jaar daarop gebeurde een ander ongeval. Een „Alouette" stortte neer op een droogte voor Cuxhaven. De bemanning verloor het leven. Daarmee werden de proefvluchten stopgezet. Doch de Duitse reders drongen aan op een verdere inspanning om betere diensten te bekomen van de loodsenbundeskammer en de Minister van Verkeerswezen steunde verdere proefnemingen om de loodsen af te halen en te bemannen van de schepen bij middel van helikopters rond Helgoland en dit dan voor vaartuigen van groter tonnemaat. Na de twee ongevallen had de loodsenbond die met de nodige aandacht alle tests had gevolgd, een voorzichtiger houding aangenomen. Maar in andere landen o.a. Nederland, werd deze techniek steeds verbeterd en na meer dan duizend vluchten zonder ongeval, kon men aannemen, dat een hoge graad van veiligheid werd bereikt mede door het feit, dat de toestellen nu voorzien waren van twee motoren en van vlotters. Onder deze voorwaarden meende de Duitse loodsenbond dan toch, dat ze mee moest met haar tijd, dat ze niet opzij kon staan in moderne ontwikkeling van de loodsdiensten.

Een tenderdienst naar het loodsstation van de Scheldemonden, zal wel altijd een moeilijkheid blijven, alleen al door de afstand die van uit Oostende meer dan 8 zeemijlen bedraagt.

Bij goed weer zou dit wel te doen zijn maar de meteorologische toestanden alhier zijn genoegzaam gekend. Bovendien heerst aan dit loodsstation steeds drukte van inkomende en uitgaande vaartuigen zodat nogal wat over en weer zou moeten worden gevaren.

Het blijkt anderzijds niet mogelijk het loodsstation meer zuidwaarts te verleggen gezien de hydrografische voorwaarden.

De Belgische loodsdiensten worden op hiernavermelde trajekten verzekerd :

1) Van de lichtboei **A 1** die zoals gezegd 8 zeemijlen, of een 15 km., buiten Oostende ligt, tot de rede van Vlissingen en deze van Terneuzen en vice-versa.
2) Van de lichtboei **A 1** tot de kusthavens Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge en vice-versa.
3) Van de rede Vlissingen of Terneuzen naar Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge langs de kust en vice-versa.
4) Van de kusthavens tot op de rede en vice-versa.

De Scheldeloodsen brengen de schepen van de Belgische loodsboot

(Vervolg blz. 67)

(vervolg van blz. 66)

op zee (kruisend in de omgeving van de A 1 of van de Nederlandse loodsboot kruisend nabij het Steendiep tot de rede Vlissingen (of Terneuzen) tot de Nederlandse loodsboot op zee (nabij de middensteenbankboei) bij het uitvaren.

Wanneer nodig wordt de loodsboot op zee bevoorraad met loodsen door onze tenderloodsboot gestationeerd te Vlissingen.

De kustloodsen brengen de schepen van de kruispost nabij de A 1 (hierboven reeds gemeld) tot de rede der kusthavens. Het in- en uitloodsen der kusthavens Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge (van de rede tot de kaaien te Nieuwpoort, van de rede tot de kaaien of tot in de zeesluis te Oostende, van de rede tot de havendam of tot in de sluis te Zeebrugge, en omgekeerd) is voorbehouden aan de loodsen van die respektievelijke standplaatsen.

De loodsen worden op de rede van Vlissingen en van de Belgische kusthavens door een redeboot aan boord gebracht van de te beloodsen schepen, of door een redeboot afgehaald na de beloodsing. Deze redeboten zijn dag en nacht ter beschikking van de loodsdienst.

De loodsdienst is immers een kontinudienst (wordt slechts gestaakt bij slechte weersomstandigheden) ter beschiking van het scheepvaartverkeer en is van openbaar nut.

Voor de uitvoering van haar opdracht, beschikt de loodsdienst over 4 loodsboten en 10 motorredeboten. Voor de loodsdienst op zee beschikt men over twee loodsboten, ook nog kruiskotters genoemd, die ieder om de beurt 7 dagen zeebeurt (op het loodsstation A 1) doen, gevolgd van 7 dagen in de haven (uitvoering van herstelling. onderhoud enz.).

Eén jaar geleden werd een nieuwe loodsboot in de vaart gebracht, die helemaal modern van opvatting is en voorzien is van uitstekende akkomodaties voor de opvarenden. Binnenkort worden 2 nieuwe vaartuigen opgeleverd die helemaal up-to-date zijn. Deze vernieuwing was een dringende noodzakelijkheid geworden en zijn meteen het bewijs dat onze Minister van Verkeerswezen er vooralsnog niet aan denkt veel te wijzigen aan het bestaande loodssysteem. De schepen zijn evenwel groter dan hun voorgangers en daarmee dient toch gezegd, dat een beter komfort werd beoogd. Evenwel blijft de techniek toch nog maar wat het was, eeuwen geleden de loods moet met een yol van de loodsboot naar het inkomende schip gebracht worden of hij moet aldus van het uitvarende schip afgehaald worden. Weliswaar is deze yol thans toch mechanisch voortbewogen. Het is trouwens zeer de vraag of ooit een vervangingsmiddel voor deze techniek zal kunnen gevonden worden.

Voor het gebeurlijk aanvoeren van loodsen tussen Vlissingen en het loodsstation A 1 wordt eveneens beschikt over twee loodsboten (tenders); welke ook om de beurt 7 dagen zeebeurt verrichten. De loodsboot-tender op dienst is gestationeerd te Vlissingen. De verwisseling (vervanging van rivierloods door zeeloods en omgekeerd) geschiedt op de rede van Vlissingen door middel van redemotorboten. Soortgelijke boten worden ook gebruikt voor het overzetten en afhalen van de loodsen op de rede der kusthavens.

Er bestaan tien dergelijke redeboten en de oudsten ervan zijn stilaan een doorn in het oog van de loodsen en de bemanningen geworden. Als men weet, dat ze dateren van 1945 en 1946 en dat deze van 1944 nog niet lang geleden werd verkocht, dan weet men al gauw van waar de wind waait. Deze boten zijn onovertrefbare werkpaarden geweest die met hun Deutz motoren van 116 P.K. ontelbare schepen bemand en afgehaald hebben. Ze werden ooit nog gebouwd bij Cockerill te Hoboken. Op de rede te Vlissingen wordt een groter boot gebruikt eveneens voorzien van Deutz motoren. Ze hebben twee schroeven en nadat proeven werden genomen met een nieuw type van boot, is men daar teruggekeerd tot het oude type, dat evenwel werd uitgerust met nieuwe motoren nl. Cummings in lijn. De nieuwe redeboten uit plastiek vervaardigd, waarvan een groot aantal sedert vele jaren reeds in gebruik zijn op de Britse kusten, geven op de kust evenwel voldoening. Ze werden gebouwd bij Auto-Marine St. Helens op Wight en zijn voorzien van twee motoren van elk 180 P.K. Door hun grote snelheid, die tot 20 zeemijlen per uur kan gaan, betekenen ze een grote vooruitgang voor wat de tijdsbesparing en het komfort aangaat bij het bemannen en het afhalen.

