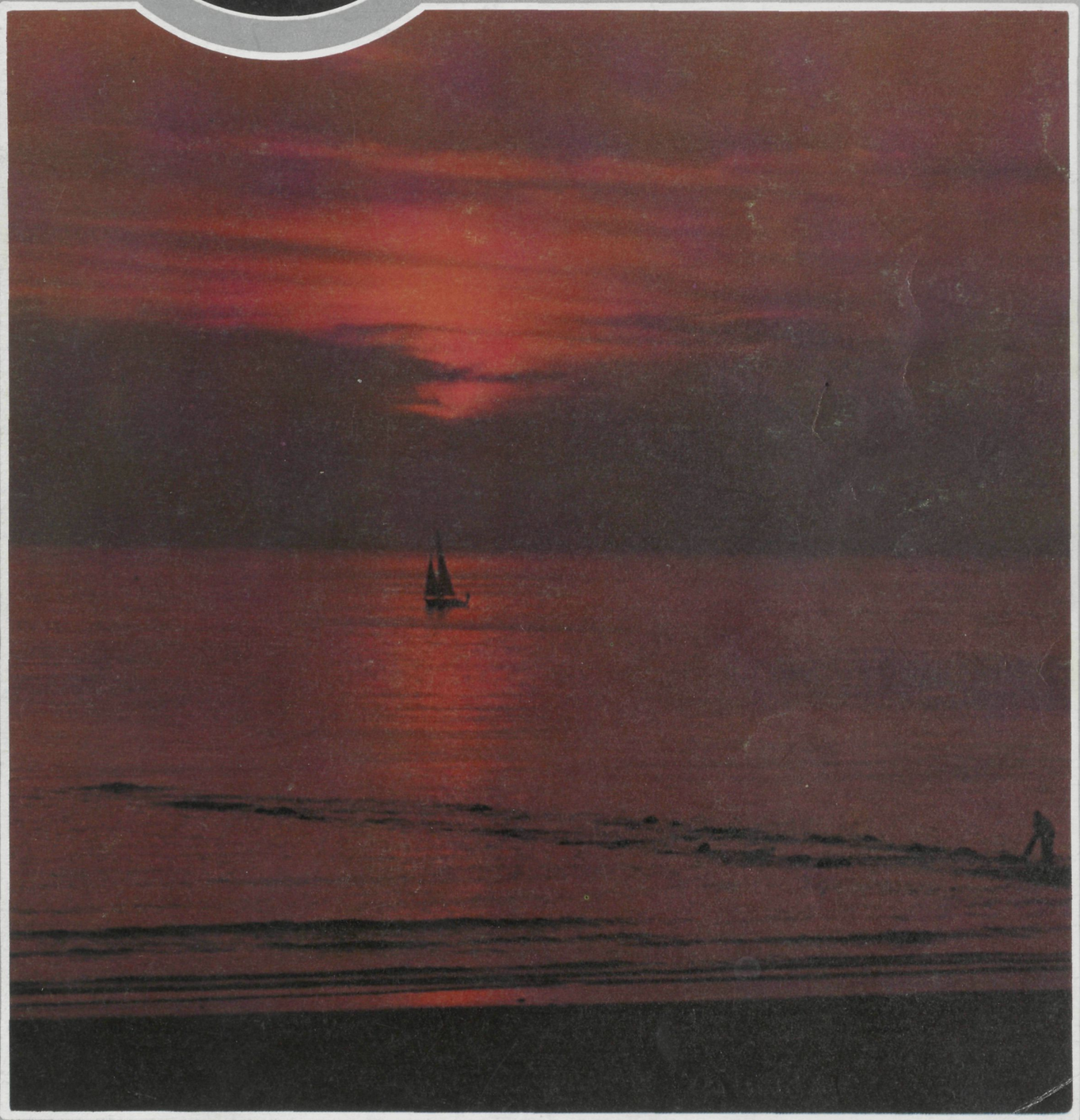
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

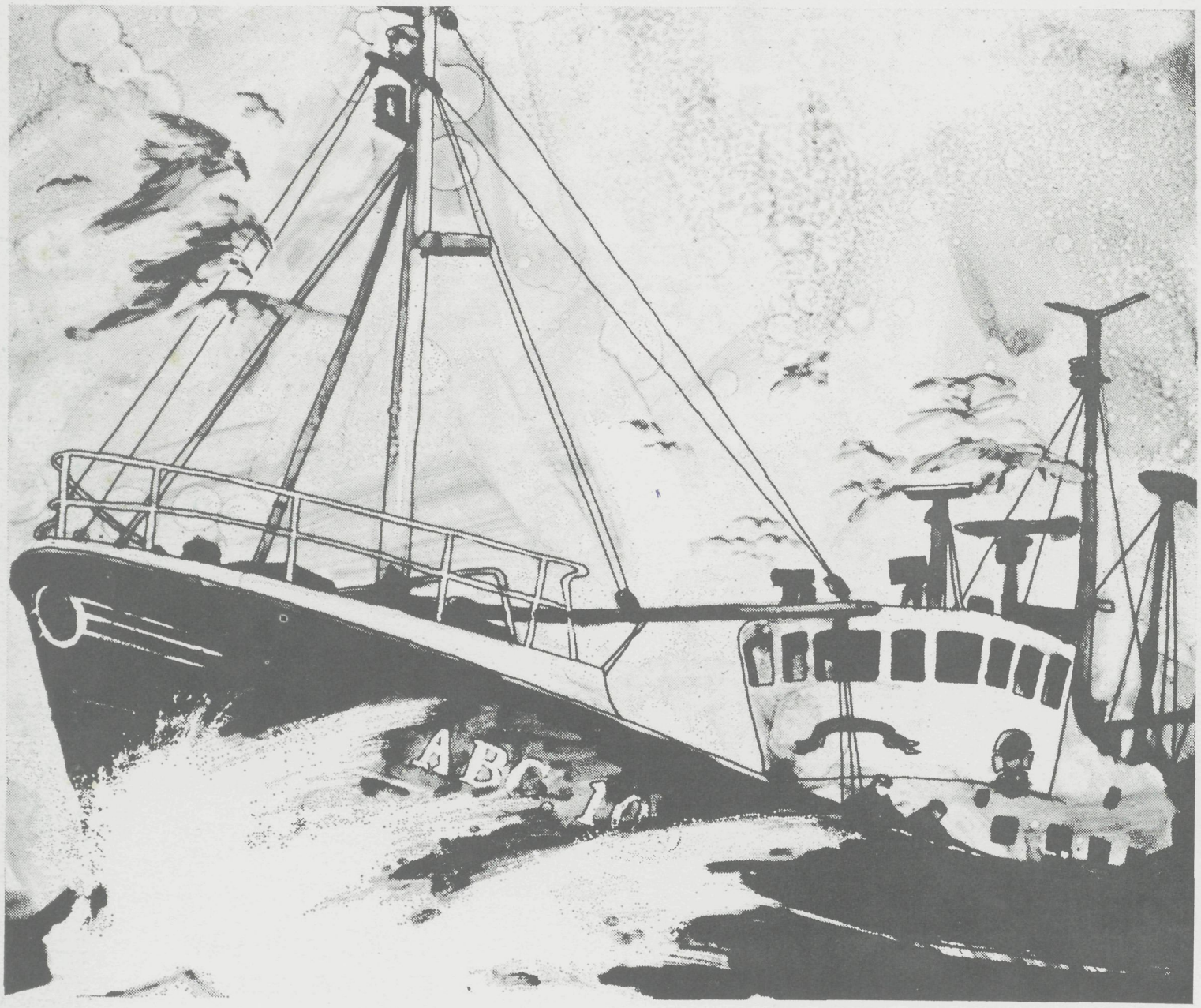
het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 29 DEC. '78 — PRIJS 50 fr. — NR 47 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

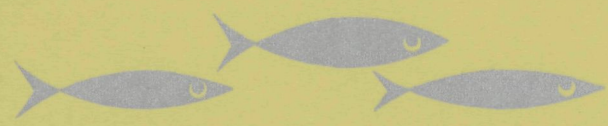
Best wishes for 1979 to all Fishermen on the Belgian Coast.



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

1979

steeds is er gevaar van dalen
en van dwalen.
altijd blijft er de vraag : wat nu
waarheen en hoe ?
waar, met welke koers, naartoe ?
rustig de juiste streek bepalen
en dan weer
het zeetj' opmalen !
I.a.i.



DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL VAN HET VISSERIJBLAD WENSEN HUN TROUWE LEZERS GOED HEIL EN RIJKE VISVANGST IN 1979 !

het visserijblad

Vrijdag 29 december — Nr. 47

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) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Nieuwjaars-boodschap aan onze vissers

door L. TINDEMANS

Ik ben er ten zeerste over verheugd dat 1978 een goed jaar is geworden voor onze vissers. Meer dan om het even wie verdient U deze goede resultaten. Het vissersberoep blijft immers één van de meest gevaarlijke ambachten. Sinds ik regelmatig aan zee verblijf heb ik de vissers en hun problemen beter leren kennen en waarderen. Geboren aan de Schelde vond ik aan zee een „nieuwe haven".

De visserij en West-Vlaanderen als een geheel bieden beter weerstand aan de crisis dan de andere Vlaamse provinciën. De West-Vlamingen rekenen in de eerste plaats op zichzelf en niet zozeer op Staat en buitenland. Vanuit hun kleine en middelgrote bedrijven bestrijden zij de economische stormen. Onze vissers zijn a.h.w. de belichaming van de hardnekkigheid en de drang naar zelfstandigheid van de Kustprovincie.

Het ontij is evenwel niet over. Ook voor de visserij blijft er onzekerheid bijv. inzake het EEG-beleid. De moeilijkheden van de komende jaren mogen echter onze wil niet verlammen om verder te vechten voor de toekomst van uw beroep en voor de gezinnen die ervan leven.

De heropleving van de Belgische visserij vergt ook de dringende oplossing van verschillende andere visserijproblemen

door P. VANDENBERGHE

Inleiding

Zoals wij reeds verscheidene malen de gelegenheid hadden te schrijven, hebben onze bevoegde ministers van Landbouw en Verkeerswezen het jaar 1978 voor de visserij niet afgesloten, zonder werkelijk nuttige beslissingen te hebben genomen, niettegenstaande de pessimistische houding van sommige ambtenaars en de kortzichtige visserijpolitiek van sommige visserijmiddens, die vergeten dat, zo het voort zou gaan, zoals in 1977 en 1978, er binnen vijf jaar geen sprake meer zal zijn van de Belgische visserij en van steun aan jonge schippers en motoristen, daar onze visserij reeds tot de folklore zal behoren. Het mag daarom een gelukkig toeval genoemd worden, dat deze ministers op een zeer vooruitziende wijze door hun secretarissen-generaal en door hun huidige adviseurs knap en bekwaam voorgelicht werden, zodat wij ons werkelijk gelukkig mogen achten dat, in tegenstelling met vroeger, onze visserijpolitiek een gezonde weg opgaat.

De toekomst van een land, ligt op zee, verklaarde eens Koning Leopold II.

De geschiedenis heeft hem gelijk gegeven. Daartoe behoort ook onze visserij. Ons land voert de twee derden van zijn visverbruik nog in. Zelf vis aanvoeren is het land met deviezen verrijken, is arbeid en handel verschaffen aan duizenden, is een gezond voedsel doen eten en kan de werkverschaffing van duizenden betekenen.

Want waar is de tijd van de miljoenen kg. haring- en sprotaanvoer?

Waar is de tijd van onze 40 bestaande rokerijen, conserverijen en visinlegfabrieken ?

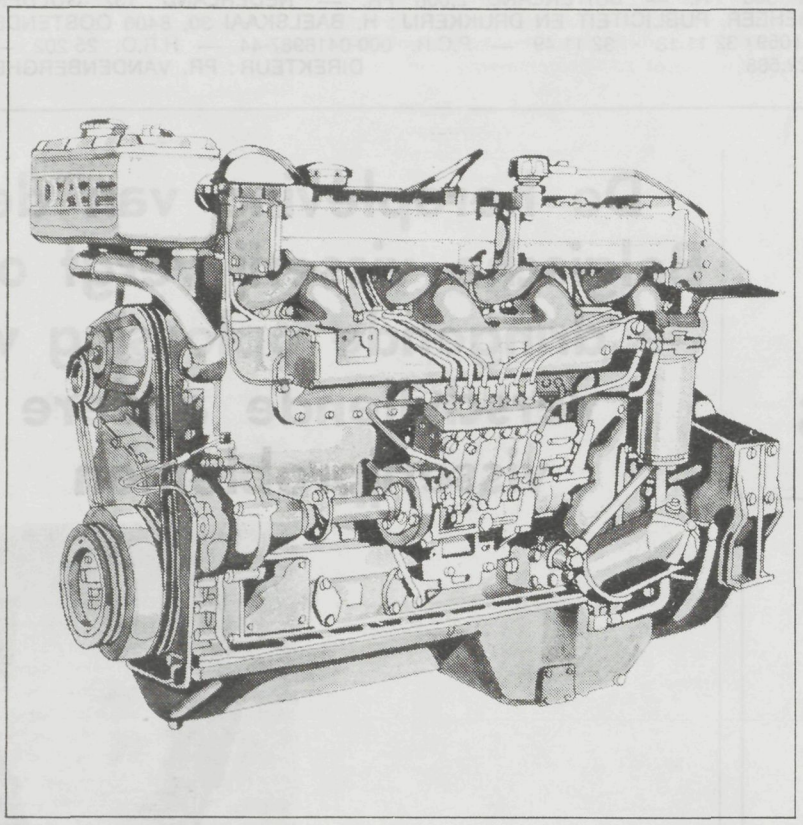
Waar is de tijd van onze grote rederijen, die van uit onze toen bestaande triestige haveninstellingen, een 40 tal grote treilers op IJsland afzonden, zonder van Spanje, het Kanaal en het Noorden te spreken.

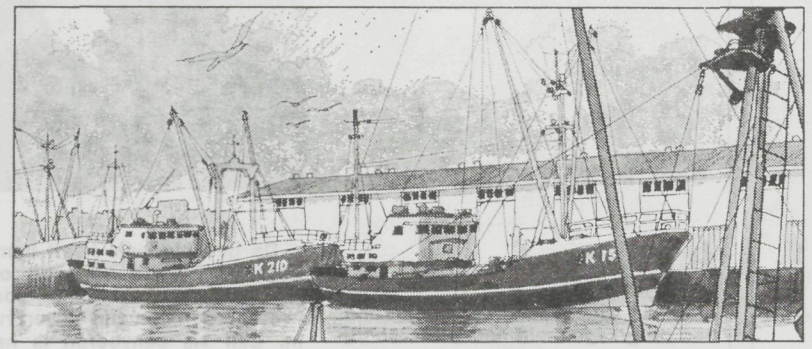
Dezelfde visserij telde toen meer dan 2.500 vissers nu tot 1.200 à 1.300 herleid. Voor dit alles had men meer aandacht dan wat men in de laatste jaren er voor over had.

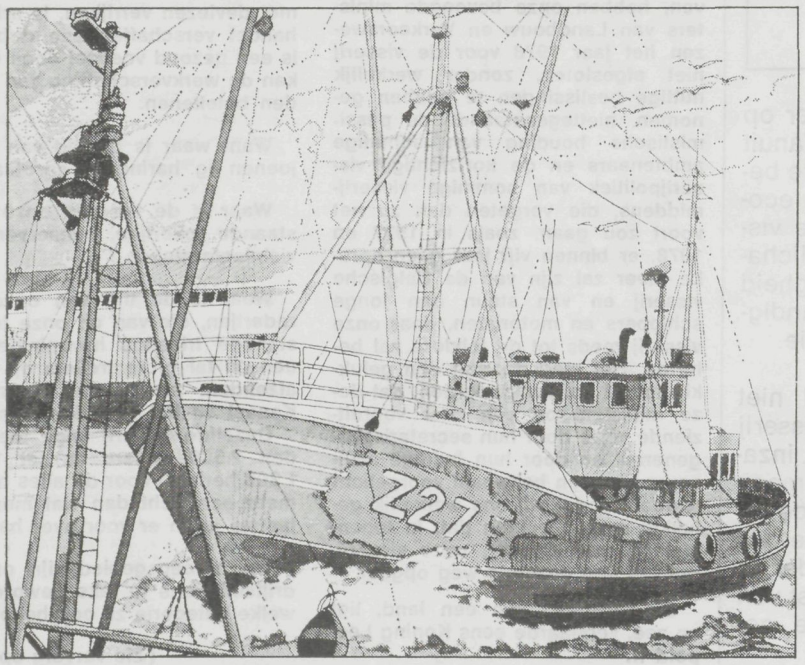
Op beroepsgebied zijn onze bedrijfsmiddens te laks geworden, tot welke categorie zij ook behoren, zo-

(Zie vervolg op blz. 3)

DAF: óók een stuwende kracht in de Belgische visserij







Kracht. Uithoudingsvermogen. Levensduur. Dat zijn zaken waar een scheepsmotor aan moet voldoen in de visserij. Altijd paraat moet-ie zijn. Want als hij op 't kritieke moment stil staat, staat ook het bedrijf stil.
En de verdienste.

Trouwe, stoere motoren bouwen - dat kunt u aan DAF wel overlaten. Het is één van de modernste motorenfabrieken van Europa. Ingesteld op het leveren van kracht-naar-maat. Dieselmotoren van 60 tot 320 pk en naar wens uit te rusten met kielkoeling of interkoeling.

Hulpmotoren voor lieren, aggregaten en pompen.
DAF scheepsmotoren: geen zee gaat ze te hoog.

BON Graag ontvangen wij informatie over het DAF motoren programma.

Naam _____
Bedrijf _____
Adres _____
Plaats _____

Gewenst vermogen _____ pk

DAF-België N.V.
126 Antwerpsesteenweg 2630 Aartselaar
Tel. 031-87.40.00 toestel 69.

DAF Diesel

SCHEEPS-MOTOREN

DAF-België N.V.
126 Antwerpsesteenweg 2630 Aartselaar

(8265V)

(Vervolg van blz. 1)

wel van handels-, nijverheids- of rederszijde.

Het zijn attentisten die wachten op het verdwijnen van de ene ten voordele, aldus menen zij, van hun eigen zaakje.

Want wanneer wij het verleden bekijken met rederijen als deze van de Pecheries à Vapeur, de Motorvisserij, de Oostendse Rederij, Georges Rabaey, Brunet en co, enz. geleid door mensen met vernuft en handelsgeest, met in de handel firma's zoals Cam Willems, Brunet en co, De Rudder, Cloet, David Gekiere, Madelein, Van den Abeele, Boels, Huysseune, Debra, Dezuttere, Depaepe en Pieters, om maar deze te noemen, dan stelt zich toch de vraag : Zijn er geen jongeren meer, die het even goed en even krachtdadig kunnen aanpakken ? En waarom niet ?

Maar daarvoor was en is ook van ambtelijke zijde hulp, aansporing tot het nemen van initiatieven nodig en geen lakse houding zoals wij er in de laatste jaren gekend hebben. En ook hierin schijnt op de twee departementen waarvan de visserij afhangt, gelukkig op hoger vlak een kentering ten goede gekomen te zijn, niettegenstaande negatieve adviezen, welke ze regelmatig te horen en te lezen krijgen.

In dit Kerst- en Eindejaarsnummer laten wij het daarom aan anderen over te spreken over de quotaproblemen, de wetenschappelijke en technische vraagstukken die de visserij omringen. Ook deze vergen aandacht. Ze zijn gekend en zijn van belang voor zover wij ook de ecnomische vraagstukken die ze omringen, ook voor de toekomst van onze visserij, nuttige oplossingen geven. In deze kolommen hebben wij ongeveer enkele maanden geleden, buiten alle egoistische en conservatieve gedachten om, de bevoegde instanties een plan van relance openbaar gemaakt en toegegestuurd, vatbaar voor verbeteringen, maar uitsluitend voor doel hebbend, onze visserij nieuwe en vooruitstrevende wegen op te zenden. Dit plan hebben wij verdedigd. Het schijnt thans in veel opzichten de basis geweest te zijn om te doen inzien dat, zo wij de huidige weg bleven volgen, onze visserij gedoemd was om te verdwijnen.

Op het ogenblik dat wij dat schrijven, heeft het technisch comité van het Ministerie van Verkeerswezen inzake scheepskrediet, zijn goedkeuring verleend aan de bouw van enkele koopvaardijschepen ten belope van twaalf miljard en werden ook de kredieten goedgekeurd voor de nieuwbouw van een achttal vissersvaartuigen gaande van 27 tot 32 m.

De voorwaarden daaraan verbonden werden aan de goedkeuring van de bevoegde ministers onderworpen. Vorige week donderdag werd dit programma door het sociaal ecomisch kernkabinet van ministers goedgekeurd, zodat minister Chabert met betrekking tot de steun aan koopvaardij en zeevisserij, en dus ook aan de Belgische scheepsbouw, voldoening kreeg.

Wij kunnen er hem en zijn ambtenaars slechts voor gelukwensen

Het betekent, zoals wij reeds in onze vorige nummers geschreven hebben, een relance van de vernieuwing van onze vloot, dank zij de verhoging van de scheepskredieten tot 80 en 85 %, een verlaging van de interestvoet van 1 tot 3 % en voor aankopen in het buitenland tot 4 à 4,50 %, een verlenging van de duur voor terugbetaling der geleende kapitalen tot 15 jaar voor nieuwbouw en voor aankoop in het buitenland, naar gelang de ouderdom van het schip.

Dit laatste om ook jongeren die niet in staat zijn te bouwen, de gelegenheid te geven reder te worden.

De rederijen of jonge schippers en motoristen ter visserij kunnen voor de aankoop in het buitenland, voor zover de schepen de ouderdom van 10 jaar niet overtreffen, een krediet krijgen van 70 % à 4 % interest per jaar.

Jongeren die geen reder waren, die de ouderdom van 40 jaar niet bereikt hebben en die een Belgisch schip kopen, krijgen geen krediet, maar van de likwidatiegelden van de VOZOR vijf à tien ten honderd als geschenk, zoals door FEOGA gegeven voor nieuwbouw, al naar de brutotonnemaat van het gekochte vaartuig. Dit laatste wordt nog op ambtelijk vlak uitgewerkt.

Dit betekent, dat een reder die zijn oud schip verkoopt, ook tot nieuwbouw kan overgaan en een jonge schipper er zich kan bovenop helpen. Over dit alles welke de komende weken meer en meer vaste vorm zal krijgen, schrijven wij later, daar de bedoeling van ons artikel van heden niet was daarover opnieuw uit te wijden, maar te wijzen op de belangrijke vraagstukken, die met dit alles nauw verband houden.

Voor de dringende oplossing van welke problemen zijn we gesteld ?

Nu dank zij deze vooruitstrevende en gedurfde politiek, zich ook andere vraagstukken stellen, komt het er voor de Hogere Overheid ook op aan, al haar aandacht te verlenen aan vraagstukken die hiermee verband houden, want het ene vereist ook oplossingen van het andere, willen de resultaten niet omgekeerd zijn. We noemen de steun van de FEOGA, het bemanningsprobleem, het vraagstuk van onze visserijscholen, de Ibis, de Bolle, de verdeling der VOZOR-gelden, het scheepsjongensfonds, de steun aan jonge schippers en motoristen en een meer praktische propaganda voor onze visserijprodukten, die alle nauw verband houden met het voeren van een nieuwbouw- en vooruitstrevende visserijpolitiek.

Waar gaat de Feogasteun heen ?

Bij het schrijven van dit artikel wordt ons gemeld, dat de Waalse minister Humblet de vierhonderd miljoen die door de FEOGA aan de Belgische landbouw zou toegekend zijn, uitsluitend voor de Waalse landbouw zou bestemmen.

Nochtans is het ons bekend dat, op vraag van volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan diezelfde minister, deze hem in de Kamer van Volksvertegenwoordigers formeel beloofd werd van die 400 miljoen een gedeelte te bestemmen voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen. Moeten hierdoor eens te meer de belangen van onze visserij geslachtofferd worden ? En worden er geen miljarden genoeg aan de Waalse Staal- en Kolennijverheid, en nog andere, gegeven, dat een schamel 40 à 50 miljoen nog te veel zou zijn om onze visserij, die voor het land een bron van twee miljard deviezeninkomsten zijn per jaar, te moderniseren ?

Wij hopen dat onze volksvertegenwoordigers, senators, gemeentebesturen en ambtenaren, zo dit waar is, hiertegen krachtdadig verzet zullen aantekenen ?

Of zullen we voort het slachtoffer blijven van Brusselse en Waalse belangen ? Wij hopen dat hier dringend klare taal zal gegeven worden en zo nodig hard opgetreden, tenzij de ons toevertrouwde mededeling van alle grond ontbloot is.

En de andere problemen ?

De andere problemen welke ons aller aandacht verlenen, zijn in de eerste plaats die van het afleiden van onze jonge vissers, schippers en motoristen naar de R.M.T., de baggerboten en zandzuigers.

In dat opzicht bewijzen de statistieken, dat de helft van ons vissersvolk naar bovenvermelde maatschappijen geloodst wordt en schermt men steeds met de vrijheid van arbeid, wanneer daarop gewezen wordt. Dan stellen we ons toch de vraag, waarom de visserijreders een scheepsjongensfonds hebben moeten oprichten, waaraan ze elk jaar vijf miljoen frank besteden om scheepsjongens te vormen, welke later als bekwame stuurlui en motoristen naar andere bedrijven worden afgeleid.

Waarom dan een Ibisschool, een tehuis voor jongeren zoals De Bolle, een visserijschoolschip welke elk jaar meer dan vijf miljoen kost om de leerlingen van de visserijscholen vertrouwd te maken met de praktijk van de visserij.

Als dit alles moet dienen om, met het geld van de gemeenschap, al die jongeren van de visserij af te leiden, dan stellen we ons nog de vraag, waarom er nog een visserijdienst op nahouden, waarom een Rijksstation welke jaarlijks meer dan vijftig miljoen frank vergt aan personeel en wetenschappelijke en technische onderzoekingen. Is er dan geen mogelijkheid voor de RMT alleen vissers van meer dan 45 jaar aan te werven ? Men geeft miljoenen uit voor herscholing. Is het dan zo moeilijk daar matrozen te vormen voor onze loodsboten, mailboten, enz., die zeker de eenvoudige werkjes hen toevertrouwd, zullen aankunnen.

Is het aanvaardbaar zandzuigers en baggerboten te bevolken met mensen voor de visserij opgeleid in visserijscholen ? Waarom ook hier in de aanbestedingsvoorwaarden, dat niet voorzien ?

Het Scheepsjongensfonds

En a propos van dat scheepsjongensfonds, dat een autonome wettelijke instelling is geworden, na destijds door de Rederscentrale gesticht te zijn, gaat het niet op, de gelden daarvoor gestort, ten nutte te maken van hen die in de visserij een gretige bemanning vinden voor hun noodwendigheden.

Ook hier gaat men de verkeerde weg op. Inderdaad, waar de reders nu verplicht zijn 40 centiemen ten honderd van hun aanvoeren te storten voor dit fonds, de provincie er anderhalf miljoen aan toevoegt en de Staat de rest, stellen we vast, dat het ook hier mank loopt. We verliezen scheepsjongens. Het komt er op aan ze te kweken, maar niet op de wijze zoals sommige ambtenaars het willen.

Het gaat niet op de tussenkomst van de reders van 0,40 fr. naar 0,45 fr. te willen verhogen, waar er nog een reserve van meer dan drie miljoen frank in het fonds berust. Het gaat niet op de tussenkomst van de provincie zo te gebruiken, dat de Staat zijn tussenkomst in evenredigheid vermindert.

De provincie West-Vlaanderen komt vrijwillig met dat bedrag tussen voor de visserij maar niet om de Staat toe te laten zich aan haar verplichtingen te onttrekken. Verder dient een oplossing gezocht voor het loon van de scheepsjongens. Het volstaat niet die jongens te paaien met 300 fr. net en onbelastbaar per zeedag van het fonds, om vast te stellen, dat de ene reder er een procent aan toevoegt en de andere, omdat de bemanning het niet wil, hen niets geeft om dat procent onder de bemanning te verdelen en zonder scheepsjongen scheep te gaan.

Zoals vroeger het geval was, zou opnieuw een besluit dienen genomen, waarbij benevens de toelage van het scheepsjongensfonds, elke reder verplicht wordt die jongens een bijloon te betalen welke gelijk staat met een vijfde van dat aan een matroos uitgekeerd.

Verder zou elk schip van de waterschout de haven niet mogen verlaten zonder tenminste één scheepsjongen aan boord te hebben, zo

(Zie vervolg op blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

er voorradig zijn. Vóór de oorlog was zulks het geval en er werden zelfs stedelijke, provinciale en staatspremies op een spaarboek gegeven met een premie voor de schippers, die het meest en langst jongens aan boord hadden. Waarom deze werkwijze niet opnieuw in voege gebracht ?

Waarom de reders toelaten een procent normaal aan een scheepsjongen toekomend, te laten verdelen onder de bemanning ? Vindt men dat sociaal en de bevolking voor de visserij bevorderen ? Ook hier is dus een dringende maatregel nodig, maar niet zoals sommige ambtenaars het opnieuw, zonder nut voor de gemeenschap, willen.

En onze visserijscholen ?

We zijn steeds voorstander geweest van de etatisering van onze visserijscholen. Het zijn beroepsscholen en geen gemeentelijke of vrije instellingen. Welke haperingen er voor het ogenblik ook zijn, de oplossing te Heist is gezond en hij zal zijn kinderschoenen zo ontgroeien, dat hij voor de Staat tenslotte een miljoenenbesparing en voor de opleiding een goede zaak zal worden. Te Oostende zou hetzelfde dienen te gebeuren en de aangehaalde redenen, dat er minder jongens zullen gekweekt, zijn fabels en alleen ingegeven door subsidiebelangen. Om de aanwezigheid van een zeker getal leerlingen te kunnen bewijzen schrijft men er nu zelfs in, welke er in werkelijkheid geen les volgen. Wat Nieuwpoort betreft, is het van belang deze te laten voortbestaan, want de Westkust is nog steeds een visserijoord, welke we zorgvuldig moeten behouden voor de verdere kweek. Anders is het gesteld met de Ibis en de Bolle, welke in feite allebei hetzelfde doel nastreven, maar wier werkwijze voorbijgestreefd is. Destijds was de Ibis overbevolkt met visserswezen en kon men zelfs aan alle aanvragen niet voldoen. Thans is die school voor een groot deel bevolkt met niet visserswezen maar met sociale gevallen en zelfs van ouders die hun kinderen er heen zenden, zonder recht er op te hebben en die ze zelf zouden kunnen opvoeden. Straks zal men 200 miljoen en meer gaan besteden aan de bouw van een nieuwe Ibisschool. Is de tijd niet gekomen om hierover eens goed na te denken en van die school geen dagschool meer te maken, waar nutteloos geld voor het onderwijs besteed wordt in plaats van er alleen een internaat van te maken waar de jongens na ter visserijschool te zijn gevoerd per autobus, 's avonds de rust en een interieur vinden in die instelling, waar hun opvoeding verder kan verzorgd.

De Ibis komt in veel opzichten aan de eisen van een moderne visserijschool te kort. Het visserijonderwijs er nu gegeven, beantwoordt niet aan de vereisten van onze tijd en de onderwijzers er werkzaam, zijn zelf daarvoor niet geschoold. Men zal ons dit misschien kwalijk nemen, maar het is de werkelijkheid. Ook hier is de tijd voorbij, dat deze jongens aan de inkom van de casino, cinéma, enz. hun saluutje moeten komen brengen opdat een koning, een minister of ander staatshoofd zou weten, dat dit sociaal minder bedeelden zijn en men naar geld zoekt om voor hen een nieuwe school te bouwen. Als internaat, aangevuld met een afzonderlijke vleugel van „De Bolle" zou die instelling beter haar rol vervullen, nuttiger zijn en sociaal verantwoord.

Het zou een miljoenen besparing betekenen en een beter voorbereiding tot de job van visser, vermits men toch die school voor dat doel laat bestaan. Want wie zal ons melden, hoeveel van hen die thans van de Ibis heen gaan, nog in de visserij terecht komen ?

Besluit

Dat we ter gelegenheid van het jaar dat komen zal, misschien hier harde waarheden naar voren hebben gebracht, welke om de gewoonte niet te verliezen, aan sommigen elk volgens zijn sektor, niet zullen bevallen, is een feit, maar stoort ons niet. Deze problemen welke we hier niet in detail hebben uitgewerkt, vormen een geheel van problemen welke snel en onbevooroordeeld dienen onderzocht in het belang van onze visserij, wil men het nuttig werk zoëven begonnen, doen gedijen doen bloeien in het belang van een groter visverbruik, de tewerkstelling en de sociale vooruitgang van ons vissersvolk, eigen aan onze tijd.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1979 verschenen

De 41e jaargang van dit lijvig boekwerk is verschenen. Het bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.
Alle rubrieken werden grondig nagezien en aangepast. Nieuwe ingelast, vervallen weggelaten. De nieuwe betonningsstelsels, waarin de volledig nieuwe reglementering inzake de verkeersscheidingsstelsels voor het Nauw van Kales werd opgenomen, zijn vooral van uitermate groot belang voor alle zeevissers, tot welke natie zij ook behoren.
De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 800 fr. waaraan dient bijgevoegd 48 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten (90 fr. voor buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen uit het buitenland.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

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

B. NEDERLAND
— IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;
— Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
— Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
— Nieuwe Rotterdamse Instrumentenrubriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

BIJ OPVISSEN EXPLOSIEVEN, VOORSCHRIFTEN OPVOLGEN !

De thans op de zeebodem liggende explosieven worden geacht geen gevaar meer voor de scheepvaart op te leveren. Opgeviste explosieven kunnen, als zij onoordeelkundig worden behandeld, ook voor de visserij risico opleveren.

Dit o.m. antwoordt minister Scholten (defensie) op schriftelijke vragen van het Tweede Kamerlid Roels e.a. naar aanleiding van de onrust die is ontstaan bij o.m. de visserijbevolking door het aflopen van de mogelijkheid een schadevergoeding te ontvangen voor het melden en inleveren van explosieven door de visserij.

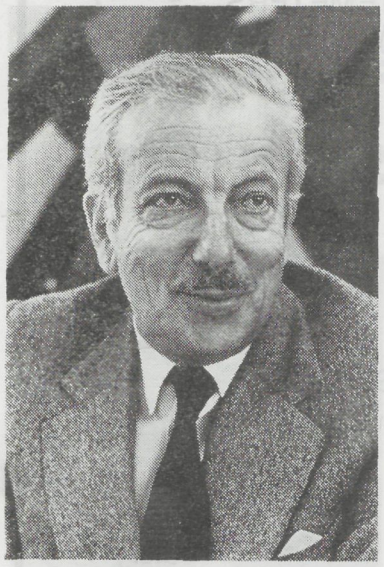
Het gevarenrisico voor de vissers wordt vergroot als zij de opgeviste explosieven onoordeelkundig behandelen. Het is dan ook van visserijbelang de voorschriften voor de behandeling van opgeviste explosieven te blijven opvolgen, ook al wordt de vergoedingsregeling niet voortgezet. De Koninklijke Marine zal onverminderd haar diensten blijven verlenen door het geven van instructies aan vissers en het onschadelijk maken van opgeviste explosieven.

Een interdepartementale werkgroep is tot de conclusie gekomen dat er geen rechtsgrond aanwezig is om de vergoeding voort te zetten. Minister Scholten is bereid de regeling niet abrupt te beëindigen. Voor de jaren 1977 en 1978 wordt een overgangsregeling gemaakt waarbij dus in de meeste gevallen met terugwerkende kracht en volgens een aflopende schaal vaste bedragen worden vergoed. Voorwaarde daarbij is dat de door de Koninklijke Marine gegeven instructies zijn nagekomen.

In 1976 werd aan schadevergoeding ten laste van de defensiebegroting f 511.672 uitbetaald. Er waren 308 meldingen, waarbij 403 stuks werden ingeleverd.

's-Gravenhage
6 september 1978

Aan onze vissers en reders



door A. HUMBLET
Minister van Landbouw
en Middenstand

Het is voor mij, als Minister van Landbouw en Middenstand, een vreugde, midden de zware economische crisis die zoveel van onze bedrijven teistert, het woord te mogen richten tot een sector die het goed gedaan heeft in het voorbije jaar.

In zijn „ten geleide" bij het jaarverslag 1977 van de Bedrijfsraad voor de vissrij, vroeg de Heer Dries Claeys, voorzitter, zich af of we toen niet aan een keerpunt in de evolutie van onze visserij gekomen waren. Misschien heeft hij dit toen wel juist voorspeld want na 1977 wordt ook 1978 een uitstekend visserijjaar.

Dit laatste blijkt vrij duidelijk uit de tot dusver gekende cijfers van 1978 : waar de brutobesomming globaal vermeerderd is met bijna 13 %, is de gemiddelde besomming per schip voor de 211 actieve eenheden toegenomen met zowat 30 % tegenover het vorige jaar.

Daartegenover staat wel dat de exploitatiekosten weer aanzienlijk zijn gestegen. Dit neemt nochtans niet weg dat, spijts de algemene ekonomische recessie, de aanvoersector sedert een paar jaren een bevredigende exploitatietoestand kent, en dit zowel in de kust-, de middenslag- als de IJslandvisserij. In deze vrij sombere tijden op algemeen ekonomisch vlak, is het, zoals ik reeds eerder heb gezegd, verheugend te mogen vaststellen dat er toch nog bedrijfstakken zijn, meer bepaald ook in de sector der K.M.O.'s waar de ambachtelijke maar dynamische ondernemer nog goed aan zijn trekken komt en waar een gunstige balans kan worden voorgelegd.

Maar er zijn ook problemen, en deze waarmee onze visserij nog steeds af te rekenen heeft, zijn niet te onderschatten. Alleen een hechte samenwerking tussen beroep en overheid kan ons helpen om terzake de juiste politiek te voeren.

Ook dit jaar werd er op Europees niveau geen oplossing gevonden voor het vraagstuk hoe én vis én visser te beschermen.

De onzekerheid omtrent de verdere evolutie van het E.G.-visserijbeleid, onzekerheid die zich toespitst op de vangstbeperkingen, blijft nog steeds bestaan. Dit maakt het op vandaag zo moeilijk om inzake nieuwbouw het evenwicht te vinden tussen een dynamisch beleid voor modernisering en een, op basis van het quotaspookbeeld, zeer voorzichtige benadering van dit probleem.

Anderzijds verneem ik dat het bemanningsprobleem weer schijnt op te duiken. Dit maakt dit alles niet gemakkelijker. Toch heb ik de indruk dat, wat men er ook moge over zeggen of schrijven, het Fonds voor Scheepsjongens — spijts heel wat kortzichtige tegenkantingen nuttig werk verricht. Het lijkt ons nu zelfs zo te zijn, dat het Fonds één van de pijlers is waarop het geheel der overlevingskansen van onze zeevisserij rust, vermits een regelmatige toevoer van jonge krachten de „conditio sine qua non" is voor het voortbestaan van het bedrijf.

De overheid heeft reeds heel wat gedaan voor het bedrijf, de overheid kan ongetwijfeld steeds nog meer doen, maar uiteindelijk ligt de toekomst in de handen van het bedrijf zelf. Dit kan misschien voor sommigen hard of onaangenaam klinken, maar laat ons niettemin deze realiteit onder ogen zien en eruit de passende besluiten trekken, onze visserij ten bate.

Bijna jaarlijks eist de zee zijn bittere tol. Ook dit jaar is een visser op zee omgekomen en werd een andere visser dood aan wal gebracht. Aan deze beide vissers breng ik hierbij piëteitsvolle hulde, en aan hun nabestaanden bied ik de verzekering van mijn innige deelneming. Laat ons hopen dat wij in het komende jaar van dergelijke droeve tijdingen zullen gespaard blijven.

Tot slot wens ik te benadrukken hoe ik uw boeiend bedrijf waardeer. Het spreekt tot de verbeelding van de moderne mens ,omdat durf, zin voor initiatief, werkkracht, volharding en andere belangrijke menselijke waarden hier nog volop aan bod kunnen komen.

Aan allen die in 1979 hun brood op zee zullen verdienen, wens ik van ganser harte een voorspoedig 1979, met mooie vangsten, en vooral dan toch ook behouden vaart !

Nieuwjaarsgroet uit Brussel

door J. CHABERT
Minister van
Verkeerswezen

Sinds meer dan 40 jaar vervult „Het Visserijblad" de belangrijke taak van voorlichting van de reders en vissers en van verdediging van hun belangen. De kerst- en nieuwjaarsnummers die sinds jaren worden uitgegeven vormen op zichzelf reeds een belangrijke documentatie en de talrijke bijdragen in deze nummers dragen ongetwijfeld bij tot een betere kennis van onze zeevisserij.

Via het scheepskrediet, de sloopremie, het onderwijs, de zeevaartinspectie, het toezicht..... en zelfs uit traditie, is mijn Departement nauw betrokken bij het wel en het wee van onze Vlaamse zeevisserij. Wij hebben in dit verband wel eens maatregelen moeten treffen, die misschien noodzakelijk waren die niet „met vreugde des harten" werden uitgevaardigd. Ik denk hier in de eerste plaats aan de uitzonderlijke sloopremieregeling.

Het wordt m.i. hoog tijd dat er een einde gesteld wordt aan de teleurgang van onze vissersvloot, want ik ben van oordeel dat een goed geproportioneerde en gemoderniseerde visserijvloot wel degelijk leefbaar is in ons land.

In samenwerking met mijn Collega van Landbouw zou ik voor het volgende jaar een politiek willen uitstippelen welke twee objecten zou nastreven :

— bijdragen tot de werkverschaffing, niet alleen in de visserij zelf, maar ook in de nevenbedrijven, in het bijzonder de kleine scheepswerven ;

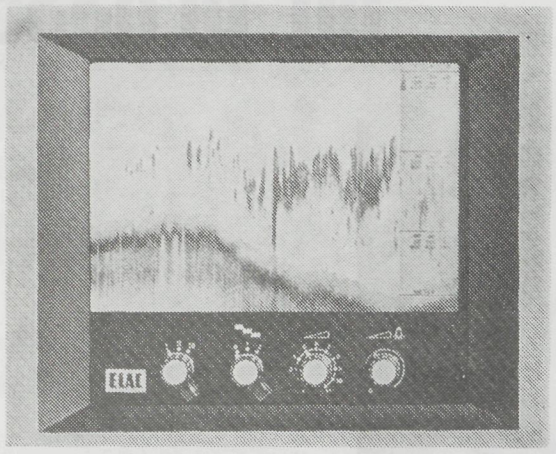
— het moderniseren van de vissersvloot bevorderen en de continuïteit verzekeren in het redersbedrijf, o.m. door jonge schippers of motoristen aan te moedigen een vissersvaartuig aan te schaffen.

Deze politiek vond reeds een concrete uiting in de beslissing bij de toepassing van de wet van 1948 op het scheepskrediet ruime mogelijkheden te voorzien zowel wat de omvang van het krediet betreft als de interestenlast. Dat deze beslissing reeds tot positieve resultaten heeft geleid bewijzen de verschillende kredietaanvragen die onlangs zijn ingediend.

Er zijn bepaalde tekenen die er op wijzen dat onze visserij — spijts alles — nog over voldoende veerkracht beschikt om, met een verstandige hulp vanwege de betrokken Departementen, terug een bloeiende economische sector te worden. Dit wens ik uit de grond van mijn hart, niet alleen voor de geïnteresseerde reders en vissers, maar ook voor alle Belgische verbruikers die terecht verse en gezonde vis op prijs weten te stellen.

SAIT ZEEKUST

PRESENTEERT ALS EKSKLUSIEF VERDELER VOOR BELGIE DE NIEUWE GAMMA DIEPTEMETERS « **ELAC - HONEYWELL** » WAARUIT WIJ HEEL SPECIAAL SELECTEREN :

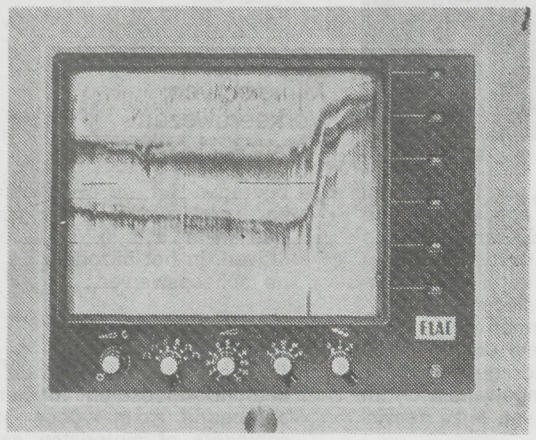


■ **VOOR DE KUSTVISSERIJ :**

DE LAZ 100

UITGERUST MET GRIJZE LIJNVERSTERKER

EN 9 DIEPTEBEREIKEN



■ **VOOR DE MIDDENSLAG- EN GROTE TREILERS :**

DE LAZ 72

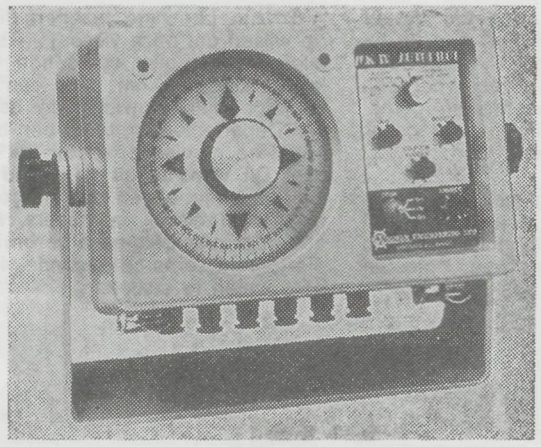
EVENEENS UITGERUST MET GRIJZE LIJNVERSTERKER

VERMOGEN VAN DE ZENDER TOT 1 Kw 15

MEETBEREIKEN

MET EEN PAPIERBREEDTE VAN 22,8 MM

Automatische roerganger (Pilot) Wagner MK4



— goedgekeurd door de Duitse hydrografische dienst

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

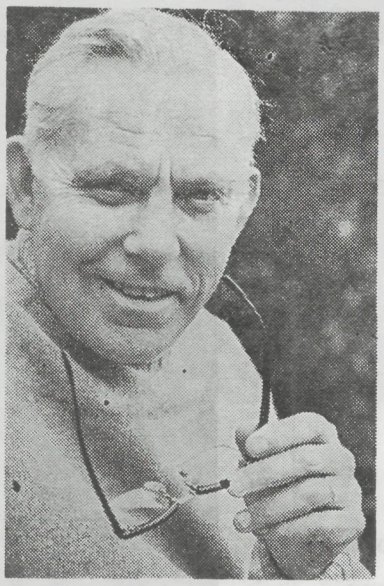
— eenvoudige opstelling en aangepast voor alle types vaartuigen.

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

— **OOSTENDE, H. Baelskaai 21 — Tel. (059) 32 08 11**
— **ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4 — Tel. (050) 54 41 21**
— **NIEUWPOORT, Kaai 46 — Tel. (058) 23 31 51**

(8235V)

Eindejaarsboodschap aan onze vrienden uit de zeevisserij



door Dries CLAEYS,
volksvertegenwoordiger
en voorzitter van de
Bedrijfsraad voor de
Zeevisserij

In deze stormachtige dagen met donder en bliksem beleven we iets dat helemaal niet past in ons normaal weerschema der eindejaarsfeesten.

Ik weet niet wat deze weersgesteldheid allemaal oproepen kan aan zorgen bij de vele mensen die het ondergaan.

Bij mij laat dit stormachtig weer onmiddellijk mijn gedachten gaan naar de zeevisserij en vanzelfsprekend naar onze mensen op zee.

Alle verkiezingsdrukte kan me dan toch niet weerhouden mijn gedachten weg te halen van al het gejaag en gewriemel met affiches, omgehaalde plakkaten, toeterende en tierende luidsprekers, propagandafolders enzomeer, om toch te denken en te schrijven voor onze vrienden op zee.

De zee is ons in het afgelopen jaar wel genadiger geweest dan de voorgaande jaren, zowel op het gebied van ongevallen als op dat van vangsten en besommingen.

Ik weet niet in hoeverre de beperkingsmaatregelen inzake vanggebieden en hoeveelheden te vangen vis, reeds goede resultaten zouden kunnen gegeven hebben op de visstand. Feit is dat de situatie gelukkig verbeterd is.

Wij hebben er reeds herhaaldelijk voor gewaarschuwd dat wij vrezen als men in bepaalde landen steeds verder doorgaat met steeds nieuwe beperkingen, men misschien wel zal bereikt hebben dat er VEEL MEER VIS zal zijn binnen enkele jaren, maar GEEN VISSERS MEER !

Daarom hopen wij dat de nieuwe minister van Landbouw met de volle steun van de nieuwe te vormen regering een vastberaden houding blijft nemen om de visgronden te vrijwaren die traditioneel door ons bevist worden.

Daarom zijn wij ook gelukkig dat wij nog vlak vóór de Kamerontbinding zowel vanwege minister Chabert als van minister Humblet een degelijke toezegging heb gekregen voor steun aan de nieuwbouw van vissersschepen. Zonder nieuwbouw lopen wij immers met de toekomst van de zeevisserij hopeloos achteruit.

1979 wordt dus ingezet met een hernemen van nieuwbouw. Dit zou niet gebeurd zijn indien 1978 geen lonend jaar was geweest.

Wij hopen daarom dat het komende jaar een goed jaar moge zijn. Zoals men van goede wijnjaren spreekt, moge het komende jaar een uitstekend visjaar zijn, van kwaliteit, en vooral van besomming. Een jaar waarin we van rampen en ieder vaartuig van zware tegenslagen mogen gespaard zijn.

Dit wensen wij U met een Zalig Kerstfeest en een Gelukkig Nieuw Jaar.

Van Ganser harte

Wat we hebben betracht voor onze zeevissers aan de Oostkust ?

door Manu DESUTTER,
Volksvertegenwoordiger-Burgemeester van Knokke-Heist

Als Burgemeester van een badstad waar heel wat vissers wonen, maar zonder eigen thuishaven, was het voor mij vaak moeilijk om iets te doen voor deze vissers omdat hun thuishaven niet binnen de eigen grenzen valt. Daarenboven zijn de grootste problemen van de visserij op nationaal niveau op te lossen, ja zelfs op Europees niveau.

Het was dan ook met enthousiasme, dat ik amper anderhalf jaar geleden naar het Parlement trok, hopende onder andere meer te kunnen doen voor onze visserij. Het Parlement is echter een andere wereld waar de 212 kamerleden eigenlijk maar weinig belangstelling voor onze visserij hebben.

Maar in het Parlement ontmoet men dagelijks Ministers en kabinetsmedewerkers, bij wie voortdurend kan worden aangedrongen voor het oplossen van één of ander concreet probleem. Anders gezegd : te Brussel zit men heel wat dichter bij de zon.

Zo kon tijdens de korte regering Tindemans II toch heel wat positiefs bekomen worden voor onze visserij. Hiervoor wens ik eerst en vooral die mensen te danken die mij ter plaatse bij dit werk hebben geholpen. Ook dank ik in het bijzonder mijn collega Dries Claeys, die met zijn 18 jaar parlementaire ondervinding altijd klaar stond met raad en daad.

De realisatie waarover ik persoonlijk het meest fier ben en die mij de meeste voldoening schonk, was de fusie van de twee Heistse visserijscholen. Jaren heeft men over deze fusie gepraat en dan plots na bestendig aandringen bij de betrokken Minister werd deze fusie in enkele maanden een feit.

Ook andere zaken kon ik helpen bekomen. Tijdens de bespreking van de begroting van Verkeerswezen hielp ik onder meer aandringen op een vermindering van de sleeprechten, op de aanvulling van de sloopremie, op verhoogde tussenkomsten bij nieuwbouw, meer bepaald op het terbeschikking stellen van de VOZOR-gelden.

Ook kon, via parlementaire weg, heel wat vernomen worden nopens de kosten van de keuringsrechten, de oneerlijke concurrentie van de Nederlandse visventers, het lozen van afvalwaters en het storten van afvalstoffen in de kustwateren, de ontoelaatbare zandwinningen, enz...

Natuurlijk heeft de havenuitbreiding van Zeebrugge mijn permanente aandacht. De toegankelijkheid van de vissershaven Zeebrugge wordt steeds problematischer. Er worden miljarden besteed voor de zeesluis, doch de enkele miljoenen voor diepere kaaimuren bij voorbeeld worden maar druppelsgewijs toegekend.

Nu is het reeds zo, dat in de nieuwe jachthaven vóór Heist een kaai komt voor de kustvisserij, rechtstreeks in verbinding met de open zee. Ik hoop dat dit de eerste stap is naar een volwaardige, nieuwe vissershaven. De toekomst zal het uitwijzen, maar onze vissers, onze reders en onze handelaars moeten hierover beslissen.

Feit is ook, dat de bloeiende visserij aan de Oostkust niet naar de middenkust zal verhuizen en laat ons meteen hopen, dat de Oostendse vissershaven aan belang mag terugwinnen. Gans de visserij kan er slechts goed bij varen.

Bij dit alles wens ik een hefboom te zijn om de visserij hoger op te tillen en wens ik te Brussel een steun voor de visserij te zijn.

Mag ik als besluit de hoop uitspreken, dat wij allen gespaard zouden mogen blijven van ongelukken en rampen en dat het vanaf 1979 steeds hogerop zou mogen gaan voor onze geliefde visserij.

VAN VOORDEN GROUP

SERVICES TO THE SHIPBUILDING AND SHIPPING INDUSTRY

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL B.V.

Tel. 00-31-4180 - 2654 - 2800

Scheepsschroeven in diverse materialen
Speciale gietstukken zoals pomphuizen enz.

PROMAC NEDERLAND B.V.

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

PROpulsion

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

MAnoeuvring

SEFFLE	Dubbelwerkende ram stuurmachines Tandheugel stuurmachines
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

Cooling

PROMAC	Visruimkoeling
PROMAC	Scherfijsmachines
BABCOCK	Zoetwaterbereiders

HODI ZALTBOMMEL

Vaste straalbuizen
Straalbuisroeren

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België : 031-742051

FEDERAL VAN VOORDEN B.V.

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

Een optimistisch geluid

door Henri DUMAREY,
Schepen van de Stad Oostende,
Ondervoorzitter van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Wanneer in de zeevisserij, rond en om de jaarwisseling, de traditionele bilan van het voorbije jaar wordt opgemaakt, is er helaas al te vaak aanleiding toe een klaaglied aan te heffen en een pessimistische toon aan te slaan. In een niet zo ver verleden was dit het geval voor de jaren 1974 en 1975, die voor de Europese zeevisserij in een echte krisissfeer verliepen en waarbij ook onze eigen Vlaamse visserij duchtig van de brokken deelde.

Gelukkig vertoont de geschiedenis van onze visserij niet alleen dieptepunten. Na regen komt zonneschijn, en de kentering ten goede, die in de tweede helft van 1976 een aanvang nam, zette zich door in 1977, en ook het aflopende jaar 1978 zal door het nageslacht worden aangestipt als behorende tot de beste « cru's » van de zeventiger jaren. Dit keer was het beste wijnjaar van de eeuw ook een uitstekend visserij-jaar.

Wij hoeven dus niet altijd aan de klaagmuur te gaan staan, de traditionele klachten over het verval van de visserij kunnen best een poosje begraven worden, het is een optimistisch geluid dat bij deze jaarwende moge opklinken.

Nu de natuur een handje heeft toegestoken om onze nabije viswateren overvloedig van gul te voorzien, wars van alle noodkreten en onheilsvoorspellingen over overbevissing, hebben de vissers van onze drie havens de kans volop aangegrepen en werden algemeen goede besommingen genoteerd. Grotere aanvoer wil niet noodzakelijk zeggen stijgende prijzen. Zo ook nu niet. De prijzen bleven hangen op het peil van de vorige jaren, maar dank zij de toename van de vangsten zijn ook de bruto-opbrengsten gevoelig gestegen. En dit is zowel voor de visser als voor de reder een verheugende vaststelling. Beiden eten immers uit dezelfde ruif, goede besommingen brengen de glimlach op beider gelaat.

Door deze betere vangstresultaten is er eindelijk ook weer iets losgekomen op het vlak van de investeringen en wordt er opnieuw aan nieuwbouw in de vissersvloot gedacht. Dit was hoogstnodig om de veroudering van de vloot tegen te gaan en om onze kwijnende scheepswerven terug aan werk te helpen en ze weer op dreef te brengen.

Ook bij de overheid is het besef gegroeid dat er iets moet gedaan worden om de nieuwe initiatieven te stimuleren en op gang te brengen. De alarmkreten die alom werden geslaakt en die o.m. op kernachtige wijze werden verwoord in een belangrijk advies van de Bedrijfsraad voor de Visserij over de zeevisserijvloot van maart 1978, vonden gehoor bij de administratie en via deze weg bij de bevoegde ministers. Van overheidswege werd beslist de bouwprojekten in de zeevisserijsektor van een maximale steun te voorzien en ook wordt ernstig overwogen in een nabije toekomst kredieten te verstrekken aan jonge, beginnende reders om zich een eerste vaartuig aan te schaffen.

Er komt opnieuw leven in de brouwerij. Eindelijk na drie jaar stilstand, gaan onze werven weer aan de slag. Deze onmiskenbare tekens van heropleving, in een periode dat de ekonomie van ons land met zoveel problemen van sluiting van bedrijven en werkloosheid blijft worstelen, kunnen ons alleen maar tevreden stemmen en de hoop doen uitspreken dat het voor ons liggende jaar 1979 een verdere stap zal betekenen naar het algeheel herstel van de bedrijfstak die ons het nauwst aan het hart ligt, onze Vlaamse zeevisserij.

Zal 1979 een echt Gemeenschappelijk Visserijbeleid brengen?

door L. VAN DEN MOORTEL,
Secretaris-Generaal van het Ministerie van Landbouw

Niettegenstaande het optimisme dat onstaan was na de besprekingen tussen Kanselier Schmidt en Eerste-Minister Callaghan, werd in de Raadvergadering van de Ministers van 24 en 25 november voor de visserij geen oplossing bereikt. De vergadering van Regerings- en Staatshoofden van 4 en 5 december l.l. te Brussel heeft evenmin de doorbraak gerealiseerd.

Om klaarder in de zaak te zien moeten we even teruggrijpen in het verleden.

Toen op 3 november 1976 de Raad der EEG-Ministers besloot dat vanaf 1 januari 1977 een gemeenschappelijke visserijzone van 200 mijl rond de kusten van de Lid-Staten zou ingesteld worden, heeft niemand kunnen vermoeden welke moeilijkheden ons, gedurende de volgende jaren, te wachten stonden.

Alles is in feite begonnen met de eis van het Britse bedrijf, om over een brede exclusieve visserijzone te beschikken, een beetje zoals de vissers van niet tot de Gemeenschap aangesloten landen (Canada, de Verenigde Staten, IJsland, Noorwegen, enz.....).

Even sprak men van 100 mijl, maar deze eis werd vrij vlug tot de „meer bescheiden" 50 mijl teruggebracht.

Om de eis van een dergelijke exclusieve zone tegenover de andere Lid-Staten te rechtvaardigen werden door de Britten vier argumenten aangehaald.

1. De thesis van de gemeenschappelijkheid van alle visgronden, „tot aan de kust" die nog haastig werd vastgesteld in de Verordening 2141/70 houdende de totstandbrenging van een gemeenschappelijk structuurbeleid in de visserijsector, precies met het doel, na de toetreding van Groot-Brittannië, overal langs de kusten van dit land vrij en onbeperkt te kunnen vissen, tot groot nadeel van hun vissers.

2. In het Toetredingsakkoord werd vastgesteld dat nog gedurende tien jaar tussen 6 en 12 mijl mocht gevist worden. Na dit tijdsverloop moet het definitief regime vastgesteld worden. Welnu, dit is, in de geest van de Britten, een afschaffing van al deze rechten en een definitieve instelling van een exclusieve zone van ten minste 12 mijl.

3. Groot-Brittannië heeft, ingevolge het instellen van een 200-mijlszone door derde landen (de Verenigde Staten, Canada, IJsland, Noorwegen, Sovjet-Rusland) de zwaarste verliezen geleden van alle landen van de Gemeenschap. Honderdtallen grote trawlers en vriesschepen liggen stil, moesten gesloopt, verkocht of omgebouwd worden. Duizenden mensen, zowel vissers als lossers, pakhuisknechten, rederijbedienden, werklieden uit de toeleveringsbedrijven enz..... vallen zonder werk. Het principe van de solidariteit tussen de leden der Gemeenschap eist dat iedereen iets moet bijdragen om een dergelijk verlies enigszins te compenseren. Dit kan gedaan worden door een zone van 50 mijl in te stellen die alleen door de Britse vissers zou geëxploiteerd worden.

4. 60 % van de visrijkdommen van de Gemeenschap komt uit de Britse wateren. Het is maar billijk dat hiervan een zeer belangrijk gedeelte kan aangewend worden om de Britse vissers een renderende exploitatie toe te laten.

Hierop wordt natuurlijk geantwoord :

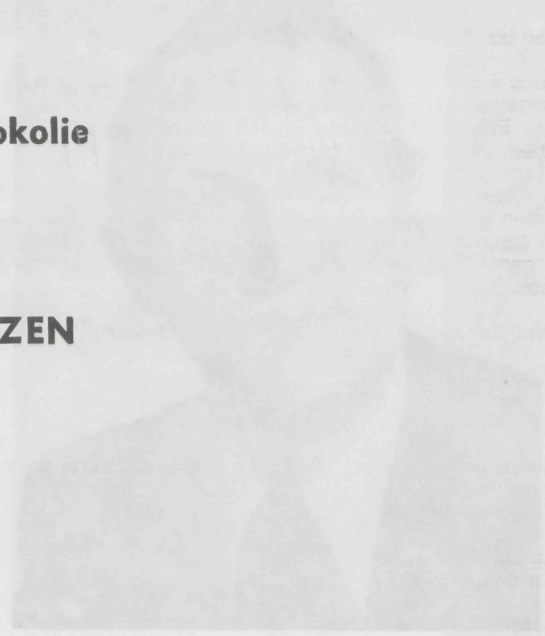
1. De gelijkheid van voorwaarden voor de toegang tot alle visgronden door alle vissers van alle Lid-Staten, vloeit wel degelijk voort uit het Verdrag van Rome. De tekst van de Verordening 2141/70 werd door de Commissie voorgesteld vóór de onderhandelingen met de toetredende Staten begonnen, en helemaal niet met de bedoeling die eraan gegeven wordt.

2. In de geest van alle onderhandelaars bij het tot stand komen van het Toetredingsakkoord, was de periode van 10 jaar, gedurende dewelke

(Zie vervolg op blz. 11)

- 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) 32 16 76

(8260V)

ZAL 1979 EEN ECHT GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID BRENGEN ?

(Vervolg van blz. 9)

Lid-Staten nog een exclusieve zone mogen bewaren, een overgangsperiode tot de veralgemening van het principe van de vrije toegang tot alle visgronden. De Britse interpretatie is dus precies het omgekeerde van de werkelijke bedoeling van deze teksten.

Niet alleen Groot-Brittannië heeft zware verliezen geleden. De andere Lid-Staten zijn bereid om het solidariteitsprincipe te laten spelen, maar dan op een communautaire basis. De Commissie heeft dan ook voorgesteld dat de compensatie zou gerealiseerd worden door het toekennen van een hoger aandeel in de berekening der quota.

4. Wat de kwestie van de „nationaliteit" van de vis betreft deelt België het standpunt van de Commissie : „De vis wordt geboren, groeit op en zwerft door wat vroeger de vrije zee was, en nu een gemeenschappelijke zee. Hij bemoeit zich niet met grenzen of afbakeningen. Geen enkele Lid-Staat kan het eigendomsrecht hierover opeisen".

Uiteindelijk heeft de Commissie voorgesteld eerst en vooral de gemeenschappelijke regels vast te leggen die de bescherming van de bestaande visstapels tot doel hebben, alsmede enkele structuurmaatregelen.

Acht Lid-Staten stemden in met deze werkwijze. Dit werd plechtig bevestigd in december 1977 onder het Voorzitterschap van België.

Groot-Brittannië blijft echter weigeren en eist allereerst een regeling voor de toegang tot de visgronden.

In die lange periode van harde onderhandelingen zijn twee belangrijke dingen gebeurd.

Eerst en vooral werd op 13 december 1976, de Resolutie van Den Haag door de Raad goedgekeurd. Ten tweede, op 4 mei 1977 en 27 juni 1977, verklaarde de Britse Minister dat afgezien werd van de oorspronkelijke eis van een absolute exclusieve zone van 50 mijl. De nieuwe zienswijze was een exclusieve zone van 12 mijl en daarbuiten een zone van 38 mijl (samen 50 mijl) waarin de kuststaat een „dominante prioriteit" zou hebben.

De inhoud en de juiste draagwijdte van dit standpunt is echter pas op 24 november l.l. duidelijk geworden.

Een eerste aspect van de Britse zienswijze geldt de 12 mijlszone die ze vanaf 31 december 1982 voor zich alleen willen. Gedurende de periode van vier jaar, die deze datum voorafgaat, zou de toestand van 1977 bevroren worden, dat wil zeggen dat gedurende deze vier jaar het aantal en de visserijcapaciteit van onze schepen in deze zone niet hoger mag liggen dan dit het geval was in 1977.

Een tweede aspect geldt wateren buiten de 12 mijlszone tot op een breedte die wisselt, maar gemiddeld om en bij de 50 mijl ligt. Rond Groot-Brittannië zou deze zone grosso modo liggen rond heel Schotland, verder langsheen de Noord-Oost kust van Engeland tot op 53°30' N., dan de wateren rondom Lands-end vanaf Lyme Regis tot aan de 52ste graad, dan de Liverpool-baai en het eiland Man.

In deze wateren zouden we mogen blijven vissen, maar weer zonder het aantal schepen en de visserijcapaciteit van 1977 te overschrijden. Om de controle hierop te vergemakkelijken zouden visserijplannen moeten opgesteld worden en de Commissie zou licencies moeten verstrekken aan de geïnteresseerde schepen, waarop zou voorkomen waar en op welke soorten mag gevist worden. De controle zou gebeuren door de kuststaat, in dit geval Groot-Brittannië, en in geval van veroordeling door de rechtbank, kan de licencie van een schip ingetrokken worden.

Het zal wel niemand verwonderen dat de Raad van Ministers dit voorstel kategoriek heeft verworpen. De Belgische delegatie is van oordeel dat visserijplannen een uitstekend middel kunnen zijn om de impasse, waarin de Raad verzeild is, op te lossen, op voorwaarde dat ze communautair van opvatting en inspiratie zijn, alle discriminatie tussen Lid-Staten uitsluiten en gebaseerd zijn op biologische gegevens, die een dergelijke regeling op een bepaalde plaats en voor één of meer welbepaalde stocks noodzakelijk maken ; elke oplossing voor het visserijvraagstuk zal met deze elementen moeten rekening houden.

Waarde lezer, het gemeenschappelijk visserijbeleid is, ook in 1978, uitgebleven.

De Belgische delegatie zal zich blijven inzetten voor het bereiken van een aanvaardbaar en vooral communautair compromis. Hopen we dat 1979 de doorbraak moge brengen die aan de Belgische visserijsector de bedrijfszekerheid waarborgt waarop het recht heeft en die onontbeerlijk is voor de verdere leefbaarheid van onze visserij.

Wij wensen U rust en vrede

door E.H. CORNEILLIE, Visserij-aalmoezenier

Vele jaren is het geleden, maar elk jaar opnieuw wordt ons verteld wat er gebeurd is in Bethlehem. De geboorte van het kindje Jezus in de koude schaapstal ontroert ons. Dat God zo op de wereld komt, verbaast ons. Het stemt ons blij en gelukkig. Daarom vieren wij deze wondere geboorte met een groot feest dat over heel de wereld gevierd wordt. Wij trachten te begrijpen wat de engelen zegden tot de herders : „Een Redder is geboren".

De vissers weten maar al te goed wat redding betekent. Hun leven op zee, hun zwaar werk is immers nooit vrij van gevaren. Wanneer wij bij slecht weder en storm veilig thuis zitten, zijn zij ongenadig overgeleverd aan de wilde woeste wind en de kolkende zee. Maar ook als het weder zo slecht niet is, kunnen zij over boord geslagen worden, of in dichte mist dreigt het gevaar voor aanvaring. De reddingsdiensten aan de kust staan steeds paraat, en die stoere kerels zijn gelukkig wanneer zij een geslaagde reddingsoperatie kunnen volbrengen. Dan gaan de geredden met hun familie op bedevaart naar het kapelletje van Bredene om te danken en er een dikke kaars aan te steken.

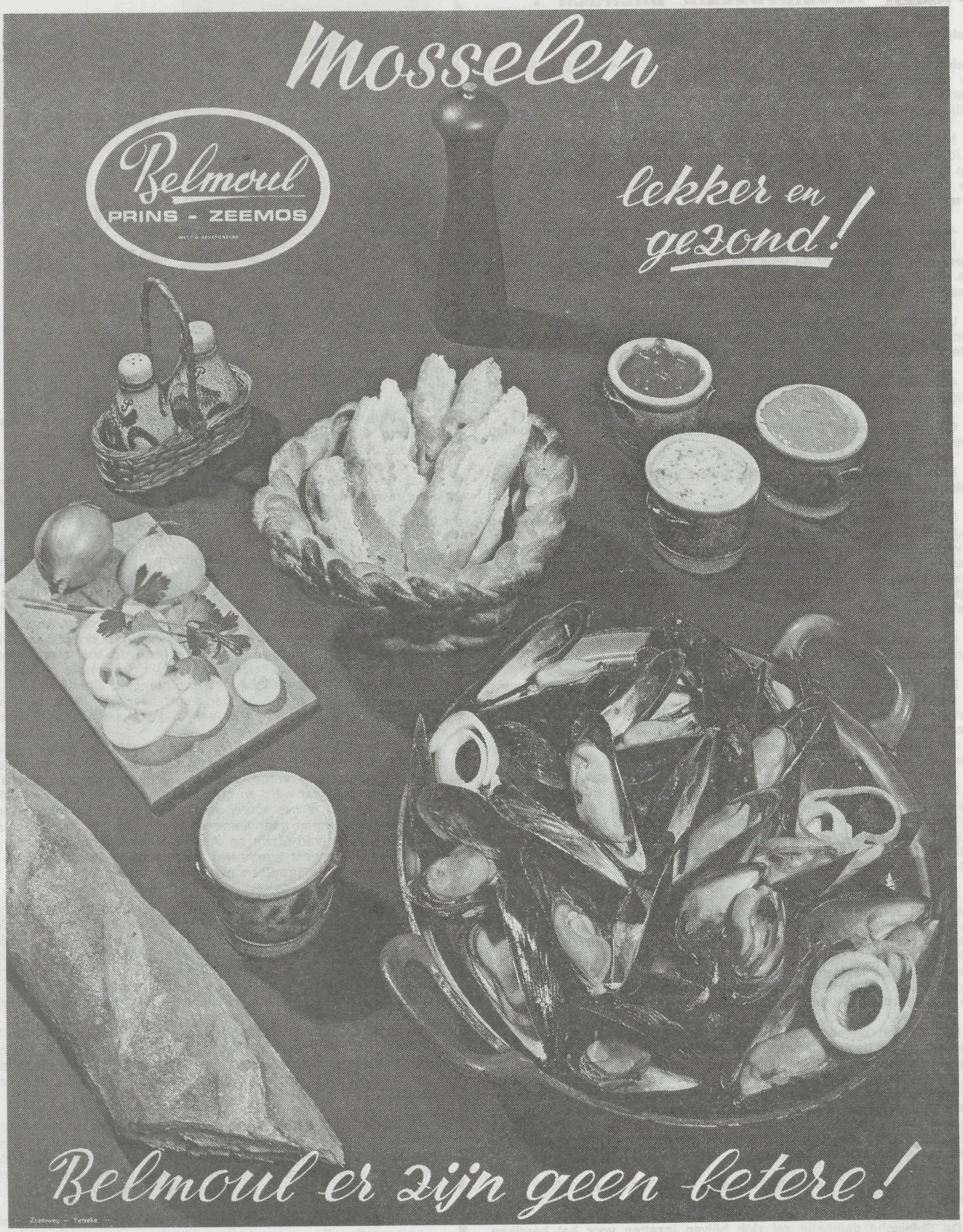
Maar ook in het dagelijks leven moeten wij dikwijls gered worden uit de gevaren. De oude profeet zag in een visioen een wereld vol rust en vrede, waar de leeuw en het schaap naast elkaar liggen, waar welp en lam met elkaar spelen. In de hedendaagse wereld is het echter zo rustig en vredig niet. Kerstmis doet ons verlangen naar liefde en vrede. In de winterse stal heeft de liefde van Maria en Jozef de koude gemilderd; het bezoek van de herders bracht wat gezelligheid. En later zal de grote Jezus gaan prediken over liefde en vrede.

Wanneer wij naar zijn woorden luisteren en doen wat Hij vraagt, dan zullen wij rust en vrede beleven. Dat wens ik u allen voor het nieuwe jaar. Geluk en vrede in uw gezin en familie; trouw aan elkaar en genegenheid van uw kinderen. Het zou niet mogen zijn „kleine kinderen, kleine zorgen; grote kinderen, grote zorgen". En als ze vissersbloed in hun aderen hebben, laat ze dan maar naar zee gaan. Geluk en vrede, voorspoed en welvaart op uw schip, in uw werk en ook in de vismijn. Dat er overal echte kameraadschap en rechtvaardigheid moge zijn. We worden niet gaarne bedrogen of bestolen; we moeten het dan ook een ander niet aandoen. Ons werk is al zwaar genoeg zonder tegenwerking, en een beetje meer waardering doet ons deugd.

In de heilige Kerstnacht zullen er op alle zeeën lichtjes branden. Er zal een goed glas gedronken worden terwijl de netten over de bodem slepen. De mannen zullen aan hun thuis denken, aan hun dierbaren voor wie zij leven en zwoegen. De stuurman houdt de wacht en spoedig is het weer winden.

Moge het nieuwe jaar voor al onze vissers en hun familie voorspoedig zijn.

Uw aalmoezenier.


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

Licht en schaduw in de Zeeuwse visserij

door J. VAN DEN BOS,
Voorzitter Vereniging tot bevordering van de Zeeuwse Visserijbelangen „Zevibel"

Laten wij, ten spijt van allerlei minder gunstige omstandigheden, onze bijdrage aanvangen met de lichtzijde, door vast te stellen — en daarvoor zijn wij bijzonder dankbaar — dit 1978 een voorspoedig jaar voor de Zeeuwse visserij is. De opbrengsten in de mosselsector zijn goed en de besommingen van onze kleine zeevisserij (de kottersector) zijn eveneens, tegen alle verwachtingen in het begin van het jaar in, gunstig te noemen.

De arbeid en de inspanningen, vooral voor de kottersector in een dikwijls zeer moeilijke situatie verricht, zijn met gunstige uitkomsten beloond. En daarvoor zijn wij erg erkentelijk.

En toch, in wezen zijn de moeilijkheden gebleven. De EEG-schaduw werpt een diepe donkerheid over het visserijbedrijf. En wel op verschillend terrein. Om een voorbeeld ten opzichte van de kottersektor te noemen: het quoteringsbeleid. En nationaal gezien, de Oosterscheldeproblematiek met betrekking tot de mosselkwekers. Het Overheidsoptreden, de politiek, heeft te veel invloed in zijn uitwerking op het bedrijf. Met name vinden onze kottervissers zich de speelbal van de EEG-politiek.

Zo vinden onze vissers het een onbegrijpelijke zaak, dat bijvoorbeeld de kabeljauw onder de quotaregeling valt daar deze vissoort in massale hoeveelheden aan onze kust voorkomt. Te meer onbegrijpelijk, omdat deze vissoort een welkom alternatief is voor zowel de garnalen- als de platvis-vissers, terwijl ook de zogenaamde middenslagkotters, die indertijd de PK-race niet hebben gevolgd, in deze vissoort een voorname bron van inkomsten vinden.

En wanneer dan de geruchten gaan, dat het totaal te vangen rondvisquotum in het komende jaar nog minder zal zijn, dan is dit voor onze mensen een onverteerbare zaak.

EEG-politiek, dat blijkt te zijn een geheel van onderhandelingen over een zogeheten gemeenschappelijk visserijbeleid, die regelmatig vastlopen en waarvan onze vissers vinden, dat zij het kind van de rekening zijn. Zo vastlopen, dat de Europese Raad, de regeringsleiders van de Negen, er aan te pas moeten komen. Ook dit overleg, in de eerste plaats bedoeld voor het nieuwe Europese monetaire stelsel, is gedeeltelijk mislukt, zoals de krant van vandaag ons berichtte. En de moeilijkheden aangaande de visserij, heeft deze Europese Raad naar een later tijdstip verschoven. Als deze Raad een standpunt heeft kunnen innemen over een tweetal zaken, te weten:

a. het verbod voor vissers uit de overige lidstaten om na 1982 binnen de Britse 12-mijlszone te vissen,

b. het bevriezen van de vangstmogelijkheden voor visserij uit de overige Lidstaten in de zone tussen 12 en 50 mijl op het niveau van 1977, terwijl het Verenigd Koninkrijk onbeperkt zijn gang kan gaan,

namelijk of deze Britse voorstellen duidelijk strijdig zijn met het Verdrag van Rome, dan zal naar verwachting een nieuwe vergadering van EEG-visserijministers worden vastgesteld!

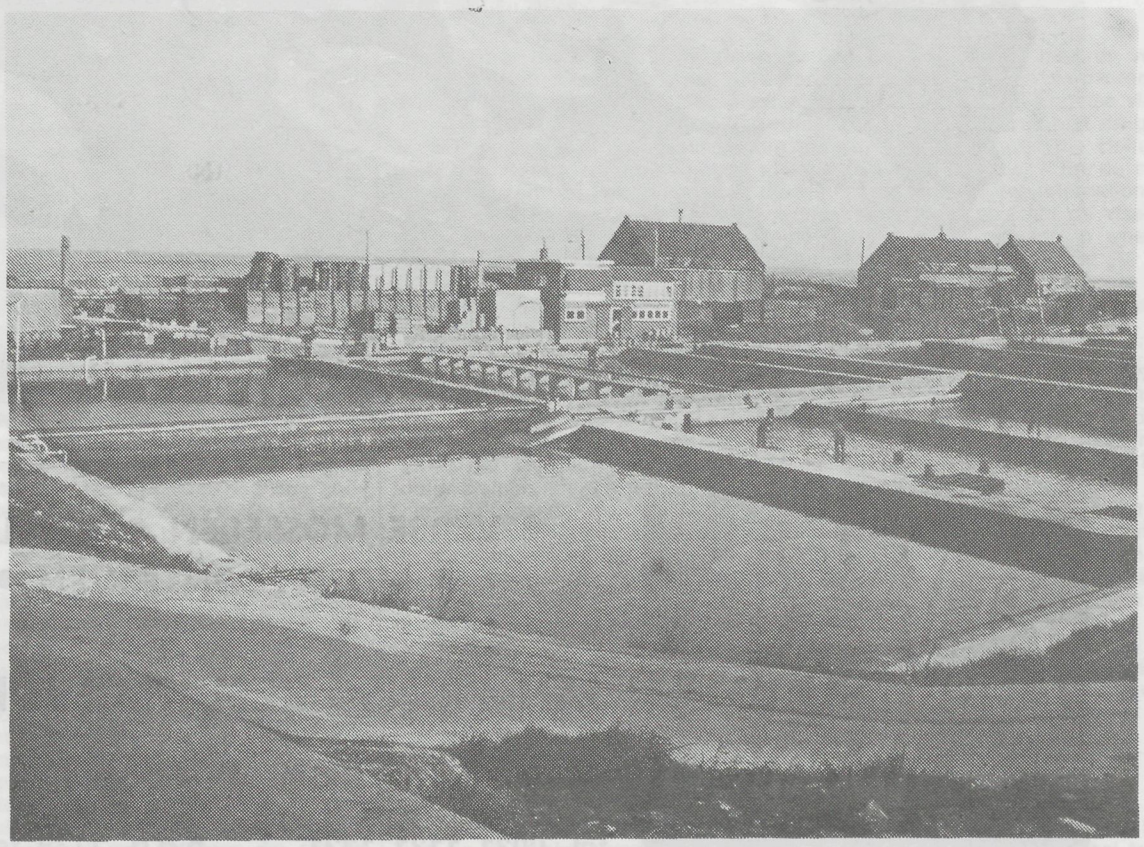
Wat een geharrewar! In dit politiek klimaat moeten onze vissers nu hun bedrijf uitoefenen. Het zal toch eenieder duidelijk zijn dat op deze manier geen bedrijf redelijk kan worden geëxploiteerd. Elk vertrouwen in dit beleid wordt in de visserskring ten enenmale gemist. Hoe kan het anders? En dan toch maar forse boeten eisen tegen vissers uit Vlissingen en Arnemuiden.

Eén les is duidelijk. Deze gehele ontwikkeling vereist van de visserij een organisatie, die eensgezind, vastberaden, goed doordacht en in onderling vertrouwen opkomt voor de behartiging van de belangen van de vissers. Er is veel werk aan de winkel!

Zo heeft, zoals dat meestentijds genoemd wordt, de politiek zich ook meester gemaakt van de Oosterschelde-problematiek. Regelmatig is ook door Zevibel gepleit voor het behoud van een open Oosterschelde. Dat is voor de visserij van fundamenteel belang. Daarom betreurt Zevibel de keuze van een afsluiting door een pijlerdam, hoewel zij anderzijds reëel genoeg is om te erkennen, dat het mosselbedrijf bij de gekozen oplossing althans mogelijkheid heeft om in principe te kunnen blijven voortbestaan. Maar dan moet de getijbeweging zo weinig mogelijk afwijken van de bestaande natuurlijke situatie. Regelmatig ook is gesteld, dat daarvoor de grote doorlaatopening onmisbaar is. Doet de Overheid dit niet, dan zullen de voorzieningen, die daarboven moeten worden getroffen voor het behoud van de schaal- en schelpdierencultures, vele miljoenen gulden vergen. Onze vereniging heeft deze kosten geraamd op f 250 miljoen, dus méérkosten bij de nu gekozen midden-doorlaatopening en deze raming, geargumenteerd, aan de Regering en de vaste kamercommissies uit de Tweede Kamer voorgelegd. Tot op heden nog geen wijziging van het standpunt in de door onze vereniging gevraagde zin. Wij betreuren dat niet alleen, maar vinden dat ook en vooral een tekortschieten van het beleid van onze Overheid, te meer, daar de visserijbelangen zo'n uiterst gewichtige rol (wij denken aan het rapport van de commissie Klaassesz) bij het gehele Oosterscheldeprobleem heeft gespeeld en vandaag aan de dag nog speelt!

Ziehier een klein overzicht van de grote moeilijkheden, waarmee wij in Zeeland als organisatie te kampen hebben. Het komt ons voor dat de visserij in ons buurland grotendeels dezelfde problematiek heeft. Het nieuwe jaar zal weer veel van onze organisatie vragen. Daar de belangen vrijwel gelijk zijn, is het gewenst dat de vissers gezamenlijk optrekken, ook over de grens.

Kerstmis is het feest van het Licht en van de Vrede. Vanuit Zeeland wensen wij U allen een goed Kerstfeest toe en een gezegend Nieuwjaar, voor U persoonlijk alsook voor Uw bedrijf.



Yerseke, het pittoreske vissersdorpje in Zeeland, waar de intensieve mossel- en oesterteelt centraal staan. Op bovenstaand beeld de verwaterplaatsen voor oesters.

DE Zeeuwsche banier

• VERSE MOSSELEN • GEPELDE MOSSELEN
• MOSSELCONSERVEN • OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.

YERSEKE (Holland)

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

VERLEDEN EN TOEKOMST

door Marcel POPPE,
Secretaris-Generaal van Verkeerswezen

Kerstdag en Nieuwjaar: dagen van feest, dagen waarop we elkaar alle heil toewensen voor het komende jaar, dagen ook waarop we nog even een blik werpen op wat achter ons ligt en de balans opmaken van wat goed en slecht was in het afgelopen jaar.

In feite is niets zo misleidend als de toestand te bekijken op basis van hetgeen zopas achter de rug is en de toekomst voor het onmiddellijk komend jaar daaruit te willen afleiden. De schepen die thans op stapel zouden gezet worden, zullen normalerwijze in het jaar 2000 nog varen. De opleiding van een schipper vergt jaren, niet alleen in de visserijscholen maar ook en vooral op zee. Van de waarde van het schip, van de bekwaamheid van de schipper en de reder hangen in de eerste plaats de resultaten af, niet voor één enkel jaar maar wellicht voor een kwarteeuw. Het beleid inzake de zeevisserijvloot kan niet worden bepaald en de investeringsbeslissingen kunnen niet worden genomen met enkel af te gaan op de gegevens betreffende de ekonomische of de internationale toestand zoals die zich aftekenen voor 1979. Dergelijke beslissingen moeten steunen op de vaste waarden die de ontwikkeling van onze zeevisserijvloot sinds vele jaren bepalen.

Het is daarom wel nuttig, niet één maar bijvoorbeeld 20 jaar terug te gaan in het verleden, naar 1958. Dit was, in tegenstelling met 1978, een uitgesproken krisisjaar. Onze zeevisserijvloot telde echter nog 441 schepen en Oostende met 198 schepen overtrof Zeebrugge met 180 schepen. In 1978 zijn we zowat op de helft van het aantal schepen gevallen en Zeebrugge telt het meest schepen. Maar vooral van belang is de lijst van de schepen en van de reders in 1958 eens af te lopen en te vergelijken met vandaag. Op de IJslandvisserij na, bestond de vloot in 1958 hoofdzakelijk uit eenheden van vóór de oorlog of kort daarna, tijdens de wederopbouw, in de vaart gebracht. De grote meerderheid van deze schepen is thans verdwenen: de grote stoom- en motortreilers voor de IJslandvisserij, de in de dertiger jaren gebouwde Pannetreilers, de houten kotters van zowat 150 pk, daar is praktisch geen spraak meer van in 1978. Maar wat nog meer interessant is, is de namen van de reders na te gaan in 1978. Meer dan bij de schepen, heeft zich daar een grondige wijziging voorgedaan. Slechts enkelen die op de lijst van 1958 als reder voorkomen, oefenen nu nog dit bedrijf uit. Niet zonder weemoed denkt men daarbij terug aan die vertrouwde figuren die men langs de kaai jarenlang heeft gezien en die nu verdwenen zijn, overleden of reeds lang uit het bedrijf gescheiden. Maar de namen zijn niet zozeer veranderd, vooral niet wanneer men weet wie achter de verschillende p.v.b.a.'s steekt: de zonen of schoonzonen hebben in vele gevallen de fakkel overgenomen. Alleen in die rederijen waar de aflossing niet in familiaal verband verzekerd was, is de ondergang onvermijdelijk gebleken.

Voor de toekomst zijn daar een aantal lessen uit te trekken.

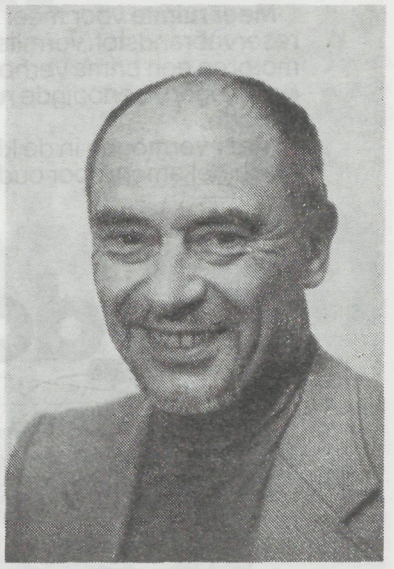
Vooreerst is het duidelijk dat het familiaal karakter van onze zeevisserij hoe langer hoe meer wordt beklemtoond. Overlevingskansen zijn zeer eng verbonden aan het antwoord op de vraag of in de familie de aflossing voor de komende jaren verzekerd is of niet.

Daarnaast gebeurt die aflossing steeds met sprongen, van generatie tot generatie. Dit verklaart waarom onze zeevisserij perioden van vernieuwing en van drukke nieuwbouw kende en dan weer jaren waarin het initiatief wel ingesluimerd scheen. Behalve in de IJslandvisserij werden in 1958 geen nieuwe schepen gebouwd en het zou tot 1963 en later duren vooraleer de nieuwbouw werkelijk op gang zou schieten. Men kan dergelijke evolutie betreuren, maar het verschijnsel deed zich al voor in de dertiger jaren en lijkt wel onvermijdelijk gelet op de struktuur van onze zeevisserij.

Ten slotte moet er van worden uitgegaan dat een flinke kern van reders aanwezig moet zijn om de vloot op lange termijn gezien in stand te houden. Wordt het aantal schepen in onze vloot te klein, dan wordt het rekruteringsveld voor toekomstige reders en schippers te eng om ook die kleine vloot nog in stand te houden. Met nog een goede 200 schepen zijn wij die kritische grens zeer dicht benaderd.

Wie in de zeevisserij naar de toekomst kijkt, moet in de eerste plaats nagaan welke reders en schippers voor die toekomst zullen instaan. Als ik, in de drie vissershavens aan onze kust zie wie het roer in handen heeft, zeer dikwijls nog zeer jonge schippers, dan is mijn overtuiging dat we voor een goede lichting staan. Die te behouden, die aan te moedigen in het uitoefenen van hun schoon beroep is de taak van iedereen die om de toekomst van de zeevisserij bekommerd is. Zij zijn ons vertrouwen waard.

ZIJN WIJ DAN DE KWEEKSCHOOL VOOR ANDERE BEDRIJVEN ?



door M. MICHIELSEN

Direkteur

Zeevisserijdienst

Is onze zeevisserij een kweekschool voor allerlei aanverwante bedrijven ? Deze vraag wordt de laatste tijd weer herhaaldelijk in de visserijpers gesteld, met een duidelijke ondertoon van verontwaardiging.

Het antwoord, meen ik, luid „Ja. Gelukkig nog wel. En moge het nog lang zo blijven".

Zolang de scheepvaart bestaat, niet alleen in West-Europa, maar in geheel de wereld, gaat de visserij vooraf aan alle andere vormen van maritieme aktiviteit. Wie zin heeft voor geschiedenis, of voor aardrijkskunde, kan dit rustig nagaan.

Waar leerden de Portugezen en Spanjaarden de zee bevaren vóór ze de landen aan de andere zijde van de oceanen gingen veroveren ? Waar kwamen de uitstekende bemanningen vandaan die de Engelse vloot bemanden die de Onoverwinnelijke Armada versloegen ? Was niet de grote haringvisserij de kweekschool die de mannen voortbracht die Holland en Zeeland zouden groot maken tijdens de Gouden Eeuw ? En de reddingsdiensten en loodsdiensten die in latere tijden de internationale scheepvaart hielpen bij haar volle ontplooiïng ? Weer was het de visserij die de mannen leverde die met kleine boten konden omgaan in woeste zeeën en die ieder bankje en geultje kenden langsheen de kusten.

Dat is allemaal romantiek en komt niet meer te pas in een modern, keihard bedrijf ? Juist ! Laten we dus nuchter bij de cijfers blijven.

Iedereen, zowel in Belgische als in internationale scheepvaartmiddens, weet dat de zeevaart in onze moderne samenleving meer en meer een zaak wordt van jonge mensen. Dat blijkt ook zo te zijn in de hardste tak van de scheepvaart, met name de zeevisserij. Jonge mensen willen nog graag het avontuur aan, het harde leven. Als men getrouwd is, als er kinderen komen, als die groter worden, naar school moeten en problemen beginnen te stellen, als men een dagje ouder wordt en men gesteld is op de warme pantoffels en de zetel voor de TV. of het kaartspelletje bij het pilsje in het stamcafé op de hoek, dan verliest bij de meesten het harde leven op zee zijn aantrekkingskracht, dan begint men uit te kijken naar een rustiger baantje, bij de RMT, of de loodsdiensten, of de baggerwerken. Alleen de echte ijzerbijters, blijven dan nog in de visserij.

En het is maar goed zo. Wij hebben de ervaring en het klare zicht van de ouderen broodnodig voor de leiding van de zaak.Schippers, motoristen, meevarende reders.....

Maar voor de rest hebben we jong volk nodig op een moderne vissersvloot. Onverschrokken en keihard.

En zoals altijd schijnt de natuur alles op zijn best te regelen. Een blik op de evolutie van de leeftijdsopbouw van ons visserspotentieel toont dit wel duidelijk aan, meen ik.

(Zie vervolg op blz. 19)

Dit zijn motoren waar men op kan rekenen; van eenvoudige constructie en hoge kwaliteit. Deze motoren bestaan in een gamma van zes vermogens, van 186 tot 388 kW (250 tot 520 continu pk).

Meer ruimte voor meer vracht of reservebrandstof, vermits deze motoren een prima verhouding «vermogen/benodigde ruimte» hebben.

Meer vermogen in de kleine machinekamers door oude motoren te vervangen door de nieuwe compacte modellen van de 3400 reeks.

Snelle en zachte werking van om het even welke versie, met voorverbrandingskamer of direkte inspuiting.

Onontregelbaar inspuitsysteem met een afzonderlijk, in de fabriek geregeld pompje per cilinder.

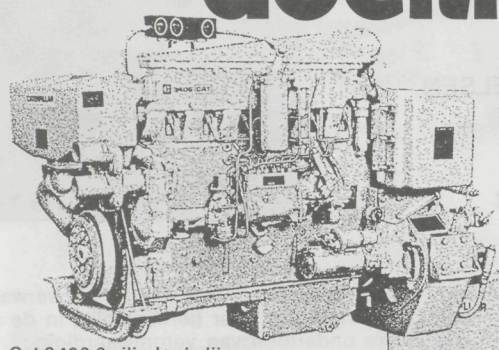
Brandstofbezuiniging dank zij de automatische, variabele tijdsinstelling van het brandstofsysteem.

Meer veiligheid en minder warmte in de machinekamer, dank zij de watergekoelde uitlaatgasturbines en uitlaatspuitstukken.

Eenvoudig onderhoud dank zij de opschroefbare olie- en brandstoffilters; keuze uit 4 verschillende peilstokposities en 2 standen voor de startmotor.

Onderdelen en na-verkoopdienst. Reken op ons, Treco. Wij zijn erkend Caterpillar verdeler, steeds bereid U te helpen om een maximum te halen uit uw motor en de investering die hij betekent. Hebt U een scheepsdieselmotor nodig, doe een beroep op ons.

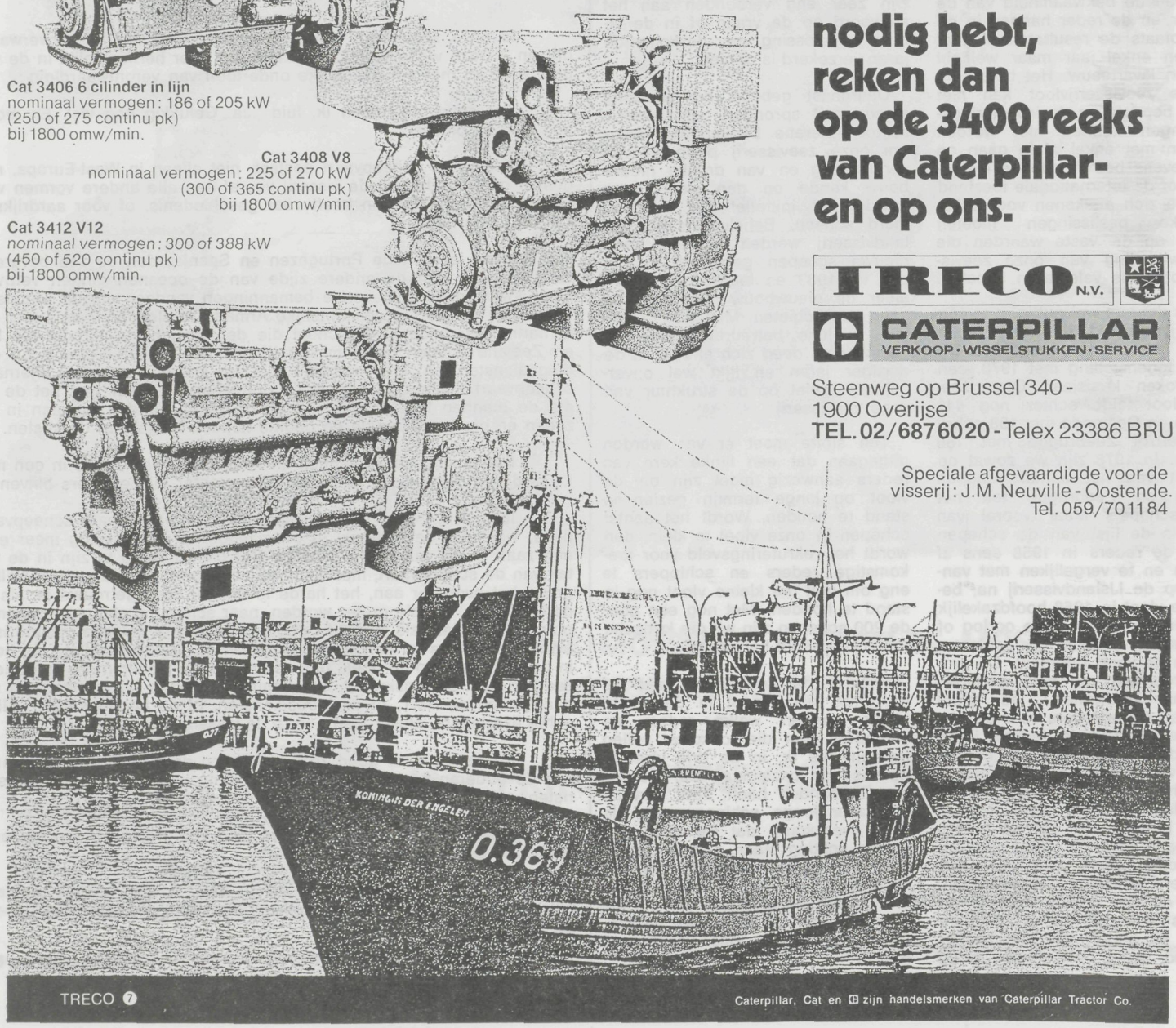
Indien U doeltreffende en zekere scheeps-dieselmotoren nodig hebt, reken dan op de 3400 reeks van Caterpillar- en op ons.



Cat 3406 6 cilinder in lijn
nominaal vermogen: 186 of 205 kW
(250 of 275 continu pk)
bij 1800 omw/min.

Cat 3408 V8
nominaal vermogen: 225 of 270 kW
(300 of 365 continu pk)
bij 1800 omw/min.

Cat 3412 V12
nominaal vermogen: 300 of 388 kW
(450 of 520 continu pk)
bij 1800 omw/min.



TRECO N.V.

CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

Steenweg op Brussel 340 -
1900 Overijse
TEL. 02/687 60 20 - Telex 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de visserij: J.M. Neuville - Oostende.
Tel. 059/701 184

TRECO 7

Caterpillar, Cat en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

De Caterpillar scheepsdieselmotoren

Buiten de Cat 3400 reeks bestaan er nog veel andere Caterpillar scheepsdieselmotoren. In totaal maakt dat een gamma van 11 Cat motoren in 27 verschillende versies. Vermogens van 63 tot 840 kW (85 tot 1.125 pk continu). U bent dus in staat die motor te kiezen die volledig aan uw behoefte aangepast is.

Deze motoren zijn compact van bouw, hetgeen U toelaat de beschikbare ruimte in de machinekamer optimaal te benutten. Watergekoelde uitlaatgasturbines en uitlaatspuitstukken houden de machinekamer koeler en minder lawaaierig.

Betrouwbare motoren zijn het : de constructie is eenvoudig en uitgevoerd volgens de strengste kwaliteitsnormen, hetgeen borg staat voor een uitstekende werking.

Deze motoren kunnen geleverd worden met een Caterpillar **scheepstransmissie** die volkomen aangepast is aan het vermogen ; koppelingen en aftakas vooraan om lieren en uitrustingen aan te drijven. Cat scheepsmotoren en transmissies zijn door de fabriek op elkaar afgestemd voor maximale efficiency en in de fabriek samengebouwd voor eenvoudige inbouw. Het ontwerp maakt het samenvallen van grote inspectiebeurten mogelijk, waardoor beperkte reparatietijd en kosten.

Met 7 modellen en een ruime keus aan overbrengmogelijkheden zijn de 7.200 transmissies aangepast aan de Cat motoren om het vermogen op de meest efficiënte wijze over te brengen. Uitgebalanceerde tandwielbelasting en geslepen schroefvertanding zorgen voor een geluidsarme, gelijkmatig in elkaar grijpende transmissie. Er ontstaan geen trillingen of schokken bij belasting. De geharde tandwielen hebben een lange levensduur. Zelfinstellende meervoudige plaatkoppelingen zijn rug aan rug geplaatst om trillingen door torsing te voorkomen. Ze worden hydraulisch bediend door een drukklep voor snel en gelijkmatig voor- en achteruit schakelen. De koppelingsschijven en bovenas kunnen voor inspectie worden weggenomen zonder dat de transmissie ontkoppeld hoeft te worden.

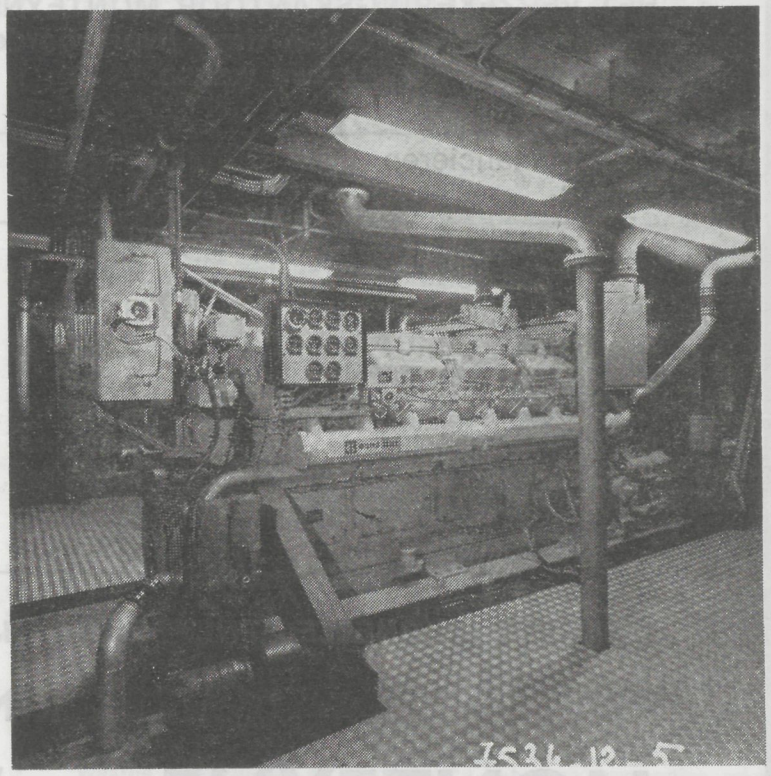
DE CATERPILLAR SCHEEPSAGGREGATEN

Door Cat gebouwde scheepsaggregaten omvatten een serie van 55-800 kW. Ze worden als komplete eenheden geleverd. Ze zijn beproefd in de fabriek en klaar om gemonteerd en aangesloten te worden om uw schip van stroom te voorzien. Caterpillar staat garant voor de komplete eenheid, dus ingeval van problemen met motor, generator of schakelpaneel hebt U maar met één fabrikant te maken : Caterpillar.

Alle Cat generatoren, stators en rotors zijn voor 100 % geimpregneerd tegen klimatologische invloeden. Verwarmingsspiralen zorgen er voor dat een te veel aan vochtigheid wordt afgevoerd. Het SR4 model heeft een borstelloze constructie, zodat het onderhoud aan boord minimaal is.

DE CATERPILLAR ONDERDELEN

Meer dan 900 dealers over de hele wereld hebben Caterpillar onderdelen en servicefaciliteiten beschikbaar in of nabij uw aanloophavens. En om zeker te zijn van vlotte onderdelenleverantie worden de voorraadsafdelingen van dealers in 10 landen doorlopend up to date gehouden door 24 depots die door een computer verbonden zijn.
De Cat dealerservice omvat ook het deskundig advies voor motortransmissies- en generator installatie, financiering en programma's voor preventief onderhoud, zoals regelmatig olieonderzoek, om tijdig te kunnen waarschuwen voor slijtageproblemen.



NIEUWJAAR VERWENSEN

Men heeft ons geleerd „kritisch" te leven; intussen zijn heel wat vaste waarden in de vernieling geraakt : de minister is niet langer een excellentie en de eerbied voor de macht is verworden tot een misprijzen, die zich in eerste instantie richt tegen het politieapparaat.

Het zal dan ook hopelijk niet al te abnormaal overkomen wanneer ik, met nieuwjaar, eens niet meedoe met schijnheilige allerbeste wensen, maar er rond voor uit kom, dat er heel veel te verwensen valt en heel weinig te verwachten.

Ons bedrijf zit in een impasse.

De dooddoener dat 1978 een goed jaar is geworden kan niemand gelukkig maken, wanneer we al onmiddellijk gewaarschuwd worden dat de vette jaren voorbij zijn en dat de dreiging van ondermeer Groot-Brattannië's onzinnige eisen, de druk van de kwota en het spookbeeld van een bemanningstekort ons in 1979 voor zeer zware problemen zal stellen.

Wat is er nu eigenlijk van aan : mag onze visserij verder evolueren of heeft men in Brussel beslist ons kalmpjes te laten uitsterven ? Zonder veel schokken uiteraard, maar ook dan zonder veel mededogen.

De ene minister schijnt weliswaar oog te blijven hebben voor de continuïteit in de visserij, maar een andere excellentie schijnt zich machteloos te hebben overgeleverd aan de internationale (?) wetmatigheid dat de stoutste kwezels de meeste eieren mogen zuipen.

Of hoe kan men anders de Europese Gemeenschapssubsidiëring interpreteren ?

Uit een publikatie van een Europese verordening, waarbij investeringssubsidies voor nieuwbouw worden in het vooruitzicht gesteld, hebben enkele reders voldoende moed en durf geput om terug aan nieuwbouw te kunnen denken. En wanneer een achterdochtige ambtenaar daarop gewezen heeft, dat die Europese verordening niet voor België zou toepasselijk zijn, hebben hogere tenoren onmiddellijk gerepliceerd dat, in voorkomend geval van weigering, een vroegere verordening van de Europese Kommissie zou kunnen ingeroepen worden. Het heette immers **dat de kommissie 400 miljoen frank extra had voorzien voor België (ter kompensatie van de voor België te lage landbouwprijzen) en dat alleen onze minister van Landbouw een gedeelte daarvan aan de visserij zou kunnen onttrekken.**

En laat de aftredende minister van Landbouw dan nog een Waal zijn, niemand mocht vermoeden dat de Vlaamse visserij een paar kruimels van de 400 miljoenen koek zou mogen meepikken.

En de moedige durvers deden bij de scheepswerf hun bestelling.....

De dag vóór Kerstmis heeft men dan alom vrede gesticht met de bewering dat voor de Belgische visserij van geen van beide kerstcakes een sneetje zal ter beschikking worden gesteld.

Een late (politieke) vogel, waarop bij ministerieel besluit niet langer mag worden geschoten, zal misschien voldoende invloed en niet aflatende halstarrigheid weten aan de dag te leggen opdat deze beschamende voorspellingen toch niet zouden uitkomen; maar mochten ook die werkers van het laatste uur in hun poging mislukken, dan zal ons hart niet volstromen met hartelijke nieuwjaarswensen..... maar vol verwensingen aan een minister die zich voor de Belgische gemeenschap moet instellen.

Jef Deroose

HET VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE EN VANMOERKERKE heeft speciaal voor oude en nieuwe klanten deze hypervoordelige financieringsvoorwaarden voor de aankoop van een nieuwe wagen.

Te financieren	Normaal tarief	Ons tarief	Ziehier wat U spaart
150.000	42 × 4.606	42 × 4.396	**8.820**
160.000	4.913	4.689	**9.408**
170.000	5.220	4.982	**9.996**
180.000	5.527	5.275	**10.584**
190.000	5.835	5.569	**11.172**
200.000	6.142	5.862	**11.760**
210.000	6.449	6.155	**12.348**
220.000	6.756	6.448	**12.936**
230.000	7.063	6.741	**13.524**
240.000	7.370	7.034	**14.112**

DISKRETE EN SNELLE AFHANDELING BIJ :

VERZEKERINGSKANTOOR

MONTEYNE en VANMOERKERKE

Koningstraat 16, 8400 Oostende — tel. (059) 80.23.01 (8282V)

(Vervolg van blz. 15)

Evolutie ouderdom ingeschreven vissers

jaar	gemiddelde ouderdom	% — 25 jaar	% — 30 jaar
1957	33 j. 3 m.	30,77	45,04
1962	32 j. 8 m.	32,66	45,98
1967	32 j. 8 m.	31,78	46,06
1972	32 j. 1 m.	33,35	47,91
1977	31 j. 0 m.	35,52	48,87

Het ziet er dus naar uit dat over een jaar of vijf meer dan de helft van onze vissers minder dan 30 jaar oud zal zijn.

Indien we rekening houden met de algemene tendenzen in de evolutie zoals hierboven beschreven en met nog enkele andere faktoren die binnen niet al te lange tijd nog zullen optreden, zoals bv. de invoering van een vervroegde pensioenregeling, dan zou in een min of meer nabije toekomst deze gang van zaken nog sterker kunnen beklemtoond worden. Misschien is een verhouding van zowat 60 % vissers van minder dan 30 jaar in een verdere toekomst niet eens zo'n utopische gedachte.

Na 30 jaar zouden dus nog meer dan dit nu het geval is alleen de echten overblijven, zij die visser zijn in hart en nieren.

Maar waar moeten dan de anderen blijven ? Wel, daarheen waar nu ook onze vissers gaan, wanneer ze menen dat de tijd voor een rustiger leven is aangebroken. Liefst weer op een schip. Dus bij de RMT, bij de loodsdiensten, sleepboten, baggerschepen, enz.....

En op die wijze schijnt het dus zo te zijn dat ons bedrijf, tengevolge van de moderne evolutie zelf, zoals vroeger de kweekschool zou blijven voor de aanverwante bedrijven.

We moeten, meen ik deze natuurlijke gang van zaken aanvaarden, meer nog veeleer dan zich eraan te ergeren, er trots op zijn en de Overheid erop wijzen dat dit een argument te meer is voor het behoud en de ontplooiïng van onze zeevisserij.

„Maar als dat zo is....." zegt onze kruidenier op het hoekje, die helemaal niets van visserij afweet, „Als het zo is dat de zeevisserij meer en meer een zaak wordt voor jonge mensen, dan moet men,om hetzelfde aantal schepen te bemannen, ook meer jonge vissers hebben, of heb ik het mis ?" Kijk ! Dat vind ik nu zo mooi bij simpele mensen, dat ze zo onmiddellijk tot de kern van het probleem kunnen doordringen.

Ook hier schijnt de natuur de zaken goed te doen. Hoeveel kwaad men ook moge vertellen over de moderne jeugd, een paar enquête's hebben aangetoond dat langsheen onze kust, en vooral in de vissersbevolking nog zeer vele jongeren de lokroep van de zee horen, en niet bang zijn voor hard werk. Tegenover de ondervragers drukten ze dit zeer eenvoudig uit : „Omdat ik hou van schepen en water.....", ofwel „Omdat ik het fijn vind te varen.....".

En weer vinden we dit duidelijk weer in de nuchtere taal der cijfers:

Percentage min dan 18-jarigen op het totaal aantal ingeschreven vissers :

jaar	% op totaal
1957	9,85
1962	8,81
1967	7,87
Einde 1971 : stichting Fonds voor Scheepjongens	
1972	10,32
1977	10,94

Voor 1978 zal, naar schatting het percentage merkbaar boven de 11 % uitkomen.

Karel Dezutter, die vóór de eerste wereldoorlog een zeer interessant werk schreef over de zeevisserij was een groot voorvechter van de idee van het belang van de aanmonstering van scheepsjongens.

Hij was van oodeel dat, om een normaal voortbestaan van de visserij te verzekeren, het aantal scheepsjongens 15 % van het totaal aantal vissers moet bedragen.

Dat was in zijn tijd ongetwijfeld zo. Later, toen de aanmonsteringsleeftijd op minimum 15 jaar werd gebracht, en er ook niet meer zoveel ongelukken op zee gebeurden, was een dergelijk hoog percentage misschien niet meer zo erg nodig. Misschien zou totnogtoe iets meer dan 10 % wel volstaan om een regelmatig voortbestaan van het benodigd visserspotentieel te waarborgen.

Maar let op, vóór 1972 was het percentage alarmerend ver beneden dit minimum gedaald. Gelukkig zijn we ondertussen opnieuw vooruit gegaan en ligt het percentage weer even boven de 10 %.

Maar, als onze vriend de kruidenier gelijk heeft, dan moet dit percentage hoger komen. Misschien wel op 15 %, zoals Karel Dezuttere bijna zeventig jaar geleden vooropstelde.

Als dat juist is dan stemt het huidig aantal scheepsjongens (± 150) overeen met een toekomstig potentieel van zowat 1000 vissers. Dat betekent, rekening houdend met een normale reserve van 250 man, een ingescheepte bemanning van 750 man. Momenteel ligt het gemiddeld aantal vissers per schip op zowat 4,5. Dit betekent dat er op dat moment nog voldoende bemanning zal zijn voor 170 schepen. Vermits er nu zowat 210 zijn, zou onze vloot in de volgende jaren nog verder geleidelijk moeten afnemen met een veertigtal eenheden.

Ofwel moet het aantal scheepsjongens opgedreven worden. Voor 210 schepen zou de vloot dan 950 man nodig hebben, plus 250 man reserve is 1200 man. Indien ons vooropgesteld percentage min-dan-18-jarigen juist is zouden we er van nu af 180 moeten hebben.

Er komen nu jaarlijks zowat 50 jongens voor de eerste keer in de visserij. Het zouden er dus 10 meer moeten zijn. Kunnen die gevonden worden ? In mijn opinie zeer zeker. De enquêtes schijnen er duidelijk op te wijzen dat deze jongens er zijn. En we moeten waarempel niet gaan zoeken in het binnenland, of in verre landen. Nee, ze zijn hier ter plaatse, vlak onder onze neus. We mogen ze alleen niet afstoten, maar ze integendeel met alle middelen aantrekken. Er zijn veel middelen om ze niet af te stoten. Bv. niet bij alle mogelijke gelegenheden de wereld kond maken dat het heel slecht gaat met de visserij en dat de toekomst vol onzekerheden is. Er zijn ook heel wat middelen om de jongens aan te trekken. De enquêtes wijzen erop dat één van de zaken, waarvoor de jongens en hun ouders erg gevoelig zijn, is dat hen een vast en menswaardig loon wordt aangeboden.

Nu, dat doet het Fonds. Tenminste, dat zou het moeten doen. Toen het ,eind 1971, werd opgericht kreeg de jongen, netto 285 fr. per dag in handen. Maar het geld behoudt zijn waarde niet. In 1977 werd het loon aangepast en gebracht op 414 fr. Is dit nu nog voldoende ? Onderstaande tabel geeft weer hoeveel, tijdens de jaren 1971 tot en met 1978 de jongen in handen kreeg, hoeveel dit waard was, rekening houdend met de index der kleinhandelsprijzen, en hoeveel eigenlijk tijdens ieder van die jaren had moeten uitbetaald worden om dezelfde koopkracht als bij de stichting van het Fonds te behouden.

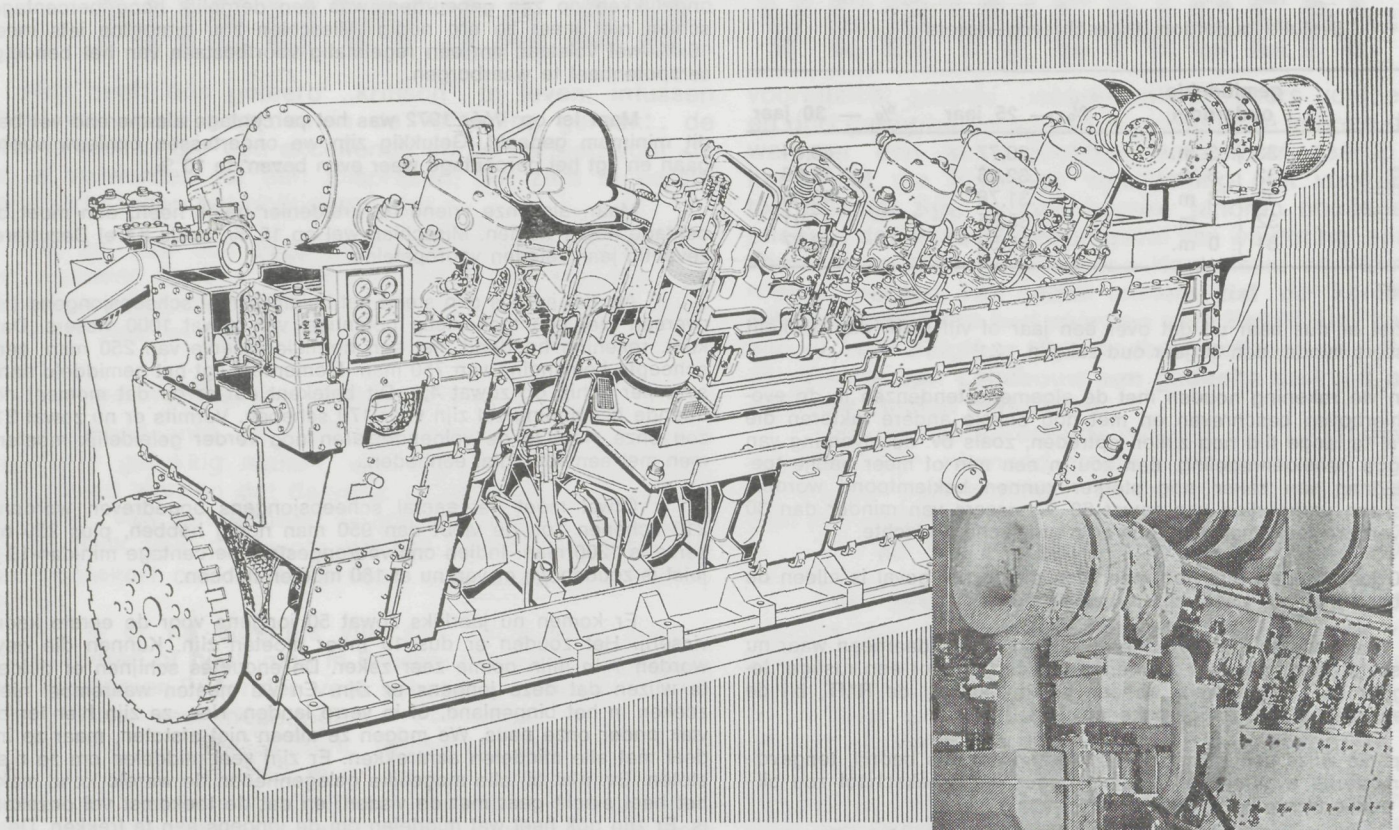
Loon per zeedag uitbetaald door het Fonds aan de scheepsjongens vergeleken met de index der kleinhandelsprijzen 1971 = 100

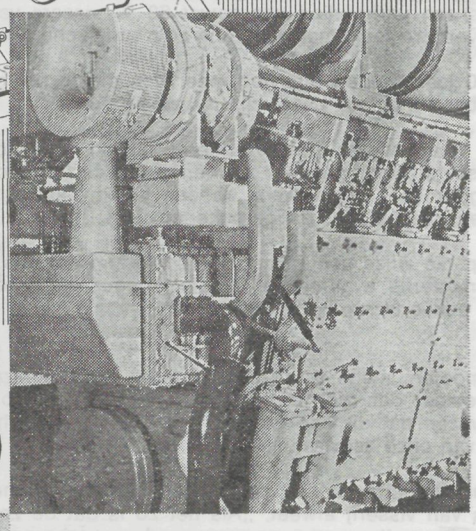
jaar	netto loon	index	koopkracht van het loon	Wat moet uitbetaald worden om oorspronkelijke waarde te behouden
1971	285	100	285	285
1972	285	105,45	270	300
1973	285	112,78	253	321
1974	285	127,08	224	362
1975	285	143,31	199	408
1976	285	156,44	182	446
1977	414	167,55	247	478
1978	414	174,21	238	497

Deze tabel toont, lijkt me, wel duidelijk aan dat het door het Fonds uitbetaalde loon, rekening houdend met de voortdurende muntontwaarding, niet lang aantrekkelijk blijft, zo het niet voortdurend aangepast wordt. Momenteel zou het reeds ten minste 500 fr. moeten bedragen om gelijkwaardig te zijn met hetgeen in 1971 bij de stichting van het Fonds werd uitbetaald.

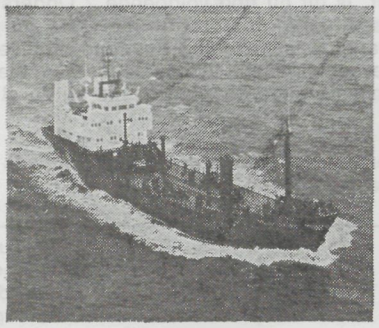
De vraag kan gesteld worden of, om het objectief van de jaarlijkse toevoer van 60 jongens te bereiken, het aangeboden Fondsloon niet nog hoger moet gezet worden.

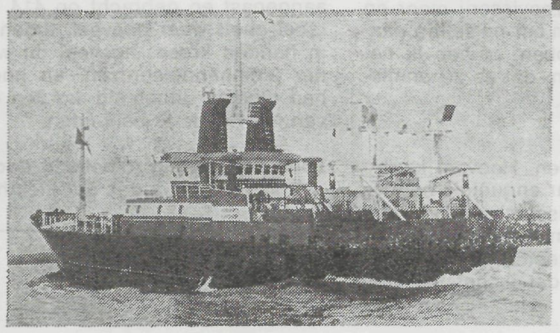
Waarde lezer, indien de harde logica van deze eenvoudige rekensommetjes U huiverig heeft gemaakt, raad ik U aan U tijdens deze feestdagen te warmen aan de gezellige drukte van familie en vrienden, aan de gedachte dat er drie soorten leugens zijn, kleine leugentjes, ergerlijke leugens, en statistieken en tenslotte aan een heerlijk glaasje. Gezondheid, allemaal !