Het tenderen zoals het bij de Nederlanders gaat gebeuren, zit er voor ons duidelijk nog niet in en het is wel zeer de vraag of het ooit mogelijk zal zijn, tenzij de scheepvaartbeweging zodanig zou worden georganiseerd, dat alleen maar op bepaalde tijdstippen loodsen zouden worden bemand en afgehaald. Maar daarmee zou deze scheepvaart zeer zeker niet gediend zijn. Meer dan ooit geldt hier : time is money.



De Kruiskotter nr. 1 op haar station

Over bemanningen, kosten en veiligheid op zee

Bemanning

Een zee-officier die zopas schitterende eksamens heeft afgelegd, kan heel goed een slappe « wachtloper » zijn op wie niemand kan vertrouwen. Dit zijn zaken die elke zeevaarder al eens heeft meegemaakt. Zodanig dat men zich aan boord van een schip evengoed veilig kan voelen met iemand op de brug die alleen maar in het bezit is van een vergunning. Technische vorming alleen is zeker niet genoeg en de rederij zou eigenlijk andere eisen moeten stellen of toch tenminste voorwaarden die enigzins buiten het raam van de technische opleiding en de daaraan verbonden getuigschriften liggen zodanig, dat de zeeofficier, het weze aan boord van een vrachtschip of van een vissersvaartuig, niet alleen bekwaam is in zijn beroep maar eveneens wakker, waakzaam en steeds bezorgd voor ieder detail zelfs op lange vervelende reizen, die alleen maar dingen van hem verwachten die ver beneden zijn kennisen liggen, die hij heeft opgedaan gedurende lange studies ; dingen die ver beneden zijn speciale vorming liggen.

In een jaarverslag van de « Scheepvaartkamer van het Verenigd Koninkrijk » werd aldus een heel scherp beeld geschetst van de Engelse scheepvaartindustrie in al haar geledingen.

Het verslag verwees o.a. ook naar ongevallen, die niet veroorzaakt werden door technische tekortkomingen, maar alleen door menselijke fouten, gewoonlijk de fout van de nalatigheid. Op het einde van de rekening hangt de veiligheid van het schip af van de wijze waarop de rederij beheerd wordt, de wijze waarop het schip vaart en tenslotte de bedrijvigheid van ieder individueel bemanningslid.

De rol van het beheer van een rederij mag helemaal niet worden onderschat. Dit beheer legt de richtlijnen vast voor de vaart, geeft een programma, hetzij onder de vorm van handleiding, hetzij onder de vorm van advies. Maar bovenal geven dergelijke nota's de toon aan. En zonderling genoeg, ieder bemanningslid volgt de draad die hem gegeven wordt en zijn handelingen volgen dan meteen niet enkel volgens zijn eigen ervaringen en ondervinding, maar eveneens de planning van de rederij, waarin hij tewerkgesteld is. Deze houding zal tot uiting komen op velerlei manieren, niet het minst in de training. Er zit meer in dit alles dan in het berekenen van akademische vaardigheid en praktische scholing.

De nodige hoedanigheden zullen over het algemeen gevonden worden in de rederijen die een goede organisatie hebben. Het doelmatige schip heeft neiging om een veilig schip te zijn. Een menselijke fout, die kan leiden tot een ongeluk, zal zeer zeker minder vlug voorkomen aan boord van een schip waar een goede planning bestaat en een goed geregeld uurrooster moet gevolgd worden.

Vroegere jaren zou het woord discipline gebruikt geweest zijn, maar tegenwoordig wordt een nieuw woord in de plaats verwacht die niet alleen een doelmatig draaiende « machine » veronderstelt maar voornamelijk een « machine » die begrijpt.

De bekwaamheid van de gezagvoerder moet het beste uit ieder bemanningslid weten te halen en dit maakt dat de mensen fier gaan op hun werk. Zij gaan niet alleen fier op hun taak, maar ze geraken ook meer bekommerd om de veiligheid van hun vaartuig en al wat het schip ontmoet op zijn vaart.

Toch zal het beste beheer aan de wal en aan boord niet genoeg zijn als de officieren evenals de bemanning niet uit het goede hout gesneden zijn. Individuen moeten niet enkel de noodzakelijke kennis hebben en de onontbeerlijke scholing, maar eveneens de stof om de opgelegde regels ten allen tijde te doen eerbiedigen, eender wanneer en eender waar... Zij moeten de opgelegde maten volhouden in krisistijden evenals in tijden dat er geen dergelijke stimulans bestaat, in de haven evengoed als op zee en op een natte en winderige wacht in het midden van de nacht, evengoed

(vervolg blz. 68)

(Vervolg van blz. 67)

als in het midden van de dag, wanneer het weer zenuwslopend is en vochtig. Zeevaarders slaan vanzelf wel de ogen op als ze zoiets lezen, maar ze zullen wel belangstelling hebben voor de wijze waarop de rederij kijkt naar haar zeevarend personeel.

Vaart

De scheepvaart blijft toch wel even overheerst door twee belangrijke elementen. Eerst en vooral de olieprijs die toch de handel, nijverheid en ekonomische zaken danig op hun kop hebben gezet en nu nog het beheer van de rederijen, de uitbating en het beheer van de schepen, heel moeilijk maken. Als tweede element was daar de kwotaregeling voor de zeevisserijbedrijvigheid en voor de handelsscheepvaart de Konferentie van de Verenigde Naties over het « Gedrag voor de Lijnvaart Conferenties » (met conferenties wordt hier bedoeld de overeenkomst tussen rederijen op gebied van bevrachting).

De wereld van de scheepvaart veranderde en deze die het best « varen » zijn diegenen die moderne, voldoelmatige, vloten hebben, gezonde financien en goede beheerservaringen, sterke reserves en goede oordelen.

Roep

Er is steeds maar een verdere vlucht van de bemanning uit de scheepvaart. Een jaarrapport van de Engelse Redersvereniging stelt dit vast na een diep onderzoek. Het bemanningsprobleem lijkt wel erger, dan het was gedurende de laatste jaren. Een werkgroep werd opgericht om dringende stappen te nemen teneinde zeevaarders aan te sporen terug naar zee te gaan. Honderd en zeven schepen werden gekontroleerd met een gezamenlijke tonnemaat van één miljoen ton en er werd gewoon vastgesteld, dat de roep van de zee ieder jaar maar zwakker wordt.

Veiligheid (I)

Het gebeurt nog meer dan we denken, dat schepen helemaal niet in regel zijn om te varen. Slecht uitgeruste schepen komen nog dagelijks voor en de navigatieuitrusting is dikwijls verouderd, terwijl het niet zelden voorvalt, dat ze dan nog buiten gebruik is. Waarmee we alleen maar willen zeggen, dat de bemanningen van deze schepen nog varen zoals in de middeleeuwen toen de snelheid van het schip nog niet zoveel belang had en toen de scheepvaart nog al de ruimte van de wereld had om te varen. Aldus kan het geval aangehaald worden van een 1.300 ton schip, waarvan radar, roerverklikker en telefoon met de machinekamer, buiten gebruik waren. Bovendien was er geen gyrokompas en geen sekstant aan boord. En daarmee was het nog gedaan want het magnetisch kompas was « maar » 30 graden mis doordat het schip een lading ijzer aan boord had.

Veiligheid (2)

Men moet nu nooit geloven dat dit een alleenstaand geval is. Het is anderzijds een regel in de scheepvaart, dat vaartuigen met defekte radioinstallaties deze zo rap mogelijk laten herstellen, wanneer ze een haven aandoen. Tegenwoordig evenwel verlaten schepen de haven zoals ze er gekomen zijn. Er schijnt helemaal geen aanleiding toe te bestaan, de defekte installaties te laten herstellen. De scheepvaartwereld past nog steeds de regels en maten toe van de veilvaart in de twintigste eeuw. De gevaren van dergelijke handelswijze liggen voor de hand. Het wordt tijd dat de scheepvaartreglementen eens worden bijgewerkt voor wat de uitrustingen aangaat, maar voornamelijk voor wat de staat aangaat in dewelke de toestellen moeten verkeren.

Er zijn steeds maar gesprekken over de veiligheid van de scheepvaart in het kanaal en de kustwacht zendt om de twee uren weerberichten uit. Soms zijn deze raadgevingen en berichten nutteloos. Een nieuwe en goed uitgeruste tanker had een bemanning van Chinezen die maar heel weinig Engels spraken. De radiowaarschuwingen waren voor dit schip helemaal van geen nut en de schepen in haar nabijheid konden daardoor wel eens in gevaar komen. Het nut van de radartorens aan het kanaal kan in dit geval wel eens betwijfeld worden. Zou het geld niet beter besteed worden aan het verbeteren van de schepen zelf ?

Boei

Uit de Norfolk kust ter hoogte van « Smith's Knoll », heeft het Britse zeewezen een boei uitgelegd, die allerhande inlichtingen moet verschaffen ten dienste van de scheepvaart. De boei draagt de kentekens D.B. 1. Het is een ton die 25 voet hoog is en gegevens zal verstrekken over de staat van de zee en allerhande weerkundige cijfers. Het werd ontworpen door het wetenschappelijk instituut. De gegevens zullen overgeseind worden langs radiogolven. De overseining gebeurt bij middel van een stelsel dat nu al gebruikt wordt om een dagblad over te seinen naar de « Queen Elisabeth 2 » elke dag wanneer het schip op zee is. Het systeem is gesteund op een radiotelegrafie netwerk tussen Buitenlandse Zaken en de Commonwealth kantoren over geheel de wereld. De hoofdfunktie van deze boei is voornamelijk het uittesten van vooruitgeschoven tastsystemen. Toch maakt de boei deel uit van het gehele Europese boeienstelsel, waarmee later zal kunnen bepaald worden, welke routes de schepen moeten volgen, welk weer ze zullen krijgen in ieder specifiek gebied, visserij gegevens en bezoedeling.

Prijs

De prijs voor de vaart van een tanker van 200.000 ton per dag is ongeveer 1,5 miljoen frank en het is belangwekkend even terug te kijken naar het verleden. De schoener « Jane T. Wooldale » was honderd jaar geleden een regelmatig vaarder. Op een gewone reis van Santander naar Bowling bedroegen alle kosten samen ongeveer 4.000 frank en daarin waren begrepen, de sleeprechten, loodskosten, commissies, lossen laden. Het schip vervoerde 273 ton lading. In de kosten waren anderzijds berekend de lukse van 5 shillingen voor kaarsen en een pond en half voor de bakker !

Dit « Jane T. Woodale » moet een heel voordelig schipje geweest zijn en zeker een troost voor zijn reder. Zonder zorgen voor de brandstof... of de kosten hiervan.

Roken

Het is ons overkomen, dat we rustig een sigaar zaten te roken in de trein van Dover naar Londen en dat een slecht karakter ons kompartiment binnenstapte en ons aanspoorde het roken stop te zetten. Hij had duidelijk het opschrift « roker » niet opgemerkt. Doch enkele tijd later, leden we nogal wat « beschaamde kaken » in datzelfde land, toen we hadden opgehouden met roken en voortaan kompartimenten opzochten voor niet-rokers. Twee juffers staken een sigaret op zomaar recht over ons en dat konden we nu wel eens niet nemen ! Met de beleefdheid die ons kenmerkt, maakten we hen attent op hun vergrijp. Zij bleven eveneens beleefd, maar verzochten ons gewoon eens naar de « occulist » te gaan om onze kijkers, die inderdaad achteruitboeren, te laten testen.

We waren een beetje meer dan verveeld toen we bemerkten, dat het plaatje op de ruit niet meldde « no smoking ». Er stond in koeien van letters op : « Ladies only » !

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

(Vervolg van blz. 2)

wanneer hij zich met een jonge schipper associeert. Het mag nochtans in de huidige situatie, zoals ten andere in de visserijgeschiedenis bewezen is, als een wonder beschouwd worden, dat buitenstaanders in de visserij kapitalen zouden willen investeren of zich zouden willen omringen van een jonge schipper om mee te doen aan de heropbouw van een reeds zo gehavende vissersvloot.

Uit dien hoofde en rekening houdend met wat in de ons omringende landen aan het worden is, nadat de genomen E.E.G. maatregelen, richtinggevend zijn, wordt het groot tijd ,dat ook ons land aan geen verdere aftakeling maar aan een dringende modernisering begint, zoals Minister Chabert in zijn artikel van heden in ons blad terecht doet uitschijnen.

DIENEN DE BESTAANDE INSTELLINGEN ALLEEN OM AMBTENAREN WERK TE VERSCHAFFEN ?

Bij deze bestendige aftakeling van onze vloot, welke in 1946 nog een tiental grote rederijen met 50 IJslandschepen en 2.000 bemanningsleden kende, vergeet men daarenboven de krachtinspanningen gedaan om vijf visserijscholen, waarvan de totale modernisering zich ook dringend doet gevoelen, in het leven te houden. Elke leerling van die scholen kost immers meer dan een miljoen frank per jaar en niemand durft ook hier de etatisering en de modernisering er van, aan. Ondertussen kosten deze aan de Belgische gemeenschap enorm veel geld.