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

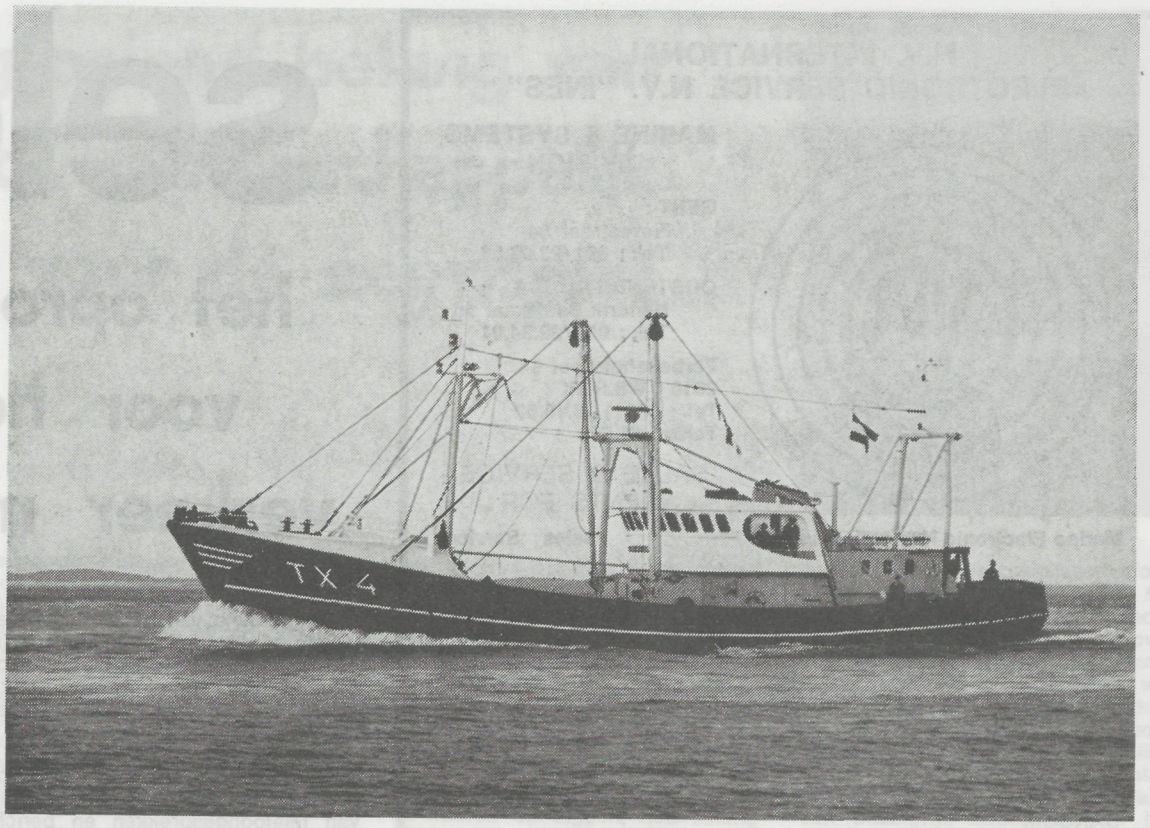
BOLNES stuwkracht in staal

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) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32, na 18.00 uur : 70.45.32

(8023V)

"BOLNES"
al meer dan een halve eeuw in België



Reeds in de twintiger jaren werden er « Bolnes » motoren aan de Belgische visserij geleverd. Eén van de eerste vissersvaartuigen was de O.32, welke met een gloeikopmotor van 30 p.k. uitgerust werd.
De kontakten tussen Bolnes en de visserij gaan echter nog verder terug. Omstreeks 1900 bouwde Bolnes, welke toen « Fabriek voor Stoom- en andere Werktuigen» te Bolnes heette, stoomketels met bijbehorende stoomspil, welke op haringloggers geïnstalleerd werden.

U merkt wel dat de visserijwereld voor Bolnes een markt met tradities is. Ook bij de tegenwoordige vloot klinkt de naam « Bolnes » vertrouwd in de oren.

Waren het in de beginjaren vermogens van 30 p.k. en omstreeks 1950 van ca. 300 p.k., nu behoren 1200 - 1500 p.k. niet meer tot de uitzonderingen. Vanzelfsprekend heeft Bolnes zich bij deze ontwikkelingen aangepast.
De vermogensrange bestrijkt momenteel een gebied van 450 t/m 3000 p.k. en in de nabije toekomst zal deze zelfs oplopen tot 4000 p.k.
De « Bolnes » Dieselmotor heeft echter zijn eigenschappen behouden, waaraan Bolnes zijn bekendheid ontleent.
Hiervan noemen wij :

a. De eenvoudige constructie. Reparatie- en service-werkzaamheden zijn voor een groot deel met eigen machinekamerpersoneel uit te voeren, wat de onderhoudskosten en de stilligtijden tot een minimum beperkt.

b. Er worden maar twee typen dieselmotoren gefabriceerd, de lijn- en de V-motor.
De onderdelen van de twee typen dieselmotoren zijn voor 95 % uitwisselbaar.
Dit houdt in dat onderdelen in grote aantallen gemaakt kunnen worden, wat de onderdeelprijzen zeer laag houdt.

c. Het belangrijkste kenmerk is het kruishoofd, welke tevens uitgevoerd is als spoelzuiger, de leverancier van spoellucht en verbrandingslucht in combinatie met de uitlaatgassenturbine.

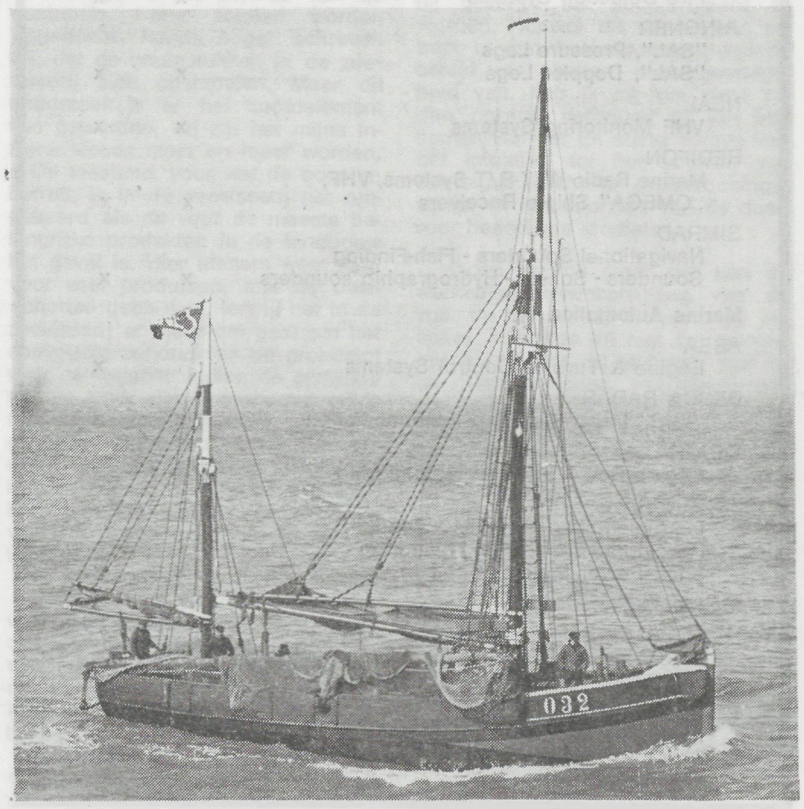
Om al de voordelen op te noemen, zou dit artikel veel te lang worden, maar de volgende twee eigenschappen springen direkt in het oog.

1. Deze kruishoofd-spoelzuiger constructie brengt een scheiding tussen het smeeroliecarter en verbrandingsruimte teweeg. Verbrandingsresten en smeerolieresten afkomstig uit de verbrandingsruimte komen niet in het carter.
   Een standtijd van 12000 uur met één smeerolievulling is dan ook geen uitzondering.
   Het smeerolieverbruik bedraagt niet meer dan 0,6 gr/pk/uur. Dit is in deze tijd met hoge smeerolieprijzen zeer belangrijk.

2. Het is bekend dat het visserijbedrijf veel van de motor vergt. Zware kettingen en netten moeten over een meestal onregelmatige zeebodem getrokken worden.
   Hier ligt de specifieke kracht van de « Bolnes » dieselmotor.
   Door de extra leverantie van spoel- en verbrandingslucht voelt de motor zich hier in zijn element, waar vele motoren het laten afweten. De motor is in staat om 70 % van het nominale toerental 110 % koppel te leveren.

De afstand tussen de visser en de motorfabrikant moet altijd klein zijn.
Aan het kontakt tussen fabriek en klant wordt zeer grote waarde gehecht.
De service is optimaal. Monteurs van zowel Scap als Bolnes zijn 24 uur per dag beschikbaar.

Dit zijn eigenschappen en kenmerken waarmee Bolnes zich staande weet te houden, en al meer dan een halve eeuw het vertrouwen van een groot deel van de Belgische visserij geniet.
Tenslotte wensen Direktie en medewerkers de lezers Zalige Kerstdagen en een Gezegend 1979 toe.



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

MARINE & SYSTEMS DIVISION

GENT :
Fièvestraat 54
Tel. : 091/23.82.38

OOSTENDE :
Hendrik Baelskaai 16
Tel. : 059/32.34.01

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
DANCOM SSB Radio-Telephone VHF Marina RT 925	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	x	x
SIMRAD Navigational Sounders - Fish-Finding Sounders - Sonars - 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	

(8228V)

selcall

het oproepsysteem voor het radio-verkeer met schepen

De toename van het radioverkeer tussen schepen en walstations is in een stroomversnelling geraakt, door de explosieve groei van de marifoons als communicatiemiddel over beperkte afstand.

Het oproepen van schepen door een kuststation voor het doorgeven van telefoongesprekken en berichten is veelal een tijdrovende zaak, aangezien het opgeroepen vaartuig in een verkeerslijst wordt opgenomen en slechts na ontvangst van deze lijst verbinding kan worden gezocht met het kuststation.

De toepassing van Selcall vereenvoudigt deze oproepingsprocedure aanzienlijk.

Een snelle verbinding is veelal van levensbelang voor noodverkeer, veiligheidsberichten, instructies van agenten of reders en familieberichten.

Door de internationale commissie CCIR is een aanbeveling opgesteld voor de introduktie van Selcall gebaseerd op een standaard internationaal systeem.

Vele landen, waaronder België, hebben reeds deze methode ingevoerd als oproepsysteem voor het korte-golf radioverkeer.

Door vele landen is deze dienstverlening uitgebreid voor schepen, welke slechts zijn uitgerust met een marifoon.

Internationaal wordt hiervoor gebruik gemaakt van kanaal 16.

Indien het schip is voorzien van een Selcall ontvanger, kan bij de P.T.T. een codenummer worden aangevraagd.

Het kuststation beschikt over lijsten met een opgave van de namen van schepen met selcallcode.

Indien een abonnee aan de wal telefonisch contact wenst met een vaartuig, kan hij hiervoor een telefonisch verzoek doen aan Oostende radio met een opgave van de Selcallcode (indien bekend), vaargebied en het telefoonnummer van de abonnee, die het gesprek wenst te voeren.

Door Oostende radio wordt een vijf-toon code uitgezonden, welke automatisch aan boord wordt ontvangen, indien de ontvanger is ingeschakeld.

De oproep wordt geregistreerd door een zichtbaar en hoorbaar signaal. Vanaf het schip kan dan direkt verbinding worden gezocht met Oostende-radio om te worden doorverbonden met de aanvrager.

De installatie aan boord vereist een voeding van 12 of 24 volt DC en een antenne.

Op de VHF met ingebouwde Selcall-ontvanger betekent de code CQ, een oproep voor alle stations.

Deze mogelijkheid zal door kuststations worden gebruikt voor noodverkeer en dringende scheepvaartmededelingen.

De toepassing van Selcall in de maritieme radioverkeersdienst betekent een verhoging van efficiency ten dienste van rederij, bemanning en scheepvaartorganisaties.

Het steeds groeiend belang van het biologisch wetenschappelijk onderzoek voor de zeevisserij

door F. LIEVENS,

Ere-Directeur-Generaal-Voorzitter van de C.T.W.O.Z.

Laten we beginnen met te verduidelijken, wat er verstaan wordt door het ietwat groots opgevat, maar toch juist begrip : zeevisserij-biologisch-wetenschappelijk-onderzoek.

In een uitzonderlijk belangrijk verslag, dat onlangs uitgebracht werd door een speciale Nederlandse Commissie, met als opdracht het onderzoek van de biezonderste vraagstukken, die zich op het gebied van de Nederlandse zeevisserij stellen, omvat dit begrip alles wat zich onder de zeespiegel afspeelt, en direct of indirect met het leven van de vissen te maken heeft.

De vraagstukken, met dewelke de zeevisserij te kampen heeft, stapelen zich op en worden steeds maar ingewikkelder. En een van de biezonderste daarvan, zoniet, in de huidige ontwikkeling, « de » « biezonderste », ligt op het gebied van de zeevisserij-biologie.

Nu maakt de zeevisserij-biologie sinds enkele jaren, een ontzagwekkende evolutie door, die zich voordoet in alle zeeën van de wereld en dus op het vlak van de wereldbol ligt, maar dan toch biezonder in de Noordzee, de meest visrijke zee ter wereld, en in de aanpalende gebieden van de Atlantische Oceaan.

Alleen al door het feit, dat de aarde op dit ogenblik ingetreden is, in de tweede helft van haar, gemiddeld 33-35 jaren durende cyclus, veroorzaakt door de tolbeweging op haar as, (beweging die ons, volgens de gespecialiseerde literatuur, naar alle waarschijnlijkheid terugbrengt naar de lange en harde winters en zomers, die we in onze jeugd hebben gekend), een zeer diepgaande verandering teweeg, zowel in het gedragspatroon van de verschillende vissoorten, als in de samenstelling van de zeebodem, waarbij de impact van de moderne zeevisserijmethoden zich is komen voegen.

De kennis van het « Waarom ? » en het « Hoe ? » van deze verschijnselen is van uitzonderlijk belang voor de zeevisserij.

Beginnen we maar met de zogenaamde overbevissing en uitputting van de zee, althans voor sommige vissoorten.

WORDT DE NOORDZEE WERKELIJK LEEGGEVIST ?

Wordt de Noordzee werkelijk leeggevist ? vraagt de hoger vernoemde Nederlandse commissie zich terecht af. Als bioloog, die deze vraagstukken op nationaal en internationaal vlak, jaren lang heb gevolgd, heb ik mij altijd verwonderd over de drukte, die er over dit vraagstuk werd gemaakt, dikwijls met een ietwat sentimentele inslag, maar ongelukkiglijk eveneens met veel verder strekkende gevolgen voor de praktijk, zoals, om er maar een van te noemen, de nogal dikwijls even nutteloze als schadelijke quota-plagerijen.

Nemen we nog een tweede voorbeeld om aan te tonen, hoe voorzichtig men moet zijn bij de interpretatie van de gegevens, bekomen door biologisch onderzoek. Ik herinner mij nog de beroering die tot stand kwam, ten gevolge van de grote schaarste, die er heerste tijdens de strenge winter van 1963, inzake de aanvoer van tongen. Sommige biologen, en dan nog met wereldfaam, beweerden dat na een overdreven tongenvisserij, deze laatste die nieuwe stoot niet zou te boven komen. Eigenlijk moest men bij een dergelijke overdreven beroering het hoofd schudden, gezien de levensaard en het levensmilieu van de betrokken vissoort. Een dergelijke bewering was biologisch niet verantwoord. En inderdaad wist men de twee daaropvolgende jaren, met de tongen geen weg, zoveel werden er aangevoerd, en massa's ervan werden aan spotprijzen verkocht.

Toen beweerde men dat de weinige tongen, die de strenge winter van 1963 hadden overleefd, zoveel broed hadden voortgebracht, dat we voor deze massa tongen kwamen te staan. Maar ook deze bewering was biologisch niet verantwoord. En zeer korte tijd daarop verdween weer het grootste gedeelte van deze massa tongen.

In een van zijn nog niet zolang geleden gehouden toespraken, voorspelde de Hr. Lardinois, de hoofdverantwoordelijke in het landbouwbeleid van E.E.G., dat de snelle vooruitgang van de visserijtechniek en de overbevissing, geen kans meer gaven tot overleving van de visstapels. En nu leest men, zowel in de nationale als internationale vakpers over nooit gekende topvangsten, zowel van kabeljauw als van makreel. Daartegenover is in grote gedeelten van de vroegere typische haringgebieden de haring van jager tot opgejaagde geworden.

Ook hier is het dus weer hoofdzaak juist te weten waarom dit gebeurt. En dit ligt weer op het zo ingewikkeld terrein van het zeevisserij - wetenschappelijk biologisch onderzoek.

Uiteraard moeten dergelijke onderzoekingswerken in internationaal verband worden verricht. En eens te meer kunnen we er niet genoeg de nadruk op leggen, hoe belangrijk het is voor onze zeevisserij, dat ons eigen onderzoekingsapparaat, op waardige wijze vertegenwoordigd weze, en betrokken worde bij deze internationale besprekingen. De werkelijke praktische weerslag van een degelijke deelname aan deze internationale besprekingen, ook op gebieden die geen wetenschappelijk onderzoek zijn, wordt weleens onderschat.

Uit al wat voorafgaat mag nu natuurlijk niet worden afgeleid, dat met zeevisserij-biologisch onderzoek alles gezegd is, en dat de bestaande maatregelen tegenwoordig genomen met het oog op de bescherming en het behoud van de visstapels, beter zouden worden opgedoekt. Reeds hoger schreven wij, dat de vraagstukken in de zeevisserij zich opstapelen. Maar dit onderzoek is er het hoofdelement van geworden, en zal het mijns inziens steeds meer en meer worden.

De toestand, voor wat de oogsten betreft, is in de zeevisserij net omgekeerd als dit voor de meeste belangrijke produkten in de landbouw het geval is. Hier immers weet men voor veel produkten, met de overschotten geen weg, terwijl het in de zeevisserij er meer om gaat om het eenvoudig behoud van de grondstof voor de visjacht. Indien de gedrukte prijzen voor deze landbouwprodukten, de rendabiliteit in de landbouw gevoelig aantasten, komt het bestaan zelf van de gehele zeevisserij in het gedrang bij een eventueel tekort aan de nodige grondstoffen voor de visserijjacht. En dat zijn de visstapels.

Daarom lijkt ons het vraagstuk van de zandwinning belangrijker dan dit van de quota's. Gelukkig werd op dit terrein een goed samenhangend beleid van schut- en kontrolemaatregelen tot stand gebracht.

Maar deze schutmaatregelen voor de bescherming van de visstapels dient gesteund te zijn, op een diepgaander en breder zeevisserij-biologisch onderzoek, dan dit nu het geval is. Zo b.v.b. moet ze minder gericht worden op deelstudies over enkele specifieke vissoorten, maar op een samenhangend geheel van de visbestanden. Dat men gelukkiglijk dit standpunt in steeds breder wordende kringen, bijtreedt, blijkt duidelijk uit de nationale en internationale vakpers. Dit is inderdaad een belangrijk onderdeel van het gehele vraagstuk van de diepgaande nieuwe ontwikkeling, die zich in de gedragingen van de vissen die de visstapels uitmaken, alsmede van hun levensmilieu, op dit ogenblik voordoet. In andere woorden gezegd, er zal, zoals Kranenburg het terecht doet opmerken in het reeds meerdere malen aangehaald verslag, van de Nederlandse Commissie, in de toekomst terdege rekening hoeven gehouden te worden, met de opbouw van de visstapels van de verschillende vissoorten ten opzichte van elkaar.

Deze schutmaatregelen dienen verder in hun toepassing van dichtbij gevolgd en gecontroleerd te worden. Hoewel dit eerder een aspect is van het algemeen visserijbeleid, dat buiten onze bevoegdheid valt, heb ik mij om deze reden oprecht verheugd bij het vernemen van het tot stand komen van het initiatief, tot het bouwen van een eigen wacht- en onderzoekingsschip, en het voorzien van de daarvoor benodigde kredieten.

Hopen we nu maar dat aan de werkelijke verwezenlijking van dit voor de zeevisserij brood nodig initiatief ,hetzelfde lot niet zal worden beschoren, als dit wat een vijftiental jaren geleden overkwam aan een initiatief, dat door de toenmalige Minister van Landbouw werd genomen, op voorstel van mijn bestuur, en na grondige studie door de Commissie T.W.O.Z. Dit voorstel strekte ertoe de toelating te bekomen, om over een kleine oorlogsbodem van de Nato-zeestrijdkrachten te mogen beschikken, deze op kosten van het Departement van Landbouw te voorzien van de fijnste en meest geperfectionneerde toestellen inzake onderzoek, en ten slotte de opdracht te geven een doorlopend toezicht te houden op een daadwerkelijke toepassing van de bestaande regelingen. Het voor-

(Zie vervolg op blz. 25)

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

(8259V)

(Vervolg van blz. 23)

stel werd aangenomen door de verschillende betrokken Departementen en door de Ministerraad goedgekeurd. De nodige kredieten werden voorzien en in de begroting ingeschreven. Er was alleen nog het uitvoeringsbesluit nodig. Maar dit verdween plots. En we hoorden er niets meer van, tot het terug aan de oppervlakte kwam bij de verandering van de titularis van het Departement en de daarbij gebruikelijke terugzending van de dossiers. Het was blijven steken in de kartons van een van de kabinets-attachés.

Was dit initiatief maar verwezenlijkt geworden, er zou heel wat schade vermeden kunnen geweest zijn voor onze zeevisserij en voor alles wat er mede betrokken is gedurende deze lange voor onze zeevisserij steeds moeilijker wordende jaren.

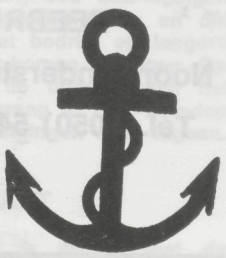
Indien wij dit geval in herinnering brengen, is het in hoofdzaak, omdat we bij ondervinding weten, dat ook voor de praktische verwezenlijking van een dergelijk belangrijk initiatief, een gesloten en vertrouwensvolle samenwerking en ononderbroken kontakten met alle bij de zaak geïnteresseerde organen en instanties, een noodzakelijkheid is om dergelijke nonsens te voorkomen. Parlementaire vragen dragen daartoe niet veel bij wanneer ze op zichzelf staan. In mijn lange carrière, heb ik aan de voorbereiding van een klein duizendtal antwoorden op parlementaire vragen meegewerkt en we weten, dat daarvan slechts een zeer gering percentage tot wezenlijke resultaten hebben geleid. Daarvoor is de stootkracht nodig, uitgaande van een gesloten geheel van allen bij de sektor betrokken.

Moge dit in het belang van onze zeevisserij eveneens het geval zijn.

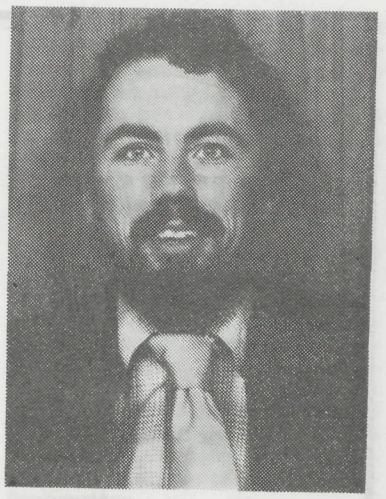
Ik wil graag deze korte bedenkingen besluiten, met een wens die mij recht van uit het hart komt. Moge het jaar 1979 en de daaropvolgende jaren, van onze overblijvende vissers geen slachtoffers meer vergen.

Daarnevens wens ik hen toe over steeds beter mogelijkheden te kunnen beschikken om met sukses het hoofd te kunnen bieden aan de vele vraagstukken, die zich aan hen en aan het bedrijf stellen. Ook het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij-biologie staat hen volledig ten dienste, om hen daarin bij te staan.

Intüssen... een genotsvolle Kerstfeest, en een goede ingang in het nieuwe jaar.



Too few fish to catch, with too many boats!



by Ian SCOTT and Dr. David STEEL (foto)
Fisheries Economic Research Univ.
White Fish Authority. Edinburgh

This decade has seen a significant change in the fisheries regimes of the world. The 200 mile limit was hailed as a means of ensuring conservation of stocks as it was in the interests of the coastal states to manage its resources properly. Nevertheless, people in the British fishing industry are worried that the reverse will happen if the U.K. waters are managed not by domestic powers but by the E.E.C. from a centralised bureaucracy. They think the continental members have overfished their own waters and now look to U.K. stocks to provide their livelihood. Negotiations over the Common Fisheries Policy are in a state of impasse: sceptics believe that this is due to the political considerations of Mr. Silkin, envisaging a general election within the near future. Such critics do not realise the strength of feeling over the fishery issue prevalent throughout the U.K. Fishing is part of the national heritage and whereas it may not be an important sector of the economy as a whole, in isolated areas it is the life blood of the community.

The arguments surrounding the controversy have been reiterated enough times not to bear repeating here. All that will be said is that while there is no agreement a state of uncertainty prevents progress in the fishing industry. Be this as it may, it must be the position of fishery economists and administrators to look beyond the present deadlock to a time when there is an agreement on the C.F.P. between members of the E.E.C.

Conservation of the fish stocks must be a prime motivation for any future plans. The previous open access nature of the high seas has left us with two main problems i.e. there are too few fish to catch with too many boats. Previously, it was in no single vessel's interest to limit its catch as this would merely leave a greater amount available for its competitors. It was in the interest of both single persons and companies to utilise as much fishing power as they could afford; hence the over-capitalisation of the fleet. More efficient methods of location and capture of the fish hastened stock depletion. Perhaps the most savage examples of this are the practical demise of the Atlanto-Scandian and the North Sea herring stocks; decline in the latter being unchecked by the N.E.A.F.C. It is only through the unilateral action of the British government that some herring grounds are afforded protection at this moment.

As the two problems of over-capitalisation and over-fishing are intertwined, so they must be simultaneously solved. A prime consideration is that waters, to an agreed limit, must be managed by the coastal state with co-ordinating action and relationships with third countries being undertaken by the E.E.C. An economic approach to the problem dictates that the amount of economic rent pertaining to a fishery must be maximised irrespective of who acquires the benefits or how they are distributed. A sociological approach looks to the effect on communities of the management scheme, maintaining local opportunities. Whilst these objectives may seem incompatible given that the most efficient scheme of capture and distribution will require only a limited number of local points, restrictive licensing will have the basis of both economic efficiency and social fairness. It is envisaged that any proposed scheme would incorporate not only provisions for dominant local preference but also afford some compensation for loss of fishing opportunities in the waters of third countries.

In the longer term restrictive licensing is preferred to quota allocations as the latter is dependent for success on too many variables. Any regime which allows an unregulated number of vessels landing at a variety of ports in several countries cannot be too efficient. Policing of such a sheme would be difficult and costly and the chances to cheat on the quota would be numerous. Quota provisions would encourage the dumping of poor quality fish. If a quota for a species is equal to the maximum sunstainable yield of that species any catch over the allowance will damage the stock. Furthermore quota allocations for individual vessels would increase the unit price of fish and maintain the over-capacity of the fleet.

Not only could a well administered licensing scheme allow for local preference but it would ensure that each boat with a licence was capable of earning a fair income, encouraging the maintenance of a modern fleet adapted to changing conditions. If stocks showed signs of over-fishing quotas could be allocated to the individual vessels or the licences could be temporarily withdrawn. There is, therefore, an inbuilt flexibility in the license. There will also be an inbuilt deterrent to infringements of the regulations, which will include provision about the dumping of fish and by-catches, due to possible loss of licence.

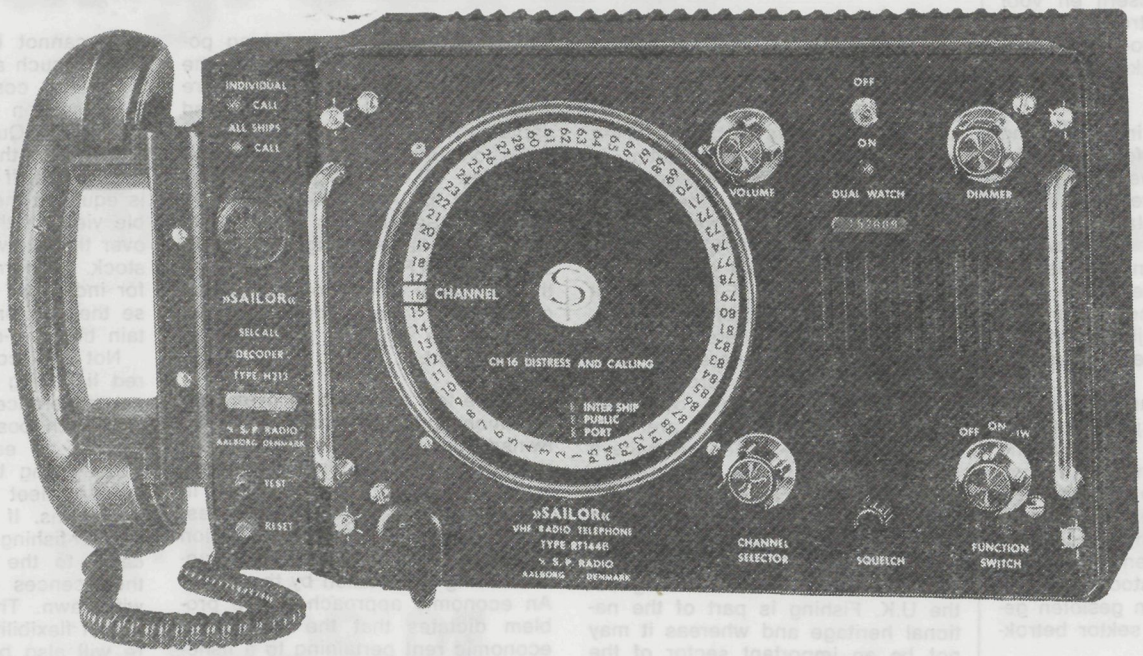
The scenario for a well managed fisheries regime providing a bountiful source of protein for future generations must be complemented by a restructuring scheme designed to reduce over capitalisation and at the same time equip the industry to take the hitherto underutilised species such as blue whiting and scad. Other facets of the scheme would be provisions for redundancies and exploratory fishing voyages.

It is to be hoped that before the mid-eighties the fishing industry of the U.K., and indeed the Community, will be set fair for profitable progress towards the twenty-first century. The aim is to provide an abundant source of protein for the whole E.E.C. from a well managed stock of fish in the Community's pond.

ANTWERP MARINE RADIO COMPANY

Namloze Vennootschap — Société Anonyme

MARINE ELECTRONICS



NIEUW ! !

SAILOR SELECTIEF OPROEP

— Maakt het mogelijk direkte oproepen te ontvangen zoals bij een gewone telefoon. Hierdoor is het luisteren naar de « TRAFFIC LIST » overbodig.

— Direkte oproepen van het kuststation met informatie nopens noodseinen, belangrijke navigatiegegevens, stormwaarschuwingen, enz.

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 44
Tel. (059) 32.35.24

ZEEBRUGGE
Noordhinderstraat 8
Tel. (050) 54.42.71

(8223 V)

DE MEDEDINGING

door P. HOVART,
Direkteur van het Rijksstation voor de Zeevisserij

Volgens van Dale's Groot Woordenboek der Nederlandse Taal betekent mededingen : met anderen naar iets dingen, konkurreren. In dit begrip steekt dus wedijver, kompetitie, met het er aan verbonden gevolg dat er slagen kunnen vallen, uit verschillende hoeken. Dat konflikten kunnen ontstaan, om verschillende redenen.

Als ik vandaag, in onderhavig artikel, dit begrip wil gebruiken, dan is het niet om te wijzen op, laat me zeggen, de gebruikelijke konkurrentie onder vissers en reders, de zg. interne konkurrentie, die zich zowel op nationaal als internationaal vlak voordoet. Neen, ik wil dit begrip veeleer aanwenden in een andere zin. Ik wil namelijk even wijzen op de toenemende konkurrentie — met de toenemende belangenkonflikten — die de visserij momenteel kent — of te verwachten is — van andere aktiviteiten op zee, als daar zijn : scheepvaart, dumping van alvalstoffen, zandwinning, mijnbouw, pijpleidingen, enz. De konkurrentie dus voor de visserij van buiten uit. De externe konkurrentie.

Deze konkurrentie moet echter internationaal worden gezien, want niettegenstaande het begrip „vrije zee" meer en meer aan het vervagen is, bestaat er voor onze vissers tot nog toe, binnen de E.E.G., enige bewegingsvrijheid. Hierdoor kunnen om het maar even te zeggen, de zg. „andere aktiviteiten" ver weg van onze kusten even nadelig zijn als op onze eigen kusten.

In de visserij heeft er steeds — dat hoef ik eigenlijk niet te schrijven — een interne konkurrentie bestaan. Die konkurrentie is heden ten dage, door de stroomversnellingen waarin de visserij is terechtgekomen echter scherper en vooral sterker geworden. Men wil zoveel mogelijk visgronden voor zichzelf behouden — en hier spreekt men niet alleen van kolonialisering vanwege bepaalde landen, maar zelfs van hold-ups ; men wil zoveel mogelijk vangen ; men wil zo goed mogelijk de technische evolutie volgen door grotere schepen, sterkere motoren, betere inrichting en uitrusting van het schip ; men wil over de beste bemanning beschikken ; men wil de beste prijzen halen en de hoogste besommingen boeken. Ja, wat wil men niet allemaal.....

Niettegenstaande die konkurrentie niet steeds efficiënt en rationeel wordt gevoerd — denken we maar aan de beschuldigingen (of zijn het vingerwijzingen) in verband met de overbevissing, de kwoteringsregeling, de reglementering op de maaswijdte, de gevolgen van industriële visserij, de, noem maar op — is zij in wezen goed te noemen. In de grond is zij m.i. immers aan het bestaan van de eeuwenoude bedrijfstak die de visserij is, verbonden.

Vandaag de dag zijn er echter voor de visserij ook bedreigingen van buitenuit gekomen — en die kunnen op het bedrijf, op langere termijn, zwaar komen te wegen. Op verzoek van de uitgever van het blad, wil ik graag in een notedop op deze bedreigingen even ingaan.

SCHEEPVAART

De visserij is samen met de SCHEEPVAART ongetwijfeld een van de oudste aktiviteiten op zee. De recente gebeurtenissen over de verkeersregeling in het Kanaal wijzen er echter op dat het kan verkeren met een „oude zeeliefde". Het zuidelijk gedeelte van de Noordzee is een van de drukst bevaren zeegebieden ter wereld en door het Engels Kanaal varen gemiddeld 300 schepen per dag. Druk bevaren zeegebieden kunnen niet alleen de visserijaktiviteiten belemmeren, maar houden ook risico's van aanvaringen in zich. Vroeger kreeg een vissend vaartuig steeds voorrang, maar momenteel gelden de reglementen van de scheepvaart en het vervelende is dat deze reglementen buiten het normale vallen voor de visserij. Daarenboven mogen we niet vergeten dat jaarlijks ca. 200 mln. ton ruwe olie over zee wordt vervoerd, waardoor meteen ook de kansen op rampen — denken we aan de Amoco Cadez — groter worden, met alle mogelijke gevolgen t.a.v. de visstocks. En zelfs verontreiniging van de zee vanaf de schepen vormt een niet te onderschatten gevaar voor de visserij en de visstand. Meer dan een visser zal kunnen vertellen wat hij zoal in het net terugvindt.

AFVALSTOFFEN

DUMPING VAN AFVALSTOFFEN in zee is een andere controversiële aktiviteit van buitenuit.

Welke afvalstoffen en hoeveel van de stoffen uiteidelijk in zee worden geloosd, zal wel altijd het geheim der goden blijven. Ook niettegenstaande de inspanningen die door verschillende nationale en internationale organisaties worden gedaan om deze zg. „input" te bepalen.

Het is anderzijds wel zo dat aangaande de dumping uiterst verdeelde opvattingen bestaan en dat er voor de visserij weinig positieve effekten vallen te noteren. Integendeel. Al naar gelang de aard en de vorm van de afvalstoffen kunnen er vooreerst veranderingen optreden van het natuurlijk milieu, waardoor tal van onbekenden voor het mariene leven worden opgeroepen. Verder kan de produktie van fyto- en zooplankton worden verstoord — en in het ergste geval vernietigd. Ook kunnen reacties worden verwacht op vis, schaal- en weekdieren, o.m. ten aanzien van de sterfte, groei en reproduktie, verspreiding en migratie, algemene konditie en weerstand, weefsel- en organenopbouw, enz. Smaakveranderingen kunnen optreden en voedselvergiftigingen kunnen zich voordoen. Tenslotte kan de visserijactiviteit worden belemmerd. Dit alles is inderdaad voor de visserij niet zo schitterend.

ZANDWINNING

De perikelen i.v.m. de ZANDWINNING liggen nog vers in het geheugen. Omdat het de jongste jaren, om ecologische redenen, steeds moeilijker wordt aan land nieuwe zandgroeven te openen en omdat voor de grote havenwerken te Zeebrugge en voor de opspuitingen van zand aan de oostkust veel zand van doen is, is er grote belangstelling voor de zandwinning uit zee.

Het is misschien goed om enkele cijfers te geven : in 1977 werd bv. in Groot-Brittannië, voornamelijk op de oostkust, ca. 15 mln. ton zand en grind ontgonnen ; dit jaar zal het op ons kontinentaal plat wellicht bijna 1 mln ton worden.

De visserij kan moeilijk gelukkig zijn met deze gang van zaken. En dit om verschillende redenen die m.i. nog eens op een rijtje worden gezet.

Directe schade aan vistuig valt er bij onze gebruikelijke visserijtechnieken niet te vrezen, maar naargelang het systeem van zandwinning (steekzuigers, sleephopperzuigers) kan de efficiëntie van het vistuig nadelig worden beïnvloed en wanneer „putten" worden gemaakt is het risico van kapseizen niet te onderschatten. Onmiddellijke effecten voor de visstocks zijn o.m. de mogelijkheid tot vernietiging van het broed van die soorten die hun eieren op de bodem leggen, de kans tot vernietiging van het substraat waarin een vis leeft en de mogelijke vernietiging of wijziging van de benthospopulatie die belangrijke voedselbronnen zijn voor vele demersale vissoorten. Indirecte effecten op de visstocks situeren zich in een verhoging van de plaatselijke turbiditeit, hetgeen kan leiden tot irritatieen verstoppen van de kieuwen, alsook tot een remming van de fotosynthese, een toename van de aanslibbing waardoor de aard van het sediment op de broedplaatsen wordt gewijzigd en de eiontwikkeling beïnvloed en tot het reintroduceren van toxische komponenten van het sediment in de waterkolom.

GAS- EN OLIEWINNING

De hinder ingevolge GAS- EN OLIEWINNING kan verschillende vormen aannemen. Vooreerst is het zo, dat visgebieden kunnen verloren gaan, omdat in de onmiddellijke nabijheid van boordplatforms en er bestaan in de Noordzee meer dan 100 opsporings- en winningsinstallaties — niet mag worden gevist. Er moet een veiligheidszone van 500 m rondomrond worden gerespecteerd. In de konventies en de wetgeving klinkt dit natuurlijk heel mooi, maar bedacht moet worden dat de installaties — zoals wrakken — enige aantrekkingskracht voor de visserij kunnen hebben. Rondom deze installaties is de visserijintensiteit immers gering, is er schuilpaats voor de vis en is er normaliter veel voedsel — dus zit er vis en waar vis zit wil de visser zijn.

Verder kan de visserij zelf hinder ondervinden, kan zich schade aan of zelfs verlies van vistuig voordoen — wat respectievelijk verlies van vistijd en kosten meebrengt — door afvalmateriaal van de boortorens dat op de zeebodem rust of door onderzeese winningsinstallaties en verlaten boorputten.

Tenslotte kan verontreiniging van de zee vanaf de boorinstallaties schade toebrengen aan de visstand.

PIJPLEIDINGEN

PIJPLEIDINGEN die installaties onderling of met het vasteland verbinden en waarvan er enkele duizenden kilometers in de Noordzee liggen, kunnen eveneens schade aan en verlies van vistuig veroorzaken en in het ergste geval kan zelfs het schip vergaan. Omgekeerd is het ook mogelijk dat de leidingen door vistuig kunnen worden beschadigd, met niet te voorziene milieugevolgen.

Het zou zo moeten zijn, dat de pijpleidingen 1 tot 2 m zijn ingegraven, maar dit is niet altijd mogelijk, bv. op steenachtige gronden en het kan voorkomen dat de leidingen, door de stromingen, bloot komen te liggen. Anderzijds heeft het graven van de geulen tot gevolg dat bodemmateriaal wordt verplaatst en schade aan het benthos kan worden veroorzaakt.

Niettegenstaande er sedert de dag in augustus 1850 — dag waarop de gebroeders John en Jacob Brett inscheepten om op goed geluk af tussen Frankrijk en Engeland de eerste telegraaf en telefoon kabel in zee te leggen — een enorme vooruitgang is geboekt op het gebied van de planning en het leggen van zeekabels ten behoeve van de verre berichtgeving, kan van de telegraaf- en telefoonkabels — enkele honderdduizenden kilometers — hetzelfde gezegd worden als van de pijpleidingen, alhoewel schadelijke gevolgen voor het marine milieu hier wel uitgesloten zijn.

Ik heb in dit beknopt overzicht nog andere mogelijke aktiviteiten op zee, zoals de bouw van kunstmatige eilanden, de winning van ertsen, enz. buiten beschouwing gelaten en eveneens heb ik niet gewezen op hetgeen men zou kunnen noemen „onrechtstreekse" gevolgen van genoemde aktiviteiten, o.m. de afroming van arbeidskrachten. Dit laatste mag sociaal-economisch niet worden onderschat, omdat het gevaar reëel is dat uitstekende vissers voor jaren aan de visserij worden onttrokken en naderhand wellicht voor het bedrijf verloren zullen zijn.

Moesten vroegere visserijorganisaties kunnen terugkeren, dan zouden zij ongetwijfeld van dit alles „verschieten", doch als men de zaken netjes naast elkaar ziet staan, dan heeft onze generatie ook recht, als het geen plicht is van „verschieten". Tol van vooruitgang ? Macht van de sterkste ? In elk geval bron van konflicten.

De kerstdagen zijn echter altijd dagen van rust en vrede. Dus geen geweld van beide kanten, maar misschien bezinning. Bezinning over de relaties tussen de visserij en de andere activiteiten en waarbij m.i. toch de gedachte zeker moet overheersen dat de visserij beter moet worden beschermd. Vandaar dat afspraken moeten worden gemaakt. Eerlijke afspraken, waarbij alle activiteiten in goede banen kunnen worden geleid.

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

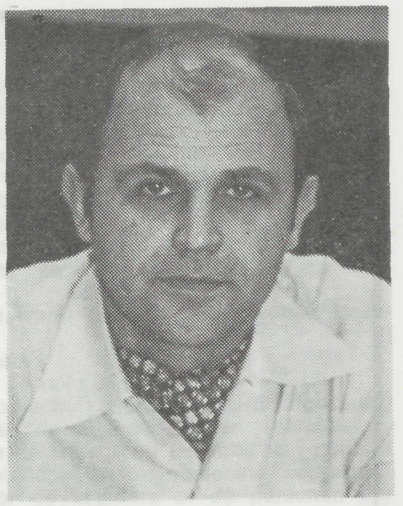
HAND IN HAND

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

TEL. 32.11.01

(8256V)

EUROPESE KEURINGSSCHEMA'S VOOR VIS



door Dr. Ir. W. VYNCKE,

Afdelingshoofd Rijksstation voor Zeevisserij Oostende

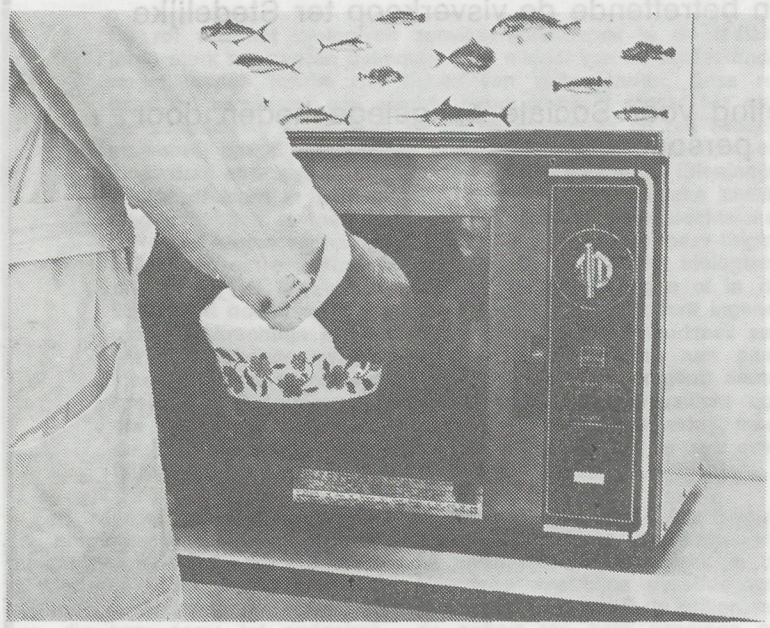
In het kader van de West-Europese Vistechnologenassociatie (WEFTA) werd in 1971 besloten een werkgroep te vormen met als doel gemeenschappelijke keuringsschema's voor verse en diepgevroren vis op te stellen. Aanleiding hiertoe waren de EEG-marktnormen voor verse vis (EEG-verordeningen 2140/70 en 2455/70 gewijzigd door 1082/71) die niet van kritiek gespaard bleven noch vanwege de bedrijfssektor noch vanwege de wetenschappelijke middens.

De leden van de werkgroep waren afkomstig van : (a) Rijksstation voor Zeevisserij, Oostende (Dr. Ir. W. Vyncke, Ir. D. Declerck, Ir. H. Devriendt), (b) Fiskeriministeriets Industritilsyn, Copenhagen, Denemarken, (c) Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, Nantes, Frankrijk, (d) Staatliches Veterinäramt, Bremerhaven, West-Duitsland, (e) Bundesforschungsanstalt für Fischerei, Hamburg, West-Duitsland, (f) Ministry of Agriculture and Fisheries, Dublin, Ierland, (g) Instituut voor Visserijprodukten TNO, IJmuiden, Nederland, (h) Torry Research Station, Aberdeen, Groot-Brittannië.

Na een tiental vergaderingen en praktische testen konden een gewijzigd schema voor verse vis en een nieuwe schema voor diepgevroren vis worden opgesteld. Deze schema's werden onlangs gepubliceerd. (H. Houwing and P. Howgate : Quality assessment of whole fresh and frozen fish, Agra Europe - Eurofish Report Nr. 37, 1978).

In dit artikel is het de bedoeling een resumé van deze publikatie te geven. Een volledige Nederlandse versie kan gratis op het Rijksstation voor Zeevisserij worden bekomen.

Het doel van het EEG-schema was met het oog op de marktregeling de mogelijkheid te scheppen de visprijzen in de Gemeenschappelijke Markt onderling te vergelijken. Aangezien de vissers van de zes oorspronkelijke lidstaten in grote lijnen vissen van vergelijkbare visgronden aanvoerden werd toen alleen de versheid en niet de biologische kwaliteit in rekening gebracht. Met de uitbreiding van de EEG echter rees bij de vistechnologen enige twijfel of het systeem volledig toepasselijk bleef gedurende het ganse jaar en voor alle vissoorten. De reden hiervoor is dat diverse eigenschappen zoals textuur, fileerrendement, vetgehalte, bloedgehalte (kleur), enz. volgens seizoen en visgrond verschillend kunnen zijn. Het al dan niet aanwezig zijn van kuit en hom kan ook de marktkwaliteit beïnvloeden. Bij het naderen van het paaiseizoen kan een lichte druk op haring bv. een deel van de gonaden uitstoten waardoor de vis voor bepaalde verwerkingsprocédé's ongeschikt wordt. Deze biologische faktoren beïnvloeden echter sterk de marktwaarde.



De kookproef op vis geschiedt het snelst met een mikrogolfoven.

Om deze reden ontwikkelde de werkgroep eerst een gewijzigd schema voor de organoleptische kwaliteitsindeling van verse vis.

KWALITEITSINDELING VAN VERSE VIS

Het EEG-systeem maakt een onderscheid tussen drie kwaliteitsklassen : Extra, A en B. Voor het bepalen van de kwaliteit worden het visvlees, de organen, de geur van de buikholte en de staat van de wervelkolom (ruggegraat) beoordeeld. Iedere faktor krijgt een score van 3 tot 0. De gemiddelde waarde bepaalt de kwaliteitsklasse. Er valt op te merken dat mechanische schade (kwetsuren, kneuzingen enz.) en eventueel aanwezig vuil de eindkwaliteit gebaseerd op een gemiddeld kwaliteitsscore beïnvloeden.

De werkgroep kwam tot het besluit dat alhoewel het EEG-schema bruikbaar is, een andere benadering van het probleem zou toelaten een meer praktisch systeem voor het bepalen van de kommerciële kwaliteit uit te werken. Dit leidde uiteindelijk tot een nieuwe schema. Het is inderdaad zo dat het principe waarbij de versheid van vis door het gemiddelde van tien parameters bepaald wordt zoals in het bestaande EEG-schema niet handig is onder praktische marktkondities. Anderzijds kan de versheid van gegutte vis ook bepaald worden aan de hand van het algemeen uitzicht van de huid, de ogen, de kieuwen en het buikvlies. In geval van twijfel is de geur van de kieuwen beslissend voor de kwaliteitsklasse.

De werkgroep heeft hiervoor een gewijzigde tabel opgesteld. Hierbij werd de beschrijving van de diverse kwaliteitsparameters uitgebreid en werden ook enkele wijzigingen specifiek voor bepaalde vissoorten ingevoerd.

Wanneer de vis goed behandeld werd en in goede biologische konditie verkeert wordt alleen met de versheidgraad rekening gehouden m.a.w. versheidsklasse = kwaliteitsklasse. Indien echter de vis beschadigd werd, slecht gegut of gewassen werd of in slechte biologische konditie verkeert, is de toegekende klasse één of twee kategorieën lager. De werkgroep heeft hiervoor eveneens normen in tabelvorm opgesteld.

Samenvattend werkt het nieuw voorgesteld schema als volgt :

(a) de vis wordt aan de hand van uiterlijke kenmerken beoordeeld en in kwaliteitsklassen ingedeeld.
(b) in geval van twijfel is de geur van de kieuwen beslissend
(c) defekten die niet afhankelijk zijn van de versheidsgraad worden afzonderlijk beoordeeld en bepalen mede de kwaliteitsklasse.

In dit geval dient evenwel één voorbehoud te worden gemaakt. Wanneer de vis wegens zijn versheid beneden kwaliteitsklasse B valt dient de partij volgens de EEG-verordening uit de handel getrokken te worden. De werkgroep is het hiermede eens. Wanneer echter kategorie B niet wordt gehaald om andere redenen (kwetsuren, biologische konditie) zou, mits geschikte etikettering, de partij toch voor bepaalde doeleinden (bv. roken) kunnen geschikt zijn en zou niet noodzakelijkerwijze vanuit technologisch standpunt uit de markt moeten getrokken worden. Dit is evenwel een ekonomisch probleem buiten de bevoegdheid van technologen.

KEURINGSSCHEMA VOOR DIEPGEVROREN VIS (GEHEEL OF ONTKOPT)

Oorspronkelijk was ook een keuringsschema voor diepgevroren vis door de EEG voorgesteld. Dit was vrij analoog met het schema voor verse vis en was vooral gebaseerd op het uiterlijk uitzicht. De toepassing van een dergelijk systeem zou evenwel tot valse besluiten geleid hebben vermits slechts weinig rekening werd gehouden met de invloed van de behandeling en de bewaaromstandigheden.

(Zie vervolg op blz. 31)

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 32.21.73

B.T.W. 405.303.909

(8268V)

(Vervolg van blz. 29)

Diepvriesvis kan bv. zeer taai geworden zijn wegens opslag bij te hoge temperatuur terwijl andere karakteristieken zoals verkleuring en uitdroging niet voorkomen.

De werkgroep besloot daarom een ander systeem op te bouwen waarin aan ieder defekt een zeker aantal «strafpunten» wordt toegekend. Het totaal aantal strafpunten is beslissend voor de uiteindelijke kwaliteitsklasse. Er werd tot de vaststelling gekomen dat het schema omvangrijker zou moeten zijn dan dit voor verse vis.

De vis wordt eerst in diepgevroren en dan in ontdooide toestand gekeurd. Een kookproef is eveeneens voorzien, tenzij de vis in rauwe toestand reeds zoveel strafpunten kreeg dat de partij verworpen kan worden.

In ieder geval neemt de keuring van diepvriesvis meer tijd in beslag dan dit voor verse vis het geval is. Daarenboven zijn voor de goede gang van zaken enige laboratoriumfaciliteiten nodig. Om deze reden heeft de werkgroep gesuggereerd dat dezelfde procedure zou gevolgd worden als voor verse vis. De producenten zouden dienen de vis in kwaliteitsklassen in te delen en te etiketteren en alleen in gevallen van twijfel of betwisting zou het nieuw voorgesteld schema moeten worden toegepast. Voor ingevoerde vis zou dezelfde procedure kunnen worden gevolgd. In dit laatste geval kan een dubbele keuring nodig zijn aangezien dikwijls een lange periode verlopen kan zijn sedert de eerste kwaliteitsindeling.

ALGEMENE PRINCIPES VAN HET NIEUW KWALITEITSINDELINGSSYSTEEM

Het systeem is bedoeld voor gehele vis, al dan niet ontkopt en/of gegut, afzonderlijk of in blok ingevroren. De partij wordt eerst in bevroren toestand gekeurd. De vis moet eerst en vooral vrij zijn van vreemde geuren of stoffen (bv. petroleumprodukten) anders wordt de partij onmiddellijk gedeklasseerd. Verder wordt gekeken naar eventuele uitdrogingsverschijnselen (0 tot 10 strafpunten).

Vervolgens wordt de vis na ontdooien beoordeeld. De verkleuring van huid en visvlees (0—10 strafpunten), het voorkomen van opengesprongen buikwanden (0—8 punten voor pelagische vis, 0—2 voor demersale vis), «gaping» van het visvlees (0—2 voor pelagische vis, 0—8 voor bodemvissen), mechanische beschadigingen (0—2 punten) en de geur (0—25 punten) worden onderzocht.

Tenslotte wordt een kookproef uitgevoerd en de geur (0—10 punten), de smaak (0—15 punten) en de textuur (0—10 punten) beoordeeld.

Het totaal van de strafpunten wordt gemaakt en volgende kwaliteitsindeling wordt doorgevoerd :

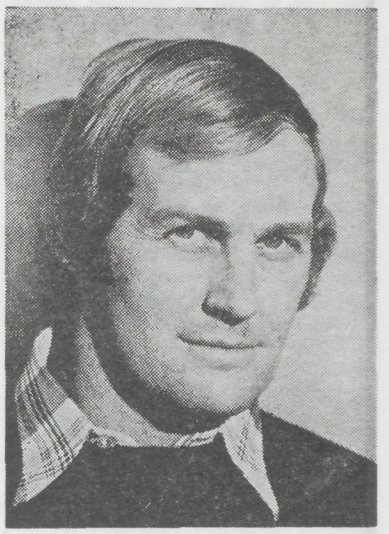
— Klasse A : minder dan 10 strafpunten
— Klasse B : tussen 11 en 29 punten (schol : 24 punten)

Vanaf 30 strafpunten (25 voor schol) wordt de partij afgekeurd.

Teneinde moeilijkheden tussen de diverse partijen (handelaars, officiële instanties) te vermijden was de werkgroep tenslotte van oordeel dat het aanbevolen is zowel binnenlandse als internationale werkvergaringen te organiseren bijzonder voor de keurders of de personen die keurders moeten opleiden teneinde de wijze van beoordelen in de diverse landen te harmonizeren.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HOE STAAN DE STOCKS VAN KABELJAUW, SCHELVIS EN WIJTING ER VOOR IN DE NOORDZEE ?



Dr. Ir. Rudy De Clerck

Werkgroep Biologie (I.W.O.N.L.) Rijksstation voor Zeevisserij

De rol van het biologisch zeevisserijonderzoek is de laatste jaren sterk naar voren gekomen door middel van de adviserende mogelijkheden inzake het beleid van visbestanden. Deze rol heeft bij sommigen een slechte beurt gemaakt omdat ten eerste scepticisme werd geuit op de vaststellingen en ten tweede en vooral omdat onpopulaire maatregelen inzake visserijbeperking zich opdrongen die niemand graag uitvoerde. Ellenlange tafelgesprekken in EEG-verband, verweefd met politieke kwinkslagen hebben er toe geleid dat het visserijbeheer slechts met horten en stoten vooruit gaat, terwijl de tijd meer en meer begint te dringen om een kordate beslissing te nemen. Het biologisch onderzoek, zij het nu in de Raad van Kopenhagen of in de EEG heeft nochtans een duidelijk eensgezind standpunt ingenomen. De krachtlijn is gebaseerd op de absolute noodzaak van het instandhouden van het broodnodige minimum aan paaistock die een gemiddeld of op zijn minst bevredigend aantal broed kan produceren. Andere faktoren kunnen wellicht ook om het hoekje komen kijken (economische bijvoorbeeld), maar de basis moet toch zijn dat genoeg ouderdieren in zee overblijven om het nageslacht in stand te houden.

Een dergelijke uitgangspositie zou normaliter aan weinig oppositie moeten blootstaan. De werkelijkheid is voorlopig anders, maar elke visser voelt in zijn vangsten tendensen aan die hem soms tot nadenken moeten brengen. Het haringprobleem zou tot schrikbeeld moeten dienen van andere levensbelangrijke visserijen. De tongstock in de Noordzee was bijna dezelfde weg opgegaan doch heeft de grillen van de natuur ten bate genomen om zich tijdelijk terug op te bouwen door middel van de algemeen zeer sterke jaarklasse 1975. Van vangsten tot bijna 5.000 ton zoals in 1967 moet evenwel nog niet worden gedroomd : de dalende tendens in de vangsten van de laatste tijd is tot stilstand gekomen voor de duur van enkele jaren. De heropbloei tot een situatie zoals in de vijftiger jaren met gemiddeld 5.000 ton is een zaak die afhankelijk zal zijn van het huidig beleid. De andere platvisstocks zoals schol uit de Noordzee en schol uit het Kanaal, Ierse Zee en Bristol Kanaal, vertonen dichtheden die het voortbestaan van deze specifieke visserijen in de komende jaren zullen bevestigen.

Gevaarlijker is echter de toestand van de rondvissoorten, vandaar het hoofdonderwerp van ons verhaal.

De kabeljauw, schelvis en wijting uit de Noordzee betekenen heel wat voor onze visserij. Met een jaarlijkse gezamelijke aanvoer van ongeveer 15.000 ton bereiken zij ongeveer 40 % van de Belgische aanvoer in gewicht en 30 % van de totale besomming van de demersale vissen. Toch is een terugloop waar te nemen als bijvoorbeeld de vangsten van 1972 worden bekeken met een totaal van meer dan 25.000 ton. En dat is uiteraard geen typisch Belgisch probleem, de internationale aanvoer uit de Noordzee kent ook een terugloop : van 1,1 miljoen ton in de periode 68-70 zijn de huidige vangsten teruggelopen tot 600 duizend ton.

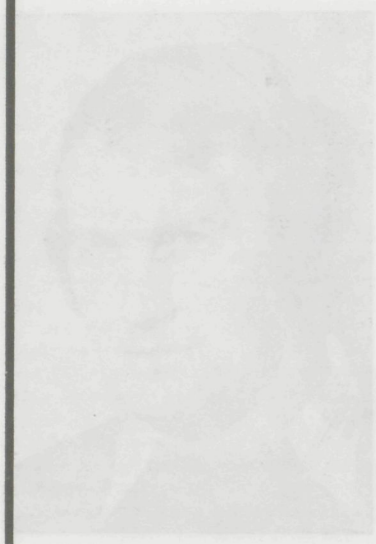
De vraag die zich hierbij stelt is hoe is de toestand van deze stocks, wat is gebeurt of wat zal gebeuren. De ruimte hier beschikbaar is natuurlijk niet van aard om alle details te kunnen geven, vandaar dat getracht werd de hoofdlijnen van het wel en wee van deze drie rondvisstocks te belichten.

KABELJAUW

Vermits verschillende rassen van kabeljauw bestaan, min of meer ge-

(Zie vervolg op blz. 33)

REDERS
en VISSERS
koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve



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

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

hand
in
hand

(8237V)

(Vervolg van blz. 31)

scheiden door een bepaald territorium, heeft ook de Noordzee kabeljauw bepaalde specifieke kenmerken. Het paaien grijpt plaats in de eerste maanden van het jaar op een zevental plaatsen, nl. de Forties, de Ling Bank, de Fisher Bank, de Clay Deep, Flamborough, de Silverpit en de Bassurelle Bank. De groei gaat snel : 18 cm op het einde van het eerste levensjaar, 36 cm op twee jaar, 55 cm op drie jaar en 68 cm op vier jaar. Niet alleen de lengte, maar ook het gewicht neemt fors toe : 540 g op een jaar, 2 kg op drie jaar en 10 kg op 8 jaar. Jammer genoeg krijgen de laatste jaren weinig kabeljauws de gelegenheid zich bv. tot 10 kg te laten aangroeien : slechts 3 op duizend slagen er in de visnetten in die tijdspanne te omzeilen. En daat zit het schoentje gewrongen bij de exploitatie. **Veel te vroeg en veel te vlug wordt geput uit één kabeljauw broed :** de vangsten bestaan voor 80 % uit 1- en 2-jarigen.