Zo pas heeft men een nieuw proefstation gebouwd en wordt er nu nog een vleugel aan toegevoegd, waarvan de totale kostprijs, met uitrusting, de 250 miljoen frank te boven gaat zonder te spreken van de vele miljoenen welke jaarlijks een 20-tal personeelsleden, wetenschappelijke en technische navorsers met zich brengen. Voeg daaraan toe een visserijdienst in het Ministerie van Landbouw welke bij de 20 ambtenaren telt, het Ministerie van Verkeer, Arbeid en Sociale Voorzorg, de tientallen miljoenen aan de Ongevallen kas, het scheepsjongensfonds, de waterschoutambten, enz..... besteed, zonder te spreken van de honderden miljoenen welke de uitrusting en uitbating van onze drie vissershavens gekost hebben en nog kosten. Voeg daarbij ook het personeel in al die instellingen werkzaam en de zwaarder kosten welke een ontmanteling van 50 à 60 schepen voor gevolg heeft op economisch vlak.

Want nu stelt zich de vraag : waarom dan jaarlijks nog een miljardenuitgave aan alles wat voorafgaat. Waarom nog een opleidingsvaartuig en een Ibis opleidingsschool, welke straks voor de nieuwbouw meer dan 200 miljoen frank zal kosten met daaraan toegevoegd een sociaal tehuis voor jonge vissers en sociale gevallen, welke ook voor de gemeenschap een personeelslast voor de opvoeding van honderd kinderen veroorzaakt, en men moet naief zijn niet te begrijpen welke catastrofe dit wordt.

En dan komen bij dit alles de duizenden en duizenden die rechtstreeks of onrechtstreeks door dit bedrijf een tewerkstelling vinden in de vissershavens, de herstel, bouw, de herstellings en technische bedrijven, zonder te spreken van de handel, de opbrengst van de belastingen gevolg van een inkomen van minstens anderhalf miljard deviezen uit de zee gehaald.

Hierover verder uitwijden, zou ons te ver verwijderen van de titel van ons artikel, maar zou het bewijs leveren van de onontbeerlijke, dringende en onherroepelijke noodzakelijkheid, de kwestie van onze visserijvloot wat meer nuchter, gezonder en niet in het kader van het eigenbelang van enkele onverantwoordelijken of niet nadenkenden, te bekijken.

DIENT DE MODERNISERING SNEL AANGEVAT EN HOE ?

We hebben reeds in verscheidene nummers van dit vakblad over de sloop en modernisering van de vloot geschreven en gewezen op wat in Ierland, Engeland, Duitsland aan modernisering wordt gedaan. We hebben gewezen op het onzinnige te willen beletten schepen van vijf jaar en minder in het buitenland aan te kopen aan prijzen, die in ons land dubbel zoveel kosten.

En we denken dat het tijd wordt, niet alleen te bezinnen maar aan het werk te gaan in het belang van de modernisering, de werkverschaffing, en het behoud van onze visserij zelf.

We kennen reeds vier reders die willen bouwen, nog anderen die een modern vaartuig willen kopen. We weten dat er zijn, die met te slopen alleen bedoelen aan geldklopperij te doen, daar ze rijk genoeg zijn en die sloop niet uit armoe doen, maar om er meer aan te verdienen dan het vaartuig gekost heeft.

In ons nummer van 18 november hebben we aangetoond op welke wijze Duitsland de visserijvloot moderniseert. In ons nummer van heden geven we in het kort de inspanningen weer van de Ierse regering om deze vloot uit te breiden en te moderniseren, daarin gesteund door de toelagen van de F.E.O.G.A.

Begin van dit jaar hebben we er op gewezen dat de F.E.O.G.A., 250 miljoen ter beschikking heeft gesteld van de Ierse en Engelse visserij om schepen van 27 m en minder te bouwen.

En waarom zou ons land, nu minstens vijftig oude schepen in anderhalf jaar tijd gesloopt werden, ook geen eisen kunnen stellen ? De tonnage onzer vloot is immers veel kleiner dan tien jaar geleden. Een commissie van wijzen bestaande uit bevoegde ambtenaren, vertegenwoordigers van reders, vakbonden en scheepsbouwers, diene samengesteld met als basis een ontwerp zoals hieronder weergegeven, vatbaar voor verbeteringen.

Sloopremie

De minister van Verkeer heeft op de 50 miljoen reeds toegekend, voor ongeveer 48 miljoen aan slooppremie verdeeld. De rest van die 50 miljoen is voorbehouden voor nog een paar betwistte gevallen.

Er werd een derde schijf van tien miljoen frank bekomen, waarvoor op een derde lijst zich een twaalftal reders kandidaat hebben gesteld, waarvan de sloop hunner vaartuigen ongeveer 18 à 20 miljoen frank vereist, zo de slooppremie van 20 duizend frank per Bruto ton wordt toegekend, zoals in het eerste Besluit voorzien was. Onder deze eigenaars bevinden er zich die alleen slopen omdat de premie interessant is en die door hun handel en andere bezigheden of beroepen het volstrekt niet nodig hebben.

Het zijn geen oude vissers of geen weduwen, die werkelijk het bedrijf uit nood of ouderdom moeten staken, maar wel van de mooie premie misbruik en niet gebruik willen maken, om benevens die premie, van de rest (motoren en toebehoorten) nog een bedrag op te strijken, welke ze bij verkoop niet zouden ontvangen en dus een zaakje doen ten koste van de gemeenschap. Om aan zo'n toestanden het hoofd te bieden, zou ofwel elk geval dienen onderzocht met het gevaar allerlei invloeden te zien werken omtrent het al of niet gerechtvaardigde van hun eis. Een tweede wijze van toekennen ware de 18 vaartuigen elk, slechts 6.000 fr per ton slooppremie toekennen. Inderdaad die 18 vaartuigen vertegenwoordigen ongeveer 1200 Br.T. Aldus zou niemand kritiek kunnen uitoefenen omdat er slechts 10 miljoen ter beschikkng is.

Het gevolg er van zou zijn, dat diegenen die de slooppremie aangevraagd hebben gezien het verminderde toegekend bedrag per ton onmiddellijk hun vraag voor sloop zouden intrekken.

Modernisering

Men beoogt de tewerkstelling, het behoud van onze instellingen en onze visserijbevolking, waarvoor zoveel financiële opofferingen gedaan werden om ze in de visserij te houden.

In het kader van de E.E.G.-beslissingen, valt er voorlopig en waarschijnlik voor altijd, niet meer te denken aan het bouwen van schepen van 30 meter en meer.

De vaststelling van de 200 mijlszone in gebieden als IJsland, Faroë, Groenland, Noorwegen enz..... en alle landen die aan de zee gelegen zijn, brengt met zich dat het zinloos is nog grote schepen te bouwen, waarvan het economisch rendement falikant uitvalt.

Waarom dan niet, zoals de Ieren, de Duitsers en de Engelsen, de modernisering doordrijven van schepen, waarvan de grootte de 28 à 30 m en de motorkracht de 500 à 600 pk niet te boven gaat ?

Als aan Engeland en Ierland voor dergelijke nieuwbouw 250 miljoen toegekend wordt door de F.E.O.G.A., waarom zou ons land het Iers stelsel voor nieuwbouw niet benaderen ?