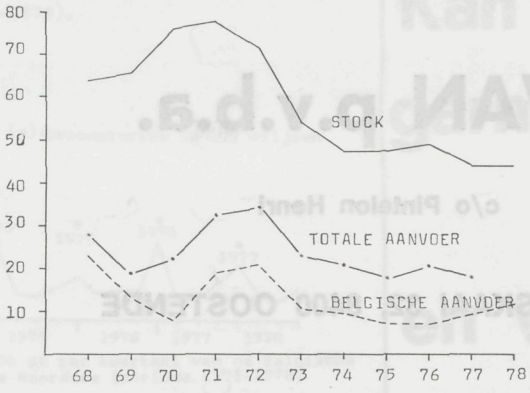
Ook de stock wordt uiteraard met een dergelijk vliegensvlug roofwerk aangetast, want na het eerste jaar schiet er van 1 broed nog 80 % over, na twee levensjaren nog 55 % en na 3 levensjaren amper 15 %..... Voeg daarbij de wetenschap dat de geslachtsrijpheid pas in het vierde jaar volledig is dan hoeft geen tekening te worden gemaakt omtrent de betrekkelijk geringe omvang van de paaistock. Tien jaar geleden kwam nog 10 % van de stock in aanmerking om voor het nageslacht te zorgen, thans is dat nog..... 3 %. **De vraag stelt zich terdege of uiteindelijk nog een sterk broed mag worden verwacht met een dergelijk gering aantal ouders.**

Het is de lezer duidelijk geworden dat een sterk broed onmiddellijk voelbaar moet zijn in de vangsten. Dat was bijvoorbeeld het geval in 1971 en 1972 toen de broedjaren 1969 en 1970 samen voor een miljard stuks rekruten hadden gezorgd. Dit verschijnsel komt ook duidelijk naar voren bij de Belgische aanvoer op figuur 1. Een maximum in het rendement werd in het vierde kwartaal 1971 behaald met 29 kg/uur vissen/100 pk. Ook het daaropvolgend jaar lag het rendement nog rond de 20 kg. De volgende broedjaren (1972 tot 1975) waren nogal aan de povere kant en het rendement bleef tussen 1974 en 1976 eveneens zeer laag en schommelde tussen de 5 kg. In 1976 eindelijk was opnieuw sprake van een goed broed (330 miljoen stuks) en de onmiddellijke weerslag op de vangsten komt opnieuw op figuur 1 duidelijk tot uiting : de rendementen verdubbelden opnieuw tot 20 kg in 1977. Ook dit jaar kon de kabeljauwvisserij nog voldoende van deze broedklasse putten maar **de daling in het rendement voor 1978 zit er helaas opnieuw in, want het broedjaar 1977 betekende immers opnieuw niet veel.**

Op figuur 2 is tenslotte de stock omvang, de internationale vangst en de Belgische aanvoer weergegeven. De stock liep uitzonderlijk hoog op tot bijna 800 duizend ton in 1971 (cfr. sterke broedjaren 1969 en 1970) maar is sindsdien tot beneden de 500 duizend ton gedaald.

Figuur 1.- kg per uur vissen en per 100 pK per kwartaal van de Belgische aanvoer van kabeljauw uit de Noordzee (periode 1971-1978)

Ook de internationale als de Belgische vangsten vertoonden een zelfde verloop. Een zeer sterke stock-vangst relatie dus, met **een jaarlijkse vangst vanom en bij de 40 % vande bestaande populatie in zee.**



Figuur 2.- De stock (in 10.000 ton),de totale aanvoer (in 10.000 ton) en de Belgische aanvoer (in 1.000 ton) van kabeljauw uit de Noordzee (periode 1968-1978).

Vooruitzichten en konklusies

De twee hoofdfaktoren, nl. de te vlugge uitputting van de jonge stock en de grote variabiliteit in de broedsterkten van jaar tot jaar zullen er vorlopig toe bijdragen dat een voorspelling op lange termijn onmogelijk is. **Alleen voor 1979 kan worden vooropgesteld dat de kabeljauwvangsten lager zullen uitvallen dan deze geboekt in 1978.** Om op lange termijn een zekere stabiliteit te kunnen verwerven zowel in de stock als in de vangsten moet toch zeker gedacht worden aan het verschuiven van de minimum aanvoerlengte tot een grotere maat. De perikelen omtrent de vangstbeperking indachtig zou een verhoging van de huidige maaswijdte als enig doeltreffend middel moeten dienen.

SCHELVIS

Schelvis, van dezelfde familie als de kabeljauw, verschilt o.a. van deze laatste door slechts voor te komen op diepten groter dan 40 meter. De vangstgebieden zijn derhalve eerder beperkt en ondiepe kustzones zijn uitgesloten. Het paaien gebeurt op diepten tussen 50 en 100 meter, hoofdzakelijk in de periode maart-april.

Het groeipatroon is ook trager dan bij kabeljauw : 18 cm op het einde van het eerste jaar, 30 cm in het tweede jaar tot 80 cm op het tiede jaar. Het gewicht loopt op van 230 g op éénjarige leeftijd tot 1,5 kg op negenjarige leeftijd. Het exploitatiepatroon is gekenmerkt door het feit dat meer leeftijdsklassen in de stock en in de vangsten voorkomen dan in het geval van de kabeljauw. **Van een te hoge visserijdruk op de onvolwassen schelvis kan — behalve door de industriële visserij — dus niet worden gesproken.**

Broedsterkten zijn eens te meer zeer bepalend voor het succes of het failliet van de schelvisvisserij. Het broed van 1967 zou wel eens in het Guiness book of records kunnen terecht komen met een omvang van ruim 6 miljard baby schelvisjes. Later volgden nog enkele goede broedjaren, zoals 1971 en 1973 met 1,3 miljard en 1974 met 2,5 miljard. Hetgeen volgde was behoorlijk zwak lag gemiddeld rond de 500 miljoen (figuur 3). **Een ernstige daling in de stockomvang was het onmiddellijk gevolg.**

Figuur 3 vertoont eveneens het rendement van de Belgische schelvisaanvoer per kwartaal op basis van kg per uur vissen en per 100 pk. De heilzame werking van het laatste broed van 1974 heeft een opflakkering gegeven in 1976 met waarden tot 12 kg. Hierop kenden we een permanent dalende lijn tot 4,5 kg op het einde van dit jaar. Weinig veranderingen moeten worden verwacht rekening houdend met het verloop op figuur 4. De stock is van 1,1 miljoen ton in 1969 tot 400 duizend ton uitgedund : **meer dan een halvering van de stock op tien jaar tijd.** Ook de internationale vangsten volgden hetzelfde patroon en beliepen in 1977 ongeveer 150 duizend ton..... ten opzichte van 670 duizend ton in 1970 ! De Belgische aanvoer is ook aan de dalende trend toe en zal voor 1978 de duizend ton moeilijk overschrijden.

Vooruitzichten en konklusies

De stockdichtheid van schelvis is enorm teruggevallen. Hoofdoorzaken zijn de zwakke broedjaren van af 1975. Zelfs als 1978 een goed broedjaar wordt, dan zal nog tot 1980 moeten worden gewacht om hiervan resultaat te zien in een heropleving van de vangsten.

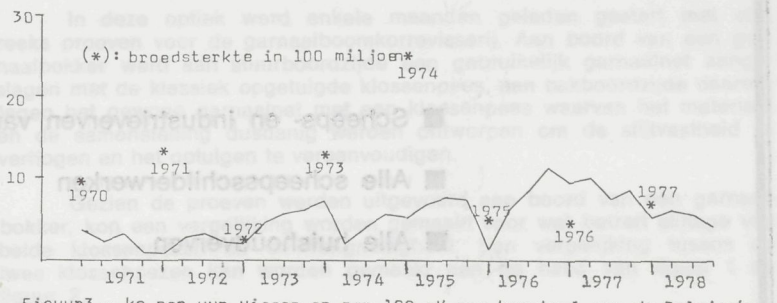
WIJTING

Een derde kind van de familie der kabeljauwachtigen is de wijting. Algemeen verspreid in de Noordzee komt de wijting voor.

Het paaien grijpt hoofdzakelijk plaats van april tot mei op diepten van 30 tot 100 meter. Van de drie besproken soorten is de wijting de traagste groeier. Zijn eerste jaar haalt hij 15 cm en groeit aldus tot maximaal 50 cm. Een dergelijke grote maat komt evenwel als grote zeldzaamheid in de vismijnen voor omdat de visserijdruk een hoge leeftijd van wijting niet meer toelaat. De gewichtaangroei is eveneens aan de matige kant, nl. van ongeveer 200 g op het einde van het eerste levensjaar tot ongeveer 750 g op de leeftijd van acht jaar.

Dezelfde eerder negatieve vaststelling als bij kabeljauw komt ook bij de wijting naar voren : **de grootste sterfte door de visserij op wijting koncentreert zich bij de zeer jonge leeftijdsklassen.** De vangsten bestaan uit 20 % 0-jarigen, 35 % 1-jarigen en 20 % 2-jarigen. Ook de stock wordt vlug uitgeput door de visserijdruk : bij de aanvang van het derde levensjaar is reeds 85 % van

(Zie vervolg op blz. 35)



Figuur3.- kg per uur vissen en per 100 pK per kwartaal van de Belgische aanvoer van schelvis uit de Noordzee (periode 1971-1978).

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

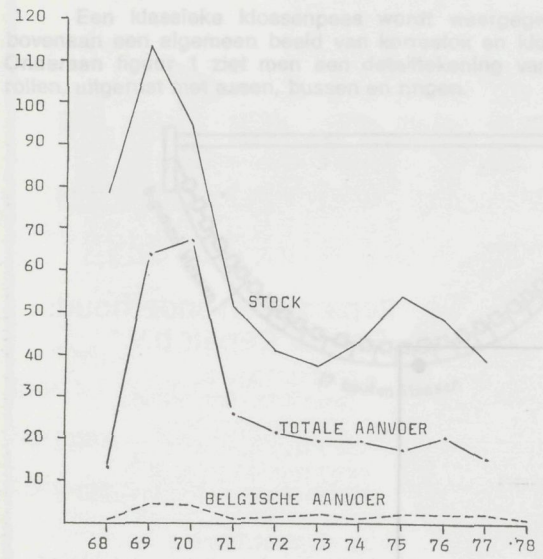
BIJHUIS : SAILORS SHOP - KAAI 13, NIEUWPOORT
ALLE ZELFDE ARTIKELS BIJ JANSSENS VALERE, HUIS COUDEKERKE, ZEEBRUGGE

ENIMA p.v.b.a.

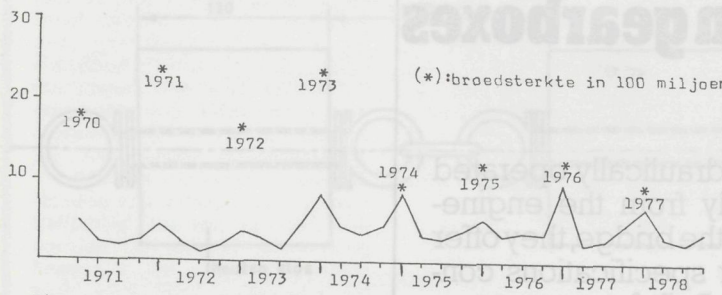
c/o Pintelon Henri

H. BAELSKAAI 34, 8400 OOSTENDE

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



Figuur 4.- De stock (in 10.000 ton), de totale aanvoer (in 10.000 ton) en de Belgische aanvoer (in 1.000 ton) van schelvis uit de Noordzee (periode 1968-1978).



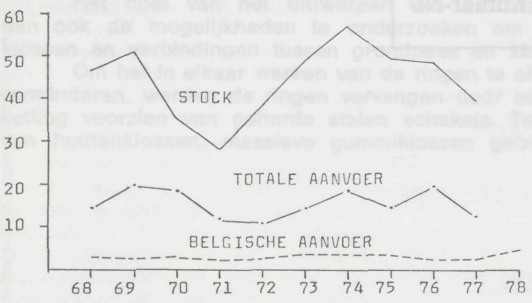
Figuur 5.-kg per uur vissen en per 100 pK per kwartaal van de Belgische aanvoer van wijting uit de Noordzee (periode 1971-1978)

(Vervolg van blz. 33)

het oorspronkelijk broed in de netten verdwenen.

Grote variaties in de broedsterkten komen minder voor bij de wijtingen. Toch is — gezien het huidig exploitatiepatroon — een verdubbeling of halvering van het broed zeer belangrijk voor de stockomvang. Uit figuur 5 komt een trend naar voren waarbij de jaarklassen 1970-73 gemiddeld bijna het dubbele waren van deze over de volgende periode van 1974 tot 1977. **Een dergelijke opeenvolging van povere jaarklassen brengt de wijtingstock derhalve op de helling.**

Dit patroon komt minder tot uiting in de rendementskurve van de Belgische wijtingaanvoer per kwartaal (figuur 5). Deze situatie is wellicht te wijten aan het feit dat de visserij niet gericht is op wijting (bijvangst) en ook dat de substock in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee — die door onze vissers in hoofdzaak wordt bevist — minder negatieve verschijnselen vertoont dan het totale beeld van de Noordzee. Dit beeld, weergegeven op figuur 6, verduidelijkt de invloed van de betere jaarklassen 1970-73 die voor een omvangrijke stock van 570 duizend ton zorgden in 1974. **Het verder verloop van de stock is,** zoals voor de kabeljauw en de schelvis, **is opnieuw jammer genoeg dalend voor wat de wijting betreft.**



Figuur 6.- De stock (in 10.000 ton), de totale aanvoer (in 10.000 ton) en de Belgische aanvoer (in 1.000 ton) van wijting uit de Noordzee (periode 1968-1978).

SLOTBESCHOUWING

Zonder de zaak op een te dramatische of te pessimistische wijze te willen benaderen, zijn de vaststellingen op biologisch vlak inzake de kabeljauw-, schelvis- en wijtingsbestanden verre van rooskleurig. Een ineenstorting van deze visserij zal zeker niet voor morgen zijn, maar een feit is zeker : DE VANGSTEN VOOR 1979 VAN KABELJAUW, SCHELVIS en WIJTING ZULLEN LAGER GELEGEN ZIJN DAN DEZE DIE GEDURENDE DIT AFGELOPEN JAAR ZIJN GEBOEKT.

Waar de platvisvisserij betere perspektieven zal inhouden is het thans de beurt aan de rondvisvisserij om enigszins slechtere tijden tegemoet te gaan. Zoals uit het voorgaande moet blijken is de verdere evolutie afhankelijk van twee faktoren, de visserijdruk op de te jonge dieren en de sterkte van het komend broed. De eerste faktor heeft de mens zelf in handen. Maaswijdteverhoging is de enige remedie want zelfs met de huidige maaswijdte worden nog enorme hoeveelheden kleine maten terug over boord geworpen en zijn aldus verloren voor de stock en de toekomstige vangsten. Voor de tweede faktor is de mens machteloos en eens te meer moeten de grillen van de natuur worden afgewacht om een goed broed te verwelkomen, die nieuw leven moet inblazen in deze stocks.

Hopelijk komt die blijde mare in de zeer nabije toekomst.

Kan de optuiging in de garnaalboomkorrevisserij vereenvoudigd en verbeterd worden ?

door
G. C. VANDEN BROUCKE
Burgerlijk ingenier - assistent
Werkgroep «Techniek in de Zeevisserij»
Commissie T.W.O.Z.

In het kader van de werkzaamheden van de werkgroep «Techniek in de Zeevisserij» (C.T.W.O.Z.) werden enkele nieuwe elementen in het onderzoekingsprogramma opgenomen. Onder andere werd een studie aangevat betreffende de slijtvastheid van de netgarens, de stabiliteit van de maaswijdte, de slijtvastheid van de optuiging en het optuigen van bollenpezen en klossenpezen voor respectievelijk visnetten en garnaalnetten.

In deze optiek werd enkele maanden geleden gestart met een reeks proeven voor de garnaalboomkorrevisserij. Aan boord van een garnaalbokker werd aan stuurboordzijde een gebruikelijk garnaalnet aangeslagen met de klassiek opgetuigde klossenpees, aan bakboordzijde daarentegen het gewone garnaalnet met een klossenpees waarvan het materiaal en de samenstelling dusdanig werden ontworpen om de slijtvastheid te verhogen en het optuigen te vereenvoudigen.

Gezien de proeven werden uitgevoerd aan boord van een garnaalbokker, kon een vergelijking worden gemaakt voor wat betreft slijtage van beide klossenpezen en de vangmatigheid. Een vergelijking tussen de twee klossenpezen kan worden gemaakt aan de hand van figuur 1 en figuur 2.

(Zie vervolg op blz. 37)

Kuypers produces marine reverse reduction gearboxes

In line or offset shafts with hydraulically operated clutches. Controlled manually from the engine-room and pneumatically from the bridge, they offer a wide variety of uses. Their specifications conform to the highest standards. Built for many years of trouble-free service and backed by a world-wide network of servicing facilities. When you buy Kuypers reduction gears, you know that expert advice and on-the-spot dealer service are close at hand. Your enquiries are invited.

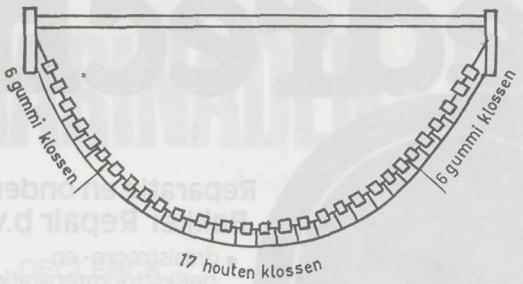
Kuypers reduction gears up to 10,000 h.p.
Built to your specification.

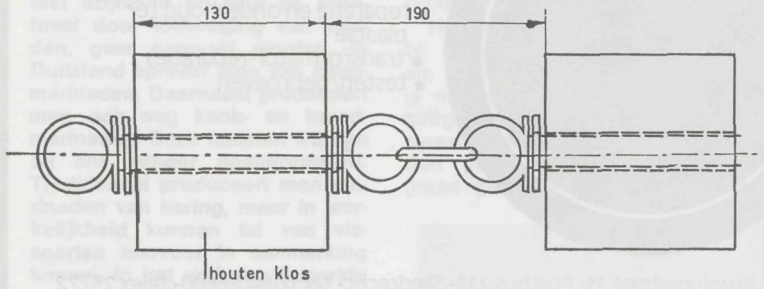
Kuypers Machinefabriek B.V.
Piekstraat 67-71 – Rotterdam
Phone: 010-85.77.22*
Telex: 28768-Kumar-NL Cable: Kumar-NL

(8221V)

(Vervolg van blz. 35)

Een klassieke klossenpees wordt weergegeven in figuur 1 waar bovenaan een algemeen beeld van korrestok en klossenpees is geschetst. Onderaan figuur 1 ziet men een detailtekening van de houtenklossen of rollen, uitgerust met assen, bussen en ringen.





Figuur 1 _ Klassieke klossenpees

Aan de uiteinden zijn zes gummiklossen aangeslagen. De constructie van deze gummiklossen vergt het samenpersen van gummi schijven, die in verband worden gehouden door ijzeren krammen of door een kombinatie van rondsels en ijzeren bouten. De overige zeventien houten klossen, waarvan detailtekening onderaan figuur 1, zijn voorzien van een ijzeren bus met aangelaste rondsels en een ijzeren as met eveneens aan elkaar gelaste rondsels en ringen. De verbinding tussen alle klossen, zowel deze vervaardigd uit gummischijven als uit hout, bestaat uit een gelaste ring waaraan de bindsels tussen de grondpees van het net en de klossenpees worden vastgemaakt. Een nadeel van deze verbindingswijze tussen grondpees en klossenpees is, dat de metalen ringen na een bepaalde tijd door slijtage in elkaar werken, met als gevolg dat het aanslaan van het net en de lengten van de klossenpees moet worden aangepast en tevens de tussenring gaat meedraaien. Na een paar dagen op de visserij zijn de verbindingen tussen de grondpees van het net en de klossenpees door wrijving met de bodem dan ook zeer beschadigd en moeten deze laatste hersteld worden. Verder moeten, alnaargelang het gebruik, houten rollen 2 à 3 maal per jaar worden vervangen, immers een te kleine diameter van de klossen veroorzaakt een grote bijvangst, wat het sorteerwerk tijdens de vangstverwerking vergroot.

Het doel van het ontwerpen van de nieuwe klossenpees was dan ook de mogelijkheden te onderzoeken om meer slijtvastheid van klossen en verbindingen tussen grondpees en klossenpees te bekomen.

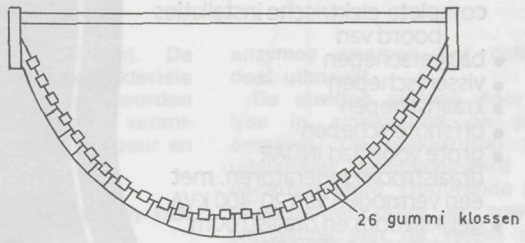
Om het in elkaar werken van de ringen te elimineren, zoniet toch te verminderen, werden de ringen vervangen door een continu doorlopende ketting voorzien van geharde stalen schakels. Tevens werden in plaats van houtenklossen, massieve gummiklossen gebruikt. Op deze manier was het mogelijk een vergelijking te maken van de slijtage van de klossen en van de bindsels.

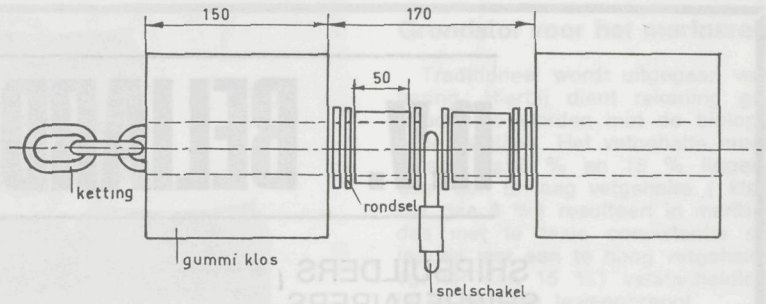
Zoals in figuur 1 wordt in figuur 2 een detailtekening gegeven van de optuiging van de klossenpees voorzien van gummi rollen. Aan de hand van figuur 2 kan worden gezien dat de optuiging van de nieuwe klossenpees eenvoudig is en enkel bestaat uit het aanschuiven van de verschillende onderdelen op de geharde stalen ketting.

Deze onderdelen die hiervoor worden aangewend zijn :

— gummiklossen (buitendiameter 150 mm, lengte 150 mm, binnendiameter 40 mm),
— ijzeren rondsels (dikte 5 mm, buitendiameter 70 mm, binnendiameter 40 mm),
— afstandsbussen, vervaardigd uit syntetische stof (lengte 50 mm, buitendiameter 60 mm, binnendiameter 50 mm).
— langwerpige ijzeren snelschakels (dikte 12 mm, lengte 120 mm)

Bij het samenstellen van de klossenpees worden tussen twee gummi rollen achtereenvolgens twee rondsels, een afstandsbus, twee rondsels en terug een afstandbus op de ketting geschoven (figuur 2). Tussen de twee rondsels, die de afstandsbussen scheiden, wordt een snelschakel aan de schalm van de stalenketting bevestigd. Aan deze snelschakels worden dan de verbindingen van de grondpees van het net vastgemaakt. Tenslotte worden beide uiteinden van de ketting op de klassieke wijze aan de schaatsen vastgemaakt.





Figuur 2 _ Nieuwe klossenpees

Het samenstellen van de klossenpees, uitgerust met gummi rollen en stalen ketting, kan derhalve door de vissers zelf worden gedaan, daar geen laswerk en draaiwerk nodig is.

Wat betreft de resultaten kan vermeld worden dat na 3 maanden gebruik aan boord van een garnaalvaartuig nog geen spoor is van merkbare slijtage, de verbindingen tussen net en klossenpees, de zogenaamde bindsels, nog niet hersteld moeten worden en tenslotte dat iets meer garnaal en platvis wordt gevangen met deze nieuwe optuiging.

Als besluit kan worden genomen dat het slijtageonderzoek moet worden verder gezet om na tenminste een jaar een reëel beeld te verkrijgen van de mogelijkheden in verband met slijtvastheid en vangmatigheid van deze nieuwe klossenpees.

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

Ontwerp en installatie:
Bakker Sliedrecht elektro-industrie b.v.

- ontwerp
- uitvoering
- begeleiding
- in bedrijf stellen
- after sales-service van complete elektrische installaties boord van
- baggerschepen
- visserijschepen
- kraanschepen
- offshore schepen
- grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren, met een vermogen van 20-400 KVA
- gelijkstroom en draaistroom machines tot 3500 KW
- BEN draaistroommotoren tot 300 KW
- TRANSMOTOR omvormers

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van hoog-spanningsmachines, in samenwerking met BERL (British Electrical Repairs Ltd.)
- spoelenfabrikage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties
- impregneren en ingieten
- metaalspuiten
- assen vernieuwen
- dynamisch balanceren
- collector- en sleepringreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformator-reparaties
- testen/beproeven

Leeghwaterstraat 59 · Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772 | Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

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

(8252V)

PRODUKTIE VAN MARINADEN UIT MAKREEL

door Ir. D. DECLERCK,

Werkgroep Visverwerkende Bedrijven

Kommissie TWOZ (IWONL) — Rijksstation voor Zeevisserij

Inleiding

Marinaden kunnen omschreven worden als halfconserven van verse, diepgevroren of gezouten vis, die door behandeling met azijnzuur en zout en eventueel door toevoeging van kruiden, gaar gemaakt worden. In Duitsland spreekt men van koudmarinaden. Daarnaast produceert men ook nog kook- en braadmarinaden. Deze laatsten worden bij ons minder geapprecieerd. Traditioneel produceert men marinaden van haring, maar in werkelijkheid kunnen ta! van vissoorten hiervoor in aanmerking komen. In het verleden beperkte men zich bijna uitsluitend tot haring als grondstof. De achteruitgang van de haringstocks en de daaropvolgende beschermende maatregelen mondden uit in een krisistoestand voor de marinadebedrjiven. Hierdoor is men voor het marineren meer en meer gaan uitkijken naar een vervanging van de haring door de makreel. Het marineren van makreel werd door het Rijksstation voor Zeevisserij sinds geruime tijd bestudeerd. Er werd namelijk nagegaan welke de marineereigenschappen van makreel zijn. Tevens werd het gaarworden in funktie van de zuurtegraad en de temperatuur van de baden onderzocht. De enzymatische problemen die met het marineerproces gepaard gaan worden, in samenwerking met een Belgische universiteit, bestudeerd.

Principen van het marineren

Bij de produktie van marinaden wordt er azijnzuur en zout toegevoegd om de aktie van bakteriën en enzymen te remmen. Dit resulteert in een produkt met karakteristieke organoleptische eigenschappen met een gelimiteerde houdbaarheid. De rol van azijnzuur en het zout hebben op het vlak van de uiteindelijke consistentie van de filets een tegenstelde werking. Het zout ontrekt water aan de filets en geeft een zekere vastheid aan de filets, terwijl het azijnzuur daarentegen bindingen met het viseiwit aangaat en daardoor het zacht worden van het visvlees in de hand werkt.

De kunst is een produkt te maken dat een aangename smaak heeft en een aanvaardbare bewaarzaamheid bezit. De hoeveelheden azijnzuur en zout kunnen echter gereduceerd worden wanneer het produkt koel wordt bewaard.

Het meten van de zuurtegraad bij de produktie, dat bekend staat als de pH, is zeer belangrijk. Het is namelijk zo dat alle voedselvergiftigende bakteriën en ook de meeste bedervers in hun groei worden geremd wanneer de zuurtegraad gelijk is of kleiner dan vier.

Nieuwkomer in de marinadewereld

Wanneer daarbij het produkt op een temperatuur van 4° C wordt gestockeerd kan de marinade voor verschillende maanden worden bewaard. Sommige bakteriën blijven echter aktief in de marinades, spijts de aanwezigheid van zout en zuur.

De aanwezigheid van azijnzuurvergisters en vertegenwoordigers van de Betabacteriumgroep doen gedurende de opslag van de marinaden de zuurtegraad stijgen. Hierdoor kunnen na een zekere tijd de gisten en schimmels zich ontwikkelen. Uiteindelijk vermenigvuldigen zich de bederfbakteriën en breekt het visvlees volledig af. Bij sommige semiconserven is het begin van dergelijke actie gewenst. Dit is het geval wanneer alleen zout cf een mengsel van zout en suiker voor het conserveren wordt gebruikt. De komponenten die door de bakteriële en enzymatische werking worden gevormd zijn in dit geval verantwoordelijk voor de typische geur en smaak van het produkt.

Rol van het azijnzuur en het zout in het rijpingsproces

Het rijpen van marinaden in een zuur is een vrij ingewikkeld proces van enzymatische omzettingen van stikstofverbindingen en vetzuren. De rol van het azijnzuur bij de transformatie van de eiwitten in gemarineerde vis is evenwel nog niet volledig opgehelderd. Volgens sommige onderzoekers veroorzaakt het azijnzuur enerzijds transformaties van stikstofverbindingen en anderzijds ontbinding van sommige eiwitten. Anderen beweren dat de ontbinding van de eiwitten het resultaat is van een gezamenlijke aktie van het azijnzuur, het zout en enzymes die eigen zijn aan de vis.

Tenslotte is de meest recente stelling deze van Meyer (Duitsland) die beweert dat de rol van azijnzuur zich beperkt tot het instellen van de gewenste zuurtegraad (pH = 4). Op deze manier creëert men de optimum voorwaarden voor een goede werking van de weefselenzymes waarvan het cathepsine deel uitmaakt.

De eiwitten worden door hydrolyse in aminozuren en peptiden omgezet. De aminozuren worden uiteindelijk gedesamineerd en gedecarboxyleerd. Gedurende het marineerproces grijpt er zowel een ontbinding van de vetten als een hydrolytische ontbinding van de glyceriden en de vetzuren plaats. De modificaties van de vetten worden eveneens door kontakt met de zuurstof van de lucht bevorderd.

Bij de fabricatie van marinaden (haring) is de optimale rijpingstemperatuur circa 10° C. Op deze temperatuur wordt de bakteriële activiteit geremd, terwijl de enzymatische aktiviteit van de proteolytische enzymen niet wordt onderdrukt.

Grondstof voor het marineren

Traditioneel wordt uitgegaan van haring. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de biologische kwaliteit. Het vetgehalte moet tussen de 6 % en 15 % liggen, daar een te laag vetgehalte (kleiner dan 6 %) resulteert in marinades met te taaie consistentie en lappen met een te hoog vetgehalte (groter dan 15 %) vetafscheiding in de bokalen teweegbrengt.

Tegenwoordig wordt de grondstof meestal uit het buitenland betrokken. De haring wordt geimporteerd in de vorm van haringlappen. Nochtans leent de Belgische aanvoer zich uitstekend voor het vervaardigen van marinaden. In de vangstperiode 25 oktober - 30 december bevindt de aangevoerde haring zich in optimale voedingstoestand. Het vetgehalte varieert dan van 8 % tot 13 %, maar de benuttiging van de vangst wordt gelimiteerd door het aantal lappen per kg.

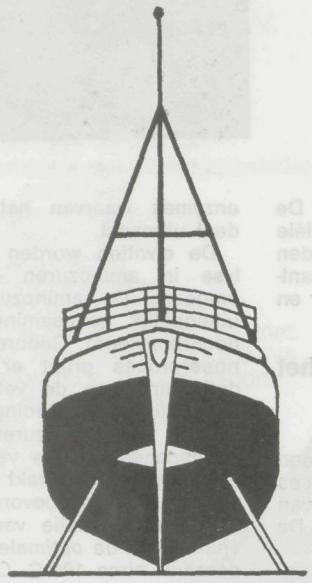
Voor de verwerking tot marinaden worden er traditioneel 10 tot 14 lappen per kg vereist. Uit dit oogpunt kan minstens de helft van de Belgische vangst voor de bereiding van marinaden worden gebruikt. Bij de bereiding van haringsla (14 tot 20 lappen per kg) kan de gehele vangst worden benut.

Voor de fabricatie van marinaden uit makreel wordt vooral deze grondstof beoogt die met de haring-

(Zie vervolg op blz. 41)

West-Vlaamse scheepswerven

n.v. A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

TEL. 050/35.83.60
PRIV. 050/31.34.42

Nieuwbouw viskotters

(825IV)

VALCKE FRERES n.v.

DEUTZ

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) 32 18 14 & 19
Telex 81426
H.R.O. 26807
P.R. 000-0012482-66

2000 ANTWERPEN
Nassaustraat 37
Tel. (031) 31 06 90
Telex Antwerpen 31.167
H.R.A. 177.593
P.R. 000-0012891-87

8380 ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79 - 54 51 79
Telex 81951
H.R.B. 41.338

(Vervolg van blz. 39)

campagne wordt opgevangen en integraal voor de produktie van vismeel wordt gebezigd. Voor het roken worden alleen 2 stuks per kg verwerkt. De laatste tijd worden ook lappen van kleinere makreel verwerkt. Toch gaat een grote hoeveelheid makreel van hoge voedingskwaliteit voor menselijke konsumptie verloren.

Uit samenstellingsanalysen komt tot uiting dat het gehalte aan eiwit voor makreel en haring varieert tussen de 13,7 tot 23 gram per 100 gram eetbaar gedeelte. Het vetgehalte van deze beide vissoorten varieert tussen de 3 % en 25 % en is afhankelijk van de seizoenen. Tevens zijn beide vissoorten een belangrijke bron van vitamines. Deze vette zeevis behoort tot de belangrijkste dierlijke bron van vitamine D. Daarnaast treffen we de vitamines A, E, B1, B2, B6, B12, coenzyme A, nicotinezuur, foliumzuur, biotine en vitamine C aan. Bij makreel is de aanwezigheid van sommige vitaminen nog meer uitgesproken dan bij haring.

Naast de eiwitten, vetten, suikers, vitaminen en water vormen ook de mineralen in haring en makreel een essentiële groep van voedingsstoffen voor de mens. Vanuit het oogpunt kwaliteit moet de grondstof de nodige versheid bezitten. De haringlappen dienen direct na aanvoer geproduceerd te worden, daar een uitstel van het fileren, de verkleuring van het visvlees door bloedsporen verhoogd. Wanneer haringlappen in goede voorwaarden in diepvries op —30° C worden opgeslagen kan na 7 maanden nog een goed gemarineerd produkt worden geproduceerd.

Bereiding van marinaden uit haring

Alvorens tot het marineren over te gaan moeten de haringen worden gewassen om het slijm en de schubben te verwijderen. Hierdoor worden een groot aantal oppervlaktebakteriën verwijderd. Na het mechanisch verwerken tot lappen spoelt men met een vijf procentige zoutoplossing om alle bloedresten te verwijderen. Deze bloedsporen zijn de oorzaak van eventuele verkleuring van de filets tijdens het produktieproces.

De eerste fase bij het marineren bestaat in het gaarmaken van het visvlees en van de overblijvende graten. Gedurende het gaarproces verandert de roodachtige doorschijnende kleur van de filets naar de typische witgrijze kleur van marinaden. De huid kan vooraf of na het marineren worden verwijderd, maar bewijst toch zijn diensten bij het samenhouden van het visvlees.

Omtrent de samenstelling van de gaarbaden zijn er verschillende meningen. Soms gebruikt men 6 % azijnzuur en 10 % zout, anderen bezigen 5 procent azijnzuur en 8 % zout. Na het gaarproces bevat de gaarbadvloeistof nog 2, 3 tot 2,5 % azijnzuur en circa 6 à 7 procent zout. De zuurtegraad komt dan overeen met een pH van 4,1 à 4,5 en resulteert in een zuurzoete smaak van de filets. De voorkeur van de Belgische consument gaat evenwel in de richting van een meer zure smaak van de filets.

Gedurende het marineren daalt de azijnzuurconcentratie. Dit verschijnsel is enerzijds toe te schrijven aan de verdunning van het gaarbad door het uittredende vocht uit de filets en anderzijds door de reactie van azijnzuur met de weefseleiwitten. De verdunning van de gaarbaden kan eveneens in de hand worden gewerkt door het gebruik van te natte filets. Na het wassen van de filets is het aangeraden ze eerst te laten uitdruppen vooraleer ze verder te verwerken. Het toevoegen van de filets aan de gaarbaden dient best in een zeer korte periode te gebeuren.

Wanneer bij het opvullen van de gaarbaden een te grote tussentijd wordt gelaten bestaat het gevaar dat de eerste toegevoegde filets aan een te sterk, en de laatst toegevoegde filets aan een te zwakke concentratie aan azijnzuur zijn onderworpen. Voor wat de verhouding vis/gaarbad betreft vertrekt men over het algemeen van een 1/1 verhouding. In de praktijk bezigt men de helft vis en de helft gaarbad. Indien deze verhouding vis/gaarbad wordt gewijzigd in de zin dat er meer vis wordt gebezigd, dan moet de hoeveelheid toegevoegde azijnzuur worden verhoogd. Wanneer echter de verhouding filets/gaarbad te groot wordt ,verhoogt het soortelijk gewicht van de vloeistof zodanig dat de visfilets beginnen boven te drijven en het bakterieel bederf van de oppervlaktelaag in de hand wordt gewerkt.

De gaarbakken worden in gekoelde ruimten opgesteld. De temperatuur van de kamer komt best overeen met de optimale temperatuur waarbij het cathepsine werkzaam is, namelijk 10° Celsius. Lagere temperaturen dragen bij tot een langzamer gaar worden van de filets, terwijl het grote nadeel van hogere temperaturen op het microbiologisch vlak ligt. Het gaarproces wordt na ongeveer drie dagen stopgezet.

De gaarbakken zijn meestal vervaardigd uit hout, plastiek of roestvrij staal. Het grote voordeel van roestvrij staal berust op de gemakkelijkheid bij het versjouwen van de gevulde recipiënten. Ze kunnen boven elkaar geplaatst worden en vervormingen van de bakken is uitgesloten. Ook lenen ze zich goed voor het nareinigen wat ten goede komt aan de kwaliteit.

De tweede fase bij het marineren omvat het rijpingsproces. De principen van dit proces werden reeds vroeger behandeld. De vloeistof dat voor het rijpen wordt gebruikt noemen we de opgiet. Deze bevat naast azijnzuur en zout ook nog tal van smaakgevende stoffen (kruiden of extracten).

Na het gaarbadproces kunnen de filets direct in de definitieve verpakking (bokalen) worden gebracht en voorzien van de opgiet tot rijpen worden gebracht.

Een tweede mogelijkheid bestaat hierin dat de filets een collectieve rijping ondergaan in de opgiet en pas na het rijpen in de bokalen worden gebracht. Deze tweede mogelijkheid wordt echter afgeraden daar dit een bijkomende manipulatie betreft dat nadelig is voor de kwaliteit. De verhouding vis/opgiet varieert van 2/1 tot 3/1. De rijpingstijd bedraagt bij 2° C ongeveer 7 dagen. Wanneer de bokalen van ajuin worden voorzien, moet de ajuin vooraf worden uitgegist. Niet volledige uitgisting van de aanwezige suikers (10 %) veroorzaakt bombage van de bokalen door de vorming van CO_2.

Bereiding van marinaden uit makreel

In de laboratoria van het Rijks station voor Zeevisserij werden een reeks proeven op makreel uitgevoerd met als doel de marineereigenschappen van makreel te bestuderen.

Makreel werd op drie verschillende temperaturen (20° C, 10° C, 2° C) gemarineerd en bij elke temperatuur werden drie verschillende zuurtegraden (pH = 3,2 ; pH = 3,5 ; pH = 3,8) aangewend. Na een drietal dagen werden de respectievelijke gaarbaden door opgiet met pH = 3,8 ; pH = 4,0 ; pH = 4,2 vervangen.

Het voortschrijdend rijpingsproces werd gevolgd door verschillende scheikundige en bakteriologische bepalingen.

Teneinde de lezer de wetenschappelijke uitleg van de bekomen resultaten te besparen, zal ik me beperken tot enkele bedenkingen en het opgeven van nuttige gegevens die bij het marineren van makreel van nut kunnen zijn.

Voor de bereiding van het gaarbad wordt op 100 liter gaarbad 6 liter 80 procentige azijnzuur en 8 kg tot 10 kg zout bijgevoegd, naar gelang we met magere of vette makreel te doen hebben. De zuurtegraad wordt best op 3,2 gebracht en kan gemakkelijk benaderend, met een universele papierindikator, worden nagegaan.

De opgiet dient op voorhand te worden klaargemaakt en geeft de volgende samenstelling : op 100 liter opgiet zijn 2 liter 80 procentig azijnzuur voorhanden en 4 kg zout. De zuurtegraad wordt op 3,8 gebracht. Daarnaast worden tijm, laurier, paprika, citroenschijfjes, augurken en peperbollen toegevoegd.

In het laboratorium werden tevens extracten van kruidnagel, geneverbes, kardamon, dragon, basielkruid, venkelzaad, marjolein, koriander en pili-pili gebruikt. Vooral marjolein, basielkruid en koriander bleken dienstig te zijn als bijkomend toevoegsel voor de marineeropgiet.

Uit de experimenten kwam tot uiting dat bij gemarineerde makreelfilets de struktuur losser was, dan bij gemarineerde haring, dit komt doordat de afstand tussen de myotomen groter is dan bij haring. Ook dient het buikvlies zoveel mogelijk te worden weggenomen. Dit licht vliesje vertoont na het marineren een zwarte verkleuring en steekt schril af tegen het witte visvlees. Naast deze negatieve aspecten, die door de goede zorgen van de producent tot een minimum kunnen herleid worden bezit makreel goede marineereigenschappen. Hopelijk zal het bedrijf genoeg verbeelding kunnen opbrengen om de konsument van dit waardevol visserijprodukt te laten genieten.

GULF VERITAS MOTOROLIEN
GULF SMEERMIDDELEN
PLUSPUNT voor de SCHEEPVAART

vaart op de markt gebracht. Zij houden de motoren langer GULF VERITAS MOTOROLIEN worden voor de scheepzuiver, verminderen de slijtage en worden speciaal aanbevolen voor zwaar belaste motoren.

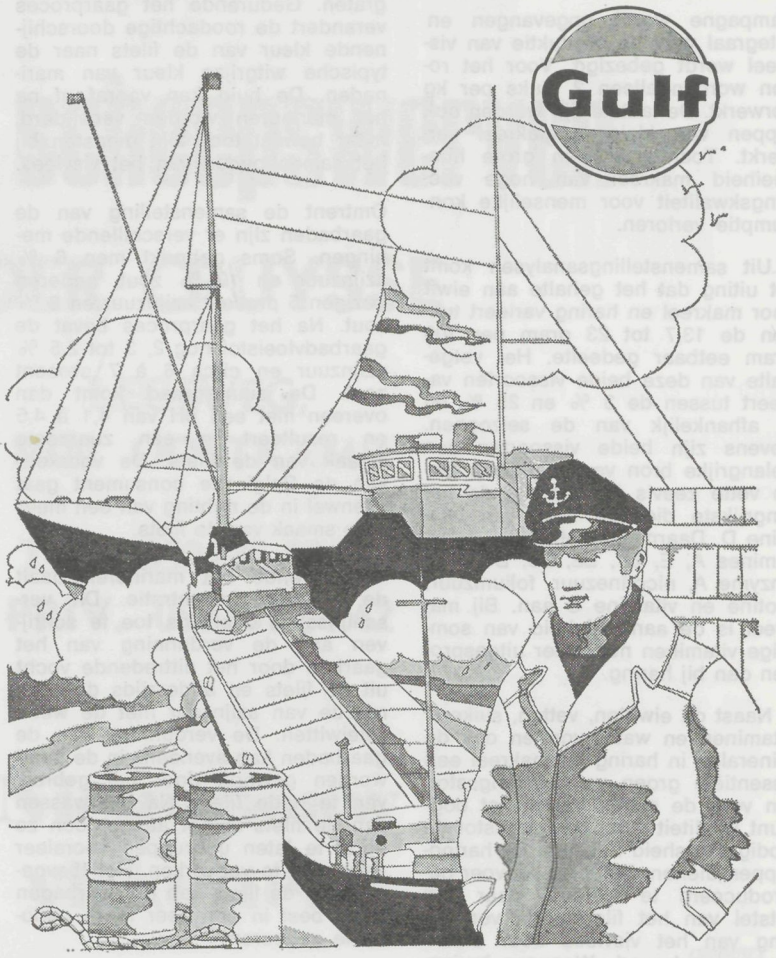
— GULF VERITAS - SD
Detergentieniveau : MIL-L-2104C, Serie 3
— GULF VERITAS - DPO
Detergentieniveau : MIL-L-2104B
— GULF VERITAS - XHD
Detergentieniveau : MIL-L-2104B
— GULF VERITAS - HD
Detergentieniveau : MIL-L-2104A, supplement 1

GULF beschikt ook over de beste smeeroliën voor :

— Hydraulische systemen en stuurmachines :
GULF HARMONY
— Vislieren, koppelingen en reductoren
GULF EP LUBRICANT
— *Oplosbare oliën voor schroefas :*
GULF MARINE ENGINE OIL 77

Gamma Smeervetten voor :

— Schroefas — Waterpomp — Deksmering
— GULF SUPREME GREASE
— INDULINE
— BAVEX



Al deze produkten zijn verkrijgbaar bij de S.V. SCAP — H. Baelskaai 27 — 8400 Oostende — tel. : (059) 32.29.51

Gulf Oil (Belgium) N.V. - Marsveldplein 5
1050 Brussel - Tel : 02/511.38.87

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

(8243V)

Bijlage aan HET VISSERIJBLAD nr. 47 van 29 december 1978

Nieuwe trafiekregeling in het Kanaal en Nauw van Kales

DE GEVOLGEN VOOR DE VISSERIJ

door Lic. & Drs. Billiau Leo,
Bureelhoofd Hulp in Nood

We spreken hierboven van de nieuwe trafiekregeling, maar we hadden evengoed en zelfs beter kunnen titelen over het verplicht maken van de reeds bestaande en door de meeste scheepvaartmaatschappijen aanvaarde trafiekregeling.

De idee voor het volgen van bepaalde scheepvaartroutes in de zeeën en oceanen, is reeds ouder dan onze eeuw en gaf zelfs aanleiding op het laatste van de negentiende eeuw, met het oog op de veiligheid, tot het invoeren van dergelijk gebruik op de Noord-Atlantische lijndiensten. In het Internationaal Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee, werd hierover zelfs een passage ingelast. Door het toenemen van het passagiers- en handelsverkeer op drukke scheepvaartroutes, werd op het eventueel verplicht maken van een trafiekregeling weldra meer en meer het aksent gelegd. Het dominerend principe van de vrijheid van de zeeën, alias Hugo Grotius, die sommigen te pas en ten onpas inriepen tegen een mogelijke trafiekregeling, zou ten slotte moeten wijken voor de beveiliging van mensenlevens en voorkoming van aanvaringen op zee.

Vanaf 1961 werd er in West-Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië werk gemaakt van maatregelen voor het afzonderlijk laten verlopen van het opgaand en neergaand verkeer in de Straat van Dover, Nauw van Kales en Noordzee, gezien de intense bevaring van deze routes. De Internationale Consultatieve Organisatie, of ook kort genoemd de IMCO, dat als gespecialiseerd orgaan van de Verenigde Naties verantwoordelijk is voor de veiligheid op zee werd hiervoor aangeschreven en met de konkretisering van deze studie belast. Het ging hier vooral over het verkeersscheidingsprincipe. Aldus werden door de IMCO, bepalingen ingeschreven op het Internationaal Verdrag ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee van 1960. Ook in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee van 1972, werden reeds de verkeersscheidingsstelsels opgenomen. Was dit vanaf deze datum slechts een aanbeveling, dan is dit sinds 15 juli 1977 een verplichting geworden, dat wil zeggen voor de schepen die binnen de grens van dit routeringsgebied varen. De schepen die hier geen gebruik wensen van te maken, moeten op voldoende afstand van deze gebieden blijven om het verkeer niet te verstoren of er geen aanleiding toe te kunnen bezorgen.

DE VERKEERSSCHEIDINGSSTELSELS IN DE WEST-EUROPESE WATEREN

We zullen slechts deze vernoemen die van belang zijn voor onze visserij. De voornaamste en langste verkeersscheidingsstelsels zijn deze :

1) In de Straat van Dover en aangrenzende zeegebieden ;
2) Nabij Terschelling en in de Duitse bocht ;
3) In de westelijke aanloop van het lichtschip Duitse Bocht.

Verder de meer begrensde en lokale, zoals nabij Texel, in de aanloop van Hoek van Holland, ter hoogte van de Noord-Hinder, ter hoogte van de West Hinder, ter hoogte van Lizard Head, nabij Land's End tussen Seven Stones en Longships, ten zuiden van de Scilly-eilanden, ten westen hiervan, nabij de Smalls, nabij Chicken Rocks en de Sterries.

DE GEVOLGEN VOOR DE VISSERIJ

Het is gewoonlijk zo dat men altijd algemene maatregelen treft, in casu hier voor het groot scheepsverkeer en alles hieraan ondergeschikt maakt en van toepassing op welk verkeer of wat dan ook. **Alhoewel de doelstellingen van elk routeringssysteem onmiskenbaar van groot nut zijn en zelfs noodzakelijk, door het scheiden van tegengestelde verkeersstromen en door het verminderen van het aanvaringsgevaar tussen kruisend verkeer, toch had men oog moeten hebben voor bepaalde zee- en beroepsaktiviteiten zoals de visserij.** We hebben dit onder andere ook medegemaakt bij de hertarifering van de opslepingskontributies bij de staatssleepboten berekend, op basis van het handelsverkeer en waar men vergat voor de kleine vaartuigen van de visserij aanpassingen te voorzien en ook het kleinste kustvaartuigje gelijk stelde met 300 brutoton. Het gevolg hiervan was dan ook dat we voor de visserij voor een scheefgetrokken toestand stonden met tarieven die buiten verhouding stonden en met als gevolg een dwingende herziening voor de vissersvaartuigen. We menen dat men ook in het routeringssysteem te weinig attentvol is geweest voor de visserij. Het is duidelijk dat men hier afgeweken is van het principe dat een routeringssysteem dient gericht te zijn op het voorzien van een veilige doorvaart voor schepen, zonder te zeer wettige rechten en gebruiken te beperken of af te schaffen, onder meer, de rechten tot uitbating van de levende hulpbronnen van de volle zee, en dan in het bijzonder van de aanwezigheid van visserijgronden. Wanneer dit niet gebeurde, is het duidelijk dat het routeringssysteem dient te worden heronderzocht en aangepast, zonder natuurlijk de essentie zelf van het systeem aan te tasten.

Vermits ook de vissersvaartuigen, hoe klein ook, in het gebied bestreken door het routeringssysteem of het verkeersscheidingsstelsel, onderworpen zijn aan het reglement van deze stelsels, moeten ook deze vaartuigjes het door- en neergaand verkeer volgen en mede ook, wanneer zij kruisen, de kortst mogelijke weg nemen, die toch nog altijd loodrecht staat op de trafiekroutes. Het is duidelijk dat dit voor vissersvaartuigen, die vissende zijn in het gebied voorzien voor een trafiekregeling, onmogelijk is na te komen. In Frankrijk en in Groot-Brittannië, respektievelijk door de « Administration Maritime te Calais » en door de « Coast-Guard » van Dover worden de vaartroutes gekontroleerd en een proces-verbaal opgemaakt tegen diegenen, die zich hier aan bezondigden. Deze vaststellingen worden dan aan het land van de vlag van de overtreders overgemaakt voor vervolging.

Vissersschepen korren heen en weer en dienen ronddraaiende manœuvers uit te voeren bij het uitzetten of winden van de korre, zodat van het volgen van een rechte lijn in deze gevallen onmogelijk sprake kan zijn. Gewoonlijk haalt bij velen het onmiddellijk gewin het op de voorzichtigheid. De eventuele toepassing van sankties ligt deze vissers dan ook zwaar op de maag. We kunnen een zeker begrip opbrengen voor onze vissers die door deze routeringsstelsels goede visgronden kwijtspelen en daarom zou voor hen de zaak wel dienen heronderzocht te worden en het reglement verzacht. Nochtans menen we, dat de veiligheid van de bemanning toch boven alles primeert.

Misschien kan ergens een regeling uitgedokterd worden voor de visserij, die rekening zou houden met het visserijrecht, zonder het verkeer te veel te schaden of waarbij het vissersvaartuig altijd moet wijken en plaats maken voor de schepen die het routeringsstelsel volgen.

DE SANKTIES

Wij zelf hebben in onze gesprekken met bepaalde schippers en reders vastgesteld, dat men meer bekommerd is over de toepassing van eventuele sankties dan over het reële gevaar dat het niet-volgen van de trafiekregeling voor het vissende vaartuig zelf inhoudt. Men is de mening toegedaan, dat men zijn plan wel zal trekken op zee en de aanvaringen uit de weg gaan ! Onze eigen rechtbanken werden intussen aanhangig gemaakt met vaststellingen van overtredingen door de Franse « Administration maritime » en door de Britse Coast-Guard. Gezien dit de eerste gevallen zijn en hiervoor nog geen jurisprudentie aanwezig is, is het duidelijk dat de rechtbanken niet eensluidend optreden. Aldus werden te Veurne de overtredingen voor de politierechtbank behandeld, terwijl in het gerechterlijk arrondissement Brugge-Oostende, de zaken aanhangig werden gemaakt voor de korrektionele rechtbank. Ook de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft nog geen bepaalde vaste lijn getrokken en treedt zeer inschikkelijk op. Duidelijk is echter dat Fransen en Britten deze uitspraken van dichtbij volgen en dat, zowel de Coast-Guard als de Franse maritieme overheid, eventueel de zaak in eigen handen zouden nemen en wellicht tot het opbrengen van de overtreders zouden overgaan, zo het land van de vlag van de overtreder geen genoegzaam gevolg zou geven aan de vaststellingen van overtreding.

Anderzijds zitten we ook nog met het feit, dat zowel de verzekeringen als de herverzekeringsmaatschappijen geen risiko's dekken van aanvaringen die gebeuren in bewuste en gewilde overtreding van scheepsvaartreglementen. Dit zou ten slotte kunnen vergeleken worden met moedwil van schipper of reder. Dit alles leert ons, dat het probleem komplekser is, dan men op het eerste zicht geneigd is aan te nemen. Men overtreedt een verkeersreglement, brengt bewust de bemanning in gevaar en vist moedwillig in overtreding met bestaande wetten en reglementen. We menen dan ook dat voor meer klaarheid, de zaak van de visserij in het routeringssysteem moet herzien worden.

In onze volgende uitgaven zullen we telkens één bepaald routeringssysteem die onze visserij aanbelangt, in kaart brengen, de posities weergeven en beschrijven.

- Holland -

BELANGRIJKE FAILLISSEMENTS VERKOPING

van moderne machines voor de
VISVERWERKENDE INDUSTRIE
te houden in opdracht van **belanghebbenden** betreffende de

URKER VIS AANVOER EN AFZET MIJ U.V.A.A. B.V.

Ambachtsweg 14
hoek Industrie Rondweg **URK** (Holland)

S.I. TROOSTWIJK EN ARNOLD TROOSTWIJK B.V.

makelaars in machinerieën, beëdigde taxateurs
zal op **dinsdag 23 januari 1978**, 's-middags om 13.00 uur in het Verenigingsgebouw IRENE, wijk 8, nr. 85 te Urk, ten overstaan van Notaris G. van Dam te Emmeloord (N.O.P.) publiek verkopen:

Z.G.A.N. RONDVIS-FILEERLIJN "Baader" (1978) cap. 800 kg/uur bestaande uit ontkopmachine type 417 met opvoerband, fileermachine type 188 alsmede onthuidmachine type 47;

Z.G.A.N. ROTERENDE 16-VOUDIGE PLATVIS SORTEERMACHINE "Moba" (1978) type FF 171, cap. 5000 st/uur; 1 idem 10-voudig, type FF70, cap. 3500 st/uur;

Z.G.A.N. MESSENSLIJPMACHINE "Baader" type 57 (1978);

PANEERMACHINE "Stein" (breaking machine) cap. 200 kg/uur, bandbreedte 40 cm. compleet met BUNDELPAKMACHINE "M.A.F.", type 2.54.2, bandbreedte 55 cm., cap. 6000 kg/dag met foliekrimptunnel (1974), STAPELMACHINE "Grisnich" bandbreedte 70 cm. cap. 6000 kg/dag (1974);

2 INPAKLIJNEN "Grisnich" voor 7 plaatsen met 8 "Berkel" hangbasculen, cap. 1 kg. (1974); 2 controlewegers "Icore" cap. 0-1000 kg (1977); INFLUSLIJN "Grisnich" voor het influssen van scholfilé met 7 staanplaatsen (1974) plateninzet/transportwagens; rollenbanen;

KONTAKTVRIESINSTALLATIE "Plate-Senoir-Samifi- Babcock" met freonkoeling, 20 hydr. hefplaten cap. 1000 kg/uur +10° / -40° C;

2 VORKHEFTRUCKS "T.C.M." type FB20N4, diesel, cap. 2 ton, hefhoogte 3 m. (1974); type FB20, electrisch, cap. 2 ton, hefhoogte 4,5 m (1972) met gelijkrichter

TE BEZICHTIGEN: Maandag 22 januari 1979 van 9.00 tot 16.00 uur en op de DAG VAN VERKOOP van 8.00 tot 12.00 uur aan de fabriek te Urk.

CATALOGUS: kan worden aangevraagd bij:

S.I. TROOSTWIJK EN ARNOLD TROOSTWIJK B.V.

Museumplein 4 1071 DJ AMSTERDAM 020 - 76.62.62
telex 14692 artro

HET VISSERIJBLAD IN 1979

Tengevolge van de Nieuwjaarsvakantie zal na dit eindejaarsnummer ons eerste nummer voor 1979 slechts op 12 januari verschijnen.

De redactie

Weetjes...

— Op 18 december werd de nieuwe wetgeving die zwaarder sancties voorziet op de bezoedeling van de zee door hydrocarburen (oliën) door de Franse Wetgevende vergadering definitief goedgekeurd.

X X X

— Vier leden van de directie van de Atlantische werven van St. Nazaire werden door de syndikatenopgebracht en op het stadhuis (in linkse handen) opgesloten waar zij 's avonds laat bevrijd werden door de rijkswacht. De directie had geweigerd uurloon uit te betalen toen er niet kon gewerkt worden wegens elektrische panne waarvan men vermoedt, dat deze door de syndikaten veroorzaakt werd. De linkse burgemeester van St.-Nazaire die zich verzette tegen de bevrijdingsaktie werd hierbij gewond. Ze hadden hem beter in de bak gestoken.

X X X

— Bij het stormweder van 12 en 13 december heeft men langs de Franse kusten, windkracht van 12 tot 13 opgetekend ! Wel heeft men op een kusteiland, te Sein, vissen gevonden die door de zware golven over de beschermingsdijk geworpen waren !

X X X

— In oktober kwamen 28 IJslandse treilers hun vangsten lossen in West-Duitse vismijnen voor een totaal van meer dan 2.500 ton. Per vaartuig betekent dit gemiddeld iets meer dan 1.800 van onze bennen. Sinds West-Duitsland en Engeland weer vrij toegankelijk zijn voor de IJslandse treilers, zien wij te Oostende geen enkel van deze vaartuigen meer. Hier zijn de prijzen te laag en is het vislossen te duur.

X X X

— De vier voornaamste West - Duitse visserij-afslagen boekten in oktober een gezamelijke afslag van 475 miljoen B. Fr. voor een aanvoer van iets boven de 31 duizend ton, industriele visserij voor vismeeldoeleinden inbegrepen.

X X X

— Door de bond van de West - Duitse kleinhandel werd in Bonn een proces verloren, gevoerd tegen één groot visverkoopbedrijf wegens ondermaatse prijzen. Het betrokken verkoopsbedrijf kon aantonen, dat men, niettegenstaande de lage verkoopsprijzen, toch nog een winstmarge van 15 t.h. had. Ten titel van inlichting, worden filets van koolvis tegen 50 B.fr. het kgr. verkocht ! Toch wel een rekord als we berekenen dat koolvis, hier dikwijls verkocht tegen 1.500 fr. de ben van 50 kgr., 30 fr. kost met kop en staart, of, aan 25 kgr filet per ben, toch reeds 60 fr. het kgr. zonder BTW en bewerkingskosten ! Dit alles voor zover men natuurlijk 1.500 fr. per 50 kg betaalt !

X X X

— Als we aan IJsland denken, dan is het gewoonlijk in..... vis. Sinds enkele tijd doet men nu op de IJslandse kusten echter ook aan olieprospectie via een Amerikaanse maatschappij die minstens voor 3 jaar de vindingsrechten zou mogen uitoefenen op ontdekte oliebronnen.

X X X

— Een IJslandse treiler vestigde een nieuw rekord, door in één enkele reis 1.437 ton capelin aan te brengen, of in onze cijfers uitgedrukt 28.740 bennen. Het gaat hier om een industriële visserij voor vismeeldoeleinden. Ook het voorgaand rekord stond reeds op naam van hetzelfde vaartuig de «Re Sigurdur».

X X X

— Een werf in Peru heeft voor het eerst, nochtans met West-duitse hulp, een oceanografisch schip gebouwd. Het is de 76 m. lange «Humboldt» van bijna 2.000 brt. Het schip is uitgerust voor de visserij, voor mikro-biologisch onderzoek, met een laboratorium en fotografisch materiaal. Er is een bemanning van 48 leden aan boord.

X X X

— Een diepvries-transportschip van 150 meter lang met een brutotonnemaat van ongeveer 10 duizend ton werd op de Oost-duitse Rostockwerven gebouwd voor de Sovjetvloot. Deze schepen van de Kristalklasse hebben een apparatuur aan boord om het, met olie of vaste stoffen bezoedeld water, te zuiveren.

X X X

— De waarde van de door vissersvaartuigen aangevoerde zeeprodukten in de Verenigde Staten over het jaar 1977, bereikte 50 miljard ! De waarde van de hierbij verwerkte produkten, kende in 1977 een verhoging van meer dan 10 % en kwam hierdoor op 120 miljard B.F. te liggen ! De Verenigde Staten hebben dan ook de behoefte aangevoeld om een studiebureau op te richten dat moet nagaan op welke manier, de door de Amerikanen zelf minder gewilde verwerkte konsumptievis, de buitenlandse markten kan veroveren. Hiertoe behoort ook een studie op welke manier men de, door het buitenland genomen beschermende invoermaatregelen, kan ontwijken.

De sleeptarieven voor vissersvaartuigen verminderd

Einde 1977 werden, onverwachts en zonder dat iemand uit de visserijkringen geraadpleegd werd, de sleeptarieven van de staatssleepboten zo gewijzigd dat de visserijvaartuigen zwaar belast werden.

Als gevolg hiervan stuurden we op 20 maart namens het Verbond der Kust- en Middenslagvisserij aan de heer minister van Verkeerswezen een schrijven en nota, hem wijzend op de zware lasten welke dit vooral voor de kleine kustvissersreders met zich bracht.

We vermoedden immers dat deze tarieven het gevolg waren van de tussenkomst van grote privé sleepmaatschappijen, die zich bij het departement beklaagd hadden dat de opslepingen door de staatssleepboten verricht, veel te goedkoop waren en een konkurrentie uitmaakten voor het privé domein. Waar de privé sleepboten in feite geroepen zijn om voor allerlei koopvaardijschepen tussen te komen zowel binnen als buiten de 60 mijlszone van onze kust, was het voor de visserij en in het bijzonder voor de kustvisserij, de gewoonte vooral beroep te doen op de staatssleepboten en nooit op grote en zeer dure privé sleepmaatschappijen, daar ten andere de staatssleepbootdienst meer als een service en reddingsdienst aangezien wordt.

In dat opzicht kan men deze dienst zowat vergelijken met de brandweer te lande, die ook als een dienst van openbaar nut wordt bestempeld.

De staatssleepbootdienst opereert ten andere slechts binnen de 60 mijlszone en slechts zeer uitzonderlijk er buiten, voor zware reddingsoperaties, vaarvan mensenlevens afhangen.

Het had dan ook de visserijmiddens ten zeerste verwonderd, onverwachts en zonder de minste raadpleging van de betrokken middens met dit nieuw tarief gekonfronteerd te worden, welke bij toepassing er van, neerkwam op het verhogen met 5,7 maal het vroeger tarief, waar het werkelijk ontwaardingscoëfficient in 1977 ten opzichte van 1948 en volgens de index van de kleinhandelsprijzen 3,20 was, zodat men zeer ver aan deze was voorbijgegaan.

Wat veel erger is, was het feit, dat kustvissersvaartuigen die gewoonlijk binnen de 60 mijl vissen en dus steeds beroep hebben gedaan op de sleepbootdiensten van de staat wanneer zij in nood waren, nu hetzelfde tarief moesten betalen als een treiler van 300 brutoton, wat onvoorstelbaar mocht genoemd worden en voor hen een veel zwaardere verzekeringspremie met zich zou brengen.

En om de verwarring of liever de zware verhoging nog onbegrijpelijker te maken had men, in tegenstelling met vroeger, het tarief nu nog zo gewijzigd en verzwaard dat, voor opslepingen vóór 8 uur en na 17 uur nog een bijkomend bedrag van 8400 F moest betaald worden, waaraan nog elf duizend frank werd toegevoegd voor een prestatie wanneer deze binnen die 60 mijl op zon- en feestdagen gebeurde.

En daarbij kwam nog een vergoeding te betalen voor het gebruik van de sleeptros van de sleepboot.

Erger kon het niet.

Een klein vissersvaartuig dat dus tijdens de kustvisserij op ongeveer maximum 60 mijl de hulp moest inroepen van een staatssleepboot, moest dus betalen :

Voor 10 uur slepen à 6 mijl per uur na 17 uur per half uur 850 F of 20 x 850 F	17.000
sleeptros	850
supplement om na 17 uur gesleept te worden	8.400
supplement voor slepen op een feestdag	11.000
Totaal	37.250

Voorheen betaalde men daarvoor 2.550 F.

Men kan dus begrijpen dat dit zaakje rumoer verwekte, daar het in scheepvaart niet gaat om vóór of na het uur te werken of voor zondagdienst dubbel loon te eisen, gezien deze sleepdiensten bestendig van wacht hoeven te zijn.

Door ons werd de bevoegde minister er bijgevolg op gewezen dat zulks niet opgaat en tezelvertijd aangetoond dat dit vooral voor de garnaalvissers een catastrophe betekende.

Men had ten andere die vaartuigen niet moeten onderbrengen in de categorie van 300 Br. Ton. Het was zelfs belachelijk daaraan niet te hebben gedacht.

De minister en zijn kabinet het ongerijmde van zo'n toestand inziende, beloofde een ernstig onderzoek van onze nota.

De heer Debock, directeur van onze Loods en Reddingsdienst werd er ook bij betrokken en zag het ongerijmde van die toestand ook in.

Maar we hadden zonder z'n Brusselse administratie gerekend die, niettegenstaande besprekingen op hoger vlak en met de directie van onze Loods- en Reddingsdiensten, negen maanden zouden nodig hebben om hun ongezond besluit te niet te doen.

En zo verscheen eindelijk vorige week en wel op 22 december een nieuw koninklijk besluit van 13 december, het besluit van 7 augustus 1977 als volgt wijzigend :

ART. 1 : «Tarief I : Gewone sleepverrichtingen» wordt de volgende vermelding toegevoegd : «voor wat de vissersvaartuigen van minder dan 300 Ton betreft, wordt het tarief vervangen door :

van minder dan 50 Ton: 500 F en 250 F
van 50 tot minder dan 150 Ton 1.000 F en 500 F
van 150 tot minder dan 300 Ton 1.700 F en 850 F

Voor sleepverrichtingen binnen de haven per sleepboot wordt de volgende vermelding toegevoegd :

voor de vissersvaartuigen van minder dan 50 Ton, 300 en 150 F.
voor de vissersvaartuigen van minder dan 150 Ton, 600 en 300 F
voor de vissersvaartuigen van 300 Ton 1.000 en 500 F

Met het nieuw tarief welke voorheen in voege was gebracht was dit 1.700 F per uur, plus 850 F voor de sleeptros en 840 F meer na 17 uur om daarenboven nog een supplement van 11.000 F te betalen voor een feest- of zondag.

Dat het huidig Kon. Besluit van 13 december nie met terugwerkende kracht werd toegepast, hebben we te wijten aan de Inspectie van Financiën, die vóór die periode van geen wijken wilde weten.

Had echter het Bestuur van het Zeewezen geen negen maanden nodig gehad om deze eenvoudige zaak te herzien, dan zouden veel kleine kustvissers dit jaar geen zware offers hebben moeten dragen.

Einde goed, alles goed !

Het is een feit dat de visserij de bevoegde minister, zijn kabinet en secretaris generaal mag danken, voor de oplossing welke zij er tenslotte, niettegenstaande alle administratieve traagheid, aan gegeven hebben, zodat het nieuw tarief vanaf 1 januari 1979 in voege zal treden.

P. Vandenberghe.

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. «Mon Séjour», Londenstraat, 8, Oost. Inl tel. (059) 50.19.71 - 80.27.52.
(7116N—8199V)

Bedrijfsraad voor de visserij

Ontslag — Benoemingen

Bij koninklijk besluit van 14 juli 1978 :

Wordt aan de heer Menu Camiel, op zijn verzoek, ontslag verleend uit zijn mandaat van werkend lid voor de Bedrijfsraad voor de visserij;

Wordt de heer Deroose Jozef, te Knokke-Heist, plaatsvervangend lid van de Bedrijfsraad voor de visserij, benoemd tot werkend lid van genoemde Raad, ter vervanging van de heer Menu Camiel, van wie hij het mandaat zal beëindigen.

Wordt de heer Pintelon Henri, te Oostende, benoemd tot plaatsvervangend lid van de visserij, ter vervanging van de heer Deroose Jozef, van wie hij het mandaat zal beëindigen.

SCHOTSE TREILER MET 9 MAN VERGAAN

Men heeft nu de hoop op een mogelijk terugvinden van de Schotse treiler „Acacia-Wood" met 9 man aan boord, volledig opgegeven. Het laatste kontakt dat een vissersvaartuig met de vermiste treiler had, gebeurde op 8 december toen dit vaartuig meldde dat het vanwege de hevige storm terug naar Petershead zou lopen. De „Acacia-Wood" was een recent stalen vaartuig, gebouwd in 1976 met een motor van 637 PK en 27 meter lang. Aan boord was de schipper met zijn vader. Dagen en nachten lang zat de moeder van de schipper, tevens echtgenote, bij de radio op beter weten in, op een mogelijk bericht van haar zoon en man te wachten. De reis voordien had het vaartuig in zijn klasse nog het plaatselijk rekord van de brutobesomming te Petershead hoger gesteld met een opbrengst van bijna 1,4 miljoen B. Fr. Niettegenstaande de ziekte van 2 bemanningsleden, was men zo spoedig mogelijk terug in zee gegaan met 2 inspringende reserven die aldus het slachtoffers werden van een samenloop van omstandigheden Het was op de zondag dat men zich begon ongerust te maken over het wegblijven van de „Acacia-Wood" gezien het vaartuig gemeld had, wegens het slechte weder, naar huis te gaan lopen. Gezien de kustwacht geen antwoord kreeg op radioverzoeken en ook de andere vaartuigen die zich in het vermoedelijk gebied van de vermiste treiler bevonden, tevergeefs hadden uitgekeken of getracht in radioverbinding te komen, werd een grootscheepse zoekaktie ingericht die niets opleverde. Verleden week donderdag vond een kustlandbouwer en beschadigd reddingsvlot op het strand van Colverdale op het Shetland-eiland Unst. Door de kustwacht werd het vereenzelvigd als behorende tot de uitrusting van de vermiste treiler. De bovenbescherming was afgerukt en het vlot zelf zwaar beschadigd. In het vlot zelf waren de noodpaketten met voedsel en materiaal verdwenen. Men heeft niet kunnen uitmaken of het vlot ooit gebruikt of bemand werd. Met het vinden van dit vlot heeft men opnieuw een speuraktie in dit gebied op touw gezet voor het zoeken naar het tweede vlot, maar ook dit bleef zonder resultaat, zodat men nu voor zeker aanneemt dat de treiler met de ganse bemanning verloren ging en dat men zelfs de vlotten niet heeft kunnen over boord zetten.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OSTEND STORES & ROPEWORKS

La Mouette

HENDRIK BAELSKAAI 12, - 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie :
Tel. : (059) 32 12 10

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

(8250V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een verkoopdag waarop 21 schepen aan de afslag verschenen. Iets wat niet elke maand gebeurt en te Oostende zelfs een curiositeit is. We moeten het dus alleszins vermelden en hebben er moeten op wachten tot de laatste dinsdag van 1978. Traditiegetrouw waren de prijzen op deze laatste dinsdag weinig interessant. Alleen de grote tongen, de grote tarbot en de grote staarten kregen topprijzen. Het moet dus groot zijn dit jaar wil het deugen. Daartegenover staat dan echter weer dat de lange lengen en de grote kabeljauw, erg goedkoop waren. Blauwe leng van IJsland zakte inderdaad tot 23 F het kg op het einde van de markt en kabeljauw van dezelfde visgrond kreeg amper 26 F het kg. Voor rode zeebaars was de prijs wel redelijk goed, hier werd van 31 naar 38 F betaald volgens de kwaliteit. Voor koolvis bleek nog belangstelling te bestaan vanwege de uitvoer. De tongvangers hebben voor hun kleine sortering geen te beste prijzen gekregen. Eet men in Frankrijk geen tong meer zoals vroeger, het zal daar ook wel krisistijd zijn. In Amerika schijnt men nog wel geld te kunnen uitleggen om grote tongen te eten. Die noteerden dan nog deze week tussen 205 en 230 F het kg. Vooraleer ze dan nog op de Amerikaanse tafels zullen terechtgekomen zijn zal er nog een aardig frankske bijkomen. Voor de pladijs en de ieksorteringen bleek erg weinig belangstelling te bestaan. Dat zal volgende week wel anders zijn want dan zal er in het buitenland praktisch geen vis te koop aangeboden worden. Daar blijven de vissers meestal bij moeder thuis tijdens de laatste week van het jaar. De garnaalvissers schijnen de eerste te zullen zijn die hun voorbeeld gaan volgen. Die hebben we dinsdag alleszins niet op de markt gezien. Gemakkelijk te begrijpen als we zien dat de zaterdag voor Kerstmis maar tussen 65 en 100 F het betaald werd voor garnaal.

OOSTENDE

VRIJDAG 22 DECEMBER 1978

IJSLAND				
O.334	20	780	——	1.100.880
WEST				
O.279	7	180	——	211.140
O.306	7	245	——	318.888
WEST				
O.225-455	2	61	——	80.846
O.148-491	2	43	——	54.570
O.116-142	1	35	——	43.040

DINSDAG 26 DECEMBER 1978

IJSLAND				
O.202	18	970	——	1.318.465
O.236	18	650	——	943.297
WEST				
N.40	8	280	——	247.830
O.35	7	140	——	131.985
O.309	6	190	——	190.885
O.141	9	260	——	259.448
O.285	8	210	——	173.440
N.706	8	260	——	256.690
Z.509	7	140	——	129.845
O.26	8	170	——	150.785
N.3	10	260	——	286.028
N.708	9	260	——	279.526
O.33	12	205	3116	731.593
Z.189	8	210	1180	510.475
N.736	9	210	——	301.688
MONKEY BANK				
Z.62	10	210	——	281.070
O.232	12	315	——	349.234
KANAAL				
O.369	14	110	1297	265.495
O.198	10	180	980	467.925
O.37	10	155	——	174.225

WOENSDAG 27 DECEMBER 1978

WEST				
Z.72	10	80	1785	375.045
Z.583	5	135	577	269.815
Z.209	8	240	——	290.055
KUST				
O.805	1	11	——	10.240
O.148-491	1	22	——	28.570
O.225-455	2	23	——	31.360

NIEUWPOORT

VRIJDAG 22 DECEMBER 1978

N.738	106.249	+ RC	2.974
N.705	307.086	+ RC	14.273
Z.16	278.023	+ RC	10.665
N.172	24.815		
N.788	24.815		
N.700	13.560		
N.88	13.560		
N.720	41.555		
N.761	41.555		
N.1	6.360		

Op vrijdagmarkt werd 21.060 kg vis gelost en verkocht ! Drie koppels spanvissers konden maar kleine vangstjes lossen en de drie grootste vangsten waren van de twee bokkers en één Westvisser. Dat de rare vis, spek was voor de handelaars, blijft buiten twijfel, zo kreeg tarbot, griet, staartvis, enz., allemaal heel goede prijzen. Er stonden 2.200 kg tongen die verkocht werden aan 230 F voor de drie grootste soorten, ook de 4de kregen 215, de 5de 147 en voor de kleine werd 110 F gegeven. Kabeljauw 2.450 à 2.500 de benne. De gulsoorten van 2.000 à 1.100 F. Grote wijting van 900 à 1.050 F. Kleine kreeg slechts de opvangprijs. De platvis moest opgevangen worden, evenals kleine robaard. Rogsoorten, moers en tilten 3.200 F de benne. Tongschar werd gekocht aan 80 F voor de grootste soort, middenslag 58 en kleine 22 F de kg. Een partij St Jacobsschelpen kreeg 2.250 en 2.150 F de 100 stuks !

Zo was de markt met een eindcijfer van : 857.578 F.

DINSDAG 26 DECEMBER 1978

N.15	236.857
N.346	88.745
N.710	117.514

Drie vangsten, samen 12.500 kg vis, met inbegrip van 800 kg tongen. Rare vis, als tarbotjes en grieten kregen goed hun prijs. De tongen kregen de volgende prijzen: grootste en tweede soort werden gekocht aan 210 F, de derde kregen 226 è 235 F, de 4de 195, de 5de 148 à 155 F, de kleine 123 F. Platvis liep langs de lage kant. Zo moesten de grootste platvissoorten opgevangen worden. De drielingen 1.000 tot 1.200 F de benne. De kleine platjes rond de 900 F. Kabeljauw was er niet veel en de enkele bennen werden gekocht aan 2.540 F. Gulsoortn van 1.500 à 1.300 F. Grote wijting 1.050 F, kleine wijting 700 F. Tongscharren : 75, 48 en 22 F voor de drie gesorteerde soorten. Roggen kregen even boven de 3.000 F de benne. St Jacobsschelpen werden duur verkocht en wel 2.610 F voor 100 stuks. Zo verliep de 2de kerstdagmarkt.

WOENSDAG 27 DECEMBER 1978

N.172	9.650
N.788	9.650
N.88	9.850
N.700	9.850
N.720	30.780
N.761	30.780
N.1	2.190

Vier vangsten van de spanvissers werden gelost samen 4.187 kg.

De prijzen vertoonden een stijgende tendens. De grote gul werd verkocht aan 40 F het kg. De middenslag gul boekte een prijs van 35 F de kg en de kleine gul werd verkocht aan 30 F. Grote wijting werd verkocht aan 22 F de kg en zelfs de kleine wijting werd verkocht aan 14 F het kg, dit in tegenstelling met de voorbije marktdagen, waarop de kleine wijting enkel de opvang- of minimum waarde boekte. Voor de weinige aanvoer dus een stijgende markttendens. De aanvoer werd gekenmerkt door de monotone aanbieding van gul en wijting, zodat er een nijpend gebrek aan variatie kon vastgesteld worden.

Zo werd voor zandschar 40 F het kg geboekt.

ZEEBRUGGE

	kgr. tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
DONDERDAG 21 DECEMBER '78				
Z.570 Ku	3	100	52	126.900
Z.427 W	5	——	60	163.560
KUST (gul)				
Z.468-601				50.540
B.551				7.000
				348.000
VRIJDAG 22 DECEMBER 1979				
Z.507 Ku	5	700	40	343.498
Z.519 Ku	8	1500	170	453.925
Z.580 Ku	4	300	50	172.090
Z.568 Ku	6	300	50	198.010
Z.600 Ku	7	200	50	127.364
Z.331 Ku	7	3000	220	872.522
Z.497 Ku	5	700	60	314.960
Z.537 Ku	4	300	40	138.288
Z.402 Kr	6	——	40	264.580
Z.578 Ku	1	——	10	54.386
Z.525 Ku	4	200	30	180.537
Z.576 Ku	5	500	40	275.190
Z.19 Ku	5	600	120	363.693
Z.512 Ku	3	50	11	85.848
KUST (gul)				
Z.430				16.530
Z.536				42.003
Z.437-558				87.090
Z.554-538				71.794
Z.447-184				162.954
Z.548-400				117.066
Z.471-472				137.370
B.551				5.530
				4.485.128
DINSDAG 26 DECEMBER 1978				
B.5 W	8	2400	200	819.585
Z.126 W	8	2300	150	682.615
Z.505 W	8	300	40	285.790
Z.563 W	6	250	80	165.011
Z.584 N	9	600	220	438.040
Z.424 W	8	2000	120	659.183
Z.574 W	6	1200	100	422.544
Z.429 W	5	200	50	164.622
Z.14 Ku				829.730
Z.533 W	9	350	80	239.040
Z.405 Ku	8	2000	140	550.400
Z.492 W	8	300	30	175.958
Z.599 W				295.875
KUST (gul)				
B.551				18.930
B.477				43.300
				5.790.623
WOENSDAG 27 DECEMBER 1978				
Z.431 W	7	1600	110	424.526
Z.575 W	6	100	75	194.849
Z.27 W	9	1800	180	613.195
Z.313 W	7	1500	120	426.200
Z.484 N	9	500	210	379.198
Z.176 Ku	3	700	50	280.310
Z.12 W	8	300	50	259.543
Z.55 W	8	400	50	333.636
Z.99 W	9	2800	230	1.084.523
Z.465 W	11	800	100	378.818
Z.569 Kr	11	300	90	487.103
Z.809 Ku (gul)				37.390
				4.899.291

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051 - 742051

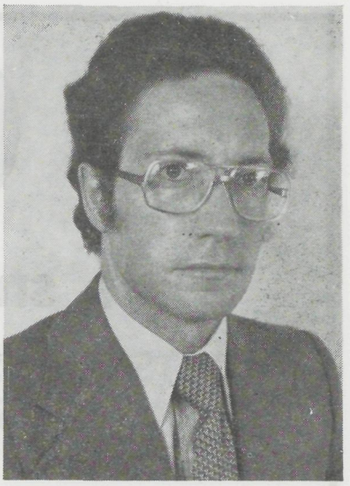
(5723V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	26-12-1978	26-12-1978	27-12-1978	27-12-1979			26-12-1978	27-12-1978
Tarbot : groot (123)	302 -342	402 -441	360 -369	402 -443				
middel (123)	201 -252	198 -238	203 —,—	198 -238			180 -220	
klein (123)	110 -138	115 -118	72,—122	105 -178			115 —,—	
Griet : groot (123)	129 -133	120 -143	105 -126	120 -143			120 —,—	
middel (123)	89,—94,—	98,—108	95,——,—					
klein (123)	60,60-63,—	80,—94,—						
Schelvis : groot	62,—63,60							
middel	39,40-44,—							
klein	18,—23,60							
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng	26,20—,—							
Rog (I)	18,—66,60	70,—81,—	28,—54,40				64,——,—	
Keilrog (123)	60,—63,—							
Rog (23)								
Tilten (23)		54,—58,—					64,——,—	
Scherpstaart (23)		64,—73,—					55,——,—	
Halve mans (23)		43,—46,—					40,——,—	
Teelt (2)		40,—43,—						
Katrog (2)		18,—20,—						
Kabeljauw	30,—43,60	40,—51,—	32,80-51,—				52,——,—	50,——,—
Gul (groot)	19,20-29,40	32,—40,—	19,60-32,60				26,—35,—	27,—38,—
Gul (middel)		26,—32,—						
Gul (klein)		24,—26,—						
Hozemondhamme	101 -233		157 -210					
Wijting : groot	13,80-20,—	14,—17,—	13,80-23,—				21,——,—	21,——,—
klein		13,60—,—					14,——,—	14,——,—
Schar	10,—16,20	8,—10,—	14,20-17,—				14,—22,—	25,—40,—
Steenschol	16,40-98,—	68,—79,—	14,—110					
Zeehaai	17,—32,20	18,—24,—					35,——,—	
Hondshaai	14,60-20,—							
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	32,20-38,—		32,—44,60					
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk	7,40- 9,—		8,—11,—					
Heilbot								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	52,——,—							
Zonnevis	30,60-37,—							
Koningsvis								
Vlaswijting	81,—91,—							
Zeeduivel								
Schotse schol		118 -245						
Zeehond								
Bot		10,—14,—					32,——,—	
Rode Poon (robaard)								
Grauwe Poon (knorh.)	12,—18,20	24,—30,—	16,20-31,—				12,—32,—	
Rode Knorhaan		7,—10,—					15,——,—	
Posten	11,—40,60							
Langoesten (midden)		6,— 7,—						
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

Flexibele sterilisatievaste verpakkingsmaterialen

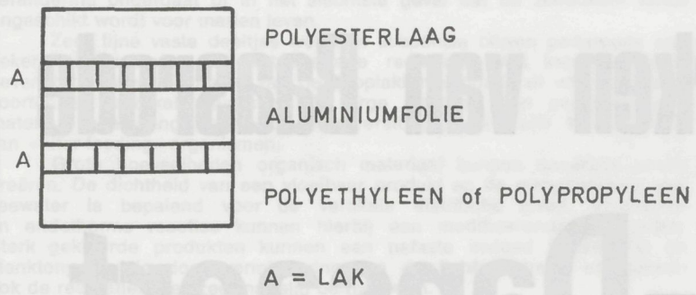


Ir. H. DEVRIENDT, assistent Werkgroep Visverwerkende Bedrijven - Voorverpakking Vis - Kommissie T.W.O.Z. (I.W.O.N.L.).

De toepassing van flexibele materialen als „beschermmateriaal" voor levensmiddelen dateert niet van vandaag of gisteren. De laatste decennia zijn talrijke materialen ontwikkeld geworden, o.m. voor het verpakken van gekoelde of diepgevroren produkten en voor levensmiddelen met een lage wateraktiviteit, met een hoog suikergehalte of met een hoge zuurinhoud. Niettegenstaande de voor- en nadelen van deze kunststofverpakkingen, is er steeds nood geweest aan flexibel materiaal dat sterilisatiemogelijkheden geeft, m.a.w. aan een „flexibel konservenbusje" dat het klassieke konservenblikje kan vervangen.

De sterilisatievaste samengestelde folie, schematisch voorgesteld in figuur 1, is het resultaat van omzeggens 20 jaar zoekwerk van voedingsdeskundigen, verpakkingsingenieurs en verpakkingsmachineontwerpers. Een belangrijk stuk werk op dit gebied is verricht in de USA, vooral gestimuleerd door onderzoekingen in verband met het Apolloprogramma. De astronauten van Apollo 11 voedden zich tijdens hun maanvlucht met voedsel verpakt met dit laminaat.

Figuur 1. Sterilisatievaste flexibele inpakfilm



De voornaamste voordelen van deze verpakking zijn :

— verbeterd behoud van de produktkwaliteit als gevolg van kortere sterilisatietijden; de smaak, kleur en konsistentie van o.m delikate visserijprodukten blijven beter behouden.

— het produkt is kommercieel steriel en vraagt geen koel- of vriestemperaturen.

— de bereidingstijd (in de verpakking) van het produkt is kort; 3 à 5 minuten in kokend water plaatsen.

— het pakje is licht, kompakt (meer voedsel, minder vloeistof) en er is tot 85 t.h. minder opslagruimte nodig in vergelijking met blikjes.

— er is een grote portiekeuze; de afmetingen van de pakjes kunnen vrij gemakkelijk gewijzigd worden.

— deze verpakking is gemakkelijk te openen.

Dit flexibel sterilisatievast verpakkingsmateriaal is niet de goudpot aan het eind van de regenboog van verpakkingsmaterialen.

Naast de opgesomde voordelen zijn er ook nadelen :

— het vullen en sluiten (sealen, lassen) van de pakjes moet met grote zorg worden uitgevoerd; een met water of vet bevuild sealoppervlak vermindert gevoelig de sealsterkte.

— tijdens het steriliseren is een overdruk noodzakelijk om de spanning op de las te verminderen; de sealsterkte neemt immers gevoelig af bij forse fluktuaties in temperatuur.

— de bereikbare houdbaarheden zijn ook sterk afhankelijk van het toegepaste vakuüm; de druk in de pakjes (op de sluiting) die zich tijdens het sterilisatieproces normalerwijze voordoet, moet tot een minimum worden beperkt.

— de verdere behandeling van de pakjes na het hitteproces vraagt eveneens speciale aandacht.

Met het schematisch weergegeven laminaat kunnen houdbaarheden van meer dan een jaar worden bereikt. Voor een kortere opslagtijd (1 à 6 maanden) staan andere laminaatkombinaties ter beschikking. UCB-Sidac heeft onlangs nog dergelijke folies ontwikkeld : o.a. één bestaande uit polyester en polyethyleen (hoge dichtheidvariant) voor sterilisatietemperaturen beneden 120° C en één uit polyester en polypropyleen voor temperaturen hoger dan 130°C.

De opgaaf is natuurlijk altijd een zo doelgericht mogelijk produkt te gebruiken bij zo laag mogelijke kosten. Van groot belang daarbij is dan ook dat er uitwisseling van gegevens omtrent de funktie van de verpakking bestaat tussen de verpakkende levensmiddelenfabrikant, de verpakkingsmaterialenfabrikant en de verpakkingsmachinefabrikant. Dit samenspel leidt tot optimalisering van de verpakking waarbij de verpakkingsmaterialenfabrikant meestal als spil fungeert. Het is interessant hierbij op te merken hoe hier ook het Rijksstation voor Zeevisserij als intermediair kan optreden, althans voor wat betreft de verpakking van visserijprodukten.

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 1979

(8179V)

OOSTENDE

de snelhaven van de Belgische kust

RECHTSTREEKSE VERBINDING MET BELGIE EN DE REST VAN EUROPA PER SPOOR, TE WATER EN PER AUTOSNELWEG

HANDELSHAVEN

* Snelhaven, gespecialiseerd in het verhandelen van hout, kolen, schroot, bouwmaterialen, vrachtwagens, landbouwmachines, meststoffen, zand, enz.....
* moderne elektrische kranen RO/RO.
* nieuw gebouwde diepwaterkaai. Voorzien van moderne 36-ton kranen geschikt voor stukgoedcontainer-, en grijperwerk. Schepen tot ca 10.000 ton zullen er kunnen behandeld worden.

VISSERSHAVEN

* Een der grootste en modernste vissershavens van het vasteland met droogdokinstallaties tot 1.000 T.
* Ruime koelinstallaties.
* Bouw van nieuw visserijdok met droogdokinstallaties.

JACHTHAVEN

* Ultramoderne jachthaven met ligplaats voor ± 300 jachten. Vlotters voorzien van water en elektriciteit. Stortbaden en toiletten ter beschikking.

Voor verdere inlichtingen, zich wenden tot de Havendirectie,

telefoon : (059) 32.16.69 - 32.16.87

telex : 19.281 Osthav B

(8220V)

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

(8249V)

Dumping in zee

door Monique BAETEMAN,
Licentiaat chemie, Attaché Rijksstation voor Zeevisserij

Het volume van de oceanen op onze aarde is zodanig groot dat zelfs de meest toxische en sterk persistente stof nog in aanzienlijke hoeveelheden, zonder gevaar zou kunnen gedeponeerd worden, dit echter op voorwaarde dat ze gelijkmatig over een zeer groot watervolume zou verspreid worden. In de praktijk is dit totaal onmogelijk zodat de zee moet verdeeld worden in een aantal imaginaire zones. Voor iedere zone en voor ieder afvalprodukt afzonderlijk moet nu een wel gedefineerde hoeveelheid vastgelegd worden, die zonder gevaar kan gedumpt worden. Een wetenschappelijke basis ligt ten grondslag aan de bepaling van het al of niet geschikt zijn van een afvalprodukt voor lozing in zee en aan de keüze van de dumpingsplaats.

FACTOREN IN ACHT TE NEMEN BIJ HET BEPALEN VAN DE GESCHIKTHEID VAN EEN AFVALSTOF VOOR LOZING IN ZEE

Fysische eigenschappen van de afvalstof

Wanneer grote hoeveelheden vast materiaal in de afvalstof aanwezig zijn, welke op de zeebodem terecht komen, kan de distributie van de korrelgrootte dermate gewijzigd worden dat de benthische fauna een verandering ondergaat of in het slechtste geval dat de zeebodem totaal ongeschikt wordt voor marien leven.

Zeer fijne vaste deeltjes welke in suspensie blijven gedurende een zekere tijd kunnen de lichtpenetratie reduceren wat kan aanleiding geven tot een vermindering van de fytoplaktonproduktie of voor bepaalde soorten tot vertikale migraties. In erge gevallen kan gesuspendeerd materiaal aanleiding geven tot kieuwverstopping en zelfs tot de dood van «filter-feeding»-organismen.

Grote hoeveelheden organisch materiaal kunnen anaërobe zones creëren. De dichtheid van een vloeibaar produkt en de mengbaarheid met zeewater is bepalend voor de vertikale distributie ervan. Exotherme en endotherme reacties kunnen hierbij een modificerende rol spelen. Sterk gekleurde produkten kunnen een nefaste invloed hebben op de planktonproduktie door vermindering van de lichtpenetratie en kunnen ook de recreatiezones zeer nadelig beïnvloeden.

Chemische eigenschappen van de afvalstof

De chemische analyse van de afvalstof in kwestie moet een grondige beschrijving geven van zijn chemische samenstelling met aanduiding van de chemische vorm, al of niet geïoniseerde toestand, enkelvoudig of complex, in oplossing of in suspensie.

De pH (zuurtegraad) is een critische factor wanneer een lozing in zoetwater wordt overwogen; voor zeewater echter is de bufferende capaciteit zodanig groot dat de pH hier een minieme rol speelt. Nochtans kan de neutralisatie van zure afvalstoffen in zeewater, aanleiding geven tot de precipitatie van metaalionen welke in zure oplossing in opgeloste toestand aanwezig waren. Een zeer goed voorbeeld hiervan zijn de ijzertrihydroxide-flocculen die ontstaan door precipitatie, na neutralisatie in zeewater van de afvalstoffen afkomstig van de titaandioxideproduktie.

Afvalstoffen met een hoog chemisch zuurstofverbruik (COD) en/of biochemisch zuurstofverbruik (BOD) kunnen aanleiding geven tot deoxygenatie van het water en zelfs tot het ontstaan van anoxische lagen.

Afvalprodukten welke grote hoeveelheden nutriënten bevatten zoals fosfaat, nitraat en nitriet kunnen eutroficatie veroorzaken met algenbloei tot gevolg, die na afsterven deoxygenatie- en reukproblemen veroorzaken.

Sommige chemicaliën onder dewelke de chlorofenols het best gekend zijn, kunnen kleuring van het visvlees veroorzaken, wat vis en schaaldieren totaal ongeschikt maakt voor menselijke consumptie.

Een aantal chemische verbindingen zoals ammoniak, chloor en cyanide zijn acuut toxisch voor elke vorm van marien leven. Andere, zoals de gechloreerde aromatische koolwaterstoffen (organochloorpesticiden en PCB's), gechloreerde alifatische verbindingen, gechloreerde solventen en last but not least de zware metalen, laten hun invloed gelden op lange termijn door accumulatie in biologisch weefselmateriaal zelfs wanneer de mariene organismen blootgesteld zijn aan lage concentraties.

Impact op de mariene organismen

Industriële afvalprodukten zijn meestal zodanig complex dat het onmogelijk is om het toxisch effect ervan te voorspellen op grond van de toxiciteitsgraad van de componenten afzonderlijk.

De acute toxiciteit van de afvalstof als geheel kan bepaald worden bij middel van een gepaste laboratoriumtest. Een dergelijke test determi-

(Zie vervolg op blz. 47)

Metingen in het laboratorium, uit te voeren de avond zelf van de monsternemingen.

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Naamloze Vennootschap

SEDERT 1922 STAAN WIJ TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ
THANS VERZEKEREN WIJ 500 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) 32.13.92

Controle dienst verzekeringen
KB 14.1.77 - Nr 0865

(8246V)

AVIA

ROSSEEL n.v.

L. COISEAUKAAI, 27 — BRUGGE-HAVEN — TEL. (050) 33.99.14 (5 lijnen)

Directie en personeel wensen
hun kliënteel een voorspoedig
en succesrijk 1979

(8278V)

(Vervolg van blz. 45)

neert uiteindelijk de zogenaamde lethale drempelconcentratie van de afvalstof voor een aantal soorten mariene organismen. Concentraties beneden deze drempelwaarde veroorzaken geen lethaal effect op de onderzochte soorten zelfs niet op lange termijn. Rekening houdend met de lozingsparameters van het schip kan de maximaal toegelaten concentratie in het schroefwater, berekend worden.

Deze laboratoriumtesten simuleren de werkelijke dumpingssituatie niet omdat de dieren gedurende verschillende dagen, permanent aan een constante concentratie worden blootgesteld, waar in de praktijk door natuurlijke dilutie en degradatieprocessen een steeds dalende concentratie van de afvalstof in het zeewater wordt verzekerd. Dit betekent dat we een veiligheidsfactor invoeren zodat ook de meer gevoelige soorten gevrijwaard worden en dat ook sublethale effecten minder te verwachten zijn.

Besluit

De geschiktheid van een afvalstof voor dumping in zee kan alleen beoordeeld worden wanneer alle eigenschappen gekend zijn van fysische, chemische en biologische aard.

Benevens de beoordeling van ieder afvalsprodukt afzonderlijk moet ook in overweging genomen worden dat wanneer verschillende afvalstoffen in eenzelfde gebied terecht komen, belangrijke synergistische effecten kunnen optreden. Daarom moet een studie gemaakt worden van de totale ontvangstcapaciteit van een bepaald gebied en moet een permanente monitoring worden uitgevoerd.

Om de ontvangstcapaciteit van een welbepaald gebied te kunnen schatten, wordt de kennis van een groot aantal factoren verondersteld.

a) Het **gebied** zelf :

— de verschillende mariene belangen : visserij, aquacultuur, zand- en grintextracties, recreatie, enz.
— de hydrografische en topografische karakteristieken, van groot belang bij de dilutie en de dispersie van de afvalstof na dumping.

b) De **wijze** van lozen :

— depositie van materiaal in containers kan een hinder zijn voor visserij en navigatie.
— bij het lozen van vloeistoffen of slikmateriaal zijn de karakteristieken van het vaartuig en de lozingsmodaliteiten van uiterst groot belang; de impact is bijv. totaal verschillend bij dumping vanuit een bodemval van het schip dan wanneer de lozing gelijkmatig gebeurt in het schroefwater.

FACTOREN IN ACHT TE NEMEN BIJ DE KEUZE VAN EEN DUMPINGSPLAATS

Eerst en vooral moet worden opgemerkt dat de dumping van afvalstoffen in zee geregeld wordt door de Conventies van Oslo en van London. In de derde Bijlage van ieder van die conventies vindt men de regels die dienen in acht genomen alvorens kan overgegaan worden tot het verlenen van een vergunning of toelating tot dumping.

De keuze van een geschikte dumpingsplaats veronderstelt een prediktie van het bedrag en de voorbestemming van de afvalstof in zee t.o.v. de fysische, chemische en biologische karakteristieken van het uitgekozen gebied, en de evaluatie van een aantal andere beschouwingen i.v.m. de mogelijke invloed van dumping op het bestaand en potentieel gebruik van het desbetreffende gebied zoals bodemexploitatie, navigatie en recreatie.

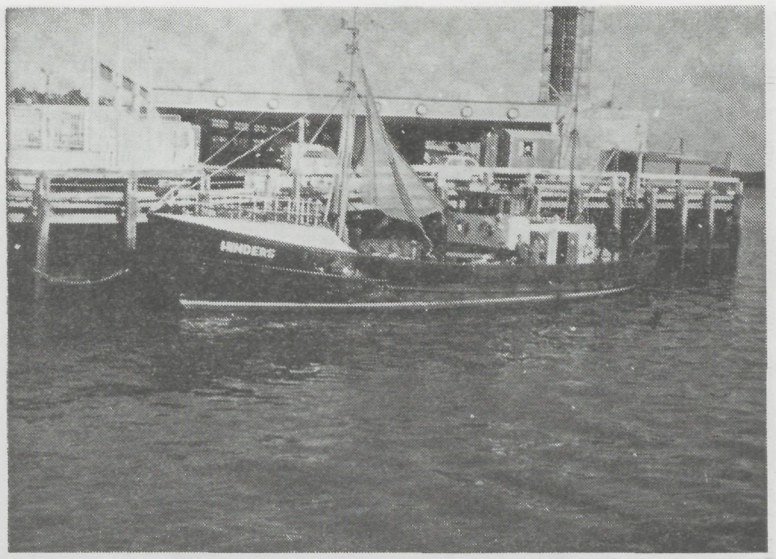
Daarenboven moet men goed voor ogen houden dat een zone zeer geschikt kan zijn voor een bepaald type van polluant doch niet meer voor een ander type.

Voorafgaandelijk onderzoek

Alvorens de fysische, chemische en biologische aspecten van een gebied te onderzoeken is het noodzakelijk het bestaand en potentieel gebruik van de zone te toetsen, vooral dan t.o.v. de visserij en de recreatie; dit zijn nl. de twee meest kwetsbare punten wanneer er sprake is van schade veroorzaakt door dumping in zee.

De visserij kan op verschillende manieren nadelig beïnvloed worden : toxische afvalstoffen kunnen de commerciële vissoorten of de organismen waarvan deze voor hun voedselvoorziening afhankelijk zijn, ofwel doden ofwel verdrijven. Door depositie van fijn vast materiaal kan de aard van de zeebodem dermate worden gewijzigd dat ze totaal ongeschikt wordt voor marien leven. Zelfs wanneer de commerciële vissoorten ter plaatse blijven kunnen zij totaal ongeschikt worden voor menselijke consumptie, bijv. door een verkleuring of een smaakvervorming na contact met de schadelijke stoffen of ook door de accumulatie van sommige chemicaliën zoals zware metalen of pesticiden.

Een stortzone moet ook zo gekozen worden dat de activiteiten van de dumpingsschepen niet gaan interfereren met de scheepvaart in het algemeen waaronder ook de vissersschepen. Afval mag zeker niet geloosd worden daar waar het zich kan opstapelen in een scheepvaartroute of waar het teruggevoerd wordt naar havens en stranden.



Proefschip «HINDERS» waarmee de continue monitoring in de Belgische kustwateren wordt uitgevoerd.

In sommige gebieden moet er ook voor gezorgd worden dat geen schade wordt aangericht aan zeekabels of pijpleidingen.

Door het toenemend belang van de recreatiezones moet een dumpingsgebied steeds ver genoeg van de kust verwijderd zijn, dit opdat het publiek niet zou geconfronteerd worden met waterverkleuring of met drijvend en gesuspendeerd materiaal.

Niet alleen het gebruik van een bepaalde zone moet worden nagegaan doch ook de aard van de reeds bestaande lozingen in het gebied; er kan een interactie of synergisme optreden tussen afvalstoffen van diverse oorsprong dat zeer nadelig kan uitvallen.

Fysische faktoren

De kennis van de hydrografische karakteristieken in een bepaald gebied kan het antwoord geven op de vele vragen die rijzen wanneer gesproken wordt over de verplaatsing van een afvalprodukt na dumping. De initiële dilutie wordt zowel beïnvloed door de aard van het polluant als door de wijze van lozen.

Een andere belangrijke factor is de stroomsnelheid ; een eerste indicatie van de oppervlaktestromingen in een gebied kan meestal afgelezen worden van navigatiekaarten. Doorgaans is het voordeliger de dumpingsplaats zo te kiezen dat de afvalstof zo snel mogelijk wordt verspreid. Dit geldt echter niet als algemene regel ; in sommige omstandigheden is een maximale dilutie en verspreiding niet aangewezen zoals bijv. in het geval van de Franse dumping van 'Red Mud» in een diepe onderzeese canyon.

De kennis van de getijdesnelheid is van zeer groot belang, vooral wanneer het gaat over afval met een hoog BOD-gehalte, waar een afdoende oxygenatie tijdens de dilutie en de verspreiding vereist zijn.

De stromingsresultante is hoofdzakelijk bepalend voor de richting in dewelke en de afstand over dewelke de afval wordt getransporteerd na lozing.

De snelheid waarmee een vast afvalprodukt op de bodem zal bezinken wordt vooral bepaald door de dichtheid van de afval en de deeltjesgrootte. De determinatie van de bezinkingsgraad en van de verplaatsingsmogelijkheid van mengsubstanties zoals aanslibbingsmaterialen is echter zeer moeilijk omdat ze afhangen van de fysische eigenschappen van de afval, van de stroom- en golfbewegingen, de turbulentie en de stratificatie, die alle heel dikwijls variëren in de tijd.

Tegen de zeebodem hangt de verplaatsing van vaste deeltjes af van hun grootte en dichtheid, van de bodemstromingen en van de bodemgesteldheid in dat gebied. De bodemstromingen kunnen markant verschillen van de oppervlaktestromingen, zowel in sterkte als in richting. Onderzoek van de sedimenttypes in een voorgestelde dumpingszone kan soms belangrijke aanwijzingen geven over de bodemstromingen.

Het gebruik van radioactieve tracers betekent een zeer grote vooruitgang bij het opsporen van een getransporteerd vast deeltje, zowel in het water als tegen de zeebodem.

Chemische faktoren

De depositie van persistente organochloorverbindingen, kwik en cadium is verboden onder Bijlage I van ieder van de Dumping Conventies. Deze bestanddelen zijn echter wel toegelaten wanneer ze in spore-hoeveelheden in afvalstoffen aanwezig zijn en wel met dien verstande dat ze niet moedwillig werden toegevoegd met de intenties te dumpen. Vele industriële afvalstoffen bevatten ook andere metalen zoals koper, zink en lood.

(Zie vervolg op blz. 49)

- 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

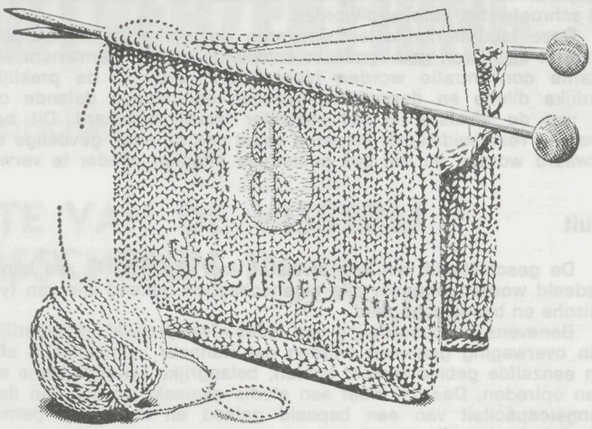
☎ **(050) 35 48 61**

REDERS !

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

(8263V)

HET GROENE SPAARJAAR BIJ DE BANK BRUSSEL LAMBERT.



Laat uw spaargeld groeien

HET GROENE BOEKJE

spaargeld dat leeft

Bank Brussel Lambert

(8267V)

SMIT TAK INTERNATIONAAL BERGINGSBEDRIJF B.V.

Voor het klaren van uw vistuig of andere duik- en bergingswerkzaamheden.

Boompjes 101/102, 3011 XD Rotterdam

Postbus 970 , 3000 AZ Rotterdam

Telefoon : (010) 14 81 00 (dag en nacht)
14 43 88 (nacht)

Telex : 22565

Marifoon : Kanaal 92

(8266V)

(Vervolg van blz. 47)

Indien de dumpingszone goed werd uitgekozen is een opbouw van deze persistente stoffen praktisch uitgesloten, doch daar de meeste van hen kunnen accumuleren in mariene organismen is het wenselijk dat het normale gehalte ervan wordt bepaald in een aantal voor dat gebied specifieke soorten, alvorens tot een dumping over te gaan. Deze metingen kunnen dan dienen als basislijngegevens waartegenover de latere resultaten kunnen vergeleken worden.

Slib van waterzuiveringsinstallaties en vele andere organische afvalprodukten zijn afbreekbaar, waarbij heel dikwijls fosfaat en nitraat wordt vrijgesteld en waarbij zuurstof wordt verbruikt. De kans op eutroficatie of op een daling van het gehalte aan opgeloste zuurstof is miniem behalve in die gebieden waar de waterbewegingen zeer klein zijn. Door een regelmatige chemisch monitoring van al deze parameters kan een ongewenste verandering tijdig worden opgespoord en kunnen de gepaste preventieve maatregelen worden getroffen.

Wanneer chemische afvalstoffen in zee worden gedumpt is dit meestal gemotiveerd door de enorme ontvangstcapaciteit inherent aan het mariene milieu, het zeer groot dilutievermogen en daarmee samengaande degradatie.

Biologische factoren

Algemeen moet worden vooropgesteld dat de dumping van een afvalprodukt in zee in geen geval schade mag veroorzaken aan de levende rijkdommen in een bepaald gebied. Dit impliceert in de eerste plaats die vis- en schaaldiersoorten die van commercieel belang zijn, doch ook dat deel van het ecosysteem waarvan de commerciële soorten rechtstreeks afhangen voor hun voedselbevoorrading.

Depositie van vast materiaal of slib zal veel meer schade veroorzaken aan vissen in het juveniele stadium dan aan de commercieel uitbaatbare stocks. Kinderkamers van platvis, zoals tong en schol, kunnen nadelig worden beïnvloed door dumpingseffecten temeer dat ze dikwijls voorkomen dicht bij de kust en nabij de grote estuaria. Schaaldier-gronden kunnen beschadigd worden wanneer bijv. de rotsbodems waarop ze leven structuurwijzigingen ondergaan door dumping van grote hoeveelheden vast materiaal.

De visserij kan ook indirect benadeeld worden door nefaste invloeden op de voedselketen. Demersale vissen voeden zich hoofdzakelijk met benthische organismen. Dumping van vast materiaal kan een wijziging veroorzaken in de samenstelling van een benthische gemeenschap, ook als resultaat van een depositie van organisch materiaal, waardoor een anaërobe zone kan worden gecreëerd, of door wijziging van de sedimentstructuur en dus van hun verblijfplaats. Het opsporen van een bestaande benthosgemeenschap is een zeer complex probleem omdat benthische populaties heel dikwijls grondige wijzigingen ondergaan zowel in aantallen als in soorten, te wijten aan natuurlijke oorzaken. Korte surveys kunnen belangrijke aanwijzingen geven over de structuur van een gemeenschap doch wetende dat enorme natuurlijke schommelingen kunnen optreden, lijkt het zeer verstandig alle aandacht te concentreren op de chemische effecten die een directe indicatie kunnen geven van een menselijke ingreep in het milieu.

Deze studies moeten overal waar het enigszins mogelijk is, aangevuld worden met continue monitoring surveys.

Besluit

Over het algemeen is het wenselijk de dumpingszones zo te kiezen dat maximale dispersie en hoge dilutie van de afval verzekerd zijn. Op die manier worden de mariene soorten die in deze zone verblijven, ook deze van commercieel belang, gevrijwaard. De speciale behoefte die bestaat op de belangen van overige gebruikers van het desbetreffende milieu te beschermen, wordt door de sterke dilutie geminimaliseerd en de kans dat de recreatieoorden nadelig worden beïnvloed is ook klein wanneer men er zorg voor draagt dat het uitgekozen gebied voldoende ver van de kust is verwijderd en dat er geen kustwaartsgerichte stroming bestaat.

Vele van de eisen waaraan moet worden voldaan bij het uitkiezen van een geschikte dumpingszone zijn nauw verbonden met de hydrografische karakteristieken van het gebied. Zelfs wanneer men over alle hydrografische gegevens beschikt moet steeds rekening gehouden worden met de aard van de fauna in situ en met alle andere belangen die dienen beschermd te worden.

Uiteindelijk wanneer voor een bepaald gebied toelating tot dumping wordt verleend moet overgegaan worden tot het toetsen van de mogelijke repercutie ervan op het milieu door continue monitoring. Hiervoor moet men over een goede basiskennis beschikken van de voorheen bestaande waterkwaliteit en moeten ook alle overige eventuele lozingen gekend zijn, die de toestand in het gebied kunnen wijzigen.

Moet de huidige Gemeenschappelijke Marktordening aangepast worden ?

door Camiel MENU — Deskundige „Markten en Prijzen"

De marktordening in de sector visserijprodukten, zoals we deze heden nog kennen, werd goedgekeurd en toegepast sedert 1970. Nadien grepen talrijke kleine wijzigingen plaats, zodat het duidelijkheidshalve noodzakelijk bleek een nieuwe samenvattende verordening nr. 100/76 op 14 januari 1976 te publiceren.

De doeleinden van de marktordening zijn verscheiden : de belangrijkste zijn :

1) stabiliteit van de marktprijzen
2) bestrijding van marktsituaties welke kunnen leiden tot prijsverstoringen door het invoeren van een ophoudsysteem bij eerste verkoop (de afslag) en een prijsregeling bij invoer uit derde landen
3) waarborgen van een redelijk inkomen aan de producenten
4) eerlijke mededingingsmogelijkheden in de handelsbetrekkingen.

Alhoewel al deze basisprincipes nog steeds gelden en hun volle inhoud behouden, moet toch erkend worden dat sedert 1970 enkele grondige wijzigingen in het geheel van de „Gemeenschappelijke visserij" zijn ingetreden.

De reglementen welke de markten van visserijprodukten regelen, werden ontworpen toen de Gemeenschap nog uit zes landen bestond. De Gemeenschap was toen „invoerder" van visserijprodukten. Toen echter de Gemeenschap tot negen uitbreidde werd zij een „uitvoerder". De klemtonen kwamen dus helemaal anders te liggen..

Voeg daarbij, dat van de beginne af, het ingewikkelde, complexe marktsysteem door de beroepsmiddens werd aangeklaagd en dat aangedrongen werd op iets eenvoudigers. Het ingewikkelde en onaangepast karakter van het systeem kwam nog meer tot uiting na de uitbreiding tot de huidige negen landen.

Het bleek moeilijker en moeilijker te zijn volgens de huidige normen te kunnen spreken van een gemeenschappelijk produkt, of een gemeenschappelijke markt, handelend over visserijprodukten geland bv. in Noord-Schotland en in La Rochelle, om niet te spreken van Sicilië. Verder werkt het verschil van structuur van de verschillende visserijvloten een harmonisatie van de prijzen niet in de hand.

En wat zal het worden indien de gemeenschap zich uitbreidt tot Spanje, Portugal en Griekenland ?

Daarbij stelt men nu — vergeleken bij de eerste uitvoering van de marktordenende reglementen in 1970 — volgende grondige biologische, juridische en economische wijzigingen vast :

1) door de gedeeltelijke uitputting van bepaalde visstocks, geringere vangsten voor de daarbij betrokken vaartuigen
2) door de evolutie van de Zeerechtkonferentie, de uitbreiding der voorbehouden kustwateren, de instelling van economische zones en de toepassing van

(Zie vervolg op blz. 51)

SAMOFA DIESEL

MITSUBISHI

MITSUBISHI MITSUBISHI

Type	kW	PK	l/min.	Aantal cilinders
E 108 W	11,5 /	16	2600	1
Z 108 W	23,5 /	32	2600	2-lijn
D 108 W	35,5 /	48	2600	3-lijn
V 108 W	47 /	64	2600	4-lijn
KE 75	9,5 /	13	2700	2-lijn
S 2 E	21,5 /	29	3000	2-lijn
4 DQ	34,5 /	47	3000	4-lijn
S 4 E	48 /	62	3600	4-lijn
6 DR 50	57,5 /	78	3000	6-lijn
6 DS 70	70 /	95	2500	6-lijn
6 DB 10	80 /	108	1800	6-lijn
6 DB 10 T	107 /	145	1800	6-lijn
6 D 20 TK	184 /	250	2000	6-lijn
S 6 ATK	294 /	400	1900	6-lijn
S 12 ATK	588 /	800	1900	12-V
S 6 NTK	382 /	520	1800	6-lijn
S 8 NTK	515 /	700	1800	8-lijn
S 12 NTK	764 /	1040	1800	12-V
S 16 NTK	1030 /	1400	1800	16-V

SAMOFA DIESEL MITSUBISHI

Boerhaavelaan 2, Harderwijk, postbus 20,
tel. 03410-13041, telex 47330

Onbemand lichtschip « TEXEL » voorzien van SAMOFA stroomaggregaten

Na studie over kostenbesparingen op bestaande lichtschepen bleek het Rijksloodswezen Nederland dat de kosten van automatisering zichzelf binnen enkele jaren hebben terugverdiend. Daarvoor werden t.b.v. de energievoorziening op het lichtschip «TEXEL» drie dieselgeneratorsets van het fabrikaat SAMOFA te Harderwijk, Holland geplaatst, elk met een vermogen van 30 kVA met een voedingsspanning van 3 X 380/220 Volt. De SAMOFA diesels zijn robuust uitgevoerde motoren met een kontinu vermogen van 40 pk bij 1.500 omw./min., 4-cilinder, 4-takt en watergekoeld. De toegepaste motoren zijn van het standaard type, doch dienden te worden voorzien van een vergroot karter (150 liter) om de motoren geschikt te maken voor minimaal 1.000 draaiuren zonder enig toezicht. Voorts dienden de motoren te voldoen aan de eis van 5.000 bedrijfsuren tussen 2 opeenvolgende cilinderkop-revisies en 10.000 bedrijfsuren tussen 2 volledige revisies. Na 2 jaar bedrijf blijkt de installatie uitstekend te voldoen en worden meerdere automatiseringen overwogen.
Wellicht ten overvloede zij vermeld dat SAMOFA naast haar eigen motoren van 10 - 80 pk de watergekoelde motoren van MITSUBISHI van 15 - 1.400 pk in de Benelux importeert, mariniseert en serviced. (Kontaktadres MOTORENFABRIEK «SAMOFA» B.V., Boerhaavelaan 2, Harderwijk, telefoon 03410-13041)

DEALER VOOR ZUIDWEST NEDERLAND & BELGISCHE KUST :

MACHINEFABRIEK PADMOS

Bruinisse/Stellendam Holland

(8225V)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1979

(8273V)

Erik en Jacqueline

van de « SAILORS CLUB »
H. Baelskaai, 32

wensen hun klanten een
VROLIJK KERSTFEEST
en een
VOORSPOEDIG 1979

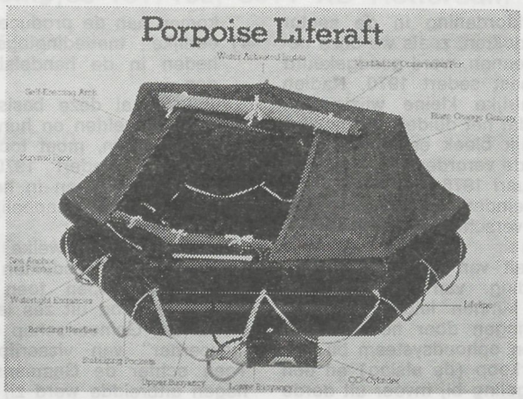
(8275V)

P.V.B.A.

North-Sea-Stores

49, Hendrik Baelskaai, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 32.71.70

INVOERDER BEAUFORT REDDINGSVLOTTEN



(8230V)

(Vervolg van blz. 49)

vangstkwota beperkte vangstmogelijkheden

3) door de schaarste veroorzaakt op de markten — gezien de hierboven aangehaalde factoren — moet een verhoging van de prijs van de vis de rentabiliteit van de ondernemingen verzekeren. Een te hoge visprijs houdt echter het gevaar in dat de verbruiker zich afkeert van vis en zich bevoorraadt met goedkopere vervangingsprodukten (o.a. kiekens)
4) grotere afhankelijkheid, voor de bevoorrading van de nodige grondstoffen voor de visverwerkende bedrijven, van de invoer uit derde landen.

Om al deze redenen werd bij het Raadgevend Comité voor de Zeevisserij van de E.E.G. een werkgroep opgericht welke adviezen moest uitwerken en voorstellen indienen tot verbetering van de verordening nr. 100/76.

Alhoewel de meest optimale verbeteringen aan genoemde verordening nr. 100/76, er niet zullen in gelukken de huidige crisisperiode in de Europese visserij te overbruggen — communautaire en nationale structurele maatregelen zijn daarvoor nodig — moet dit aspect in een serene naar de toekomst gerichte visie behandeld worden.

Welke ook de voorgestelde verbeteringen zijn, zij moeten aan volgende criteria voldoen :

1) zij moeten economisch verantwoord zijn
2) zij moeten eenvoudig en soepel zijn en in de praktijk gemakkelijk uitvoerbaar
3) zij moeten politiek haalbaar zijn.

Daar in het geheel van de handelscyclus, van producent tot verbruiker, de prijs van de vis bij eerste verkoop (bij afslag) het meest kwetsbare gedeelte is, en daarenboven van deze prijs de rentabiliteit van de onderneming en het loon van de bemanning afhangt, is het te begrijpen, dat deze prijsvorming onze grootste aandacht verwierf. We menen dat de volgende verbeteringen — aanpassingen — wijzigingen aan bovenvermelde criteria voldoen :

A. De oriëntatieprijs

Tot heden is de oriëntatieprijs berekend op de gemiddelde prijzen bekomen op enkele representatieve markten in de E.E.G., gedurende de 30 maanden welke de berekening voorafgaat.

Daaruit volgt dat de oriëntatieprijs, een historische prijs is, en alhoewel lichtjes aangepast geen oriëntatie, geen richting voor de toekomst geeft.

Een oriëntatieprijs zou dienen rekening te houden niet enkel met de evolutie der marktprijzen, maar eveneens met de evolutie der vangstmogelijkheden, en bijzonder met de evolutie der uitbatingskosten. In één woord, de oriëntatie- of richtingsprijs dient op de toekomst aangewezen te zijn, niet te stoelen op het verleden.

B. De ophoudprijs

Het vaststellen van de ophoud prijs dient eenvoudig te zijn ; zij moet efficiënt zijn en de weerspiegeling van het marktgebeuren.