Een slooppremie van 20 duizend of 25 duizend frank per ton geven, op voorwaarde dat op een Belgische werf aan nieuwbouw gedaan wordt, zou nuttiger zijn dan wat nu gedaan werd. Laat schepen bouwen tot een maximum van 28 à 30 meter omdat wij niet zo dicht tegen de traditionele visserijgronden gelegen zijn als Ierland en de afstanden dat rechtvaardigen

(Vervolg blz. 70)

(Vervolg van blz. 69)

En in welke voorwaarden dient Staatssteun gegeven ?
Ons dunkens kunnen we ons spiegelen aan deze door Ierland en Duitsland verleend en wel als volgt :

1. Vijf ten honderd eigen kapitaal.
2. 25 t.h. van de F.E.O.G.A. en zo deze niet tussenkomt, van de Staat in de vorm van een sloopremie voor bestaande reders en in de vorm van een steun om de werkloosheid op te lossen, zo het een jonge schipper geldt, daarin eventueel gesteund door een ander mens die er zijn kapitaal wil in steken.
3. 70 t.h. kredietverlening door het N.M.K.N. zoals nu op 12 jaar en aan een interest zoals nu.
4. Tussenkomst van de Staat in deze interesten, in zoverre dat deze zoals bij de Ieren niet hoger oploopt dan 3 t.h.
   Aldus zal een sloopremie nuttig zijn besteed en herbouwt men niet, dan dient de sloopremie tot maximum 5.000 frank herleid, aldus de modernisering verder doordrijvend en fiskaal afgeschreven schepen geen nutteloos geschenk gevend.
5. In Holland heeft men daarenboven ongeveer 8 jaar geleden een extra investeringsaftrek toegestaan (dus buiten de gewone afschrijvingen per jaar) van 5 t.h. per jaar gedurende 5 jaar, wat in totaal 25 t.h. extra op de gebouwde of aangekochte som betekent, welke echter diende terugbetaald als de reder het vaartuig binnen de vijf jaar na bouw verkocht zodat men hierdoor de verkoop in die periode belemmerde.

Voorwaarden : Bij invoer

Voor hen die een uitzonderlijke gelegenheid krijgen om een tweedehands vaartuig te kopen niet ouder dan 5 à 7 jaar, moet de gelegenheid gegeven worden, van de N.M.K.N. insgelijks 70 t.h. in leen te ontvangen, maar met dien verstande, dat wanneer ze hun oud schip slopen, de sloopremie hier tot 10.000 frank herleid wordt.

BESLUIT

We hopen dat de Minister van Landbouw en Visserij, wier ambtenaren toch veel meer in de visserijproblemen ingeburgerd zijn dan vroeger, zullen begrijpen dat niet een studie op langen adem, maar dringend tot werkelijkheid dient geroepen in het belang van de voortzetting der Belgische visserij, in het belang van de opslorping van de werkloosheid en het voortbestaan van allen er bij betrokken.

P. Vandenberghe

WIJZIGINGEN IN HET MOBIEL MARITIEM RADIOVERKEER

Het nieuw International Radioreglement, editie 1976 voorziet een belangrijk aantal vernieuwingen en wijzigingen in het Mobiel Maritiem radioverkeer.

In dit verband informeert de Regie van T.T. en meer bepaald de Gewestelijke Directie van de Radio Maritieme Diensten te Oostende, te gepasten tijde de eigenaars of beheerders van Belgische schepen en de betrokken radiomaatschappijen, om hen toe te laten, de radiouitrustingen aan boord van hun schepen aan de nieuwe vereisten aan te passen en anderzijds, de gewijzigde operationele procedures te doen naleven.

Hierna volgen enkele belangrijke wijzigingen en nieuwe exploitatiemogelijkheden.

1. Smalband radiotelex

In vergelijking met het land-telexverkeer is het maritiem radiotelexverkeer slechts langzaam tot ontwikkeling gekomen. Het ontbreken van specifieke radiotelexkanalen binnen het radio-elektrisch spectrum, was één van de voornaamste oorzaken.

De Administratie Radio-Maritieme Wereldconferentie, gehouden in 1974, heeft hieraan kunnen verhelpen, door in elk van de banden van 4 tot 25 MHz voldoende kanalen beschikbaar te stellen.
De Regie van T.T. heeft niet geaarzeld om in elk van de vorenbedoelde banden 2 gekoppelde en 2 niet-gekoppelde kanalen te notificeren bij de „Union Internationale des Télécommunications (U.I.T.)" te Genève. Deze kanalen werden per 1 juni 1977 in dienst gesteld.
De gekoppelde kanalen mogen door de Belgische scheepsstations enkel worden gebruikt voor de afwikkeling van radiotelexverkeer via het nationaal kuststation.

De niet-gekoppelde kanalen mogen door de scheepsstations worden aangewend voor hun radiotelexcorrespondentie met om het even welk kust- of scheepsstation.

Hierna de gekoppelde en de niet-gekoppelde kanalen te vinden van het kuststation Oostenderadio en de Belgische schepen :

Gekoppelde kanalen :

	Oostenderadio	Belgische scheepsstations
4 MHz :	4351, kHz	4171,5 kHz
	4355,5 kHz	4176, kHz
6 MHz :	6495,5 kHz	6257,5 kHz
	6502,5 kHz	6264,5 kHz
8 MHz :	8706, kHz	8345, kHz
	8710,5 kHz	8349,5 kHz
12 MHz :	13072,5 kHz	12492,5 kHz
	13079, kHz	12499, kHz
16 MHz :	17198,5 kHz	16661,5 kHz
	17203, kHz	16666, kHz
22 MHz :	22562,5 kHz	22193,5 kHz
	22567, kHz	22198, kHz

Niet-gekoppelde kanalen :

Belgische scheepsstations
4178,5 kHz
4179, kHz
6269, kHz
6269,5 kHz
8298,6 kHz
8299,1 kHz
12521, kHz
12522,5 kHz
16696, kHz
16701, kHz
22226, kHz
22226,5 kHz
25077,3 kHz
25082,3 kHz

Op dit ogenblik is de radiotelexapparatuur van het kuststation Oostenderadio reeds geëvolueerd naar een semi-automatisch systeem. Dit betekent dat de schepen, die uitgerust zijn met de passende radiotelexinstallatie, op elk ogenblik, en waar zij zich ook op zee mogen bevinden, automatisch toegang krijgen tot het kuststation. De radio-operator in het kuststation brengt dan onmiddellijk de verbinding met de gewenste binnenlandse of buitenlandse telexabonnee tot stand.

Binnen afzienbare tijd zal het semi-automatische systeem van het kuststation worden vervangen door een vol-automatische inrichting, welke de schepen de mogelijkheid zal bieden, op gelijk welk ogenblik tijdens de zeereis en met om het even welke telexabonnee aan de wal, te corresponderen zonder tussenkomst van de radio-operator in het kuststation.

Het radiotelexverkeer in de richting wal-schip kan, voorlopig, die evolutie niet volgen en zal derhalve semi-automatisch blijven, tot de comptabiliteitsproblemen, die een internationaal karakter hebben en het volautomatisch verkeer in de weg staan, een oplossing hebben gevonden.

2. Selectieve oproep :

Het kortegolf kuststation Oostenderadio onderhoudt een doorlopende luisterwacht op de internationale oproepfrequenties. Dit biedt de schepen de mogelijkheid om op ieder ogenblik het kuststation te contacteren en verkeer af te wikkelen. Alleen propagatiemoeilijkheden kunnen hier oorzaak zijn van enige vertraging. Anders is het gesteld met het radioverkeer in de richting wal-schip. Wanneer slechts één of zelfs twee marconisten deel uitmaken van de scheepsbemanning, kan onmogelijk doorlopend dag en nacht worden geluisterd naar de slechts om het uur door de kuststations uitgezonden verkeerslijsten. Als wij hier ook de mogelijke propagatiemoeilijkheden vermelden, dan beseft U meteen waarom radiotelegrammen, die U nu telexeert of telefoneert, alsook de gespreksaanvragen die U thans indient, steeds met vertraging door de schepen worden ontvangen.

(Vervolg blz. 71)

(Vervolg van blz. 70)

Om hieraan te verhelpen, werd het selectief oproepsysteem ontwikkeld. Dit systeem biedt het kuststation de mogelijkheid om door het uitzenden van gecodeerde nummers een schip, dat wel te verstaan is uitgerust met een decoder, op gelijk welk ogenblik binnen enkele seconden op te roepen.
De decoder aan boord van het schip ontvangt de oproep automatisch en waarschuwt de marconist dat er een bericht voorhanden is. Het nut van gecombineerde decoders, die technisch derwijze geconstrueerd dat zij, benevens het selectief oproepnummer van het schip, ook het identificatienummer van het oproepend kuststation kunnen aanduiden, hoeft zeker niet te worden onderlijnd.

De „eenvoudige" decoders evenwel laten de scheepsmarconisten altijd in de onzekerheid omtrent de identiteit van het oproepend station.
De kuststations Oostenderadio en Antwerpenradio werden eind 1975 uitgerust met het selectief oproepsysteem.

Om de doelmatigheid van de installatie te toetsen werden, in het begin van dit jaar, proeven gedaan met een Belgisch schip dat pas Peru had verlaten.

Het kuststation Oostenderadio heeft het schip tot de aankomst in Rotterdam dagelijks, op wisselende tijdstippen dan nog ,telkens direct en succesvol kunnen contacteren door middel van de selectieve oproep. Hieruit mag worden besloten dat eindelijk ook in de richting wal-schip een all-time contact mogelijk is, zelfs buiten de dienstvacaties van de scheepsmarconist.

De Regie van T.T. heeft de selectieve oproepnummers 72500 t/m 73999 (met uitzondering van de nummers 72727 en 73737) voorbehouden voor de Belgische schepen.

3. Diensturen van de scheepsmarconisten :

Door het nieuw „International Radioreglement — editie 1976" worden de vacaties van de marconisten aan boord van de schepen van de 2de, 3de en 4de categorie in volgende zin gewijzigd :

2de categorie (16 u.) :
— 00.00 — 04.00
— 08.00 — 12.00
— 16.00 — 18.00
— 20.00 — 22.00 uur volgens tijdzone of lokale scheepstijd.
— 4 uur, te situeren door de scheepskapitein of de verantwoordelijke voor het schip, om te kunnen voldoen aan communicatiebehoeften die noodzakelijk zijn voor het schip; hierbij is rekening gehouden met de propagatiecondities.

3de categorie (8 u.) :
— 08.00 — 12.00 uur volgens tijdzone of lokale scheepstijd
— 2 opeenvolgende uren gelegen tussen 18.00 en 22.00 uur volgens tijdzone (of lokale scheepstijd), te situeren door de scheepskapitein of de verantwoordelijke van het schip
— 2 uur, te situeren door de scheepskapitein of de verantwoordelijke van het schip, om te kunnen voldoen aan communicatiebehoeften die noodzakelijk zijn voor het schip; hierbij is meer rekening gehouden met de propagatievoorwaarden.

4de categorie :
— Er wordt aanbevolen dat deze scheepsstations een luisterdienst zouden onderhouden van 08.30 tot 09.30 uur volgens tijdzone (of lokale scheepstijd).

4. Nieuwe radiotelefoniekanalen in de korte golven :

Per 1 januari 1978 moet het radiotelefonieverkeer in de korte golven worden afgewikkeld over nieuwe frequenties.
In elk van de banden tussen 4 en 23 MHz heeft de Regie van T.T., tijdens de Administratieve Radio-Maritieme Wereldconferentie, een belangrijk aantal duplex-kanalen kunnen reserveren.
Hieronder is een tabel te vinden van de bedoelde duplex-kanalen (draaggolffrequenties) :

	Kuststation Oostenderadio	Belgische schepen
4 MHz-band	4388,4 kHz	4094, kHz
	4431,8 kHz	4137,4 kHz
	4407, kHz	4112,6 kHz
	4379,1 kHz	4084,7 kHz
	4422,5 kHz	4128,1 kHz
6 MHz-band	6509,5 kHz	6203,1 kHz
8 MHZ-band	8762,3 kHz	8238,4 kHz
	8756,1 kHz	8232,2 kHz
	8753, kHz	8229,1 kHz
	8731,3 kHz	8207,4 kHz
	8725,1 kHz	8201,2 kHz
	8734,4 kHz	8210,5 kHz
	8805,7 kHz	8281,8 kHz
12 MHz-band	13119,4 kHz	12348,6 kHz
	13138, kHz	12367,2 kHz
	13156,6 kHz	12385,8 kHz
	13144,2 kHz	12373,4 kHz
	13153,5 kHz	12382,7 kHz
16 MHz-band	17270,1 kHz	16497,2 kHz
	17307,3 kHz	16534,4 kHz
	17322,8 kHz	16549,9 kHz
	17313,5 kHz	16540,6 kHz
	17257,7 kHz	16484,8 kHz
22 MHz-band	22670,4 kHz	22074,4 kHz
	22651,8 kHz	22055,8 kHz
	22636,3 kHz	22040,3 kHz
	22620,8 kHz	22024,8 kHz
	22713,8 kHz	22117,8 kHz

De kanalen in bovenstaande tabel werden gerangschikt volgens een geraamde bruikbaarheidsgraad. Gelet op het feit dat in alle banden de kanalen afwisselend met een aantal andere landen moeten worden gedeeld, ligt het voor de hand dat schepen, die gebruik kunnen maken van al de frequenties die in de tabel voorkomen, meer waarborgen hebben om kwalitatieve radiogesprekken te kunnen tot stand brengen over lange afstanden.