Er is gebleken dat het communautair prijzenbeleid er niet in slaagt een zelfde prijs voor een zelfde produkt op de verschillende markten te bekomen (de oorzaken vallen buiten dit artikel).

Wil dus een ophoudprijs efficiënt zijn en de weerspiegeling van het marktgebeuren, dan moet — gezien de complexiteit en het eigen karakter van ieder markt — aan de daarbij betrokken Producenten Organisatie (P.O.) de mogelijkheid gegeven worden voor zijn rechtsgebied zelf, de ophoudprijzen vast te stellen,, onder de volgende voorwaarden :

1) De P.O. moet ophoudprijzen vaststellen en toepassen voor **alle** produkten en voor **alle** grootte- en versheidsklassen van de beschermde vissoorten
2) betrokken ophoudprijzen kunnen schommelen hetzij per produkt, hetzij per periode, hetzij per seizoen. In ieder geval dienen zij te liggen binnen een brede vork, waarvan het laagste peil de communautaire ophoudprijs is en het hoogste peil de oriëntatieprijs.
3) De P.O. betalen aan hun leden, bij ophoud en onttrekken van hun produkt aan de markt, een bedrag uit welke niet lager mag zijn dan het bedrag welke zij zouden ontvangen hebben moest dit produkt aan de door de P.O. toegepaste ophoudprijs verkocht zijn.

Door deze verplichting draagt de P.O. financiële medeverantwoordelijkheid in de door haar vastgestelde ophoudprijzen, wat een waarborg biedt dat de P.O. redelijke en geen gewaagde ophoudprijzen zal vaststellen en toepassen.

Om bovengehaalde te kunnen verwezenlijken, moeten de marktregelende besluiten uitgevaardigd door de P.O., verplicht toepasselijk zijn op alwie in het betrokken marktgebied zijn produkten verkoopt.

Dit houdt tevens in dat een lid van een P.O. welke in een vreemde haven zijn produkten verkoopt, niet gebonden is aan de ophoudprijzen van zijn thuishaven, maar wel aan die van de landingshaven, zonder de de eventuele vergoeding van de F.E.O.G.A. te verliezen, en waarbij de P.O. vrij is zijn bedrag als aanvullende vergoeding te beperken, hetzij tot het peil van de ophoudprijs van de thuishaven.

C. De Referentieprijs

Volgens definitie zou de referentieprijs, een prijs dienen te zijn welke, na vaststelling dat op een bepaalde invoermarkt voor een zeker produkt een verkoopprijs geldt welke lager ligt dan de communautaire ophoudprijs van dit produkt, een mechanisme op gang brengt welke hetzij tot heffingen bij de invoer, hetzij tot beperkingen van de invoer van betrokken produkt, in werking brengt.

Twee fundamentele bemerkingen :

a) het mechanisme tot bescherming van het nationaal, respectievelijk communautair produkt, komt enkel in werking als het kwaad is geschied.
b) de referentieprijs ligt op het niveau van de ophoudprijs. Het feit dat de ophoudprijs geen kostdekkende prijs is, maar een crisisprijs illustreert ten overvloede de geringe bescherming welke de referentieprijs biedt.

Waarheidshalve dient echter bijbijgevoegd, dat, gezien de wereldschaarste aan allerlei visserijprodukten, de invoerprijzen momenteel geen gevaar betekenen voor de nationale of communautaire prijzen.

Er moet echter rekening gehouden worden met de toekomst. Zo werd voorgesteld de referentieprijs los te maken van de ophoudprijs en te vervangen door een minimumprijs-bij-invoer. Wij zijn niet zo naïef te veronderstellen dat dit **DE** oplossing zou zijn dat een minimum-invoerprijs het waterdichte systeem zou zijn welke de prijs bij invoer automatisch boven een vooropgestelde prijsniveau zou houden. Wel heeft een minimumprijs-bij-invoer het voordeel eenvoudiger te zijn, los te staan van de oriëntatieprijs, respectievelijk ophoudprijs, en niet te wachten de schade te beperken tot na het kwaad is geschied.

Gezien deze wijzigingen een veel groter verantwoordelijkheid aan de P.O. verlenen, zou het normaal zijn dat de P.O. ook een veel groter bevoegdheid zou bekomen.

Over de uitbreiding van deze bevoegdheden, en de daarbij gaande structurele wijzigingen van de P.O., kunnen wij het hier niet hebben ; dit vormt een afzonderlijk hoofdstuk.

Enkel willen we aanstippen dat :

1) De P.O. van verschillende landen nauw zouden moeten samenwerken. De desbetreffende reglementen voorzien ten andere het oprichten van Unie's van Producenten Organisaties en stellen daarvoor subsidies ter beschikking
2) Een zeer nauwe samenwerking dient nagestreefd te worden tussen de betrokken beroepsverenigingen van de reders-werkgevers en de bemanningsledenwerknemers en de P.O.

Bij ons in België is deze samenwerking ideaal ; in sommige andere landen laat deze samenwerking veel te wensen over, wat scherpe problemen stelt.

Moge deze enkele bedenkingen er toe bijdragen de marktproblemen bij alle betrokkenen beter te doen inzien en begrijpen. In 1979 zullen er zeker enkele doorgevoerd worden.

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

(8233V)

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

(8236V)

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.

(8231V)

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

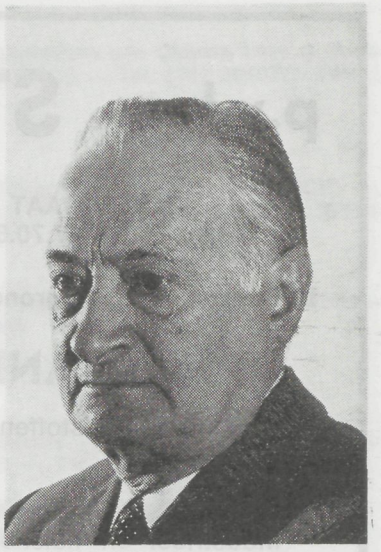
Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Hoe gaan onze bedrijven het nieuwe jaar tegemoet ?



door de heer Maurice VAN DEN ABEELE

Beheerder bij de Belgische Groepering der Visnijverheden en Europees Voorzitter 1978-79 van AIPCEE/CEP.
(Verbond van Vishandel- en Industrie in de Eur. Gem.)

Wie zich van tijd met enige interesse buigt over het economisch gebeuren in ons land, is er lang van overtuigd dat het steeds niet goed gaat.

Grote sektoren zijn doodgebloed en overleven enkel nog met Staatshuip; anderen gingen over de kop of zijn het zieletogen nabij. Zeldzaam zijn dezen waar nog feest wordt gevierd. Jaarresultaten en karige dividenduitkeringen tonen voldoende aan, dat van die kant niet veel meer te rapen valt.

Hoopvol draaien de blikken zich nu sedert geruime tijd naar de Kleine en Middelgrote Ondernemingen van wie men enige redding meent te mogen verwachten. Deze bedrijven die soepel en over het algemeen nog dynamisch zijn, hebben een aanpassingsvermogen dat van grote ondernemingen niet kan worden verwacht : daardoor liggen de expansiemogelijkheden, of op zijn minst de overlevingskansen er «theoretisch» ook beter. En toch : als men regelmatig gepubliceerde lijsten van faillissementen overloopt, scherpt zich de overtuiging dat ook daar iets mis loopt.

De toenemende last die van alle kanten op de bedrijven is geschoven, wordt TE ZWAAR en is veelal niet meer haalbaar. Dit blijkt jammer genoeg in sommige kringen nog niet voldoende te zijn doorgedrongen. Nijverheidsinstellingen hebben niet de roeping om aan welzijnszorg te doen : ze staan voor de keiharde werkelijkheid geld te moeten verdienen om de arbeid en het risicodragend kapitaal te vergoeden, om afschrijvingen aan te kunnen die nieuwe investeringen toelaten en aldus werkverschaffing bevorderen.

Ver van ons de gedachte om de huidige welstand er als zondebok bij te halen : GOEDE VERDIENSTE moet GOEDE ARBEID belonen; maar het is een feit dat vele onrechtstreekse lasten, — al was het maar de verplichte aanwerving van stagiaires, om er een onder de vele te vernoemen — een zware druk betekenen waar zelfs de uiteindelijke genieters weinig zijn van bewust.

Rekent men er op, dat de bedrijven dit alles in hun prijs kunnen calculeren ? Dan moet het vooreerst toegelaten worden. En ten slotte blijven wij dan toch in de opwaartse spiraal van levensduurte, gevolgd door inkomsten aanpassing en terug kostenstijging, wat sedert lang een straatje zonder einde is gebleken dat geen uitkomst brengt. Men moet geen economist zijn om er het impact van te begrijpen.

Of verhoopt men eenvoudig dat de industrie dit uit eigen middelen blijft putten, waardoor de boom wordt uitgehold tot hij geen vruchten meer kan dragen. Wanneer het dan zó ver is, wordt de bedrijfsleider nog op de kop toe en brevet van onkunde of wanbeheer toebedeeld.

Maar zelfs hiermede is het kwaad nog niet ten einde, en laat men het kwijnende bedrijf niet eens rustig sterven ! Dan komen pas de «vergoedingseisen» aanschuiven.

In een pas verschenen artikel van de hand van Jos. CARPAY, voorzitter van de Waalse Unie van de Middenstand, werd in een Brussels dagblad (L.B.) de analyse gebracht van de vigerende Wetgeving, onder hoofding : «de greep op de bedrijven haalt zich toe». De modaliteiten die in dergelijke omstandigheden bij Wet zijn vastgesteld, zijn ontstellend.

Men schetste er het geval, dat misschien «extreem», maar daarom niet helemaal denkbeeldig is, waar een bedrijf met 24 medewerkers gespreid over de drie nationale Vakbonden, in geval van stopzetting zijn totaal personeel «syndikaal beveiligd» zou kunnen zien, met recht op schadeloosstelling van 2, 3 of 4 jaar, en zelfs meer.....

Pessimistisch voorbeeld wellicht, maar IN DE PRAKTIJK THANS MOGELIJK. Moeten wij ons geen vragen stellen, wanneer wij op dergelijke wijze in een tredmolen worden gelokt waar wij morgen misschien niet meer uit kunnen.

Geen wonder dat jongere of toekomstige industriëlen beginnen te twijfelen, of initiatief nemen en risico aanvaarden, nog verstandig en verantwoord is.

X X X

Tot hier dan de «gemene noemer» voor het lot dat is beschoren aan de Kleine en Middelbare Ondernemingen tot dewelke ook onze visverwerkende bedrijven behoren. Vrees is dus zeker niet uit den boze.

In zijn recente Algemene Vergadering onderzocht het Verbond van Landbouw en Voedingsnijverheid de sektoriële toestand, en kwam tot het besluit, dat die wel niet onheilspellend was, maar dan ook weer niet zo al te best zat. Een optimist voegde er aan toe, dat de mensen toch altijd moesten gevoed worden en er voor onze nijverheden nog altijd een kansje meer in zat. 't Zou wel eens galgenhumor kunnen zijn.

De vis sektor heeft immers zijn bijkomende en eigen problemen.

Visverwerkende bedrijven zijn in grote mate arbeidsintensief en dus zeer gevoelig aan de loonlast; zij zijn seizoen- en klimaat gebonden. Het veel bederfelijk karakter van de produkten bindt hen doorgaans aan regelmatige dagprodukties. Veelvuldige lange weekends, verkorte arbeidsduur en onderbrekingen allerhande ontredderen het planmatig werken. Ieder uur dat niet volledig productief kan worden gehouden, betekent een waar verlies. In onze voedingstak die veelal democratische produkten voortbrengt, waardoor de Prijzenkontrool weinig toegevend is, zijn de winstmarges niet meer in staat om onverantwoorde lasten te blijven dragen.

Andere zorgen nog is de bevoorrading in grondstoffen waar overbevissing, vangst?kwota, mijlenzones en seizoenen hun invloed al te vaak doen gelden en een bestendig klimaat van onzekerheid onderhouden.

Voeg daarbij de commerciële aspekten die wellicht ook bij andere zaken thuis horen, maar dan toch zwaar doorwegen in een sektor die voor de meerderheid van zijn grondstoffen van de import afhangt : zo zijn o.m. de onstabiliteit van de munten, en de hoge renten die wegen op het aanleggen van stocks, hetgeen onafwendbaar is bij seizoengebonden bevoorrading.

Een LANGE WASLIJST MET PROBLEMEN ? Ongetwijfeld, en dan laten wij nog buiten kijk, alles waar een industrie dagelijks mede wordt geconfronteerd, zoals waterwinning, waterlozing, statistieken en kontrolen allerhande, waaraan wij wel het hoofd blijven bieden, maar die uiterst tijdrovend zijn, i.a.w. : geld kosten.

Men begrijpe uiteindelijk bij de menige instanties die ons uit alle hoeken beschieten, dat er een breekpunt is, waar wij niet verder over heen kunnen, zij het op gebied van sociale verwervingen en nieuwe arbeidsreglementeringen, of ook van voorbarige maatregelen op sanitair vlak die omwille van hun zeer relatieve efficientie, maar met zware financiele terugslag, niet gerechtvaardigd zijn.

Niet dat wij uit principe en met vooringenomenheid tegen alle innovaties en verbeteringen zijn, integendeel : maar er moet eerst in

(Zie vervolg op blz. 55)

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

(8261V)

FABRIEK VOOR RUBBERBENODIGDHEDEN VOOR DE ZEEVISSERIJ

Mevr. ARNOYS Marie

echtg. Allewerelt

STALEN KABELS MISET —
POLYETHYLENE — CORDAGES —
GARENS

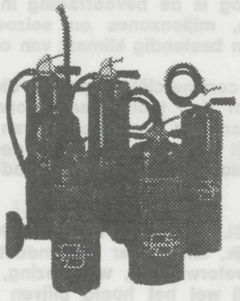
Albert I laan 8-12
8450 Nieuwpoort
Tel. 058/23.35.95

(8254V)

GELUKKIGE KERSTDAGEN !

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

van somati



WENDT U TOT

S.V. SCAP

H.BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE

(8226V)

Industriële artikelen – Werktuigmachienen

Traen Coucke

Tijdokstraat 24
8380 ZEEBRUGGE
Tel. 54.48.81

Academiestraat 9
8000 BRUGGE
Tel. (050) 33.24.84 - 33.24.85

(8247V)

(Vervolg van blz. 53)

alle ernst worden nagegaan in hoeverre dit allemaal noodzakelijk en haalbaar is, en of men niet met eenvoudiger werkwijzen en minder geldverspilling het beoogde resultaat kan bereiken.

De buitenstaander die dit betoog onder ogen krijgt, zal zich wellicht afvragen of het alles niet een beetje opzettelijk «grijs getint en demagogisch» is.

Wanneer men het heeft meegemaakt dat bedrijven moesten sluiten of reconverteren bij gebrek aan grondstoffen, wanneer men vaststelt dat produkten uit eigen gamma goedkoper worden ingevoerd uit buurlanden waar de loonlast een stuk goedkoper ligt, terwijl wij daarentegen eerder penalisatie moeten dragen bij de uitvoer, wanneer onze bedrijven zich diverse utopische arbeidsreglementeringen zien opdringen, en wanneer tot slot onheilspellende en verscherpte visies op de organisatie van sanitaire keuring op ons afkomen, dan MOET de Groepering der Visnijverheden het noodsein trekken, wil het zich in de toekomst niet het verwijt zien maken dat het VANDAAG zijn stem had moeten laten horen.

Dit doet de Groepering dan ook in alle ernst, ten bate van de hele bedrijfstak : van haar leden en ook van deze die het niet zijn maar wellicht eens zullen inzien dat enkel met verenigde krachten resultaat is te bereiken.

Ook in Europees verband worden onze belangen behartigd door A.I.P.C.E.E. en C.E.P., die hun plaats hebben in de Consultatieve Raad, en langs die weg bij de Commissie van de Europese Gemeenschap hun stem kunnen verheffen : dàar wordt immers ook een stuk van onze toekomst gesmeed.

Beide voornoemde Federaties bundelen er de problemen die zich stellen- of zullen stellen op communautair vlak, èn bij de verwerkende nijverheid, èn bij de groothandel en import binnen de Europese gemeenschap.

Het was van kapitaal belang er bij aanwezig te zijn.

LEDEN VAN HET VERBOND VAN VISHANDEL- EN INDUSTRIE IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP (A.I.P.C.E.P.)

BUNDESREPUBLIEK DUITSLAND

Bundesverband der Deutschen Fischindustrie und des Fischgrosshandels e.V. — Grosse Elbstrasse 133, 2000 HAMBURG 50 — Tel. 38.18.11 - Telex: 2 125 78.

BELGIE

Groepering der Visnijverheden — Prinses Elisabethlaan 31-33, 8401 BREDENE — Tel. (059) 70.20.42 - 70.20.43 - Telex : 81295.

DENEMARKEN

Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening — Mikkel Bryggers Gade 10, 3., 1460 København K. — Tel. (01) 112340.

FRANKRIJK

Confédération des industries de traitement des produits des pêches maritimes (C.I.T.P.P.M.) — 3, rue de Logelbach, 75847 PARIS CEDEX 17 — Tel. 924 56 65 - Telex : 290803.

IERLAND

Irish Fish Processors and Exporters Association c/o Clayton Love & Sons — 102/106 A Upper Church Street, DUBLIN 7 — Tel. (01) 301877 - Telex: 5196.

ITALIE

Associazione Nazionale Conservieri Ittice e delle Tonnare - ANCIT — Via Baldo degli Ubaldi 122, ROMA — Tel. : 621 84 83 - Telex : 27189

NEDERLAND

Vereniging van Nederlandse Visconservenfabrikanten — Postbus 54 (Prinsenlaan 3), DE BILT — Tel. (030) 761845.

VERENIGD KONINKRIJK

UK Association of Frozen Food Producers (UKAFFP), 1 Green Street, Grosvenor Square, LONDON W1Y 3RG — Tel. 629 0655 - Telex 23739.

LEDEN VAN DE FEDERATIE DER NATIONALE ORGANISATIES VAN VISGROOTHANDELAARS, IN- EN UITVOERDERS IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

BUNDESREPUBLIEK DUITSLAND

Bundesverband der Deutschen Fischindustrie und des Fischgrosshandels e.V. — Grosse Elbstrasse 133, 2000 HAMBURG 50 — Tel. 38.18.11 - Telex: 2 125 78.

DENEMARKEN

Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening — Mikkel Bryggers Gade 10, 3., 1460 København K. — Tel. (01) 112340.

FRANKRIJK

Fédération Nationale du Commerce Extérieur des Produits Alimentaires - F.I.P.A. — 171 Avenu Victor Hugo, 75016 PARIS — Tel. : 727 19 06/07.

IERLAND

Irish Fish Processors and Exporters Association c/o Clayton Love & Sons — 102/106 A Upper Church Street, DUBLIN 7 — Tel. (01) 301877 - Telex: 5196.

ITALIE

Associazione Nazionale Conservieri Ittice e delle Tonnare - ANCIT — Via Baldo degli Ubaldi 122, ROMA — Tel. : 621 84 83 - Telex : 27189

NEDERLAND

Visfederatie — Prinsenlaan 3 - Postbus 54, DE BILT — Tel. : (030) 761845

VERENIGD KONINKRIJK

The Federation of British Port Wholesale Fish Merchants Associations — F.M.A. Building - Fish Dock Road, GRIMSBY - South Humberside — Tel. : 50022 - Telex : 51270.

BELGIE

VERINVI — Vereniging van Vis Invoerders en Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België c/o Pathoekeweg 48 te 8000 Brugge — Tele. 050/31.51.41 - Telex 81.153.

WAARHEEN MET VISAFVAL ?

n.v.

Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW

Tel. (053) 66.32.11 (4 lijnen)

Telex 12343 Apalfi

OOSTENDE Vismijn — PAKHUIS 37

Tel. (059) 32.24.31

Na sluitingstijd

Tel. (059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)

(8267V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1979

(8272V)

HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1979

(8270V)

splendor

Sinds 1919

STEEK ONS LICHT EENS BIJ U OP

SPLENDOR
GLOEILAMPENFABRIEKEN BV
ST. ANNASTRAAT 198
NIJMEGEN, NEDERLAND
TELEFOON 080 - 55 81 10

SCHEEPSVERLICHTING o.a. NAVIGATIELAMPEN DIN 49841

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. 059/32.29.51

Chevron

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

Chevron Olieprodukten

(8241V)

Nieuwe biologische en ekonomische gezichtspunten in de visserij

door Drs. R. RIJNEVELD en Drs. W. SMIT Landbouw-Ekonomisch Instituut te Den Haag

INLEIDING

Het jaar 1978 kan voor de Westeuropese visserij wel eens een keerpunt hebben ingeleid. Dit kan helaas nog niet worden afgeleid uit de voortgang van het gemeenschappelijk visserijbeleid van de E.G. De standpunten hebben zich in dit opzicht alleen maar verhard, waarbij men volledig is voorbij gegaan aan nieuwe gezichtspunten, die zich in de visserij-biologie en visserij-ekonomie voordoen. Wij willen hiervan een beknopt verslag geven, aangezien elders hierover uitvoeriger is gepubliceerd. (1).

Nieuwe biologische gezichtspunten

Het is een oude wijsheid in de visserij, dat de verschillende visstapels elkaar in omvang beinvloeden. Uit maag-onderzoek is reeds zeer lang bekend, dat bepaalde vissoorten met elkaar concureren om hetzelfde voedsel of elkaars natuurlijke vijanden zijn. Dit gaat zover, dat kannibalisme voorkomt : oudere jaarklassen kabeljauw bijv. vinden het gewoon om jonge kabeljauwtjes als voedsel te gebruiken als zij daar de kans toe krijgen. De levensgemeenschap onder de zeespiegel is geen vreedzame samenleving, maar wel een vraatzuchtige !

Indien door natuurlijke sterfte of door visserij-sterfte een belangrijke vissoort in aantal afneemt, dan ontstaat er als het ware ruimte voor andere visstapels om in omvang toe te nemen. Dit verschijnsel is in de binnenvisserij reeds lang bekend en ook benut om door afvissen van bepaalde soorten (o.a. roofvissen) het evenwicht weer in de gewenste richting te herstellen. In de zeevisserij kent men van ouds de schommelingen in jaarlijkse vangsten. Voor zover ons bekend, is hierbij tot 1975 niet naar oorzakelijke samenhangen gezocht. In 1975 werd op een Symposium van het ICES voor het eerst gerapporteerd over de samenhang tussen de stand van verschillende visstapels. Met een deftig woord noemt men dit multi-species relaties.

KORRINGA heeft hierover in 1975 een artikel geschreven, waarna POSTUMA en DAAN volgden. In feite is de konklusie van beide laatste auteurs, dat zolang de zon maar blijft schijnen en het zeemilieu niet wordt aangetast, de zee nooit leeggevist kan worden. Het ergste wat kan gebeuren is, dat er een grote verschuiving tussen de visstapels onderling plaats heeft. Bij te intensieve bevissing van de konsumptievissoorten dreigt het gevaar, dat zij worden vervangen door laagwaardige vissoorten met een korte levenscyclus, zgn. industrievis, zoals kever, sprot, zandspiering, e.d.

Uit de analyse van DAAN zou men nu ten aanzien van de Noordzee het volgende kunnen afleiden. Tot omstreeks 1960 waren de pelagische vissoorten (haring en makreel) in de Noordzee sterk overheersend. De andere vissoorten — platvis, rondvis en industrievis — bestonden als het ware bij de gratie van de vraatzuchtige haring, waarvan de volwassen populatie in die tijd ongeveer 2 miljoen ton bedroeg. Door de te intensieve bevissing van de haring, waardoor de volwassen populatie tot ongeveer 1/7 van deze hoeveelheid daalde, ontstond er als het ware ruimte voor de andere vissoorten. Om het populair te zeggen : de haring werd van jager tot opgejaagde. Het is misschien ook wel goed te stipuleren, dat door deze niet voorziene ontwikkeling geen enkele vissoort m.u.v. de haring wezenlijk bedreigd is geweest, ook de tong niet, al zou de leeftijdsopbouw van de tongstand nog niet gunstig zijn door een te geringe vertegenwoordiging van oudere leeftijdsklassen.

De vangsten in de periode 1976 t/m 1978 zijn als het ware een bevestiging van deze multi-species-relaties. De scholstand is nooit bedreigd geweest, de tongstand neemt eveneens weer toe, terwijl de rondvissoorten goede vangsten te zien hebben gegeven. Door de sterk gereduceerde haringstand konden goede broedsuksessen van platvis en rondvis ook uitgroeien tot sterke leeftijdsklassen bij het in de vangst komen. Voor de toekomst moet de vraag worden gesteld tot hoeverre men de haringstand moet laten aangroeien. De biologen hebben dit gesteld op 800.000 ton volwassen haring, bij welk een omvang zonder schade jaarlijks ca. 400.000 ton kan worden gevangen. Dit zal in feite betekenen, dat er weer haring in de vismeelfabrieken zal worden verwerkt als gevolg van doordraai. O.i. is het dan ook zeer de vraag of het gewenst is om de haringstapel weer tet 800.000 ton te laten aangroeien.

Een andere conclusie is, dat het ingebouwde evenwicht in de gemeenschap onder de zeespiegel geen onbeperkte visserij toelaat. Doet men dit wel, dan zullen de laagwaardige onkruidvissen vermoedelijk een steeds groter bestanddeel van de vissengemeenschap gaan uitmaken. Voor de visser en de konsument is een Noordzee met een rijk sortiment aan consumptievis een veel aantrekkelijker alternatief.

Het ekonomisch denken

In de laatste jaren zijn enkele nieuwe gedachtengangen in de ekonomische benadering van de bedrijfstak ingeburgerd. Wij zullen deze in het kort noemen.

Bij het overwegen van beperkende maatregelen op een vissoort dient men niet alleen oog te hebben voor het in stand houden van de visstapels, maar ook voor de visserijbedrijven. Zoals bekend is de vangst van haring op de Noordzee verboden. De haringstapel groeit het snelst aan bij het handhaven van dit verbod. Een aantal op haring gespecialiseerde rederijen zal deze periode niet kunnen overleven, hetgeen leidt tot werkloosheid en kapitaalvernietiging. Uit ekonomisch oogpunt is het daarom beter reeds zeer spoedig een beperkte vangst toe te staan. Ekonomische berekeningen tonen dit overduidelijk aan.

De Nederlandse overheid is overtuigd, dat bij het uitstippelen van een internationaal visserij-beleid zowel met biologische, sociale en ekonomische overwegingen rekening moet worden gehouden. In het Verenigd Koninkrijk daarentegen wil men het visserij-beleid geheel en al baseren op de uitkomsten van het visserij-biologisch onderzoek, hetgeen een eenzijdig en verouderd gezichtspunt is.

Een andere vernieuwing in het ekonomisch denken is, dat het begrip „maximaal, duurzame vangsten" (MSY) niet de allerhoogste wijsheid is. Dit door de biologen gehanteerde begrip wil de visserijinspanning dusdanig beperken, dat met een minimum inzet aan schepen gemiddeld altijd de hoogste vangst per vissoort wordt bereikt. Aan tal van andere bedrijfstakken wordt deze eis van een optimale allocatie van de produktiefaktoren niet gesteld. Omdat de visserij plaats vindt op 'n „gemene weide" meent men deze eis aan de visserij wel te moeten opleggen. Gezien de stagnerende ekonomische groei, de hier boven genoemde multi-species relaties en de gunstige prijzen voor vis sinds midden 1975 is het voor ons niet eens de vraag of men wel van een dergelijke gedachte-gang kan en mag uitgaan. Er zijn vele evenwichten denkbaar en slechts uiterst zelden zal onder de huidige omstandigheden het beginsel van maximum sustainable yields voor afzonderlijke vissoorten aanvaardbaar zijn.

Tenslotte bieden de multi-species relaties in allerlei opzicht aanknopingspunten, zowel strekt ekonomisch als beleidsmatig. Hieronder zal een beknopte uitwerking worden gegeven.

Toekomstig beleid

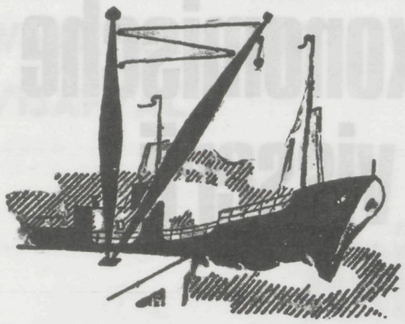
In het afgelopen decennium, maar vooral in de laatste jaren, zijn door de deskundigen en policy-makers ter zake van het visserijbeleid een groot aantal maatregelen bedacht om visserij-inspanning en visstand met elkaar in overeenstemming te brengen. Om een greep uit de portefeuille te doen :
vergroting maaswijdte en minimum-aanvoerlengte, gesloten tijden en gebieden, licentiesystemen, warme en koude sanering, verbod van bepaalde vistuigen, instellen van quota, stilligpremies, omscholing van opvarenden, verbod van het aan boord hebben van meer dan één vistuig, bevordering van alternatieve visserijen, visserijplannen, exclusieve zones van 50 mijl, etc. In het bijzonder door de wijze van verdeling van de quota per land voor de verschillende soorten alsmede gesloten tijden en een 200 mijlszone van de EG dreigt de positie van de visserij van de diverse landen drastisch gewijzigd te worden.

Welke maatregelen men ook in overweging neemt, het is dringend gewenst dat bij het uitstippelen van het visserijbeleid rekening wordt gehouden met vier uitgangspunten die het ingewikkelde visserijbeleid alleen maar kunnen vereenvoudigen.

Allereerst dient men bij het uitstippelen van het visserij-beleid niet alleen met biologische, maar ook met ekonomische en sociale feiten en overwegingen rekening te houden. Dit lijkt een zeer logische en aanvaardbare gedachte, maar de praktijk is tot dusverre anders. Zeer duidelijk blijkt dit o.a. bij het beleid, dat de Europese Commissie voert t.a.v. de toegestane quota per vissoort. Deze zijn tot dusverre geheel of vrijwel geheel op biologische adviezen gebaseerd. De Nederlandse Overheid en ook het Nederlandse Parlement neemt in dit opzicht een veel ruimer standpunt in.

In de tweede plaats moet de intensieve bevissing van één vissoort tegen de veel wijdere achtergrond van het multi-species patroon worden gezien. Dit betekent immers dat intensieve bevissing van één soort op de duur toch gecompenseerd wordt door toeneming van andere soorten. De grens wordt gevormd door een te groot aandeel van de laagwaardige industrievis in de visserijaanvoer. Men kan de visserij

(Zie vervolg op blz. 59)



Smidse

Nieuwbouw en

Herstellingen

HOUT- en IJZER
BOUWONDERNEMING

SCHEEPSWERF FIRMA

GUSTAAF HAERINCK

Werfkaai, 21, ZEEBRUGGE — Telefoon (050) 54.41.96

SCHEEPSBOUWER (8258V)

POLYCLENS INDUSTRIAL

Een oplossing van alle olie- en vetvervuiling-problemen

Algemeen agent : MOURIK - BELGIUM N.V.
Narvikstraat, 3,
2030 — ANTWERPEN. Tel. 42.20.40

Depot : W.-Vl. : SCAP — Oostende
Tel. (059) 32.39.79 - 32.08.20

(8253V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 32.00.07 —

het koudste
het best bewerkbaar

(8242V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1979

(8271V)

Scheepsmekaniek

P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN
VERKOOP — WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 23 P
8380 Zeebrugge — Tel. (050) 54.44.10

(8240V)

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

(8259V)

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

Victorialaan 69, 8400 Oostende
Tel. (059) 32 10 99

WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1979

(8238V)

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

- GROOTHANDEL
- IN- EN UITVOER
- IJSFABRIEK

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

(8234V)

(Vervolg van blz. 57)

op consumptievis daarom niet onbeperkt uitbreiden. Uit deze multi-species relaties kan men ook afleiden dat de vissersschepen, die verschillende visserijen kunnen uitoefenen, economisch het minst kwetsbaar zijn. De overwegend op één of twee vissoorten gespecialiseerde schepen staan aan grotere onzekerheden bloot.

In de derde plaats moet bij alle soorten maatregelen in hoge mate rekening worden gehouden met de aard van de visser, die in alle landen van de Gemeenschap in wezen nog een jager is, geen week zonder strikte noodzaak zal stilliggen en controle vaak vindingrijk weet te ontduiken.

In de vierde plaats zullen de maatregelen moeten bijdragen tot een vereenvoudiging van dit beleid en tot de stabiliteit van de totale vangsten van de landen van de EG, waardoor de rust in de bedrijfstak kan terugkeren. De visserij, inclusief toeleverende en afnemende bedrijven, vraagt de laatste 4 à 5 jaar meer aandacht dan zij uit strikt economisch oogpunt verdient. Zelfs in het Verenigd Koninkrijk kan de totale bedrijfstak het Wembley Stadion nog niet vullen.

Rekening houdend met deze omstandigheden lijken voor het gemeenschappelijk visserijbeleid drie maatregelen op den duur voldoende ,namelijk een beperkte vergroting van de maaswijdte gecombineerd met een licentiesysteem, alsmede een strikte scheiding tussen consumptie- en industrievisserij. Maaswijdte vergroting beperkt de visserij inspanning van de aanwezige vloot op een natuurlijke wijze. Het geeft de jonge vis meer kans om te ontsnappen, verder uit te groeien én aan het paaiproces deel te nemen. Vergroting van de maaswijdte zal vooral in de eerste jaren een verlaging van de vangst betekenen ; daarna wordt het effect geringer door een groter gemiddeld gewicht per vis. De Europese Commissie heeft voor platvis en rondvis een voorstel ingediend tot vergroting van de maaswijdte per 1 januari 1979. De maaswijdte kan in de havens en op zee vrij eenvoudig worden gecontroleerd.

Een licentiesysteem betekent het recht op vangst en aanvoer van vis. Om discriminatie tussen de landen te vermijden zal aan alle schepen die bijv. in 1978 of in 1979 aan de visserij hebben deelgenomen een licentie worden uitgereikt. Hierdoor is de totale visserijcapaciteit voor de EG en per land in beginsel aan een plafond gebonden. Voor efficiencyverbeteringen, die deze capaciteit boven dit niveau brengen — bijv. nieuwe, efficientere vistuigen, nieuwe schepen met een groter motorvermogen en een grotere vissende snelheid e.d. moeten oplossingen worden gevonden, evenals voor overdracht aan opvolgers, verkoop op de vrije markt, e.d. Het is niet de bedoeling dit hier verder uit te werken, maar voor alle gevallen is een oplossing mogelijk.

De strikte scheiding tussen consumptie- en industrievisserij met afzonderlijke maaswijdten en licenties spreekt bijna voor zichzelf. De landen van de EEG zullen gezamenlijk moeten bepalen, wat zij op de Noordzee en aangrenzende zeegebieden aan verschillende soorten consumptievis en aan industrievis willen vangen, aannemende dat het ecologische proces beheersbaar is. Voor consumptievis geldt dat een rijke variëteit economisch gezien het meest aantrekkelijk is ; zeer grote haring- en makreelstapels vormen hiervoor waarschijnlijk een belemmering. Het wegvangen van niet voor consumptie geschikte onkruidvis vormt voorts een winstpunt ; dit schept immers ruimte voor de vergroting van de visstapels geschikt voor consumptiedoeleinden. Anders staat het met het voor vismeeldoeleinden wegvangen van jonge consumptievis. In feite is tong de enige vissoort die door de consumptievisserij enige tijd in het nauw is gebracht, de industrievisserij is in dit opzicht veel schadelijker geweest.

Voor de industrievisserij lijkt het dan ook wenselijk jaarlijkse quota in te voeren, alsmede strikte bepalingen over het percentage bijvangst aan consumptievissoorten.

Slotopmerkingen

In 1974 zijn na internationaal overleg voor de Noordzee en aangrenzende wateren voor de meeste vissoorten quota vastgesteld. Na veel onderling touwtrekken werden aan de betreffende landen nationale quota toegedeeld. Wij hebben er sindsdien voor gepleit het nationale quota verder op te splitsen in individuele vangstrechten per schip, hetgeen voor de platvis in Nederland ook is gebeurd.

Het is de visserij een bekend gezegde, dat de bakens dienen te worden verzet als het getij keert. Dit is op dit moment het geval. Anno 1978 wordt duidelijk, dat de zgn .overbevissing van de Noordzee sterk is overschat. Met uitzondering van de haring en misschien de tong is de afneming van de visstapels veel minder groot dan vaak is gevreesd. Integendeel, sommige visstapels zoals schol en verschillende rondvissoorten zijn royaal aanwezig. Hetzelfde geldt voor een aantal industrievissoorten, die zich soms explosief ontwikkelen. Er is door de visserijbiologen hiervoor een aannemelijke verklaring gegeven, die er op neerkomt dat het ecosysteem in de Noordzee een aantal ingebouwde stabilisatoren heeft. De vrijkomende ruimte door vermindering van bepaalde visstapels wordt snel opgevuld door andere vissoorten. Waarschijnlijk zijn door het decimeren van de haringstapels — voor 1960 de dominerende vissoort in de Noordzee — de levenskansen van vele andere soorten aanzienlijk groter geworden.

Hoewel in het bijzonder de leeftijdsopbouw van een aantal vissoorten voor consumptiedoeleinden nog verbeterd kan worden en ook de omvang van laagwaardige industrievisstapels dient te worden teruggedrongen, zijn er o.i. op den duur geen redenen om voor consumptievis aan nationale (en individuele) quota vast te blijven houden. Voorwaarden hiervoor zijn :

— een beperkte vergroting van de maaswijdte ;
— limitering van de visserij-inspanning op het niveau van 1978 of 1979 door middel van een licentie-systeem ;
— strikte scheiding tussen consumptie- en industrievisserij met voor de laatste tak van visserij wel strikte bepalingen t:a:v: de (bij-)vangsten van jonge consumptievis.

Deze maatregelen betekenen een sterke vereenvoudiging van het visserijbeleid in vergelijking met de maatregelen en voorstellen, waarin men op dit moment is verstrikt geraakt. Binnen dit kader van maatregelen, die voor vrijwel alle vissoorten binnen één of enkele jaren kunnen worden doorgevoerd, is geen ruimte voor een zo sterke voorkeurs behandeling als het Verenigd Koninkrijk op dit moment wenst. Op grond van hun ligging t.o.v. de visgronden hebben de Britse vissers in potentie reeds een ruime voorsprong. Alleen hierdoor reeds kan aan de vitale belangen van de Engelse visserij ruimschoots tegemoet worden gekomen.

Er lijken al met al redenen te over om het toekomstige visserijbeleid in de EG 200-mijlszone sterk te vereenvoudigen. De visserijbiologen hebben hun opvattingen over multi-species interrelaties hiervoor zelf de bouwstenen aangedragen. Met globale maatregelen — beperkte vergroting van de maaswijdte, licenties en scheiding van industrie- en consumptievisserij — kan men op de Noordzee en aangrenzende wateren toch voldoende invloed uitoefenen op de intensiteit van de visserij en daardoor op de omvang van de visstapels. Zonodig kan men met gesloten tijden of gebieden nog corrigerend optreden. Een voorkeurspositie van het Verenigd Koninkrijk betekent in termen van de Europese Gemeenschap concurrentievervalsing, een beleid dat in geen enkele bedrijfstak in de EG toelaatbaar geacht wordt.

(1) Zie hiervoor Mededeling 196 van het LEI, Conradkade 175, Den Haag, getiteld : De Nederlandse zeevisserij, een bedrijfstak op een nieuwe koers in de Eurozee ?

WEERBERICHT 1978-'79

door B. DAALDER,
Voorzitter Platvissectie van de
Federatie van Vissersverenigingen

Hier volgt het weerbericht voor de Hollandse en Belgische kust en de Noordzee.

Uitgegeven door de Europese Commissie te Brussel van vandaag 1978 te 0.00 uur.

WEEROVERZICHT

Boven Brussel ligt een zware depressie van 7400 millibaar die ook nog iets uit zal diepen. Boven de Britse Eilanden handhaaft zich een zwakke rug van hoge luchtdruk. Als gevolg hiervan is het weer boven de Noordzee blijvend verstoord. Wij rekenen op slecht weer met veel buien. Helaas kunnen wij niet beoordelen uit welke hoek de wind zal waaien. U zult voor het nemen van beslissingen op eigen ,,zeemanschap'' moeten vertrouwen.

Vanuit Brussel zal geprobeerd worden de luchtdruk te laten stijgen. Als dit zal lukken valt niet met zekerheid te zeggen, gezien het feit dat de luchtdruk boven het Britse Continent voortdurend wordt verstoord.

WEERSVERWACHTING TOT 1 FEBRUARI 1979

Er zal tot eind januari rekening moeten worden gehouden met een bijzonder onzeker weertype, welke tot vervelende dingen aanleiding kan geven. Bijvoorbeeld : wij verwachten dat tot aan het einde van deze periode geen zekerheden zijn aan te geven. Hoeveel tong en schol ieder mag vangen, alsmede de voorgeschreven maaswijdte zijn bij lange na niet te overzien.

Gelukkig beschikken wij over een groot aantal deskundigen, die allen naar Brussel zullen afreizen, teneinde zo spoedig mogelijk de onzekerheden weg te nemen. Berichten uit zee via ,,Radio federatie'' worden niet op prijs gesteld. Dit zijn toch maar berichten uit de ,,praktijk'' en hebben derhalve voor Brussel geen enkele waarde.

VOORUITZICHTEN TO 31 DECEMBER 1979

Op langere termijn verwachten wij dat de luchtdruk verschillen wat zullen afnemen.

Daarvoor is nodig een eensgezind optredend Brussel, de wil en politieke moed om slagvaardig te kunnen werken. Door ons zal worden vorgesteld meer contact te onderhouden tussen weervoorspellers en vissende vloot op de Noordzee. Vissers kunnen dan overleg plegen met de tong en de schol, hoeveel van ieder soort in de Noordzee aanwezig is, en direct per ,,radio federatie'' door geven aan Brussel.

Dit zou wel eens tot verrassende resultaten kunnen leiden. Terwijl wij ook overwegen de ,,praktijk'' tot de categorie wetenschappelijk onderzoek willen verheffen. Bedoeling hiervan is dat wetenschappers aan de wal en op zee elkaar als gelijke gaan behandelen. Tenslotte beginnen wij hier in Brussel steeds meer in te zien dat je een visserijbedrijf niet kunt besturen van achter een bureau, al blijven we volhouden dat gezeten op de 14e verdieping van een kantoorgebouw, je een heleboel zaken kunt ,,overzien''. Het vaststellen van de quota zal niet meer geschieden vanuit een zorgvuldig, op de kg nauwkeurig, structuurgebied. Maar door het afstemmen van de natuur, die ons steeds weer verwonderd doet staan. Over de aard en omvang van de nationale vloten, zullen wij elkaar moeten vinden. Daarvoor dient de visserij zich constructief op te stellen, maar zeker ook Brussel, anders kan het wel eens erg slecht weer worden.

Het volgende weerbericht zal worden uitgesproken op 5-12-1979.

Allemaal behouden vaart en goede vangst.

Voor kwaliteit-diepvriesvis
telefoneert U best naar ons !

N.V. MORUBEL - OOSTENDE

TEL. 059/32.20.42
TELEX 81295 (CAPBRD)

WIJ LOSSEN UW PROBLEMEN OP
- TOT BINNENKORT -

(8264V)

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

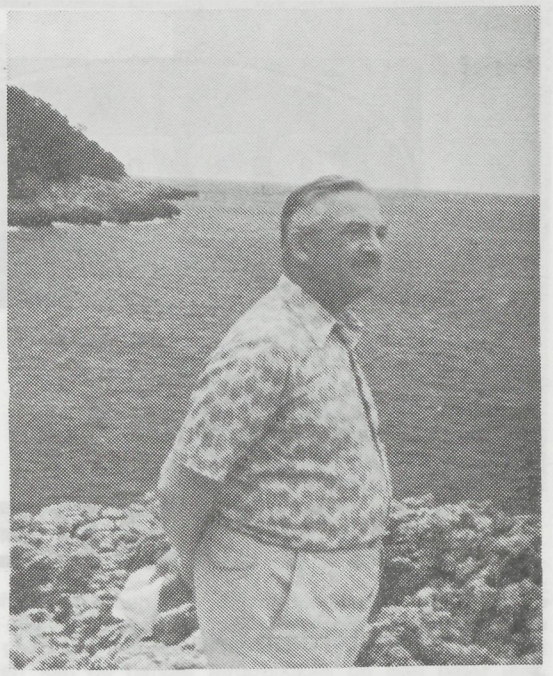
  De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw geld.

- 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.

NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

Maatschappelijke zetel : Waterloolaan 16 - 1000 Brussel - Tel. 02/513 62 80 - PCR 000-0030500-42 - HRB 2008

De vernieuwing bij het Loodswezen en de Reddingsdiensten



door A. DE BOCK
Nautisch Directeur van het Loodswezen, Kust- en Scheldemonden

Het is goed, bij het naderend einde van het jaar, eens even terug te blikken over de dagen die verlopen zijn en een bestek op te maken over hetgeen voorbij is en wat er komen zal.

Als ik mijn Diensten overschouw, dan mag ik met een tevreden monkel het jaarboek sluiten en de toekomst hoopvol tegemoet zien.

Wat het LOODSWEZEN betreft, beschikken we thans over vier uiterst moderne loodsboten, waarvan er drie nieuwe in de loop van het jaar werden geleverd. Over deze vernieuwing, die bijna een half miljard gekost heeft, mogen we fier zijn want de loodsboot is het eerste kontaktpunt van de vreemde schepen, op weg naar onze havens.

De LOODSBOOT is voor de kapitein van een schip een ver baken in zee, waar hij weet plaatselijke hulp te zullen vinden bij het bevaren van de moeilijke en gevaarlijke kustwateren.

De loods die a/b klimt is als een ambassadeur van ons land, die het vreemd schip verwelkomt en veilig naar zijn bestemming leidt; het is aan de loodsboot dat de vreemde kapitein zijn eerste indruk opdoet van het land dat hij bezoekt en, de eerste indruk moet steeds de beste zijn...

Nu de « kinderziekten » van de nieuwe boten achter de rug zijn, mogen we rustig het blad omdraaien en zeggen dat het goed is.

EN DE REDEBOTEN ?

Dan hebben we de vloot van onze tien REDEBOTEN :

— De vier stevigste worden te **Vlissingen** gebruikt voor de loodsverwisseling (de zeeloods wordt aldaar vervangen door een rivier- of kanaalloods en vice versa).

— In iedere haven der kust **(Zeebrugge Oostende** en **Nieuwpoort)** liggen er twee : een snelle en een oude. Deze boten worden gebruikt om kustloodsen a/b te zetten of af te halen, kleine sleepdiensten te verrichten, boodschappen over te brengen naar schepen op zee, reddingdiensten te verzekeren bij kalm weder, enz.; dat zijn onmisbare duiveltjes doen al !

De vernieuwing van deze vloot is thans gestart : twee zijn er in bestelling bij een werf te OOSTENDE en de plannen liggen klaar voor nog twee grotere eenheden die in 1980 moeten geleverd worden.

— Daarmede zullen de Redeboten van VLISSINGEN totaal vernieuwd zijn, zodat de drie « oudjes » van de kust op pensioen kunnen gaan.

— De vernieuwing van de sleepboten (ZEETIJGER en ZEEMEEUW) en bebakeningsschip is niet meer voor het komend jaar, maar is toch voorzien in het vijf-jaren-plan, waarvan de uitvoering stipt zal gevolgd worden en waaraan tijdig de nodige impuls zal gegeven worden.

— De vernieuwing van de peilboot PASTER PYPE is dringender en ik hoop dat de nieuwbouw zal begonnen zijn vóór ik volgend jaar de dienst verlaat.

ONZE REDDINGSDIENST

En zo belanden we bij de REDDINGSDIENST, die vooral voor de VISSERIJ van groot belang is.

Alhoewel deze boten « gelukkig » niet dikwijls moeten uitrukken, zijn het toch de REDDINGSBOTEN, die als echte St. Bernardshonden (mét of zonder vaatje) de wacht houden aan wal om bij gelijk welke weersomstandigheid mensenlevens te redden op zee. Zolang de weersomstandigheden (maximum windkracht 5/6) het toelaten, worden gewoonlijk de sleepboot of redeboten, in samenwerking met de helikopters van KOKSIJDE, de ZEEMACHT en de speciale ploeg van de BRANDWEER van OOSTENDE, uitgezonden om reddingen te verrichten.

Als echter de windkracht oploopt en kracht 7 benadert, worden de reddingsploegen van ZEEBRUGGE, NIEUWPOORT en OOSTENDE opgeroepen.

Zolang de storm aanhoudt, worden de mannen van de Reddingsdienst dag en nacht stand bij gehouden om onmiddellijk, zonder één minuut tijdverlies, te kunnen uitrukken.

— In iedere haven hangt er een reddingsboot klaar in davits, zoals op een schip, en wordt in een paar minuten te water gelaten.

— Deze reddingsboten, alhoewel nog sterk en stevig, geraken verouderd en **moeten dringend vernieuwd worden.**

De motoren kunnen slechts een snelheid van 7/8 mijl geven, terwijl moderne reddingsboten het dubbele kunnen bereiken. Alhoewel de oude WATSON's zéér goede en praktisch onzinkbare boten zijn, worden de moderne reddingsboten zelfrechtend gebouwd, d.w.z. als zo'n reddingsboot in een zware zee zou kapseizen, dan komt zij automatisch terug recht, net zoals een vallende kat steeds op haar poten terecht komt.

— De aanbesteding van de eerste moderne reddingsboot is thans klaar en mits een slordige 40 miljoen, zal in de loop van 1979 het modern geval gemeerd worden aan een speciale steiger in het MONTGOMMERYDOK, vlak bij het Loodswezen, waar de manschappen steeds klaar staan om onmiddellijk uit te varen.

Ondertussen is er overleg bezig met de BRANDWEER van OOSTENDE om de speciale duikersploeg bij de REDDINGSDIENST in te schakelen.

De Brandweer beschikt over snelle rubberboten met bijzonder getrainde manschappen, die een permanentie vormen om in de nabijheid van de kust reddingen te verrichten. Hun bevoegdheid is op dit ogenblik slechts beperkt tot de kust van het grondgebied OOSTENDE. Ik wacht nu tot het Hoofdbestuur het licht op groen zet om bepaalde voorstellen te behandelen op niveau van Burgemeester en Schepenen.

x x x

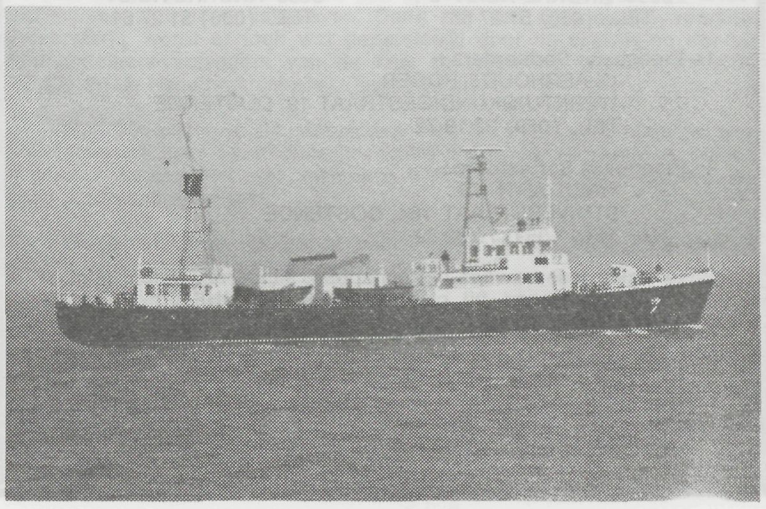
In de toekomst voorzie ik de uitbouw van de REDDINGSDIENST als volgt :

Eerste fase : 1979

— Nieuwe reddingsboot te OOSTENDE (reeds aanbesteed).

— Inschakeling van de BRAND-

(Zie vervolg op blz. 63)



- 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. 32.39.79

Burelen :
H. Baelskaai 27, Oostende
Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8280V)

p.v.b.a. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

Aaishove 3
Telefoon (050) 51 27 56 - 51 27 61
Ramskapelle
8390 KNOKKE-HEIST 2

PAKHUIS 68, VISMIJN OOSTENDE
TEL. (059) 32 34 91

ZAAKVOERDERS

BAERT ANDRE
AAISHOVE 3
8390 KNOKKE-HEIST 2
TEL. (050) 51 27 56

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

1e Ploegbaas Sorteerders :
CLAERHOUDT ROGER,
WERKTUIGKUNDIGESTRAAT 19, OOSTENDE
TEL. (059) 32 19 72

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

Bijkomende lossers voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren, aanvragen bij ploegbaas DECOCK HENRI, FAZANTSTRAAT 10, OOSTENDE, TEL. (059) 80 25 05.

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

(8262V)

Zelfstandigen,
beoefenaars van een vrij beroep...

VRAAG EEN

KREDIET «VOORAF-BETALING BELASTINGEN»

ASLK

(8276V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1979

(8274V)

(Vervolg van blz. 61)

WEER van OOSTENDE : een snelle 2-motorige rubberboot (genre ZODIAC), bemand met kikvorsmannen van de Brandweer. Deze boot zou ingezet worden voor operaties in de nabijheid van het strand of nabij ondiepten, waar we met onze zware boten niet kunnen komen.

Deze zeewaardige boot zou steeds klaar liggen op de helling nabij de vissershaven.

De bestaande 1-motorige lichtere ZODIAC's, die bestendig op een « trailer » staan, kunnen steeds vervoerd worden naar een bepaald punt van het strand, in de nabijheid van het ongeval.

Tweede fase : 1980 - 82

— Nieuwe reddingsboot te ZEEBRUGGE in vervanging van de oude Watson.

— Brandweer van BRUGGE (Zeebrugge) zal toch een speciale aanpassing moeten krijgen, i.v.m. de LNG-TANKERS, waarbij ook een permanentie van kikvorsmannen zou moeten voorzien worden. Deze zouden dan ook bij de reddingsdienst ingeschakeld worden, zoals de Brandweer van Oostende, met hetzelfde materiaal.

Derde fase :

— De oude Watson van NIEUWPOORT vervangen door een allround dubbel-motorige rubberen reddingsboot (type deze van CADZAND), bemand door personeel van onze reddingsdienst met een paar kikvorsmannen van de Brandweer.

Ik hoop dus dat onze 60 km. zee binnen een drietal jaren over de meest moderne uitrusting zal beschikken : — enerzijds 2 machtige, snelle en onzinkbare reddingsboten : één te Oostende en één te Zeebrugge, die wegens hun grote snelheid gemakkelijk héél de kust kunnen bestrijken. Deze moderne reddingsboten zouden aangevuld worden door « bijspring » vanwege de ZEEMACHT, door de snelle praktische «all-weatherboat» van NIEUWPOORT, de Zodiacs van de BRANDWEER korpsen, zonder dan nog te gewagen van onze «ZEETIJGER » en de snelle redeboten voor minder stormachtig weder.

« Last but not least » beschikken we nog over de « Seakings » van KOKSIJDE met hun zeer getraind personeel.

— In elk geval : bij ons op de kust kan ieder schip of boot veilig naar zee ; de reddingsdienst waakt en is steeds paraat om in te grijpen waar het nodig is.

— Voor de vernieuwing van het materiaal, ben ik meer optimistisch gestemd dan onze vriend Pros VANDENBERGHE, waar hij het heeft in zijn nummer van 24 NOVEMBER over de « politieboot ».

Met veel plezier heb ik zijn sarcastisch artikel in « Pallieter »-stijl gelezen en ik bewonder zijn scherpe taal en zijn fijne humor, maar ik hoop en vermoed met reden dat hij deze keer de bal heeft gemist en dat op het einde van het komend jaar (ik zeg wel 1979) de **nieuwe** politieboot zal pronken aan dezelfde **nieuwe** steiger van onze **nieuwe** reddingsboot.

Dit is mijn KERSTMIS-boodschap en ik wil mijn artikel besluiten met de oude wens : « VREDE OP AARDE AAN DE MENSEN VAN GOEDE WIL ».

ZALIG KERSTMIS en
GELUKKIG NIEUWJAAR.

BREVO 70!

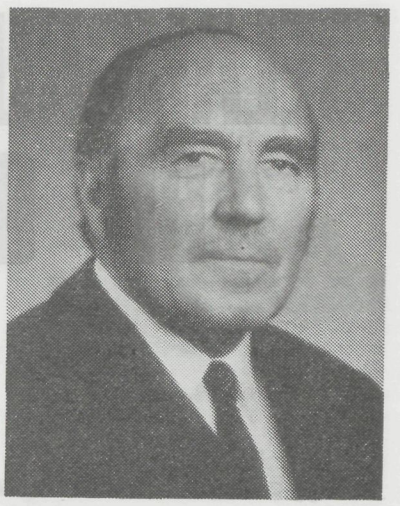
Brevo wenst alle lezers prettige feestdagen en een voorspoedig nieuwjaar, waarin naar wij hopen voor ons allen de ruimte zal ontstaan om de in vele gevallen zo broodnodige investeringen door te kunnen voeren.

In het komende jaar zal Brevo 70 jaar bestaan. Sinds de oprichting op 1 maart 1909 produceert Brevo omkeerkoppelingen. Aanvankelijk de mechanische, dat wil zeggen de handbediende, keerkoppeling en vanaf 1945 de hydraulische keerkoppeling, waarvan vele duizenden ingebouwd werden in vissersvaartuigen, haven- en zeeslepers, coasters, tankers, vrachtschepen, veerboten en duwboten. Door een optimaal contact tussen reparatie- en constructie afdeling werd ons product meer en meer aangepast aan de praktijk en geperfectioneerd.

Het grote voordeel van de Brevo keerkoppeling is, dat één van de belangrijkste onderdelen, de frictie, zowel de vooruit als de achteruit, in het langzaam lopende gedeelte van de keerkoppeling geplaatst zijn. Dit vereist weliswaar grote en zware fricties doch verhoogt de bedrijfszekerheid. De in onze keerkoppeling ingebouwde fricties hebben — indien gevaren wordt met de juiste werkdruk — een zekerheidsfaktor van 1/3 van het vermogen.

Bestonden onze fricties in het verleden uit gietijzeren platen die zeer goed voldeden, nu om ruimte besparende redenen, bestaan deze fricties uit gehard stalen platen waarvan of de binnen- of de buitenplaten voorzien zijn van een sinter laag welke hogere oppervlaktedrukken kunnen weerstaan en ook een grotere wrijvingscoëfficient hebben waardoor in afmeting kleinere fricties een groter vermogen over kunnen brengen. Dit systeem heeft nu reeds meer dan twintig jaar zijn dienst bewezen daar afgezien van evenementen van buiten af, slechts zelden frictieplaten vervangen dienen te worden. De door ons toegepaste tandwielen zijn dermate ruim bemeten dat vervanging praktisch niet voorkomt. Ook in deze huidige moeilijke tijden luidt ons devies nog steeds „KWALITEIT VOOR UW VEILIGHEID".

Wat te Zeebrugge in 1978 ?



door Max Desutter,
visgroothandelaar te Zeebrugge

Zeebrugge heeft in 1978 een zeer belangrijk aandeel gehad in de grotere aanvoer van alle vissoorten in alle Belgische havens. Dit is natuurlijk ten goede gekomen aan de handel en bij alles wat van het «visje» leeft. Zo gezien kan de handel terugblikken op een beter jaar. Een «goed» jaar is echter nog iets anders en dat komt waarschijnlijk niet meer, dit door de immer verhogende druk der algemene onkosten, druk die in de toekomst zeker niet zal verminderen. Daaruit vloeit natuurlijk een verhoogde aankoopprijs voor de verbruiker, wat mettertijd zeker nadelige gevolgen voor het verbruik moet hebben.

De uitvoer vroeger meer beperkt tot Frankrijk en Engeland, is verlegd of uitgebreid tot Duitsland en Nederland. Een groter aanvoer van daar gegeerde sorten (pladijs, gul o.a.) is daar niet vreemd aan.

In de lijn van een E.E.G. aktie tot verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van o.a. visserijprodukten, is het mogelijk voor kandidaat investeerders E.O.G.F.L. steun te bekomen. Maar daar ook maalt het administratief rad zeer traag en eist zoveel «paperassen» die veel kleine investeerders ontmoedigen. Daar zal voor de handel, niets positiefs uitkomen.

VISKEURING

Deze zeer omstreden aangelegenheid is nog niet van de baan. Verschillende rechtsgedingen zijn in gang o.a. door de beroepsvereniging te Oostende en door VERINVI samen met visverwerkende nijverheden.

Inmiddels is er naar het schijnt een wetsontwerp in de maak die verschillende nieuwe bepalingen brengt inzake sanitaire keuring.

Anderzijds blijkt dat de sanitaire keuring in diverse Europese verbonden niet van toepassing is en door de Duitsers werd bestempeld als niet overeenkomstig met het verdrag van Rome, terwijl de Italiaanse staat deze keuring gewoon heeft afgeschaft.

WAAR STAAN WIJ MET ONZE BEROEPSORGANISATIES?