5. Aanvullende VHF-kanalen :

Van 1 september e.k. af, zullen de kuststations Oostenderadio en Antwerpenradio, en derhalve ook de scheepsstations, gebruik kunnen maken van een aantal bijkomende VHF-kanalen uit de reeks 60 t/m 88.
Antwerpenradio zal het maritiem VHF-verkeer kunnen afwikkelen over de kanalen 7, 24, 26, 27, 28 en 81 en Oostenderadio zal de beschikking krijgen over de kanalen 23, 27, 78, 85, 87 en 88.

6. Oproepen in de kortegolf-radiotelegrafie ,uitgaande van de scheepsstations :

Als laatste belangrijke vernieuwing (toepasselijk per 1-6-1977), mag worden vermeld dat de wereldconferentie een efficiënter verdeling van de internationale oproepband in de radiotelegrafie kortegolf heeft kunnen tot stand brengen.

De vroegere internationale oproepband was gemeenschappelijk te gebruiken door alle scheepsstations. Thans is de bedoelde band ingedeeld in 4 groepen van 4 kanalen. Deze groepen werden evenwichtig verdeeld onder de maritieme landen. Aldus kunnen de scheepsstations van een bepaalde nationaliteit het kuststation van hun land oproepen op eigen kanalen.

Een 5de groep van twee kanalen werd toegevoegd, om de scheepsstations toe te laten een kuststation van een andere nationaliteit op te roepen.

Samen met de nieuwe indeling van de diensturen van de scheepsmarconisten, zal de nieuwe oproepprocedure onbetwistbaar leiden naar een betere spreiding van het kortegolf-radioverkeer in het algemeen en een meer doeltreffende oproep van de scheepsstations in het bijzonder.

Lees „HET VISSERIJBLAD"

DE INSPANNINGEN VAN DE IERSE REGERING voor UITBREIDING VISSERIJVLOOT

EN BELGIE ?

We hebben er reeds op gewezen, waar bij ons inspanningen geleverd worden om de vloot te verminderen, door saneringen en slopingssubsidies, er in Ierland integendeel een politiek gevoerd wordt voor nieuwbouw en modernisatie. Door de EEG werd inderdaad voor Ierland kwota toegekend, die hoger liggen dan het jaarlijks omzetcijfer, zodat er voor de Ierse visserij nog toekomstmogelijkheden weggelegd liggen. Het is dan praktisch het enige land van de EEG waar aan vlootuitbreiding gedaan wordt. Onlangs heeft het ministerie van Visserij in de persoon van de Ierse minister een plan bekend gemaakt, uitgewerkt met de Banken en met het ministerie van Financiën, waarbij in de rentevoet van de bouwleningen de regering voor maksimum 5,25% tussenkomt. Deze maatregel zal inderdaad, volgens een woordvoerder van de rederijen, van aard zijn om de uitbreiding van de vloot te bevorderen.

Hieronder geven we dan de nieuwbouwvoorwaarden :

1) Voor nieuwbouw beneden de 15 meter

eigen middelen	5%
subsidie	25%
lening	70%
duur : 15 jaar makisimum	
interest	8%

2) Nieuwbouw meer dan 15 meter tot 20 meter

eigen middelen	5%
subsidie	25%
lening	70%
duur : 12 jaar maksimum	
interest	8%

3) Nieuwbouw van meer dan 20 tot 27 meter

eigen middelen	5%
subsidie	25%
lening	70%
duur : 12 jaar maksimum	
interest	8%

Wanneer een vissersvaartuig in het buitenland gebouwd wordt, dan moet ook daar de lening gebeuren. In het geval van nieuwbouw voor een vaartuig van meer dan 15 meter mag F.E.O.G.A.-tussenkomst gevraagd worden. Indien deze F.E.O.G.A.-subsidie toegekend wordt, dan mag de totale subsidie de 25% niet overschrijden. In die 8% interest komt de regering voor 5,25% tussen zodat ze in feite maar 2,75% bedraagt.

TWEEDEHANDSE VAARTUIGEN

Ook voor de aankoop van tweedehandse vaartuigen krijgt men een lening maar dan geen subsidie. In het algemeen wordt deze lening echter alleen maar toegestaan aan de koper wanneer de verkoper in verwanging van zijn te koop aangeboden of verkocht vaartuig, zich een nieuw vaartuig aanschaft.

Hierdoor stimuleert men de nieuwbouw omdat deze zeker wel afhankelijk is van de mogelijkheid voor de verkoper van de verkoop van zijn tweedehands vaartuig.

Door aldus ook leningen te voorzien voor de aankoop van tweedehandse vaartuigen krijgt de verkoper die zich een nieuw vaartuig wenst aan te schaffen een veel groter gelegenheid om een koper te vinden voor zijn oud vaartuig.

De voorwaarden voor aankoop zijn :

1) eigen middelen : 10% in plaats van 5%)
2) lening : 90% van de geschatte waarde
3) duur : hangt af van de ouderdom van het vaartuig
4) rente : op het huidig ogenblik 8%

Wat echter van bijzonder belang is voor de uitrusting van het vaartuig, zijn de leningen en de subsidies die hiervoor toegekend worden. Voor een klein land als Ierland, dat ten slotte toch maar een laatkomer is op visserijgebied, duidt het toch op een zeer vooruitstrevende politiek in zake visserij, dat ook voor het aanschaffen van netten en getuig, voor het inbouwen van een nieuwe motor, voor het aanschaffen van moderne apparatuur en voor de ombouw van het vaartuig, zoals bv. van het gewoon treilerstype naar het seinertype, leningen en gratise subsidies toegekend worden. Als wij onze eigen visserijpolitiek daarmede vergelijken dan komen we er tenslotte beschamend uit en kunnen we praktisch geen enkele maatregel opsommen die toekomstgericht is.

Hieronder volgen deze leningsvoorwaarden, waarbij er een verschil gemaakt wordt tussen nieuwbouw en tweedehands vaartuigen, alleen wat de aanschaffing van netten en vistuig betreft, namelijk de gratise subsidie. Nochtans is zowel voor een tweedehands als voor een nieuw vaartuig een moderne uitrusting van uitzonderlijk belang.

Netten en vistuig voor nieuwbouw :

1) eigen middelen :	10 %
2) subsidie :	25 %
3) lening maksimum :	65 %
4) duur : 8 jaar maksimum	
5) rente : voor het ogenblik 12 ½ %	

Netten en vistuig voor tweedehandse vaartuigen :

1) eigen middelen :	10 %
2) lening maksimum :	90 %
3) duur : maksimum 8 jaar	
4) rente : 12,5 %	

In het algemeen worden leningen slechts toegekend bij de eerste aanschaffing van netten en vistuig, zowel bij het nieuw als tweedehandse vaartuig. Uitzonderlijk wordt toch 90 % lening toegekend voor een nieuwe aanschaffing aan 12,5 % maar dan slechts voor een duur van 3 jaar.

Vernieuwing van motor en machinerie :

1) eigen middelen :	10 %
2) subsidie :	25 %
3) lening : maksimum	65 %
4) duur : maksimum 10 jaar	
5) rentevoet :	8 %

Aanschaffing apparatuur :

1) eigen middelen :	25 %
2) subsidie :	25 %
3) lening : maksimum	50 %
4) duur : 3 jaar	
5) rente :	8 %

Ombouw van het vaartuig :

1) eigen middelen :	5 %
2) subsidie :	50 %
3) lening : maksimum	45 %
4) duur : 8 jaar	
5) rentevoet :	8 %

Zoals we vaststellen is er voor wat de apparatuur betreft, geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe en tweedehandse vaartuigen wat een subsidiëring betreft. Het is anderzijds duidelijk dat een nieuw vaartuig wel niet aan een vernieuwing van motor en machinerie toe is en ook niet aan een ombouw, maar van belang is dat in deze gevallen voor de tweedehandse vaartuigen in beide eerste gevallen 25 % gratise subsidie verleend wordt en in de ombouw tot 50 % ! Anderzijds werd er door de banken een leasing-systeem in voege gesteld voor de nieuwe vaartuigen berekend op een duur van 12 jaar aan een rentevet van 9,06 % vooruit te betalen per kwartaal. Wat deze leasing echter bevat hebben we niet kunnen achterhalen.

Wat in België beoogd wordt, hebben we het in een ander artikel, daar hier alleen van sloop maar niet van heropbouw gesproken wordt, wat volledig verkeerd is.

WEST-DUITSLAND OP ZOEK NAAR EEN INDUSTRIELE VISSERIJ VOOR PROTEINEN

We hebben er vroeger reeds op gewezen dat men in de jongste paar jaar ernstig werk maakt, en dit dan vooral in West-Duitsland, van een uitbreiding van de visserij op de kleine garnaalsoort, de „krill" genaamd.

Het is een kleine garnaal gaande van 2 tot 6 cm lengte, meer naar de platte kant, maar ten zeerste rijk aan proteïnen en vitaminen. De „krill" zou in dergelijke hoeveelheden aanwezig zijn, dat men er onbedreigd aan industriële visserij zou kunnen op doen, zowel voor dierenvoeding als voor de konsumptie verwerkt in speciale pastei.

Het is vooral Rusland, Japan en West-Duitsland die er een toekomst in zien. West-Duitsland heeft dan ook nu reeds naar het Zuiden en meer bepaald in de Stille Oceaan een tweede wetenschappelijke expeditie ingericht vanaf de zuidelijke spits van Afrika en Zuid-Amerika tot in het poolgebied. Er zouden daar enorme massa's van deze kleine garnaal aanwezig zijn die vroeger in het bijzonder als voedsel dienden voor de walvissen, die intussen door een ongebreidelde jacht gevoelig verminderden met als het rechtstreekse gevolg, een even gevoelige aanwas van de krill. Volgens sommige eksperten zou een jaarvangst van meer dan 100 miljoen ton mogelijk zijn zonder het bestaan van deze kleine garnaal in gevaar te brengen. Als we daarbij stellen, dat de totale jaarlijkse wereldproduktie aan vis beneden de 70 miljoen ton ligt, inbegrip de industriële visserij, dan kan men zich het belang voorstellen van de krillvisserij.

Sommige biologen waarschuwen echter voor al te fantastische cijfers en ook voor een verstoring van het biologisch leven in deze gebieden omdat het duidelijk is, dat de krill tot voeding dient van heel wat andere vissoorten. Dat West-Duitsland echter brood ziet in een krillvisserij, is duidelijk als men de omvang van de nieuwe ekspeditie nagaat die onlangs uit Hamburg vertrokken is. Er zijn namelijk 28 wetenschapsmensen aan boord van het onderzoekingsvaartuig, nl. biologen en ditmaal vooral eksperten in vangsttechnieken. Dit beduidt dat West-Duitsland vooral aan de praktische verwezenlijking, nl. aan de industriële vangst van de krill denkt. Men zal speciale netten uittesten en speciale vangstmethoden met echo-sonden. Nu reeds komt men tot vangsten van 10 duizend kg per uur en men meent dat te zullen kunnen opvoeren tot heel wat meer.

Voor de industriële visserij zou het in ieder geval een uitkomst zijn en zou dit een vervangende visserij kunnen betekenen voor de beperkingen die elders op deze visserij opgelegd worden.

Anderzijds waarschuwen sommigen er echter voor, dat men er toch best zou aandoen ,eerst de aanwezige stocks aan kleine garnaal vast te gaan stellen, vooraleer zich onbesuisd op een massale industriële visserij te gaan werpen. Men heeft ook bij ons lange tijd gedacht dat de haringstock onuitputtelijk was en aan massale industriële visserij gedaan zodanig, dat men de haring nu ten zeerste dient te beschermen. Daarom betreuren sommige zeebiologen het, dat de Konferentie op het Statuut van het Zuidpoolgebied, die een paar maanden terug in Londen vergaderde, geen reglementatie uitgevaardigd heeft op de biologische rijkdommen van de zeeën van dit gebied. Men moet inderdaad geen industriële visserij ongebreideld toelaten, wanneer deze alleen gericht is op het profijt, en niet op de honger in de wereld.



zee mans almanak 1978 verkrijgbaar

In België

Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
H. Baelskaai, 30, 8400 Oostende
☎ 059/70.77.13 - 14
B.T.W. 412.522.588

Hand in Hand
Tijdokstraat, 34, 8380 Zeebrugge
☎ 050/81.11.01

Door storting van het bedrag van 700 fr.
plus 42 fr. B.T.W.
plus 65 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
47 gulden plus 6 gulden
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust" Oostende



Nu ook in België de kwaliteit die u zoekt: te Oostende en Zeebrugge.



Goed nieuws voor u die hoge eisen stelt aan het materiaal waarmee gewerkt wordt. Zodat u op zee niet het risiko loopt door slecht materiaal in de problemen te komen. Om u nòg beter van dienst te zijn, stelde IJmuiden Stores recent ook in België agenten aan. Kom daarom dus naar SCAP, Oostende en naar Hand in Hand, Zeebrugge.

Nu ook in België 2 vertrouwde adressen voor professionele visserij-benodigdheden. Met de robuuste kwaliteit die men gewend is te vinden in de Nederlandse IJmuiden Stores, Nettenfabriek "De Noordzee", Bos netten, Nautilus. Zoals de zeer betrouwbare Verto vislijnen, Anza hoogopenende grondnetten, pelagische-span- en boomnetten. En veel meer.

Oostende, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932.
Zeebrugge, Kooperatieve "Hand in Hand",Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN STORES

IJmuiden, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
Katwijk, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
Urk, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
Scheveningen, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
Stellendam, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

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.

■