Altijd even ver t.t.z. net ver. Bekwame mensen hebben geen tijd of zijn rap ontmoedigd door de flauwe steun die zijn krijgen van hun kollegas. De jongeren verbrodden hun tijd aan soms kleingeestige kritiek, maar nemen zelf geen initiatieven. Dank zijn een dynamische voorzitter en secretaris, wordt er toch wat gepresteerd door de vereniging der visgroothandelaars-verzenders van de kust te Oostende. Waar blijft VIBOZEE (?) en de vismijncommissie..... wat zijn die ?

Een bedenking : de visbakkers leveren zeer verdienstelijk werk en verrechtvaardigen de officiële financiële steun, die zij genieten. Maar is het pladijs bakken niet wat verwaterd ? Waarom niet eens denken aan wijting ,knorhaan (pieffers).

Moge 1979 voor het ganse bedrijf goed of nog beter zijn, dan het verlopen jaar, ten profijte en ten goede van velen.

BELANGRIJKE VERNIEUWINGEN BIJ OOSTENDE RADIO

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

Het nieuwe kuststation Oostende Radio Perronstraat nr. 6 te Oostende

Toen op 1 april 1965, het nieuw ontvangststation te Oudenburg in bedrijf werd genomen, zal wel niemand vermoed hebben dat amper 12 jaar later de operatoren opnieuw zouden verhuizen om zich te Oostende te installeren.

Vóór die datum was het kuststation Oostenderadio ondergebracht in een klein gebouwtje gelegen op het grondgebied Stene. Het zendstation, dat zich te Middelkerke bevindt, werd door toepassing van voor die tijd reeds zeer verfijnde technieken, door de operatoren te Stene van op afstand bediend.

Het beperkte antenneterrein, de opdringende stadsagglomeratie even als het radioparasieten verwekkend automobielverkeer over de grote weg, waaraan het toenmalige kuststation was gelegen, noodzaakten een volledige verhuis. Vandaar de oprichting van een nieuw ontvangststation te Oudenburg.

Op het aanvankelijk 20 ha grote antenneveld werden, zo ver dit enigszins nog mogelijk is in de dichtbevolkte kuststrook, de optimale voorwaarden gevonden om een radiokuststation op te richten.

Waar de geïsoleerde situering op radioontvangstgebied zeer gunstig was, bracht dit vanzelfsprekend problemen met zich voor het personeel dat met de bediening belast werd. In een omtrek van 5 km waren geen of onvoldoende woongelegenheden en van openbaar vervoer was absoluut geen sprake. Er moest zelfs bij het gemeentebestuur van Oudenburg worden tussengekomen ten einde de enig toegangsweg, in goede staat van berijdbaarheid te krijgen.

Bij zijn indienststelling mocht echter het nieuwe kuststation als een succes worden beschouwd. Het was toendertijd zeer modern en enig in zijn soort. Aan verscheidene problemen waren originele oplossingen gegeven die de exploitatie eigen aan Oostenderadio, moesten in de hand werken.

Vermelden we slechts als voorbeeld de waaiervormig opgestelde ruitantennes, die automatisch d.m.v. een originele elektronische schakelaar, van eigen ontwerp en realisatie, de ether azimuthaal over 360° uitluisteren, of de voor die tijd reeds volledig getransistoriseerde commutatiecentrale, die de operatoren toeliet automatisch toegang te hebben tot alle beschikbare zenders opgesteld zowel te Middelkerke, als te Ruiselede, evenals tot alle frequenties, met de daarbij behorende vergrendeling tussen de verscheidene bedieningsposities onderling.

Anderzijds zag het Belgisch zendstation te Ruiselede, voor de punt tot punt intercontinentale radioverbindingen, vanaf de jaren 60 zijn bedrijvigheid geleidelijk aan inkrimpen ingevolge de opkomst van de coaxiale onderzeese kabel. Maar bij de radiomaritieme diensten ontstond ondertussen meer vraag naar communicatiemogelijkheden, zodat het vrijkomende zenderpark van Ruiselede geleidelijk aan ter beschikking gesteld werd van het kuststation Oostenderadio. Ten gevolge van het in gebruik nemen van satellieten voor de radiocommunicatie, werd het zendstation Ruiselede volledig geïntegreerd in de maritieme radiosector. In de loop van de tijd werd dan ook de technische infrastructuur uitgebouwd om de zenders aan de exploitatievereisten van een kust station aan te passen.

Inmiddels deed de digitale techniek haar intrede met het gevolg dat een waaier aan mogelijkheden zich opende op het vlak van de telesignalisatie en telecommande. Waar tot voor een paar jaar op gewacht werd, was de afstandsbediening van trafiekontvangers. Deze mogelijkheid lag op het einde van de jaren zestig in het verschiet en de Belgische radiomaritieme diensten maakten hun plannen op om vanuit Oostende, zowel de zenders opgesteld te Middelkerke en te Ruiselede, als de ontvangers die zich te Oudenburg, in de onmiddellijke nabijheid van hun antennes bevinden, van op afstand gecentraliseerd te bedienen. Gewaagde optie op de toekomst, want het was tot in het begin van het huidig decenium dat moest gewacht worden, alvorens de commerciële standaarduitvoeringen van telegecommandeerde trafiekontvangers courant op de markt verschenen. Maar de beschikbaar komende toestellen voldeden dan ook beter dan aanvankelijk was verwacht en dit voornamelijk ingevolge het ter beschikking komen van quasi continu-afstembare afstandbediende ontvangers met een 10 Hz frequentie increment.

Steunend op beide peilers, enerzijds de ver doorgevoerde en soepele afstandbediening van de zenders en gedeeltelijk ook van de antennes en anderzijds de invoering van de op afstand quasi-continu afregelbare trafiekontvangers werden de werken ondernomen om een nieuw centrum te Oostende op te richten.

Dit station werd dan ook in de loop van december 1977 operationeel in gebruik genomen : de operatorenzaal werd van Oudenburg overgeheveld naar de zetel van het Gewest in de Perronstraat te Oostende.

(Zie vervolg op blz. 65)

(Vervolg van blz. 64)

De apparatuur is er afstandbediend, d.w.z. dat de ontvangers zelf in Oudenburg gebleven zijn, maar dat de afstemming en de andere afregelingen vanuit Oostende gebeuren. Ook de zenders te Ruiselede en te Middelkerke worden van hieruit van op afstand bediend.

Op sociaal vlak betekent dit een grote verbetering voor een 80-tal operatoren van het kuststation. De weg naar Oudenburg was lang, dikwijls moeilijk en niet altijd zonder gevaren, zeker in de herfst en in de winter. Het vervoer per autobus was tijdrovend, in het bijzonder voor de personeelsleden die dit traject met het busje nog moesten koppelen aan een pendel met de spoorweg of met een ander openbaar vervoermiddel.

Het nieuw kuststation is qua esthetiek zeer modern opgevat. Het uitzicht op de Mercator jachthaven, met de stad en de veerhaven als achtergrond, geeft de operator een groter gevoel van verbondenheid met de zee. Aldus is hij nu veel meer geneigd het begrip ,,schip'' te associëren met zijn taak.

Op technisch vlak werd een unieke prestatie geleverd. Met eigen middelen werd de basis- en randapparatuur eerst ontworpen, daarna ontwikkeld en tenslotte geconstrueerd. De nieuwste bouwstenen van de geïntegreerde circuiten zoals ROM's, RAM's, PROM's, e.a., werden in toepassing gebracht en het geheel is uitgegroeid tot een supermoderne centrale.

Navigational Warnings nu ook via telex over Radio

Het is in de zeevaartkringen nu wel stilaan bekend dat de onverpoosd vooruitschrijdende techniek de radiotelegrafie aan het metamorfoseren is. De goeie ouwe morse zal geleidelijk het veld moeten ruimen voor de moderne overseining per telex. Inderdaad, de als het ware elektrisch gekoppelde schrijfmachines van te lande, hebben ook hun intrede gedaan in de maritieme wereld der radioverbindingen.

De belangstellenden weten ongetwijfeld dat Oostenderadio één der modernst uitgeruste kuststations ter wereld is en ook op het gebied van het automatisme bij de telex-over-radio ,in vakkringen T.O.R. (Teleprinting over Radio) genoemd, gans vooraan in de rij staat.

Inmiddels heeft men zich in het buitenland onverwijld gebogen over de mogelijkheid om de T.O.R. te benuttigen voor veiligheidsdoeleinden. En het dient gezegd dat België, in casu Oostenderadio, onmiddellijk heeft ingehaakt om ook op dit vlak zijn steentje bij te dragen.

Het gebeurde toen Zweden en Nederland het initiatief namen om via een middengolf-telegrafiefrequentie, de 518 kHz, dringende berichten aan zeevarenden uit te sturen. De proeven, waaraan ook Oostenderadio deel nam droegen het volle enthousiasme weg van de eigenaars van met T.O.R. uitgeruste scheepsstations, want de ontvangst was praktisch onberispelijk en feilloos. Een en ander kwam ter tafel bij een vergadering te Göteborg, waar de reeds van ondervinding voorziene nationale telecommunicatiebedrijven, samen met geïnteresseerden uit andere West-Europese landen, de resultaten in ogenschouw namen. Deze waren zonder meer verbluffend zodat meteen gedacht werd aan een veralgemening van het uitzending van navigational warnings langs de T.O.R. en er werd al dadelijk werk van gemaakt op West-Europees niveau, dezelfde bakermat van het gelijkaardig radiotelefonie-systeem.

Elke administratie — lees nationaal kuststation — zal zijn verantwoordelijkheid opnemen voor de betreffende SAR-zone; voor België gaat het dus om de sector welke bestreken wordt door de reddingsdiensten van het Loodswezen.

In feite loopt het zendbereik van Oostenderadio veel verder uit dan de afmetingen geboren uit de Belgische SAR (Search and Rescue)-zone. Internationale contacten brachten aan het licht dat T.O.R.-uitzendingen van navigational warnings zonder haperingen werden opgevangen rechtover Lissabon en tot diep in de Baltische zee. Hieruit zou men kunnen afleiden dat men op de schepen onnuttige medelingen zou kunnen registreren, als men zich al te ver uit de buurt bevindt van de zone waarop de berichten betrekking hebben. Dit is echter niet zo. Net als bij de radiotelefonische uitzendingen zal een internationaal tijdschema worden gerespecteerd. Aldus weet men op de schepen wanneer men van wie kan registreren.

Wat nu meer bepaald Oostenderadio betreft, kan worden aangestipt dat bedoelde T.O.R.-uitzendingen worden verzorgd om 02.48, 06.48, 12.48, 18.48, 22.48 G.M.T.

Verder is het interessant om weten dat ook weerberichten langs dezelfde weg kunnen worden opgevangen. Zo worden deze door Oostenderadio gereproduceerd omstreeks 06.48 en 18.48 G.M.T. Stormberichten, alsmede dringende navigational warnings, worden onmiddellijk na ontvangst van de uitgevende autoriteit de ether ingestuurd, om dan eventueel later te gepasten tijde te worden herhaald bij geprogrammeerde uitzendingen.

De radioteleprinting of T.O.R. op internationaal vlak nog maar sedert een viertal jaar gestandardiseerd, wordt aldus door de R.T.T. in een minimum van tijd gepromoveerd tot een waardevol hulpmiddel voor de beveiliging van mensenlevens en de scheepvaart op zee.

Radioverbindingen o.m. voor de IJslandvisserij op de frequenties in de 3 MHZ-band en op 4143.6 Khz.

Naargelang van de radiopropagatie-omstandigheden, is het verkeer op de radiotelefoniefrequenties in de middengolven niet steeds van goede kwaliteit.

Anderzijds zijn voor langere afstanden, zoals deze waarmede de IJslandvisserij en andere verre visserij worden geconfronteerd, de frequentie 2484 kHz en andere rond de 2 MHz minder aangewezen. Hogere frequenties zijn voor dergelijk bereik beter geschikt. Daarom werd door Oostenderadio uitgezien naar een verkeersmogelijkheid die, in de gegeven situatie, betere resultaten moest opleveren en werd gedacht aan een benuttiging van frequenties in de 3 MHz-band.

Op 15 maart j.l. luidde OST een proefperiode in. Vanaf deze datum koppelde het kuststation een luisterdienst op de 3178 kHz aan de gebruikelijke luisterwacht op de 2182 kHz en/of de 2484 kHz. Scheepsstations die moeilijker terecht konden via de klassieke middengolffrequentes, konden OST verzoeken om een inzake kwaliteit nog van meer garanties voorziene verbinding. Dit zou dan gebeuren via de frequenties 3178 kHz en 4143,6 kHz voor de scheepsstations, terwijl OST zich bediende van de frequenties 3632 kHz en 3684 kHz. Op laatstvermelde frequentie beantwoordde OST ten andere eventuele oproepen op de 3178 kHz.

Het kuststation maakt alleen nog gebruik van de single-side-bandklassen. In het beroepsjargon heeft men over A3A (met verminderde draaggolf) en A3J (met gedempte draaggolf). Indien de scheepsstations reeds zijn uitgerust met apparatuur welke deze enkelzijbandwerking mogelijk maakt, dan ligt het eigenlijk voor de hand er gebruik van te mamaken. Niettemin hebben de scheepsstations de toelating om nog tot 31-12-1981 te opereren in A3, dit is dan de technische term voor de aloude werkwijze in dubbelzijband.

Meerdere scheepsstations hadden onmiddellijk door, dat de nieuwe radioweg aan een behoefte tegemoet kwam, want zij voorzagen hun apparatuur van de nodige kristallen. Voorzeker zal niemand het zich hebben beklaagd, want de verbindingen waren uitstekend.

Wel moet worden gezegd dat de frequentie 3178 kHz niet altijd de deur was waarlangs het scheepsstation binnen kwam. Veeleer gingen de werkfrequenties, dus 4143,6 kHz en wel eens 3178 kHz voor de scheepsstations en 3632 kHz en 3684 kHz voor het kuststation, de rol gaan spelen van uitwijkfrequenties als er op de gewone middengolffrequenties geen afdoende kwaliteit te vinden bleek. Dit was ten andere ook de bedoeling.

Het Gewest van de Radiomaritieme Diensten zal, na de positieve resultaten van de voorbije maanden, de nieuwe radioweg over de 3 MHz-band definitief instellen.

Wij konden wel vaststellen dat eigenlijk niet genoeg scheepsstations meteen het kuststation oproepen langs hun 3178 kHz, hoewel zij daar bestendig door OST worden aanhoord. Wij kunnen alleen aanstippen en er zelfs de nadruk op leggen dat de mogelijkheid openstaat. Waarom er dan geen gebruik van maken ?

Automatische teleprinting

Sedert enkele maanden wordt door de technische dienst van Oostenderadio druk gewerkt aan het op punt stellen van de automatisatie van de radioteleprinting (T.O.R. = teleprinting over radio).

Rond half december 1978 zal het systeem operationeel worden en zullen de schepen, die uitgerust zijn met een teletype toestel en de er bij behorende codeerapparatuur, in de mogelijkheid zijn via het kuststation Oostenderadio, rechtstreeks een landabonnee op te roepen zonder dat hiertoe de tussenkomst van de kuststationoperator noodzakelijk is.

Het scheepsradiostation behoeft alleen het selectief oproepnummer van het kuststation uit te sturen gevolgd van het landtelexnummer van de abonnee aan de wal, om de verbinding tussen de twee correspondenten tot stand te brengen.

Waar de radioteleprinting reeds het voordeel van de gewone telegrafie, nml. dit van een geschreven en blijvende tekst koppelde met de mogelijkheid tot converseren eigen aan de telefonie, behoeft het geen betoog dat het automatiseren van de T.O.R. een reuze stap vooruit betekent in de communicatiemogelijkheden die Oostenderadio te bieden heeft.

Uit hetgeen hier voorafgaat meen ik te mogen stellen dat alle zeevarenden zullen inzien dat door de R.T.T. en in het bijzonder door de Radiomaritieme Diensten, alles in het werk wordt gesteld om de beveiliging van de mensenlevens op zee, evenals de publieke radioverbindingen met de wal, in de beste voorwaarden te laten gebeuren en dit door het in gebruik nemen van de laatste nieuwe mogelijkheden die de techniek te bieden heeft.

Wij gaan er dan ook fier op te mogen schrijven dat Oostenderadio thans een van de meest moderne kuststations ter wereld is.

NAAR EEN HEROPLEVING VAN DE ZEEVISSERIJ ?

door kap. GHIJS
Direkteur der Handels- en Vissershaven van Oostende

Alhoewel er sedert 1976 een gunstige kentering op gang is gekomen in de sektor van de zeevisserij, kan men nog steeds niet gewagen van een rooskleurige toestand. Immers, internationale vangstbeperkingen, vastleggen van nieuwe territoriale wateren, tot zelfs vangstverbod op bepaalde bedreigde vissoorten, drukken nog steeds zwaar op de visaanvoer.

Oorzaak van deze gunstige tendenz is wellicht de steeds groeiende vraag naar vis en het geringer aanbod op de wereldmarkt.

Momenteel is de rentabiliteit van de meeste lokale rederijen op een behoorlijk peil, terwijl het herstel in de sektor van de aanvoer ook een heropleving meebrengt voor de kommercialisatie en de afzet van vis en visserijprodukten.

Het toekennen van sloopprémies en de verkoop aan buitenlandse rederijen hebben de Oostendse vloot herleid tot zo'n goede tachtig eenheden. Deze kapaciteit staat thans in verhouding tot de aanvoervooruitzichten op korte en middellange termijn. Uitbreiding kan echter overwogen worden wanneer de van kracht zijnde vangstbeperkingen hun uitwerking zullen hebben en de visvoorraden opnieuw op een aanvaardbaar peil zullen gebracht zijn. Wel bestaat er een dringende noodzaak om tot een geleidelijke aanvulling van de vloot, door nieuwbouw, over te gaan. Deze aanvulling zou tevens de kwijnende scheepsbouwsektor nieuw leven inblazen .Binnen bepaalde voorwaarden kan, volgens het voorstel van de visserijministers van de EEG-kommissie, hiervoor beroep op financiële steun bij de staat als de EEG, worden gedaan.

Dank zij de steun toegezegd door de regering, zullen er in 1979 reeds zeven vissersvaartuigen op stapel gaan, hetgeen wellicht de definitieve relance zou kunnen betekenen.

Wat betreft de verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van zeevisserijprodukten zijn eveneens kredieten beschikbaar bij het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw.

In deze optiek werden reeds een aantal projekten vooropgesteld die kunnen in aanmerking komen voor uitvoering :

— vernieuwen van de vismijninstallaties;
— nieuw lossingssysteem van vis;
— rationalisatie bij de verkoop van de vis en de inning.

Wat de afzet van de visserijprodukten betreft, leert een onderzoek ons, dat de vraag er naar, het aanbod ruimschoots overtreft.

Onze vissersschepen voeren een zeer gevarieerd gamma van verse vissoorten aan die voor drie vierden op de binnenlandse markt wordt afgenomen. Onze eigen visaanvoer voldoet slechts voor ongeveer 20 % (± 35.000 T.) aan de binnenlandse vraag. Al het overige (± 150.000 T.) moet worden ingevoerd.

Het visverbruik per hoofd in België beliep gedurende het jaar 1977 zowat 15,2 kg. Dit is 3,2 kg. boven het gemiddelde van de gehele Europese Gemeenschap. De vraag blijft vast, zodat een toekomstige stijging van het visverbruik zeker niet onmogelijk is.

Veel zal afhangen van de evolutie der overbevissingsproblematiek en van de vangstbeperkingen die zowel de eigen visaanvoer als het aanbod uit het buitenland in positieve of negatieve zin kunnen beinvloeden.

Sinds jaar en dag beseft de gemeentelijke overheid dat de sektor van de visserij van primordiaal belang is voor de welstand van Oostende.

Daarom werd de permanente modernisering van de infrastruktuur der vissershaven, als een der basiselementen van de gemeentelijke politiek beschouwd.

Heel recent nog werden een aantal miljoenenprojekten gerealiseerd waarvan de belangrijkste zijn :

— volledige heraanpassing van de haringhalle;
— opnieuw aanleggen Hendrik Baelskaai;
— bouw nieuw Visserijdok met wipbrug;
— vervangen sluisdeuren;
— vernieuwen en herstellen pakhuizen.

Rekening houdend met de kwetsbare toestand van de Oostendse reders, werden de haventarieven zoveel mogelijk geblokkeerd en vele indeksaanpassingen niet doorgevoerd. Een belangrijk aandeel in het waterverbruik van de vissersvaartuigen werd door de Stad Oostende zelf betaald.

Al deze initiatieven ten spijt, beseffen maar al te weinig belanghebbenden welke inspanningen het van de ganse Oostendse bevolking vergt om het deficiet van hun bedrijfstak en de eventuele aanpassingskosten voor een spoedige relance, te helpen dragen.

Wat meer initiatief vanwege de privé-sektor i.v.m. de modernisering van hun infrastruktuur, ware slechts een kleine kompensatie voor de bemoeiingen vanwege de overheid.

In ieder geval blijft het Stadsbestuur van Oostende ijveren voor de vooruitgang en het welzijn van de visserij.

DE QUOTA OP DE BUIS

door W. VAN ROOSE
Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Met alle soorten van genoegen heb ik donderdag 7 december gekeken naar de televisie-uitzending van de NOS onder de titel « De Nederlandse Visserij in het raam van de Europese Gemeenschap ».

Het programma was opgevat als een breed debat, waarbij al wie wat met de visserij te maken heeft, de kans kreeg vragen te stellen aan Ir. Th. Tienstra, de direkteur van de Visserijen. Als TV-debat werd het een bijzonder geslaagde uitzending, waar ook de leek iets van opgestoken zal hebben.

De NOS heeft er een handje van weg om dergelijke konfrontaties interessant op de buis te brengen. De opstelling van de deelnemers alleen al was oordeelkundig en ordelijk opgevat.

Aan een eerste tafeltje zat Herman Wigbold, de ervaren en gewiekste NOS-presentator. Een betere voorzitter en moderator kun je je niet indenken. Kalm, gedecideerd, met zin voor humor, zorg dragend dat iedereen aan zijn trekken komt, zich in de plaats van de kijker stellend en uitleg vragend als te veel geheimtaal wordt gebezigd.

Het centrale tafeltje herbergde visserij-direkteur Tienstra, het mikpunt en de kop van Jut voor de vele vragenstellers. Tienstra trok zich op bewonderenswaardige wijze uit de slag, door zijn vakkennis, zijn gevatheid, zijn onverstoorbaarheid en zijn eeuwige glimlach. Hij had een antwoord op alles, verblufte bij wijlen door gepaste tegenaanvallen en oogstte aan het slot een unaniem en verdiend applaus.

Een derde tafeltje, strategisch bezijden opgesteld, was de uitkijkpost van mr. Boelmans Kranenburg, sekretaris van een hele rij vissersverenigingen. Hij werd geflankeerd door een reder-visser uit de platvis-

(Zie vervolg op blz. 67)

(Vervolg van blz. 66)

sektor. Beide heren vulden elkaar goed aan, vormden een soort buffer-zone tussen de eenzame Tienstra en de vele vragenstellers, en hun reakties gingen dan ook beide richtingen uit.

Aan de overkant zat de tribune afgeladen vol. Heel vissend Nederland was present .Reders, platvisvangers, haringvissers, vishandelaars, verwerkers, wetenschapslui en ook enige lang- of kortharige milieubeschermers ontbraken niet op het appel.

Het centrale onderwerp van het debat lag zo voor de hand. De overbevissing, de quota, de starre Britse houding bij de uitbouw van het EEG-visserijbeleid, al de grote en kleine problemen, die de vissers van Nederland (en West-Europa) de jongste jaren bezighouden, passeerden de revue.

Ook voor de Vlaamse kijkers was dit een zeer leerzaam TV-programma, en dan uiteraard in de eerste plaats voor hen die bij het visserijgebeuren betrokken zijn. Er werd van de kant van de tribune enkele malen met een boze vinger in de richting van België gewezen. België zou volgens deze interpellanten zijn laars lappen aan het quota-systeem en zich helemaal niet storen aan de afspraken die de Acht (de negen EEG-landen minus het recalcitrante Groot-Brittannië) op dit gebied begin 1978 hadden gemaakt. Eén van de vragenstellers, die onlangs nog in Zeebrugge was geweest, beweerde zelfs dat de quota daar een onbekende zaak waren.

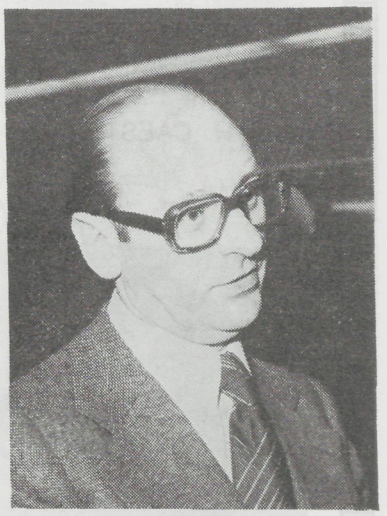
Visserijdirekteur Tienstra ving ook die opmerkingen gevat op, door er op te wijzen — naar waarheid overigens — dat de Belgische wetgevende molen heel traag maalt, en hij liet een paar keren uitschijnen, in bedekte termen maar toch duidelijk voor de goede verstaanders, dat niemand naar de buren met stenen dient te gooien. Ook de Nederlandse visserman is op stuk van respekteren van de quota niet heel zuiver op de graat. Bijgevolg bleef dit potje beter bedekt; de tribune begreep meteen en drong niet verder aan.

Veel aandacht werd besteed aan de zaak van de visgronden en de Britse houding op dit gebied. Ook dit was volkomen begrijpelijk en normaal, rekening gehouden met de jongste mislukkingen van de EEG-besprekingen te Brussel. De analyse die Tienstra hierover maakte was glashelder en realistisch; als insider en EEG-expert ter zake wist hij zowel de achtergronden van de Britse politiek te verklaren, als een juiste evaluatie te geven van de traditionele belangen van de overige EEG-landen.

Een groot plus-punt in dit TV-debat was het optreden van de talrijke vragenstellers. Meestal zakelijk, vaak emotioneel, altijd recht op de man af werden een groot aantal pertinente vragen en bedenkingen afgevuurd, zodat deze televisie-uitzending tot een levendig en gevarieerd kijkspel uitgroeide. Een pluim voor moderator Herman Wigbold door wiens toedoen een maximum vragenstellers aan bod konden komen en waarbij een juiste dosering werd bereikt tussen het panel en het publiek.

U hebt intussen begrepen, waarde lezer, dat dit een TV-uitzending was op hoog peil, iets waarvoor wij onze Noorderburen mogen benijden. Ook al heeft het Vlaamse visserijbedrijf zich niet te beklagen over de belangstelling die de BRT voor haar aan de dag legt, dan nog is het hoogst onwaarschijnlijk dat een soortgelijk programma over de Belgische visserij bij ons ooit op de buis komt.

DE BOLLE
nieuwe toekomst



door A. OPSTAELE, voorzitter van het Visserstehuis „De Bolle"

In het Belgisch Staatsblad van 19-12-1963 verschenen de statuten van ons Visserstehuis.

Het werd opgericht op initiatief van het Beschermingskomitee voor Verlaten Kinderen van het gerechtelijk Arrondissement Brugge, in samenwerking met de Rederscentrale als overkoepelende organisatie ter vrijwaring van de belangen van het Zeevisserijbedrijf en met het stadsbestuur van Oostende, die alsdan nog eigenaar was van het gebouw, dat nadien aan de vereniging werd verkocht om het als Visserstehuis in te richten.

Sedert deze datum hebben reeds tientallen jongeren langs de Bolle, hun weg en hun bestaan in onze zeevisserij gevonden en hun plaats in de maatschappij ingenomen.

Opnieuw willen wij de Heer Pros Vandenberghe en Het Visserijblad danken voor de gelegenheid, die ons naar jaarlijkse traditie geboden wordt om ten overstaan van de gemeenschap in het algemeen en de zeevisserij in het bijzonder, de stem van de Bolle te laten horen.

In de voorbije vijftien jaar heeft de Bolle goede dagen gekend, waar er reden tot vreugde was. Er waren echter ook donkere dagen, waar het moeilijk was voor onze jongens een geschikte werkgelegenheid te vinden.

Ook waren er problemen van pedagogische aard, wanneer jongeren in hun opgroeiende adolescentie, niet altijd de maatschappelijke normen begrepen.

Ook hadden wij zorgen bij de keuze van ons personeel, dat zich voor een delikate en moeilijke opdracht geplaatst ziet.

Maar is het niet zo, dat uiteindelijk de grootste voldoening en de schoonste verrijking bekomen wordt, bij en na het overwinnen van de grootste moeilijkheden.

Vandaag mogen wij vaststellen dat na een periode van relatieve teruggang ,eigen aan alle sociale instellingen, de Bolle een nieuwe weg is opgegaan.

In ons tehuis waar jongens verblijven die om één of ander reden waarvoor ze niet altijd en volledig verantwoordelijk zijn, niet in hun eigen familie terecht kunnen, heerst thans opnieuw de gezellige steer van vroeger en spant iedereen zich eendrachtig in, om het schip in goede richting te houden.

Het is hier zeker de plaats, een woord van dank te richten aan alle leden van de Raad van Beheer, die vooral in de voorbije moeilijke periode, een bewijs geleverd hebben wat de Bolle voor hen betekent.

Meer dan ooit danken wij al onze personeelsleden en de opvoeders, die onder leiding van Mevrouw Boey, zich dag en nacht voor onze jongens inzetten.

Een bijzondere vermelding voor ons echtpaar, de Heer en Mevrouw Hoeghenae, die elk op hun manier een speciale inhoud aan de Bolle geven.

Terwijl Mevrouw Hoeghenae in haar keuken, ook de verantwoordelijkheid draagt voor het huishoudelijke, is zij voor de jongens als het ware, de moeder die hen met hun dagelijkse problemen moet opvangen. Anderzijds is de Heer Hoeghenae met zijn eenvoud en zijn werklust, de man die alle karweitjes opknapt en ervoor zorgt dat onze jongens in een net onderhouden tehuis verblijven en het er goed hebben.

Vandaag staat de Bolle open niet alleen voor werkelijke vissers, maar ook voor alle jongeren, die in de met de zeevissrij aanverwante bedrijven tewerkgesteld zijn.

Niettegenstaande wij een moeilijke ekonomische situatie beleven, zijn wij gelukkig vast te stelen dat onze jongens nog steeds werkwillig genoeg zijn om het harde werk in de visserij aan te pakken.

Daarom is een begrijpelijke, menselijke aanpak en een opvang in een gezellig tehuis een onmisbare voorwaarde.

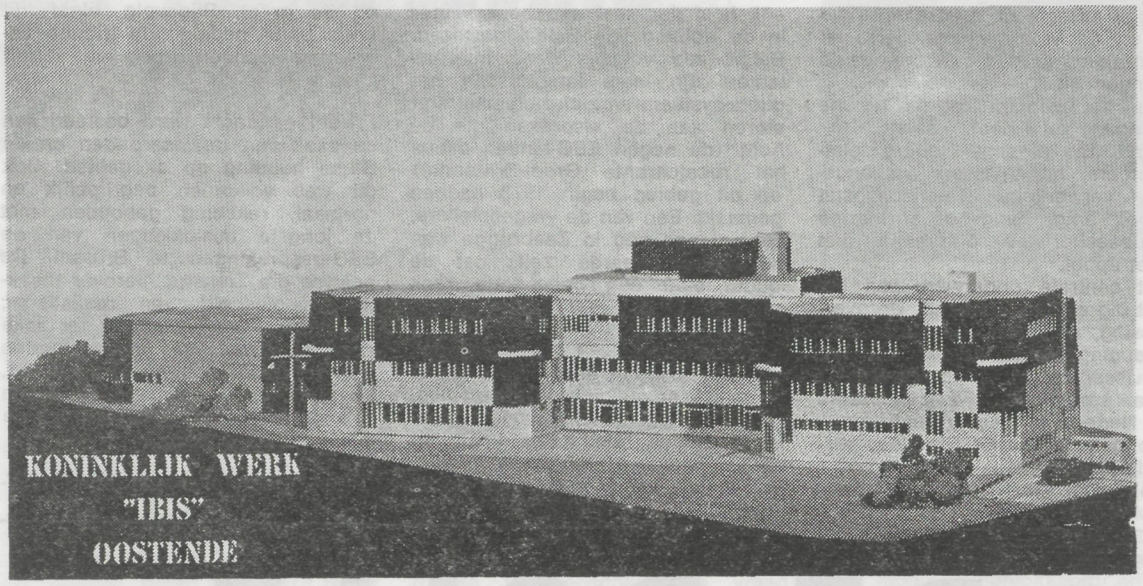
We menen dat de Bolle tot heden op een voortreffelijke manier hierin geslaagd is en dat de Bolle aan een noodzaak en een behoefte voldoet, die uit onze zeevisserij niet weg te denken is.

Onze dank gaat ook naar de Rederscentrale, die ons van bij de stichting met raad heeft bijgestaan en op wie wij nooit tevergeefs beroep doen, alsook aan alle reders en bemanningsleden van hun schepen, die onze jongens met begrip en welwillendheid aan boord ontvangen en begeleiden.

We danken tenslotte al degenen die ons in het verleden op het financieel en het materieel vlak hebben geholpen, maar ook en niet in het minst, al diegenen, die ons in ogenblikken van vertwijfeling en teleurstelling, hebben ondersteund en aangemoedigd om de ons toevertrouwde zware en moeilijke taak verder te zetten. Voor deze steun en dit begrip, wensen wij hen alle geluk toe.

Zeer graag bieden wij langs deze weg aan onze „Vrienden van de Bolle" onze oprechte wensen aan voor een vrolijk kerstfeest en een gelukkig nieuwjaar.

QUO VADIS IBIS ?



door H. CAESTECKER, Directeur K.W. Ibis

Het Koninklijk Werk IBIS werd gesticht in 1906. Al meer dan 72 jaar geleden !

Het is dus een normaal verschijnsel dat de school vandaag niet meer ten volle beantwoordt aan het oorspronkelijk profiel. Kan iemand van de derde leeftijd, hoe jong en springlevend ook van hart, er nog uitzien als een jongeman? Het antwoord ligt voor de hand. De jongste tijd gebeurt de evolutie echter in versneld tempo. Bovendien hebben verscheidene uiteenlopende faktoren meer of mindere impakt.

We blijven er even bij stilstaan en geven bij deze jaarwisseling aandacht aan de toekomstperspektieven van de Koninklijke stichting die ons allen nauw aan het hart ligt.

Wat stellen we momenteel vast en welke belangrijke faktoren zijn medebepalend voor de huidige toestand en voor de toekomst ? Losweg op een rijtje geplaatst :

— verschuivingen inzake de schoolbevolking zowel op het numerieke vlak als ten aanzien van de sociale en familiale afkomst van de leerlingen.
— verschuivingen inzake de oriëntatie van de schoolverlaters zowel na het lager als na het secundair onderwijs
— meer aandacht, van de leerlingen zelf en van hun ouders, voor de intrinsieke waarde van de op de school te behalen zeevaartdiploma's en open oog voor de toekomstvooruitzichten in visserij en koopvaardij
— groter beïnvloeding van buiten af, dan voorheen het geval, op de mentaliteit van de hedendaagse schoolbevolking. Onze huidige IBIS-jongens staan veel dichter bij de jeugd buiten de school zodat een wisselwerking bepaalde sporen nalaat.

Ik zou het lijstje nog heel wat langer kunnen uitspinnen maar wil het liever hierbij laten. Zoniet wordt het al te gecompliceerd.

Eén feit is evenwel zeker : er is beweging in de toestand en we moeten ons aan de nieuwe situaties aanpassen. In de schoot van de beheerraad, meer bepaald bij het directiecomité van het Werk, is men zich terdege van deze zaken bewust en sinds enige tijd wordt een analyse verricht die moet uitmonden in modernizering en vernieuwing.

Bepaalde aspekten situeren zich in een veel bredere kontekst zoals alles wat verband houdt met de struktuur van de visserijafdeling en de te behalen diploma's bijvoorbeeld. Het vernieuwd secundair zeevisserijonderwijs (V.S.Z.O.) is immers een zaak die alle scholen aanbelangt. Ook de vormen van samenwerking tot en met de eventuele fusie van de zeevisserijscholen is een geheel van problematiek dat buiten de grenzen van IBIS treedt.

Hoofdzaak blijft evenwel dat we de problemen kennen en dat wij ze ook tegemoet kunnen treden met een gerust gemoed in de overtuiging dat de beheerraad van het Werk niets onverlet zal laten om de IBIS-school, ook na 72 jaar, de rol te laten spelen die in de geest van de stichters tot de oprichting van de instelling heeft geleid.

Ook in het jaar 2000 zal de aan de moderne noodwendigheden aangepaste struktuur van de school ten volle beantwoorden aan een bestaande behoefte. Men zal er voor zorgen dat deze „uitdaging" op passende wijze en behoorlijk uitgerust met de middelen daartoe, wordt tegemoetgetreden.

Er is dus geen enkele reden tot twijfel en nog veel minder tot vertwijfelen. We kunnen de toekomst met volle vertrouwen en warme begeestering ingaan.

Duren bepaalde zaken, zoals het nieuwbouwprojekt, wellicht wat lang dan betekent dat geenszins dat het van uitstel tot afstel zou komen. Beslist gaan we er mee door — wellicht wat al te langzaam volgens sommigen, maar in ieder geval zullen we..... doorgaan.

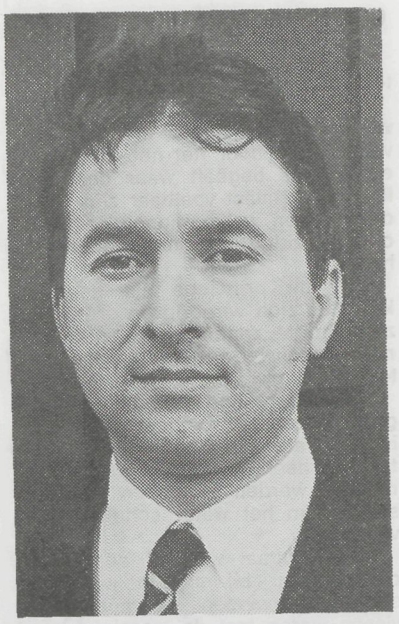
Dat heb ik op de drempel van het nieuwe jaar even willen benadrukken opdat al wie het met IBIS zo goed meent, en heel bijzonder die mensen die het dag aan dag „allemaal moeten waarmaken", wellicht een hart onder de riem zouden gestoken krijgen.

Vertrouwen in de toekomst is het parool en laten we daarom samen ,in een opbouwende geest, voort werken aan de nieuwe aanpak en uitbouw !

Aan U allen, beste IBIS-vriendinnen, waarde IBIS-vrienden, wens ik van harte toe dat het jaar 1979 voor U een jaar moge zijn van een prima gezondheid, grote arbeidsvreugde, sukses in het leven en intens geluk.

Vaert wel..... ende levet scone !

PELAGISCH VISSEN : TOEKOMST VOOR DE VISSERIJ



door Y. DEKEYSER
Direktie afgevaardigde van N.V. Ostend Stores and Ropeworks

Reglementeringen voor de visserij zijn niet nieuw, en toch kijkt de visser met een zeker wantrouwen ernaar uit, vooral wanneer het gaat om nieuwe richtlijnen.

Wat voor de visser van belang is, is toch dat hij zijn gezin de mogelijkheden geeft waarop het in deze welvaartstaat reken, en daartoe wordt gewerkt in soms weinig komfortabele omstandigheden, en dikwijls ten koste van zekere risiko's.

In dit harde leven worden ambtenaren en reglementeringen vaak negatief ervaren als een belemmering in het werk.

Anderzijds beseft iedereen dat er met de visstand iets verkeerd loopt. Vandaar dat, voorafgegaan door deskundige onderzoeken, richtlijnen noodzakelijk waren en zijn om de toekomst van de visserij leefbaar te houden.

Bovenstaand probleem is gelukkig geen alleenstaande zaak voor België, maar een ervaring over de wereld heen gespreid.

Het probleem welke wij hier hebben zien rijzen en nog steeds kennen, te weten of de visserij zich onder dergelijke omstandigheden van zware beperkingen en steeds zwaardere uitbatingskosten kan handhaven, is dus niet een uitsluitend Belgisch probleem.

Ook anderen werden en zijn er nog steeds mede gekonfronteerd.

Opmerkelijk is dat juist vóór de grote moeilijkheden in de visserij, wetenschapsmensen zich hebben toegelegd op nieuwe mogelijke technieken. Eén ervan willen wij hier toelichten, te weten de pelagische visserij.

Deze nieuwe techniek werd bij het begin toegepast op de industriële visvangst, en later met meer doeltreffendheid aangepast voor de kleinere schepen die er bijzonder goede resultaten mee behaalden.

Zoals reeds gezegd, kwam de pelagische visserijtechniek in de praktijk juist vóór de krisis in de visserij. De industriële visvangst kreeg zeer harde klappen. De lokale visserij kon geleidelijk een beter rendement ophalen.

Opmerkelijk is echter dat ook bij deze kleinere visserij de nieuwe techniek kon worden toegepast en ook direkt hoge resultaten leverde, zodra zij op de juiste manier werd bedreven.

Bij wijze van voorbeeld laten wij hierbij een schema afdrukken van een pelagisch net dat werd gebruikt door de Franse en Spaanse vissers, die om het net te slepen 2 schepen van elk 500 pk gebruikten.

Zie schets nr. 1.

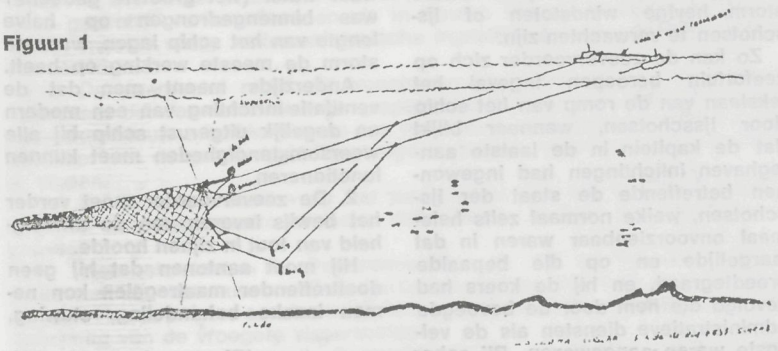
De grote innovatie is dat het pelagisch net een veel groter vangoppervlakte bestrijkt, terwijl de vangsnelheid nog wordt opgedreven bij gebruik van dezelfde PK. Om dit te bereiken werden netten ontworpen met zeer grote mazen aan het begin, waardoor bij toepassing van een speciale minderingstechniek een goede filtratie van het water door de mazen werd bekomen.

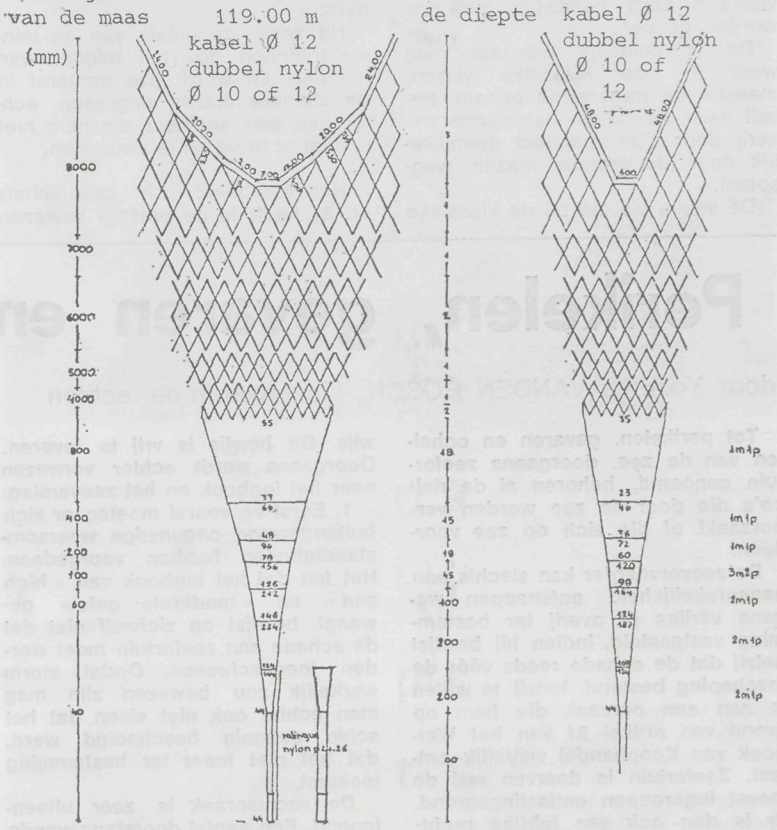
Zie schets Nr. 2.

Voordeel van de grote vangopening van het net :

— De vis ervaart een schokgolf bij het begin van het net. Deze schokgolf is voelbaar tot ongeveer 4 meter van de rand van het net

Figuur 1

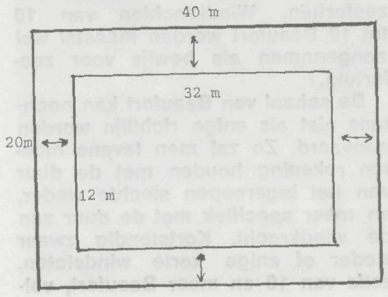




Figuur 2

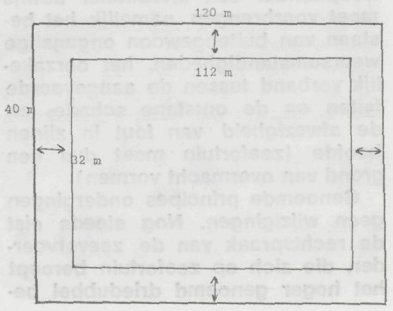
bij de huidige vangsnelheid.

Bij een klassiek net waarbij de vangopening theoretisch 40 m. x 20 m. bedraagt is de vangopening beperkt tot 32 m. x 12 m. = 384 m2.



Bij een pelagisch net waar de vangopening veel groter ligt, is ons voorbeeld 120 m. x 40 m. is de vangoppervlakte 112 m. x 32 m. = 3.584 m2.

(Zie vervolg op blz. 70)



(Vervolg van blz. 69)

Het resultaat is een relatief beter vangvermogen.

Verder werd vastgesteld dat de vis door de trillingen in het water, veroorzaakt door het net, zich naar een plaats begeeft waar deze trillingen het minst voelbaar zijn. Voor deze vissen welke binnen de vangopening zitten is dit het midden van het net.

Met dit principe als gegeven kon men zich veroorloven grote mazen aan te zetten en slechts kleinere mazen bij het eind van het net te gebruiken.

Vanzelfsprekend hadden deze grote mazen een mindere weerstand in het water, kon het water er beter doorheen, waardoor wervelstromingen werden vermeden (wervelstromen in het water schrikken de vis af).

Het resultaat van dit alles was dat men nu bij machte was vissoorten te vangen die moeilijk te vissen waren met de klassieke netten. Deze vissoorten haalden betere besommingen en, ondertussen konden deze vissoorten waarvan de visstand werd bedreigd, met rust worden gelaten.

Dit is duidelijk wanneer men weet dat de klassieke visserij meestal de tragere vis opnam, terwijl deze vis bij de pelagische visserij door zijn traagheid gemakkelijk door de grotere mazen wegspoelt.

De snelle vis die bij de klassieke visserij kon reageren op de schokgolf van het net en daarbij nog bij het gevoel van de trillingen door het net veroorzaakt, terug uit het net vooruit kon wegzwemmen, reageert bij de schokgolf en de trillingen van het pelagisch net helemaal anders.

Hij zoekt de plaats van de minste trillingen op (het midden van het net) en wordt pas achteraf in de kleinere mazen gegrepen, echter aan een snelheid die hem niet toelaat er terug uit te zwemmen.

Het voorbeeld (cfr. ook schets nr. 3) heeft in de praktijk bewezen dat zeer grote besommingen mogelijk waren, zelfs bij gebruik van kleinere schepen. In dit v.b. heeft de lokale visserij gedeeltelijk de taak van de industriële visserij kunnen overnemen.

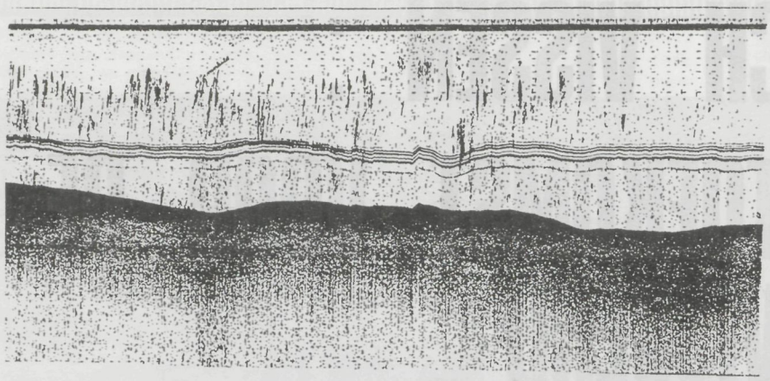
De praktijk moet uitwijzen welke de waarde is van deze nieuwe methodes en waar ze kunnen worden toegepast.

Door ons werd echter vastgesteld dat, in deze landen waar de pelagische viserij met gebruik van de juiste apparatuur, de visserij zich relatief goed heeft beschermd *en nog beschermt tegen de krisis* die wij kennen in onze sektor.

Het hoeft geen betoog wanneer wij even zien naar Nederland (weinig aanpassing en drastische vermindering van de vloot) in vergelijking met Frankrijk (technische aanpassing zonder al te groot verlies aan schepen).

Vergeten wij echter niet dat de nieuwe weg enkel mogelijk is door een zeer nauwe samenwerking tussen wetenschapsmensen, nettenbouwers, bouwers van schepen en apparatuur, en vissers.

Uit deze samenwerking is de evolutie ontstaan en wordt ze uitgedragen naar steeds nieuwe toepassingen.



Hoogte net : 38 m - Vangoppervlak ca 4.000 m2
2 schepen van elk 500 pk - vangsnelheid 5 knopen.

Perikelen, gevaren en onheilen van de zee

door Yolanda VANDEN BOSCH, Licentiaat in de rechten

Tot perikelen, gevaren en onheilen van de zee, doorgaans zeefortuin genoemd, behoren al de risico's die door de zee worden veroorzaakt of die zich op zee voordoen.

De zeevervoerder kan slechts aan aansprakelijkheid ontsnappen wegens verlies of averij ter bestemming vastgesteld, indien hij bewijst hetzij dat de schade reeds vóór de inscheping bestond, hetzij te wijten is aan een oorzaak die hem op grond van artikel 91 van het Wetboek van Koophandel wettelijk ontlast. Zeefortuin is daarvan wel de meest ingeroepen ontlastingsgrond. Er is dan ook een talrijke rechtspraak rond ontstaan.

Het begrip « zeefortuin » werd duidelijk bepaald in het Cassatiearrest van 13 april 1956. Hierin wordt bepaald dat de zeevervoerder die zich van aansprakelijkheid wil ontlasten op grond van artikel 91, A, par. IV, 2° c van het Wetboek van Koophandel een driedubbel bewijs moet voorbrengen, namelijk het bestaan van buitengewoon ongunstige weersomstandigheden, het oorzakelijk verband tussen de aangevoerde feiten en de ontstane schade, en de afwezigheid van fout in zijnen *hoofde (zeefortuin moet dus een* grond van overmacht vormen).

Genoemde principes ondergingen geen wijzigingen. Nog steeds eist de rechtspraak van de zeevervoerder, die zich op zeefortuin beroept het hoger genoemd driedubbel bewijs. Dit bewijs is vrij te leveren. Doorgaans wordt echter verwezen naar het logboek en het zeeverslag.

1. Eerst en vooral moeten er zich buitengewoon ongunstige weersomstandigheden hebben voorgedaan. Het feit dat het logboek van « high sea » en « moderate gale » gewaagt, bewijst op zichzelf niet dat de schade aan zeefortuin moet worden toegeschreven. Opdat storm werkelijk zou bewezen zijn mag men echter ook niet eisen dat het schip zodanig beschadigd werd, *dat het niet meer ter bestemming* toekomt.

De rechtspraak is zeer uiteenlopend. Een aantal doorslaggevende elementen ter bewijs van de uitzonderlijk slechte weersomstandigheden zijn nochtans terug te vinden.

Vaak wordt er verwezen naar de schaal van Beaufort. Een bepaalde windkracht volgens deze schaal vormt op zichzelf echter niet altijd een bewijs voor het bestaan van zeefortuin. Windkrachten van 10 tot 12 Beaufort worden meestal wel aangenomen als bewijs voor zeefortuin.

De schaal van Beaufort kan nochtans niet als enige richtlijn worden *aanvaard. Zo zal men tevens moe*ten rekening houden met de duur van het ingeroepen slechte weder, en meer specifiek met de duur van de windkracht. Kortstondig zwaar weder of enige korte windstoten, zelfs van 10 en meer Beaufort, volstaan niet altijd om de schade te verklaren en aan zeefortuin toe te schrijven.

Zeefortuin werd aldus terecht ingeroepen door de zeevervoerder wiens schip gedurende zeven dagen van een veertiendaagse reis, welke op zichzelf veel langer duurde dan normaal, te kampen had met zwaar weder en dat om de zee enigszins op te vangen meermaals van koers diende te veranderen.

De rechtbank aanvaardde ook zeefortuin bij ontstuwing tengevolge *van een kortstondige doch hevige* storm met windkracht van 9 tot 10 Beaufort, en met uitlopers van 11 tot 12.

Verder moet nagegaan waar en wanneer het zwaar weder zich heeft afgespeeld. Het is namelijk zo dat op bepaalde plaatsen op zee, en aldaar dan nog zeker op bepaalde tijdstippen van het jaar zware storm, hevige windstoten of ijsschotsen te verwachten zijn.

Zo kan de zeevervoerder zich op zeefortuin beroepen ingeval het lekslaan van de romp van het schip door ijsschotsen, wanneer blijkt dat de kapitein in de laatste aanleghaven inlichtingen had ingewonnen betreffende de staat der ijs*schotsen, welke normaal zelfs hele*maal onvoorzienbaar waren in dat jaargetijde en op die bepaalde breedtegraad, en hij de koers had gevolgd die hem door de bevoegde administratieve diensten als de veiligste waren aangewezen. Bij schade veroorzaakt door ontstuwing bij windkracht 7, 8 en 9 Beaufort tijdens de maanden november en december op de Atlantische Oceaan en vooral op het kanaal en in de Golf van Biscaye kan de zeevervoerder zich op geen zeefortuin beroepen.

De tonnemaat en de diepteligging van het schip mogen in het kader van de hogere elementen geenszins worden genegeerd. Men dient tevens de aard van het schip na te gaan.

Een bulkcarrier die, hoewel met **een vrijboord van 8 voet, tijdens de reis door zware zeeën werd overspoeld en bijna de hele weg onder water lag, kan zich bij het binnendringen van zeewater langs de luiken op zeefortuin beroepen. De rechtbank hield in dit geval tevens rekening met het feit dat de ruimen waar water (het grootste gedeelte) was binnengedrongen op halve lengte van het schip lagen, waar de storm de meeste werking op heeft.**

Anderzijds meent men dat de ventilatie-inrichting van een modern en degelijk uitgerust schip bij alle weersomstandigheden moet kunnen functioneren.

2. De zeevervoerder moet verder *het bewijs leveren van de afwezig*heid van fout in zijnen hoofde.

Hij moet aantonen dat hij geen doeltreffender maatregelen kon nemen inzake behandeling, stuwing,

(Zie vervolg op blz. 71)

(Vervolg van blz. 70)

ventilatie. Hij moet daarbij rekening houden met de nieuwe vervoerstechnieken, de aard van de goederen, de voorgenomen reis (duur, plaats, tijdstip)...

Wanneer uit het logbook blijkt dat de goederen (houten kisten) reeds dadelijk na de eerste windstoten ontstuwd geraakten, kan zeefortuin niet worden aanvaard.

De zeevervoerder kan zich slechts op vorming van ruimzweet beroepen, inzoverre hij naast het bestaan van uitzonderlijk slechte weersomstandigheden het bewijs levert dat er op voldoende oordeelkundige wijze geventileerd en degelijk gestuwd werd. De temperatuurverschillen die zich tijdens de reis voordoen moeten abnormaal zijn. Indien de temperatuurschommelingen normaal zijn, de stuwing te wensen overlaat en het schip met een gebrekkig ventilatiesysteem is uitgerust kan de zeevervoerder zich niet beroepen op het feit dat het schip met windstoten van 8 Beaufort had moeten kampen.

3. Wil de zeevervoerder zich op zeefortuin beroepen moet hij ten slotte het oorzakelijkheidsverband tussen het zeefortuin en de schade bewijzen. Het beroep op zeefortuin dient te worden verworpen, indien de ontstane schade aan mogelijk andere oorzaken is toe te schrijven. Het feit dat het logbook van « high sea » en « moderate gale » gewaagt, bewijst geen oorzakelijk verband tussen de aangevoerde feiten en de averij, en dat alle nodige maatregelen tot voorkoming van schade genomen zouden zijn.

Een aantal schadevormen komen geregeld terug. Tengevolge van het aanwenden van nieuwe vervoerstechnieken (o.a. containers) en behandelingstechnieken (stuwing), het vervoeren van specifieke goederen (vb. onverpakte auto's, tractoren), enz., ontstaan er steeds nieuwe problemen voor de rechter bij beoordeling van het bestaan van zeefortuin. Vandaar dat er zeker evenveel belang wordt gehecht aan de feitelijke gegevens als aan de juridische redenering.

Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

Op het terrein waar zich eens de kerk en het kerkhof van Oostduinkerke bevonden, is nu het visserijmuseum opgericht. Een meer zinvolle plaats kon niet gevonden worden. In de schaduw van de omringende bomen en struiken zijn op het ereplein een veertiental gedenkstenen geplaatst waarop zowat een 350 namen van Vlaamse vissers staan vermeld, allen omgekomen op zee en vermist. In de inkomsthall komt duidelijk naar voor, dat in dit museum, eerst aan de visser als persoon wordt gedacht. Dit bewijzen de vele foto's, getuigschriften en diploma's.

De zaal van de scheepsbouw leert ons heel wat meer betreffende dit onderwerp. Allerhande gereedschappen staan er uitgestald. Twee grote makettes roepen een beeld op van scheepswerven. De vroegere houtkonstructie en de huidige ijzerkonstruktie worden er op overzichtelijke wijze weergegeven. Het is ook hier dat vrijwel alle modellen die zich in het museum bevinden door de conservator, Desnerck Gaston, werden gebouwd. Het groot model in de inkomsthall is werkelijk het prachtstuk. De makette heeft conservator Desnerck 600 werkuren gevraagd en er werd in totaal 25.000 fr. aan materiaal besteed om deze Oostendse tweemastsloep te bouwen. Het model is open gebouwd en laat duidelijk de bouwwijze en indeling van dergelijke zeilvissersvaartuigen zien.

De grote gallerij geeft ons dan, aan de hand van zowat 35 makettes, de geschiedenis van de Vlaamse visserij. Het begint allemaal bij het schip van Brugge dat dateert uit de zesde of achtste eeuw, om dan, na het voorstellen van alle types van vissersvaartuigen die bij ons in gebruik waren, te belanden bij de moderne vissersvaartuigen.

De aanblik van de Lans, de eens zo mooie hektreiler, roept bij mensen van het vak wel enkele gevoelens op.

Na de visserijgeschiedenis een stukje historie over de spelleplekke of de Nieuwe Yde. Een Yde is een inham, een soort natuurlijke haven. Rond deze plaatsen zijn dan stilaan dorpen ontstaan, denken we maar aan Koks-yde, Lombards-yde, Ravers-yde, enz. Tussen Oostduinkerke en Nieuwpoort bestond, tot in de zestiende eeuw « De Nieuwe Yde ». De Nieuwe Yde is ongetwijfeld een vissersdorp geweest; de vele vondsten en voorwerpen, in het museum te bezichtigen, maken dit duidelijk.

Deze vondsten gedeeltelijk afkomstig van het Natuur-Historisch museum te Brussel en van opgravingen ter plaatse in 1977, laten ons potscherven, vishaken, fragmenten van gespen, beukels en vingerhoeden zien. Heel merkwaardig zijn de duizenden spelden die er werden opgegraven. Vandaar trouwens de tweede benaming van deze plaats: « De Spelleplekke ».

Benevens dit geschiedkundig materiaal beschikt het museum over een unieke verzameling maritieme schilderijen.

Werken van Artan, Farazijn, Mayens... laten ons kennis maken met de zee en de visserij.

Ditzelfde onderwerp, zee- visserij- leefgewoonten en folklore, wordt eveneens weergegeven door een prachtige reeks foto's die een tentoonstelling op zichzelf kunnen vormen.

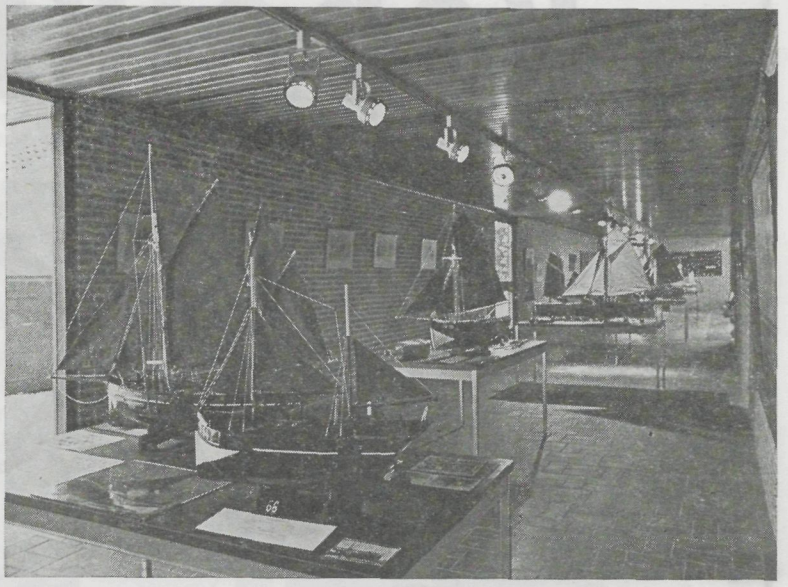
Naast het hoofdgebouw, vinden we de visserswoning. Deze woning, gebouwd naar het bestaande model in de Pylyserlaan op de grens van Oostduinkerke en Koksijde, laat ons heel goed de levenswijze van de vroegere bewoners kennen. De Leuvense stoof, de oven, de bergruimte waar gezouten varkensvlees en vis in houten tonnen bewaard werd, het alkoof met de wieg, ...allemaal typische ingrediënten van een nog niet zo ver verleden.

De paardestal naast de woonkamer is inderdaad nog in gebruik. Hier staat de viervoeter van de sympathieke uitbater van het visserscafé. Denecker Maurice is één van de zes resterende paardevissers. Als jongste bijkomer van de groep, trekt hij geregeld met Lies naar zee om er garnaal te slepen.

De vangsten worden op het binnenplein van het museum gekookt en men kan deze gastronomische delicatessen in « de peerdevisscher » proeven.

Het estaminet « De Peerdevisscher » is, tot nu toe, het jongste bouwwerk van het museum. Deze herberg roept een sfeer op van vervlogen dagen. Het interieur en de meubilering beantwoorden aan de typische inrichting van de vroegere visserscafés.

Het visserijmuseum te Oostduinkerke is een levend museum, een



museum in volle expantie en groei. Er bestaan plannen tot uitbreiding en er wordt momenteel hard werk gemaakt om dokumentatiemateriaal aan te leggen en te verzamelen. Naast de boeken bestaat er al een album met doodsprentjes van overleden of vermiste vissers en een album over vissersschepen. Albums over folklore, scheepswerven, vissershuisjes, enz., zijn eveneens in de maak.

Al deze boeken en dokumenten kunnen steeds ter plaatse geraadpleegd worden.

DE VRIENDENKRING

Het visserijmuseum, dat in 1978 ongeveer 20.000 bezoekers mocht ontvangen, ligt zeer nauw aan het hart van heel wat bezielers en ook van twee verenigingen, de modelbouwklub « De Dissel » en de vrienden van het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke.

De vriendenkring heeft zich tot doel gesteld het museum bij het grote publiek in de kijker te stellen en het museum aan nieuwe aanwinsten te helpen. Misschien mogen we hier een geslaagde aktiviteit, door de vriendenkring ingericht, aanhalen die heel goed het doel en de werking van deze vereniging aantoont. De visserijfolkloremarkten op het binnenplein van het museum werden inderdaad een groot sukses. De vele honderden bezoekers konden er kennis maken met visserijambachten en aanverwante beroepen.

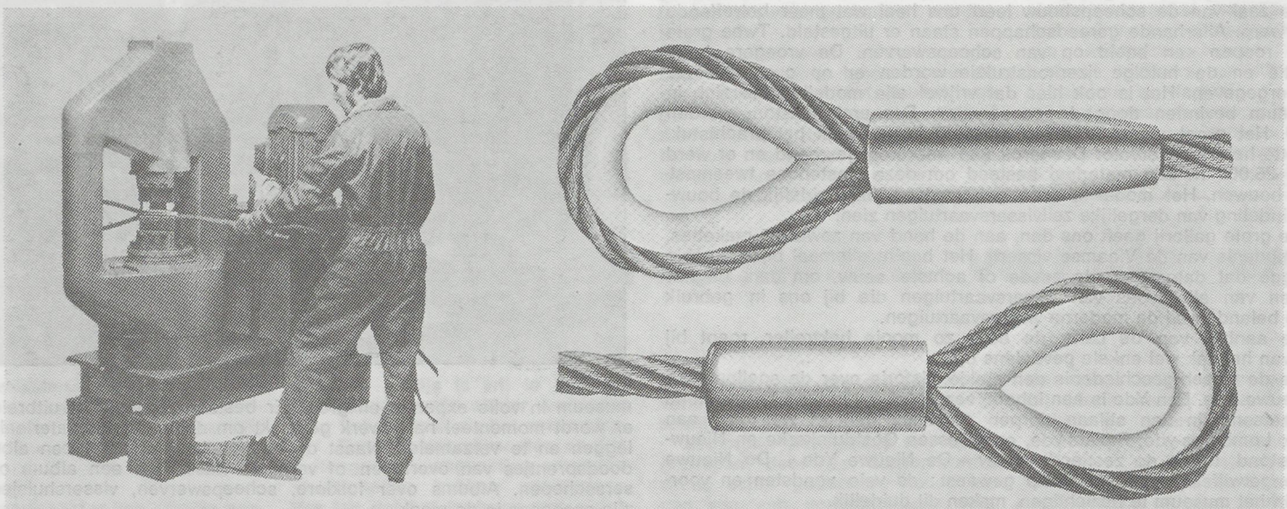
Het ganse gebeuren werd opgeluisterd met muziek en volksdans. Het museum zelf, dat gedurende deze folkloremarkten geopend was, werd door tweeduizend mensen bezocht.

Reeds vóór de stichters van de modelbouwclub de koppen bijeenstaken, kwamen heel wat modelbouwers om raad en hulp bij conservator Desnerck. Na een eerste werkingsjaar telt de club nu dertig leden waaronder twintig aktieve modelbouwers. De modelbouwclub richt van tijd tot tijd tentoonstellingen in of verleent haar medewerking aan bepaalde aktiviteiten zoals onder andere aan de visserijfolkloremarkten.

Dit alles bewijst dat het museum geen dode, stoffigere instelling is, maar werkelijk een levend orgaan met een grote schare enthousiaste vrienden.

Aan iedereen die het museum reeds geholpen heeft, dank, en er wordt gehoopt op uw verdere hulp en medewerking en zeker op deze van vissers om wie het uiteindelijk allemaal gaat.

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

Vanaf heden beschikt de s.v. S.C.A.P. over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG VANAF HEDEN DAAROVER BESCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

HET BEPROEVEN VAN EEN "VANGSTSORTEERDER" VOOR PLATVIS

door Ir. A. VERBAAN, Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, Afdeling Technisch Onderzoek

I. INLEIDING

I.1. Omschrijving huidige verwerkingmethode

Aan boord van boomkorvaartuigen wordt de vangst van beide netten los op dek gestort. Mede afhankelijk van het jaargetijde, de plaats waar gevist wordt en de optuiging van het net kunnen de vangsten relatief „schoon" of „zeer vuil" zijn. Nadat de vistuigen voor de volgende trek weer overboord zijn gezet gaat de bemanning het marktwaardige deel uit de vangst sorteren en verwerken.

Deze repeterende werkzaamheden worden door de opvarenden meestal in gebukte of geknielde houding in een natte omgeving, en op een vaak stampend en slingerend schip uitgevoerd (zie fig. 1 t/m 6). Deze omstandigheden zijn verre van ideaal, ze kunnen in het algemeen een toets aan de huidige ergonomische kriteria niet doorstaan.
Na het sorteerproces worden de marktwaardige vissoorten gestript en gespoeld om daarna in het visruim te worden opgeijsd.
Het restant van de „vangst", zoals ondermaatse- en niet marktwaardige vissoorten en het meegevangen bodemmateriaal, wordt met behulp van de de wasslang overboord gespoten.
De tijdsduur tussen het aan boord komen van de vangsten het wegspuiten van het restant ligt, afhankelijk van de samenstelling en grootte van de vangst, tussen de 15 en 30 minuten. Het zal duidelijk zijn dat enige overlevingskans voor de ondermaatse vis e.d., vooral in de zomermaanden, zo niet realiseerbaar is.

I.2. Doel van het onderzoek

Om een aanzienlijke verbetering van de arbeidsomstandigheden te verkrijgen en (eventueel) de overlevingskansen van de ondermaatse bijvangst te vergroten, heeft het Ministerie van Landbouw en Visserij aan het Technische Bureau Verburg Holland B.V. te Colijnsplaat de opdracht verstrekt tot het ontwerpen en konstrueren van een prototype van een zgn. „vangstsorteerder".
De Afdeling Technisch Onderzoek van het R.I.V.O. had hierbij een begeleidende en adviserende taak met name op het terrein van de visserijtechnische aspekten.
In het najaar van 1977 was het prototype gereed om, aan boord van een kommerciëel boomkorvaartuig, onder bedrijfsomstandigheden te worden beproefd. Hiervoor werd van 21 november tot 16 december 1977 en van 6 maart tot 7 april 1978 het boomkorvaartuig GO 4 „George Johannes" (voortstuwingsvermogen 505 KW = 685 pk) door de Sektie Rederij van de Direktie Visserijen gehuurd.

II. OMSCHRIJVING VAN DE INSTALLATIE

Het principe van de „vangstsorteerder" is afgeleid van het reeds met sukses toegepaste mechanisch transport voor de garnalen-spoelsorteermachine. De in veel gevallen vrij zware omstandigheden waaronder de boomkorvisserij op platvis wordt uitgeoefend hebben een duidelijk invloed gehad op het ontwerp en konstruktie van het prototype.

II. 1. Werking

Het prototype van de vangstsorteerder is uit de volgende onderdelen opgebouwd (zie figuur 7 t/12) :
— twee reservoirs waarin de vangst van beide boomkornetten wordt gestort ;

— een opvoerband ;
— een verwerkingsband ;
— een visspoelmachine.

Tijdens het halen van de vistuigen worden de reservoirs gedeeltelijk met zeewater gevuld. Zodra de vangst in de reservoirs is gestort zal hierdoor een mengsel worden verkregen dat goed transportabel is. De reservoirs zijn door middel van schuiven afgesloten van de opvoerband.
In elk reservoir zijn vijf sproeiers zodanig geplaatst dat het water-vangstmengsel naar het begin van de opvoerband wordt gestuwd. De hoeveelheid water per sproeier is door middel van kranen regelbaar. De in de lengterichting van het schip schuin omhoog geplaatste opvoerband, voorzien van meenemers, transporteert de vangt naar een horizontaal, op werkniveau, geplaatste verwerkingsband. Aan boord van de GO 4 „George Johannes" was de verwerkingsband dwarsscheeps geplaatst.
Om een scheiding tussen marktwaardige en niet marktwaardige vissoorten te kunnen realiseren is de verwerkingsband, in langsrichting, door een verstelbaar schot in tweeën verdeeld.
De opgevoerde vangst wordt op dat deel van de verwerkingsband gestort die het niet-marktwaardige deel naar zee afvoert. Tijdens het transport naar het einde van de band wordt de marktwaardige vis door de opvarenden uitgesorteerd en eventueel gestript. Deze vis wordt op het andere deel van de band gedeponeerd en afgevoerd naar de visspoelmachine.
Na het spoelen wordt de vis verzameld in manden. De verdere behandeling van de vis wordt door één bemanningslid geregeld. Deze sorteert de gewassen vis, naar soort en grootte, in gereedstaande manden. Na het beëindigen van de vangstverwerking wordt de vis in het visruim gebracht en in kisten opgeijsd. Het niet opgevoerde grove bodemmateriaal wordt uit de reservoirs verwijderd door de zijkanten omhoog te klappen.

II.2 Konstruktie

Het gehele frame waarin zowel de reservoirs als de opvoerband zijn gemonteerd is voornamelijk vervaardigd uit 3" stalen pijp. De reservoirs zijn gekonstrueerd uit stalen plaat. De bodemsekties van de reservoirs zijn zo gevormd dat vlakke stukken niet voorkomen. Ook de hoeken van de reservoirs zijn goed afgerond.
Direkt boven de bodem van de reservoirs zijn uitsparingen gemaakt waarin sproeiers zijn geplaatst. Per reservoir zijn zo vijf sproeiers gemonteerd.
Om grof bodemmateriaal, zoals grote stenen e.d., uit de reservoirs te kunnen verwijderen zijn de twee zijwanden naar boven scharnierbaar gemaakt.
Voorzieningen zijn aangebracht om in een gesloten stand een waterdichte afsluiting te verkrijgen.
Het opvoeren van de vangst geschiedt uit beide reservoirs tegelijk. Echter het opvoeren per reservoir is ook mogelijk, daar voorzieningen in de vorm van schuiven voor het afsluiten van de reservoirs zijn aangebracht. De opvoerband is vervaardigd van zeewaterbestendig roestvrij staal. Om alleen de vangst op te voeren, en niet het water, is de opvoerband geperforeerd met een doorlaatpercentage van ca 50 %. De opvoerband is voorzien van meenemers. Deze zijn 50 cm breed (nuttige breedte opvoerband) cm hoog en staan in V-vorm.
Ervaringen met het mechanisch transport voor de spoelsorteermachine voor garnalen hebben geleerd dat hierdoor ook relatief grote vissen kunnen worden opgevoerd. De lengte van de opvoerband is 2,92 m h.o.h. aandrijfrollen. De band wordt aangedreven door een d.c.-elektromotor van 0,25 KW (0,34 pk), 110 V bij 2000 omw./min. Tussen elektromotor en aandrijfas van de opvoerband is een variator voor de snelheidsregeling, een wormkast met een vertraging van 70 : 1 en een kettingwieloverbrenging met een vertraging van 3 : 1 aangebracht. De snelheid van de opvoerband is hierdoor regelbaar van 0,35 tot 2,0 m/min.
In de ophangkonstruktie van de band in het frame zijn voorzieningen aangebracht om de opvoerhoogte in te stellen.
De opgevoerde vangst wordt op een verwerkingsband gestort die konstruktief en qua afmetingen identiek is aan de opvoerband. Alleen de meenemers ontbreken. Ook de aandrijfunit is identiek met uitzondering van de kettingwieloverbrenging, deze heeft een vertraging van 2,5 : 1. Hierdoor is de verwerkingsband regelbaar van 0,4 tot 2,4 m/min.
De bedieningsschakelaars van beide transportbanden zijn zo geplaatst dat zij gemakkelijk door de bemanningsleden die aan de verwerkingsband werken bediend kunnen worden.
Door het monteren van een indwarsrichting verstelbaar multiplex schot werd een deling van de verwerkingsband gerealiseerd.
De visspoelmachine is een bestaande installatie en is reeds op meerdere schepen in gebruik.
De spoeltrommel, vervaardigd van zeewaterbestendig roestvrij staal, ligt op vier aandrijfrollen in een polyester bak. De trommel wordt aangedreven door een d.c.-elektromotor van 0,18 KW (0,25 pk), 110 V bij 1400 omw./minuut. Tussen elektromotor en aandrijfrollen is een vertraging van 14 : 1

(Zie vervolg op blz. 74)

(Vervolg van blz. 73)

ingebouwd. De diameters van de spoeltrommel en de aandrijfrollen zijn respektievelijk 600 en 100 mm.

Dit houdt in dat de trommel 16,67 omw./min. maakt. De nuttige lengte van de trommel bedraagt 1 m. Om een kontinue in de spoeltrommel te realiseren zijn aan de binnenzijde van de trommel in spiraalvorm goed afgeronde roestvrije stalen noppen gelast.
Eén van de belangrijkste facetten in de beproeving van de vangstsorteerder onder bedrijfsomstandigheden was het bepalen van de benodigde hoeveelheid water om een goede werking te realiseren.

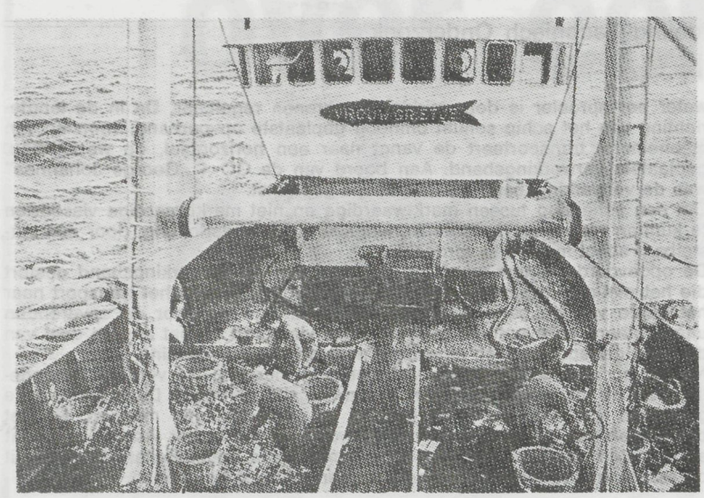
Om onafhankelijk van de dekwasleiding te kunnen funktioneren werd een elektrisch aangedreven 3" zelfaanzuigende centrifugaalpomp geïnstalleerd.

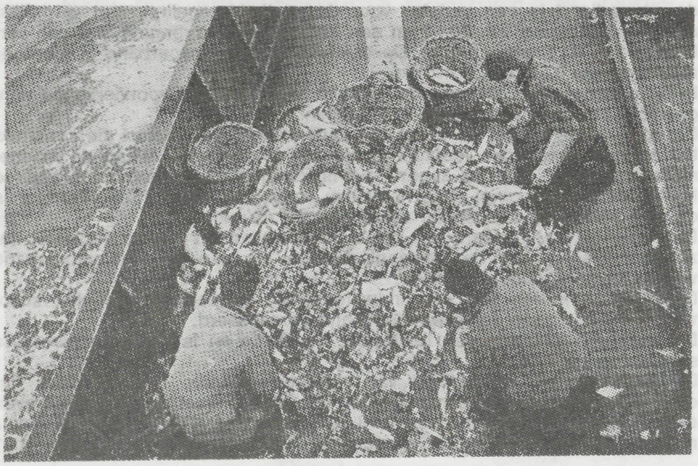
De kapaciteit van deze pomp (ca. 60 m3/uur) bleek tijdens de beproevingsperiode voldoende te zijn.

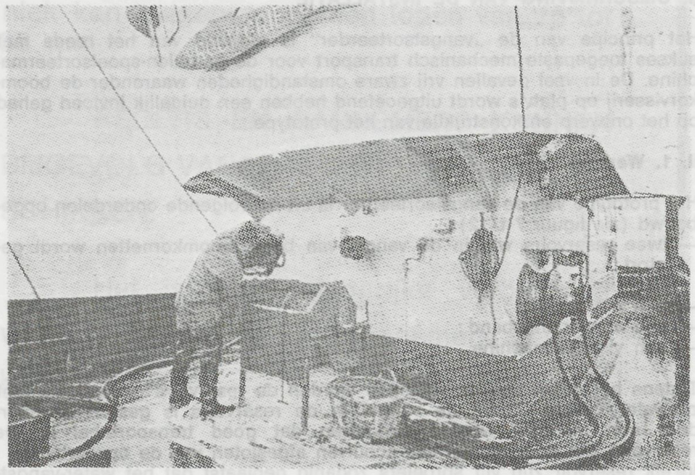
Speciaal voor deze pomp werd een 4" aanzuigbuis lans de zijkant van het schip bevestigd. Via een dubbele waterverdeelkast wordt het opgepompte water over de diverse sproeiers verdeeld. Tien sproeiers voor de beide reservoirs, één aansluiting boven het einde van de verwerkingsband, één boven de inlaat en één in de visspoelmachine.

Het verdient aanbeveling om boven de hele lengte van de opvoerband een sproeiinstallatie aan te brengen. Vooral in de zomermaanden zou een dergelijke installatie wel eens noodzakelijk kunnen zijn, om enige overlevingskans van de discards te realiseren.

(Zie vervolg op blz. 75)







FIGUUR 1 TOT EN MET 6: Huidige methode van het verwerken van de marktwaardige vis aan boord van boomkorvaartuigen.

(Vervolg van blz. 74)

III PERSPEKTIEVEN

III.1. De werksituatie aan boord — ergonomische aspekten

Het huidig vangstverwerkingsproces aan boord van boomkorvaartuigen is grotendeels gebaseerd op mankracht (zie I.1).

Met uitzondering van het spoelen van de vis in de visspoelmachine is mechanisatie van het verwerkingsproces hier nog niet toegepast. Wie de arbeidsomstandigheden aan boord van een boomkotter beoordeelt aan de hand van ergonomische inzichten komt tot de konklusie dat deze verre van ideaal zijn.

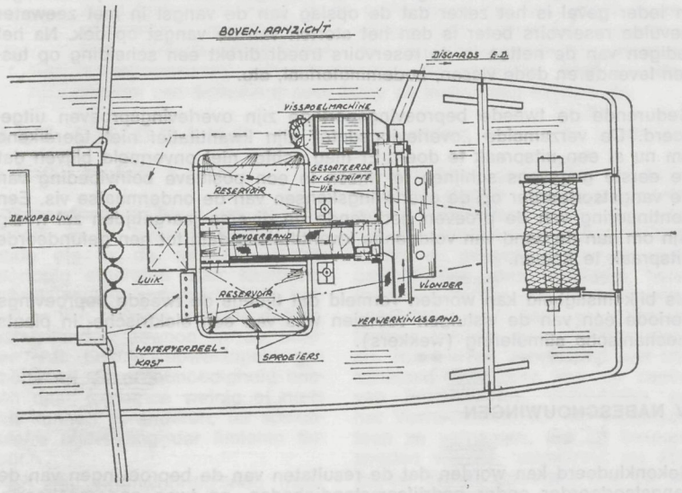
Belangrijke bezwaren zijn namelijk verbonden aan het repeterend verrichten van zware arbeid in onnatuurlijke houdingen ; in het bijzonder het werken in een gebogen of geknielde houding op een vaak stampend en slingerend schip. Hierdoor wordt de wervelkolom niet alleen zwaar, maar ook nog verkeerd belast. Het is dan ook niet verwonderlijk dat rugklachten bij relatief jonge vissers (35—40 jaar) regelmatig voorkomen.

De ergonomie (ergon = werk ; nomos = wet, regel) beoogt het verzamelen en toepassen van kennis over mogelijkheden en beperkingen van de gezonde mens ; dit om te geraken tot een zo goed mogelijke aanpassing van de arbeidsvorm, -omstandigheden en -omgeving, teneinde te komen tot een optimale mens-werk relatie.

Het is goed zich te realiseren dat in het verleden bij het ontwerpen van bijvoorbeeld een auto de gebruiker ervan nog al te vaak als „sluitpost" of liever als „lastpost" werd gezien.....!

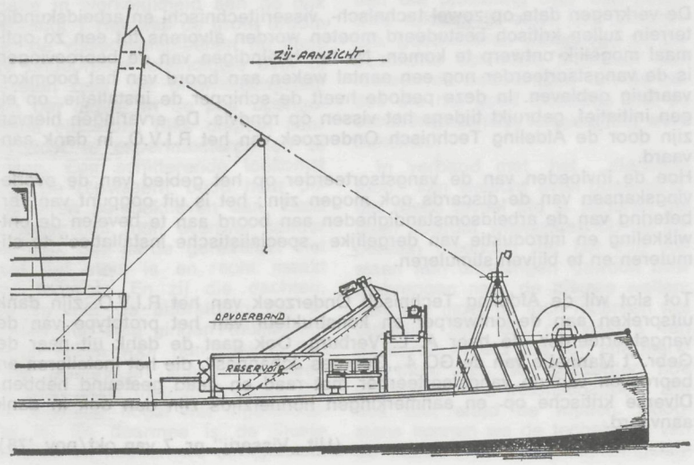
Het unieke aanpassings- en herstelvermogen van de mens (met zijn sterke en zwakke kanten) maakt echter dat het in een ongunstige werksituatie

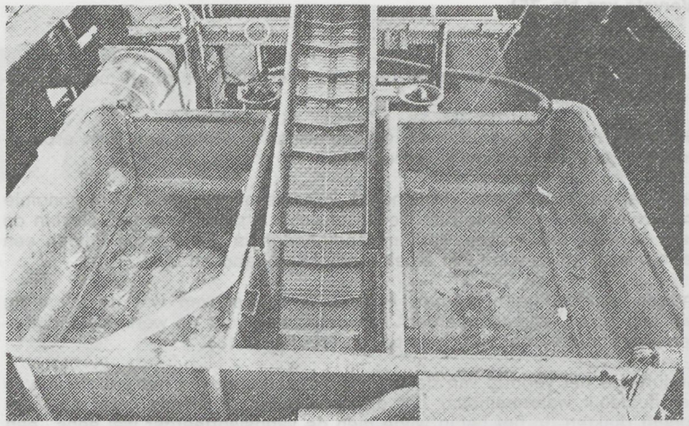
(Zie vervolg op blz. 76)

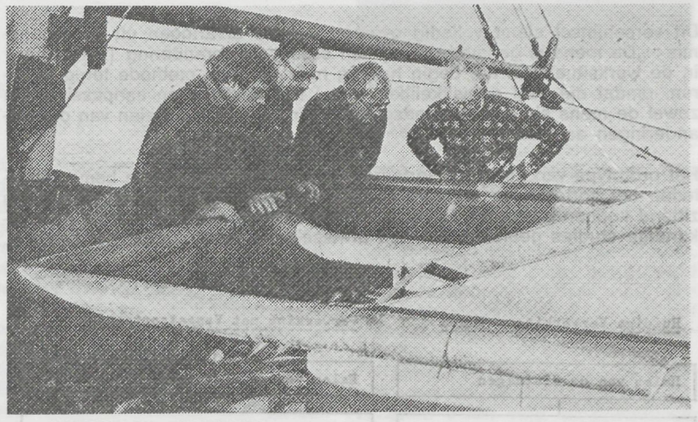


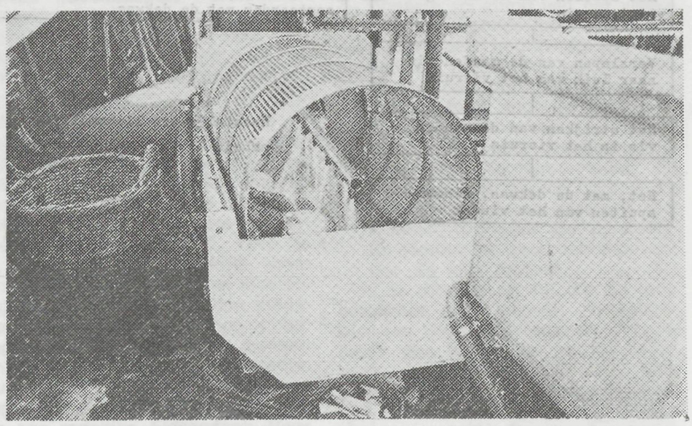
Figuur 7
Bovenaanzicht van prototype van de vangstsorteerder aan boord van de GO 4.

Figuur 8
Zijaanzicht van prototype van de vangstsorteerder aan boord van de GO 4.









FIGUUR 9 TOT EN MET 12 : Het prototype van de vangstsorteerder in bedrijf.

(Vervolg van blz. 75)

een hele tijd goed gaat; totdat de mens overbelast wordt en medici curatief moeten ingrijpen!

Door gebruik te maken van de ergonomische inzichten kan men arbeidsomstandigheden aanzienlijk verbeteren.

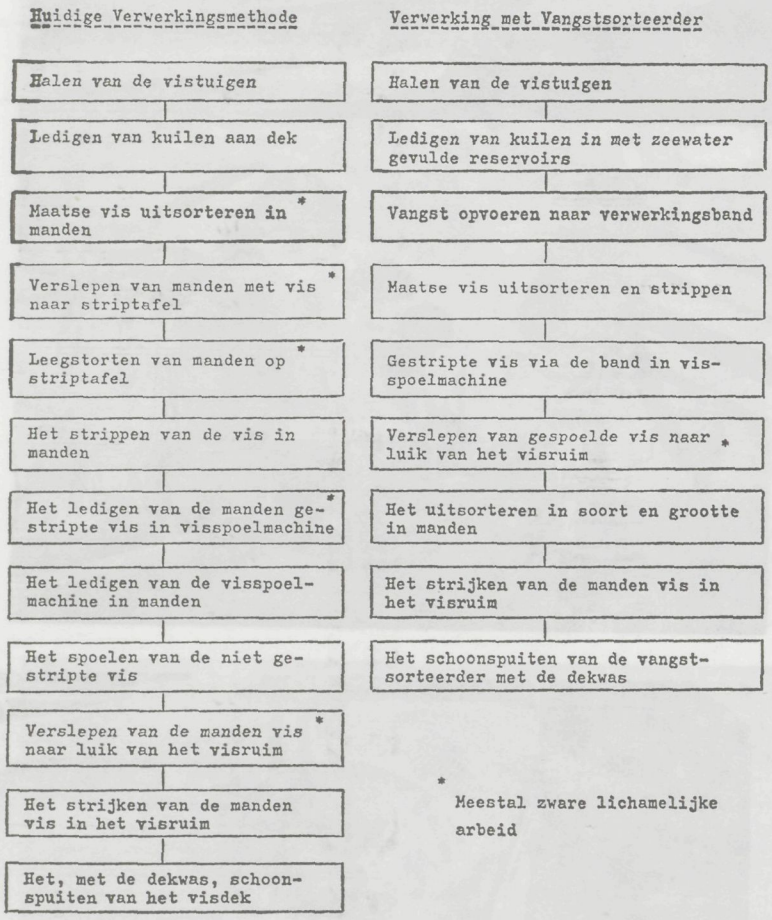
Speciaal aan boord van (Hollandse) vissersschepen heeft de ergonomie in het verwerkingsproces nog weinig of geen ingang gevonden. Gezien de aard van de beschreven werkomstandigheden is dit toch bij uitstek een terrein waar enige vorm van arbeidsverlichting geboden is.

In een eenvoudige procedure schema is aangegeven wat de invoering van een zgn. „vangstsorteerder" kan betekenen voor de werkomstandigheden aan boord van boomkorvaartuigen (zie figuur 13).

Gedurende het verloop van de beproevingsperioden van het prototype was het duidelijk waarneembaar dat de opvarenden er steeds beter op ingespeeld raakten. In het begin wilde men de vangstsorteerder wel eens „een handje helpen".

Dit verschijnsel stemt volledig overeen met de ervaringen uit de ergonomie: „De mens is geneigd om bij een essentiële verandering (verlichting) in de werksituatie in het begin haastig naar de oude methode terug te keren, omdat die veel gemakkelijker was! Het kost tijd en aanpassing van zowel de mens als zijn „gereedschap" vóór men de voordelen van die veranderingen aanvaardt".

Het prototype van de vangstsorteerder is zo uitgevoerd dat de bemanningsleden het sorteren en strippen aan de verwerkingsband zowel staand als zittend kunnen uitvoeren. Dit is essentieel! Het is namelijk ook uit arbeidskundige studies gebleken dat een afwisselende werkhouding het beste is, het beste werk oplevert en het langst kan worden volgehouden! Een voorwaarde voor dit laatste is dan echter wel dat de verwerkingsband op de juiste hoogte is geplaatst, en de opvarende hun mogelijkheden hierop aanpassen (antropometrie).



Figuur 13
Procedure schema's.

Eén van de weinige „ellebogenstoom-handelingen" die nog gebleven zijn, is het verslepen van de gespoelde vis in manden vanaf de spoelmachine naar het luikhoofd. Echter bij een goede integratie van de vangstsorteerder in deck lay-out kan deze inspanning tot een minimum beperkt worden. Het toepassen van een vangstsorteerder kan, naar mening van de opvarenden van de GO 4, een ware omwenteling betekenen in de arbeidsomstandigheden aan boord van boomkorvaartuigen.

Tijdens de beproevingsperioden bestond de vangst voor een niet onbelangrijk gedeelte uit rondvis. Ook deze doorliepen de cyclus in de vangstsorteerder, alhoewel niet altijd probleemloos.

Gerichte arbeidskundige studies zijn in deze beproevingsperioden nog niet aan de orde gekomen. Toch is het interessant te vermelden dat de reaktie van de opvarenden was dat zij de vangst met veel minder lichamelijke inspanning (reaktie na een aantal dagen) in dezelfde tijd, of soms zelfs sneller dan voorheen, konden verwerken.

III.2. Het sparen van ondermaatse vis

Het huidige verwerkingssysteem van de vangst aan boord van boomkorvaartuigen biedt nauwelijks of geen kans tot overleving van de meegevangen ondermaatse- en niet marktwaardige vis. Een boomkorvistuig (voor platvis) is nu niet direkt geschikt om enige garantie te bieden aangaande de konditie van de aan boord gebrachte vangst (mechanische stimulering: „wekkers").

Tijdens de eerste beproevingsperiode van de vangstsorteerder aan boord van de GO 4 zijn geen overlevingsproeven gedaan.

Toch konden de opvarenden waarnemen dat een percentage ondermaatse platvis levend in zee werd teruggevoerd. Uiteraard geeft dit feit geen enkele zekerheid met betrekking tot de overlevingskansen van dit percentage. In ieder geval is het zeker dat de opslag van de vangst in met zeewater gevulde reservoirs beter is dan het storten van de vangst op dek. Na het ledigen van de netten in de reservoirs treedt direkt een scheiding op tussen levende en dode vissen, bodemmateriaal, etc.

Gedurende de tweede beproevingsperiode zijn overlevingsproeven uitgevoerd. De verzamelde „overlevingsdata" zijn kwantitatief niet toereikend om nu al een uitspraak te doen. Er mag echter niet onvermeld blijven dat de eerste gegevens schijnen te wijzen in een positieve beïnvloeding van de vangstsorteerder op de overlevingskansen van de ondermaatse vis. Een kontinuering van de proeven gedurende de diverse jaargetijden zal nodig zijn om aan de hand van voldoende kwantitatieve data tot een gefundeerde uitspraak te komen.

Als bijkomstigheid kan worden vermeld dat tijdens de tweede beproevings periode één van de vistuigen voorzien was van een elektrische- in plaats mechanische stimulering (wekkers).

IV NABESCHOUWINGEN

Gekonkludeerd kan worden dat de resultaten van de beproevingen van de vangstsorteerder onder bedrijfsomstandigheden, na twee onderzoekperiodes „positief en hoopvol te noemen zijn. Een komplete opsomming „en detail" van al de invloeden zijn echter op dit moment niet te geven.

De verkregen data op zowel technisch-, visserijtechnisch- en arbeidskundig terrein zullen kritisch bestudeerd moeten worden alvorens tot een zo optimaal mogelijk ontwerp te komen. Na het beëindigen van de beproevingen is de vangstsorteerder nog een aantal weken aan boord van het boomkorvaartuig gebleven. In deze periode heeft de schipper de installatie, op eigen initiatief, gebruikt tijdens het vissen op rondvis. De ervaringen hiervan zijn door de Afdeling Technisch Onderzoek van het R.I.V.O. in dank aanvaard.
Hoe de invloeden van de vangstsorteerder op het gebied van de overlevingskansen van de discards ook mogen zijn; het is uit oogpunt van verbetering van de arbeidsomstandigheden aan boord aan te bevelen de ontwikkeling en introduktie van dergelijke „specialistische installaties" te stimuleren en te blijven stimuleren.

Tot slot wil de Afdeling Technisch Onderzoek van het R.I.V.O. zijn dank uitspreken aan de ontwerper en konstrukteur van het prototype van de vangstsorteerder, de heer A. L. Verburg. Ook gaat de dank uit naar de Gebr. 't Mannetje van de GO 4 „Georges Johannes", die het installeren en beproeven van de vangstsorteerder met raad en daad gesteund hebben. Diverse kritische op- en aanmerkingen hunnerzijds zijn dan ook in dank aanvaard.

(Uit „Visserij" nr. 7 van okt/nov. '78)

DE VISSERIJ RONDOM ONS

door L.A. INGHELBRECHT, Rijksloods

« We enter a world wich has already been systematized by others and our task is to locate our own personal experiences in that larger system of ideas. » (Boas)

Enkele peilingen in de zeevisserijwereld rondom ons, die onze koers mede helpt bepalen, doorheen 1978. Welke gevolgen *heeft de uitbreiding van de limieten, veel besproken maar nooit* geziene lijnen, eigenlijk gehad ? De hoogten en laagten van de ontwikkelingshulp, de vergissingen maar ook de successen. De sudderende derde wereld en luie Evert. Hoe de Deense boeren, de heersers der aarde, te maken hebben met de Deens vissers, de koningen van de zee. Vismeel, een grote brok in de korre van de wereldvisvangst. De boeiende lektuur van de zeevisserijrapporten der landen rondom de Noordzee, eten en drinken, maar toch opbouwend. In de achtergrond van het bedrijf de onvermoeibare nijverheid met nieuwe (of verbeterde) vangstmeters, plaatsbepalingstelsels op zee, visopsporingsapparatuur, watergesmeerde schroefaskokers. En tenslotte, hoe tanende werven van Schotland door hoop en inspanning heropleven.

MET DE DRANG DES HARTEN

Gezondheid en bloei van de zeevisserij in al haar geledingen, te lande als in de wereld, worden voorlopig afgeremd door kapitaalsgebrek terwijl anderzijds het ontbreken van gepaste hulp de ontwikkelingslanden gewoon in de modder laat. Enkele opwellingen van goede wil en grootmoedigheid hebben daar totnogtoe weinig of niets aan kunnen veranderen, de spektakulaire uitbreiding der limieten ten spijt.

Er zijn tegenwoordig nog maar weinig visserijlanden, die geen tweehonderdmijlslimieten hebben maar welke zoden heeft deze realisatie in werkelijkheid aan de dijk gebracht ? Het was de grote droom van de visserijkampioenen nu eens die uitgebreide technologie over te hevelen naar de ontwikkelingslanden om aldaar in de pas opengestelde eindeloze rijke diepten naar hartelust te experimenteren en te vissen. Een schitterende toekomst voor de zeevisserij bood haar parelmoeren perspektieven aan. Eens te meer had men evenwel zonder het slijk der aarde gerekend : Het geld dat stom is en recht maakt wat krom is. En zij die dachten, dat ze met de uitbreiding der limieten hun slag gingen thuishalen, waren eraan voor hun moeite. Tot onze schade en schande hebben we weer eens moeten ervaren, dat het allemaal nogal wat ingewikkelder is. En daarmee is de illusie verloren en hebben we er helemaal niets anders voor in de plaats gekregen.

We hebben gezien hoe de kolonels de deuren van hun appartementen dichtdeden voor de neus van de experten der bereidwillige landen en meteen hebben we vastgesteld, hoe andere leiders, helemaal in de upswing, hun limieten openlaten voor Jan en alleman. Meteen hebben de grote visvreters als Rusland en Japan zich niet beschaamd hals over kop de zeeën van Zuid-Amerika, West-Afrika en het Verre-Oosten af te schuimen toen ze vernamen, dat de limieten zouden worden uitgebreid tot 200 mijlen. En dit optreden was op de keper beschouwd helemaal onnodig. Het gevolg daarvan is alleen maar geweest, dat de derde landen die plotseling over een potentiële rijkdom in eigen zee beschikten, geschrokken waren van dit onbeschofte optreden, waardoor dan meteen de bedoelingen van de naties die het goed meenden met de ontwikkelingshulp, huiverachtig werd bekeken.

In verband met het „dienstbetoon" kan wellicht even opgemerkt, *dat reeds teveel tijd is verloren* gegaan doordat wijsneuzen uit de uppersten meenden dat het zou volstaan hun uitrusingen gewoon over te brengen naar de nieuwe weilanden. Het moet nu toch iedereen wel duidelijk zijn, dat de vissers van de derde wereld ook van alle markten thuis zijn. Hoe geleerder, hoe verkeerder. De wetenschappers zijn ook niet altijd de wijsten. Hoogstens kunnen we de technieken van de mensen uit de ontwikkelingslanden verbeteren. Heeft men reeds de grote exerimenten vergeten ? Men zou in Midden Afrika de vis eens gaan beschermen .Ze kwamen, de mannen met de witte kielen, van uit 't moederland aangehold, ongetwijfeld met de drang des harten.

Eerst en vóór alles, moesten de predateurs worden uitgeroeid en dan zouden we eens gaan zien hoe de visstapel zou gaan ontwikkelen ! En voor ieder predateur 5 frank, voor ieder ei 1 frank. Dat vonden *de inlanders nu eens prettig.* Veranderen doet leven ! En meteen was het een boeiende bron van inkomsten. Een ontzettend aantal van deze dieren werd in een minimum van tijd uitgeroeid waardoor het natuurlijk evenwicht danig werd verstoord, dat een enkele soort vis nog het gehele gebied bevolkte. En alleen nog maar deze soort vis op de dis was nu ook weer niet alles. Door ondervinding, een dure leerschool, wordt men wijs.

Overal zouden de doelmatigste vangsttechnieken en de beste verwerkingsmetodes moeten worden aangewend en dan zou men bovendien nog heel grondig de marketing moeten bestuderen, want de smaak van de bevolking zal dan toch het laatste woord hebben. Over smaak valt niet te redetwisten, de gustibus non disputandum.

Deze „doelmatigste" technieken verschillen dan trouwens nog van gebied tot gebied, van land tot land. Ze zijn afhankelijk van de aanvoer, de arbeidsvoorwaarden en de markt zelf.

Wanneer de ekonomische en de sociale ontleding van een ontwikkelingsland aantonen dat moderne metoden kunnen worden aangewend, dan zouden deze moderne uitrustingen door de rijke landen moeten worden geleverd. Toch is het helemaal niet voldoende schepen en vismeelfabrieken te leveren. Nog moeten daaraan worden toegevoegd de experten en hun opleidingsprogrammas opdat de mensen van de streek op een doelmatige manier met het tuig zouden kunnen omgaan en dit dan bovendien binnen een redelijke tijdsspanne. Voor de zeevisserij kan men gerust 5 jaar vooropzetten.....

Wie kent de geschiedenis niet van de visserijschool die werd geleverd samen met een opleidingsschip aan Mauritanië..... maar zonder programmas noch specialisten. En ook dat nog : de treiler werd geleverd door de Russen maar dan op voorwaarde, dat ze ongestoord zouden mogen vissen..... in de limieten.

Talloos zijn de seinenetters die opliggen in West-Afrika, in Zuid-Amerika staan vele visverwerkingsbedrijven leeg. En groot zijn de zeeën die onderbevist zijn.

Hoelang al weet men bij de „Voedsel en Landbouworganisatie" dat vele van de programmas voor de ontwikkeling van de artisanale visserij niet van de grond geraken, laat staan ,wortel schieten. Niet altijd anderzijds gaat het om programmas van deze organisatie zelf, dan wel om gedachten die uitgaan van landen met (oprechte) ontwikkelingsbedoelingen waar de organisatie alleen maar optreedt als raadgever bij de planning.

Doorheen de redenen van het falen van zovele opzetten, loopt een rode lijn :

— verandering van regeringspolitiek;
— ongeschikte of onaangepaste raadgevers;
— onaangepaste apparatuur;
— onjuiste schatting van het vraagstuk en daarmee haar oplossing;
— gebrek aan begrip op het peil van de menselijke relaties; wat kan leiden tot het verwerpen van de hulp door de betrokken visserijgemeenschap;
— het gebrek aan dienstverlening op lange termijn, nadat de experten vertrokken zijn. Te dikwijls zijn dezen trouwens vertrokken vooraleer de plaatselijke vissers de zaak helemaal onder de knie hebben.

Al te dikwijls zal hij die de hulp verstrekte, zijn mensen terugtrekken om financiële redenen. Dit gebeurt dan reeds na enkele jaren daar waar het wellicht een hele generatie vraagt om een bekwame staf te vormen binnenin een visserijgemeenschap. Roestende hopen

(Zie vervolg op blz. 78)

(Vervolg van blz. 77)

zijn er getuige van, hoe we tekortschieten in de opleiding tot het onderhoud en herstellingen van ijsfabrieken, koelbedrijven en generatoren.

Zeer dikwijls blijft de Voedselorganisatie achter om de stukken op te ruimen en het kan dan heel lang duren eer een volgende poging voor ontwikkelingshulp in de streek weer geloofwaardig wordt.

Allemaal bewijzen dat het vraagstuk van de ontwikkeling van de zeevisserij in de wereld evenals het beheer ervan, in haar geheel moet benaderd worden. Toch bestaan er enkele suksesvolle hulpprogrammas waarvan Polen en Noorwegen de leiding hebben. Wellicht kunnen ze als model dienen voor andere bereidwillige naties. Al vallend en opstaand ontstaat er een begin van wisselwerking tussen voorlopers en achterkommers. We moeten toch ergens beginnen en wie geeft wat hij heeft, is waard dat hij leeft.

VOOR BOER EN VISSER

Terwijl de ontwikkelingslanden luie Evert op de rug hebben, staan de Denen op hun achterste poten, als ze ook maar één woord horen over de bescherming van het „viskapitaal". Hen werd al meer dan een keer gevraagd het vangen van vis voor de verwerking tot meel stop te zetten en daarvoor alleen nog maar afvalvis te gebruiken. Zover is men in Brussel al gegaan voor te stellen een financiële bijdrage te leveren om de Deense vismeelfabrieken te sluiten ! Men gaat immers uit van de gedachte dat moesten de Deense vissers niet meer aangespoord worden om vis in massa te landen bestemd voor de vismeelfabrieken, ze uit zichzelven wel meer belangstelling zouden tonen voor de andere vissoorten van groter waarde en bestemd voor de tafel. De achtergronden van dit vraagstuk werden evenwel niet belicht en niemand scheen er aan gedacht te hebben, dat de Deense boeren veel vismeel nodig hebben en dat ze helemaal niet gediend zouden zijn met een beperking van de aanvoer voor de fabrieken. Best zou zijn dat Denemarken vismeel invoert uitsluitend afkomstig van sprot ,haring en makreel. In dit verband kan de ontdekking gemeld worden van nieuwe grote ansjovisconcentraties westelijk van Schotland en daarin steken misschien ongekende mogelijkheden.

En van vismeel gesproken

We moesten ons toch eens vóór ogen houden, dat een derde van de wereldvoortbrengst van vis omgezet wordt in meel en olie.

Op lange termijn schijnt de toekomst van de vismeelfabrieken toch verzekerd te zijn. Ze kunnen schier met een wissel op de eeuwigheid betalen ! Inderdaad veel vis is als voedsel weinig aantrekkelijk en zelfs soms niet eetbaar. Er zijn vissoorten die al dadelijk na de vangst volsteken met wormen en andere zijn plukkerot als ze de lucht zien. Soms kan vis ook te moeilijk zijn om te bewaren, zodat het zelfs te duur zou kosten om ze te landen. Anderzijds mogen we ons stellig verwachten aan de aanvoer van het zo geroemde krill zodanig, dat de produktie van vismeel zal toenemen hoezeer sommige vooruitstrevende landen zich ook opstellen tegen de verwerking van vis tot meel. Dit wordt immers beschouwd als een verspilling van het kapitaal vis, dat rechtstreeks zou kunnen worden gebruikt voor de menselijke voeding. Dit argument is evenwel niet meer geldig als het gaat om kleine pelagische soorten, waarvoor de mens de neus optrekt. Argumenten moeten nochtans niet geteld maar gewogen worden !

Van dergelijke vissoorten bestaan reusachtige voorraden op de Westkust van Afrika, Argentinië en Indonesië evenals in de Arabische zeeën. De meeste voorraden zijn onder- of helemaal niet bevist. Hoe dan ook, zij vertegenwoordigen een waardevol tegengewicht in de gehele wereldvoorraad en ze zullen niet in de cijfers meegerekend worden, zolang ze niet worden gevangen en..... omgezet in meel.

FAUTE DE GRIVES

In haar geheel genomen is de inhoud van de zeevisserijverslagen afkomstig uit de Noordzeelanden te weinig verheffend om er over naar huis te schrijven. Enkele uitzonderingen daargelaten, zijn de vangsten nog steeds maar aan het verminderen, slinkende voortbrengst per eenheid van inspanning. En daarnaast leest men dan ook, dat er reeds voortbrengsten zijn die ekonomisch niet verantwoord zijn. Als voorbeeld kan de kabeljauw van de Noordwestatlantiek gelden. De vraag naar de doelmatigheid van de kwotumregeling komt weer te berde. De regeling van de vangsten zou moeten uitgaan van de gedachte, dat er een betere bescherming van de soort moet ontstaan, bescherming die dan bovendien nog zou moeten doorgaan zelfs als er een goed visjaar is. Het kapitaal Vis moet beter opgebouwd worden, wat beter zou zijn dan gewoon door te gaan met vissen tot aan het maksimum toegelaten kwotum.

De verslagen sturen allemaal aan op een betere bescherming van de Noordzeeskagerrakharing en de Ierse zeeschol. Dringende en harde maatregelen moeten genomen worden. Voor de andere voorraden bestaat er nog geen gevaar als er nu maar reeds gedacht wordt aan enige bescherming. Stilaan moet er worden gepeinsd aan de schamele wijting, die onder het oog van God en alleman wordt gemassakreerd door kingsizetrawlers en fabriekschepen.

De toestand van de kabeljauw in de Noordzee is nog niet danig slecht te noemen. Maar ieder optimisme wordt al dadelijk in de kiem gesmoord als men even bedenkt met welke tuigen men klaar staat om tot de aanval over te gaan. Bij zoveel machtsvertoon houdt men wel even het hart vast. En we moeten de vloot, die daar in het Noordwesten van de Atlantische Oceaan niet meer aan haar trekken komt, voor wat de kabeljauwvangst aangaat, eens in het oog houden. Straks komt ze afgezakt naar de Noordzee..... en wat ze hier dan gaan aanrichten.....

De tongenstand blaakt ook al niet van gezondheid en alleen een drastische behandeling kan haar helpen.

In de Noordzee is er anderzijds toch een goed jaar vast te stellen voor de pladijs, al kan hier ook de druk van de vangers zo geweldig zijn, dat meteen elke verbetering kan worden te niet gedaan. Vooral voor de Bristol- en Kanaalpladijs is aandacht vereist.

Verder weten we hoe de haring geschiedenis geworden is. Ten onzent kost ze tegenwoordig tot 80 fr. per kg. Het kan verkeren zei Bredero.

In de Noordzee en in de Ierse Zee moet de volledige sluiting van de vangst gedurende ten minste 2 jaar volgehouden worden. De haringscholen van Man en van West Schotland moeten met welwillendheid benaderd worden. *„Faute de grives on mange des merles"*, zegt de Fransman. Als er geen haring meer is om op te jagen, dan gaan we de sprot en de makreel maar te lijf. Nochtans betwijfelen de Britten sterk of hun visvoorraad ondanks de zorgvuldige bewaking veilig kan voortleven en groeien. Er zijn vele machten die haar belagen ! Maar de Britten hebben wel niet het monopolie van dit gevoel. Het moet alle visserijlanden bekruipen, die hun visvoorraden bedreigd weten. De ware wijsheid luistert naar wetten, zei Perk. De Britten moesten daar maar eens diep over nadenken !

VOORUITGANG EN DEGENERATIE

Doorheen de verslagen gaan we toch langszaam maar zeker naar een juiste kennis van het aantal treilers en hun vermogen in vangst en in stuwkracht voor de verscheidene visserijgebieden. De Middellandse Zee zou wel geschikt zijn om een aanvang te maken met een wiskundige vergelijking tussen voorraad en vangstvermogen. ware daar ook niet de ontstellende bezoedeling en het grote aantal verschillende nationaliteiten die er komen vissen. Dergelijke vergelijking zou wellicht nog niet een waarborg bieden voor de toekomst van de viskapitalen. Het vangstvermogen kan immers in heel korte tijd zodanig aangroeien, dat een visvoorraad al kan uitgevreten zijn vooraleer deskundigen het hebben kunnen meten. Een schoolvoorbeeld daarvan was de Skandinaafse haring en de seinenetter. In elk geval kan er altijd wel een deel van de vergelijking gekend zijn. Nochtans lopen de wegen van vooruitgang en degeneratie vaak zo dicht naast mekaar, dat men zou kunnen denken dat ze naar hetzelfde doel leiden.

Maar we moeten vooruit in de wereld. Nood doet oude knollen draven. Hoe dikwijls hebben we al niet kunnen vaststellen, hoe bij het invallen van het duister een licht verschijnt. Als de nood het hoogst is, is de redding nabij, hetzij dat de natuur daar zelf voor zorgt of er althans haar medewerking aan verleent, hetzij dat wij zelf voor de aanpassing zorgen. Denken we maar even aan de vervanging van de verdwenen of verdwijnende soorten door andere even belangwekkende soorten of aan de aanpassing van de uitrustingen om beter te vangen. En op zee slaapt de duivel nooit .Jammeren is dan ook het laatste dat we moeten doen. Nu nog kan worden gekord dat de kuil barst. Spitten en delven betaalt z'n zelven. Ge wilt toch niet alle dagen een mirakuleuze vangst..... ARBEID komt alles te boven.

EEN DUITJE IN 'T PATEELTJE

In de zogezegde periode van visschaarste doet de nijverheid toch maar steeds haar duitje in 't pateeltje. Ze blijft een boeiende assistent van de schipper. Het toestel dat de druk in de korre meet, dateert niet van gisteren maar de perfektie wordt nagestreefd. Vandaar de vangstwijzer die opgesteld in de brug permanent digitaal aantoont hoeveel vis er al in de korre zit. Elke plek in de boel wordt voortdurend naar haar spanning gemeten. Deze gegevens verschijnen op een band onder de vorm van een reeks vertikale lijnen die langer worden, naargelang het net volgeraakt. Dergelijk systeem is biezonder nuttig voor schepen die de vangst doelmatig stuwen of verwerken. Dankzij dat apparaat, zou men nog kunnen spreken van een regeling der vangsten wat zou toelaten niet teveel vis ineens te vangen.

DOOR KAPPEN EN KERVEN.....

Een nieuw soort watergesmeerde schroefaskoker waarvan de dichting vervaardigd is uit uretanerubber wat een langer levensduur mogelijk maakt werd weerhouden omdat het weerstond aan de schurende wrijving van het zand en de andere deeltjes die in het zeewater aanwezig zijn en hun nadelige werking uitoefenen in verbinding met olie, vetten en andere scheikundige stoffen. Sleet van schroefaskokers wordt evenwel grotendeels veroorzaakt door het zand met het smeerwater. De versleten kussenblokken zijn het dan, die het hele vaartuig laten schudden en beven wat dan resulteert in een snelle sleet van de as. Het adipranerubber heeft onder eender welke voorwaarden, een laag wrijvingscoefficient, dat het schip geladen is of leeg en eender onder welke vaart. Het belang van dit nieuwe materiaal ligt eigenlijk in haar grote weerstand tegen de vretende scheikundige stoffen, waarmee we weer eens zien, dat het menselijk vernuft voor ieder opduikende moeilijkheid wel een remedie vindt. Door kappen en kerven kunnen we gezondheid verwerven !

MIRABILE DICTU

Tijdens het afgelopen jaar werd ook het Omega plaatsbepalingssysteem afgewerkt, waardoor nu rondom de wereld de positie van het schip kan worden bepaald. Ononderbroken krijgen we digitaal in de brug de lengte en de breedte evenals het juiste uur. Kaarten en tabellen zijn er ook niet meer nodig. Maar als om een af ondere reden de zaak in panne valt, wat wellicht eens kan gebeuren, dan moeten we

(Zie vervolg op blz. 79)

(Vervolg van blz. 78)

zien, dat we die goede oude sekstant bij de hand hebben. Al heeft men dan misschien nog een Magnavox aan boord, die eveneens positie en uur digitaal en permanent verschaft en bovendien nog het verre naar de bestemming, de afgelegde afstand en de..... draaicirkel van het schip. In tegenstelling met Omega werkt Magnavox met een sateliet die op 35 duizend kilometer boven de aarde hangt. Mirabile Dictu, Lectu, Visu.

SONAR EN SPLETMEEUW

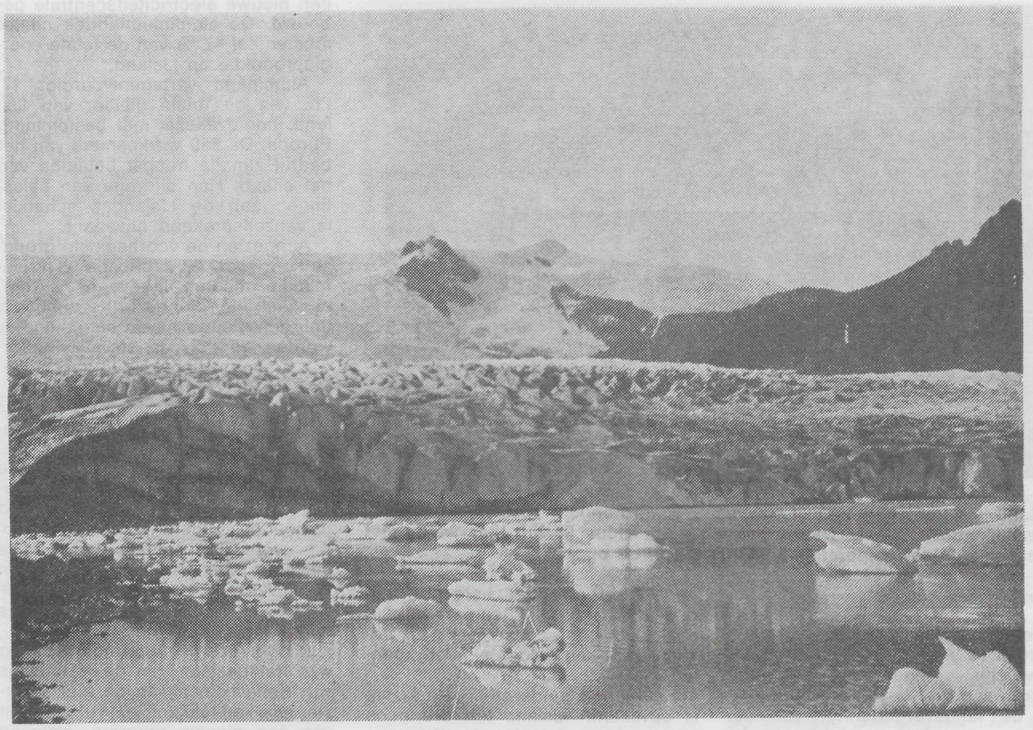
Naargelang de vis zich verder gaat verstoppen, verbetert de apparatuur voor haar opsporing. Naast het laagfrekwente toestel (60 Khz) met een straal van 1.500 meter maksimum, die in cijfers de afstanden van de visscholen aangeeft, beschikken we nu over een hoogfrekwentapparaat, dat geschikt is voor het vinden van vis die nabij het schip zwemt. Moest het scherm een twijfelachtig beeld geven, dan kan men van dit beeld een vergroting maken. Vanzelfsprekend glijdt de zweep 360 graden rondom. Deze nieuwigheid zit wellicht in de verbetering van de transducer onderaan het schip, die er nu in slaagt het beeld zelfs bij rollen en stampen op het scherm te houden.

Het kan trouwens op band genomen worden. Wat dan meteen een idee kan geven van de dichtheid van de school. De twee toestellen samen gebruikt, zijn een onontbeerlijk hulpmiddel in de moderne vistijden waar de neus van de schipper het niet meer alleen aankan. Immers, terwijl het laagfrekwente toestel op zoek is naar verder verwijderde doelen, verstrekt de hoogfrekwente sonar de vergrote beelden van de vis die nabij gelegen is.

Maar waar geen vis zit, zal de beste apparatuur hoe geperfektionneerd ook, er geen kunnen ontdekken. Uiteindelijk zal de visneus van de schipper in het gehele proces nog een niet te onderschatten rol spelen naast het oog dat van mijlen verre al een vlucht spletmeeuwtjes op een makreelschaar kan waarnemen en waarvan geen enkel toestel een beeld kan geven. Verstand en scheppingsvermogen. Oordeelskracht en voorstelling. Coördinatie bezit het toestel niet, de schipper wel !

SUCESSUS

Sjem succesus alit, zei Horatius. Het leven geeft ons niets zonder grote inspanning. De scheepsbouwwereld van de Orkneys verkeerde sinds lang in grote nood bij gebrek aan bestellingen toen er voor de bouw van glass-reinforced-plastic-bootjes een licht uit Arabië kwam. Niet zomaar. Alleen, dank zij een ernstig en langdurig marktonderzoek en de onverwoestbare hoop in de mogelijkheden van de werf. In het rijk van de hoop is het nooit winter ! Daarmee zijn verscheidene Schotse werven van de grond. Potentieel bestaat er wel een markt voor de produktie van dergelijke scheepjes maar om deze markt te bereiken, is een ononderbroken negociering rondom de wereld nodig.



Gezien door een "Oostendse camera"

IJsland

strijd tegen ijs en vuur

Alhoewel België op IJsland tengevolge van de quotaregeling en de maatregelen door dit land genomen ten opzichte van alle Europese vissersvaartuigen, nog slechts acht vaartuigen heeft, die op IJsland varen, is het een feit dat honderden vissersfamilies van Oostende en onze kust, zéér goed IJsland kennen en er graag over lezen.

De knappe Oostendse cineast ACHIEL VAN HYFTE heeft zopas een prachtige filmreportage in omloop gebracht, die door toedoen van „Ontdek de Wereld", deze winter over het ganse land vertoond wordt op culturele avonden. Frans De COO schreef hiervoor een passende tekst.

We publiceren dan ook met veel genoegen deze boeiende reportage met enkele typische foto's uit de film en heel wat interessante gegevens.

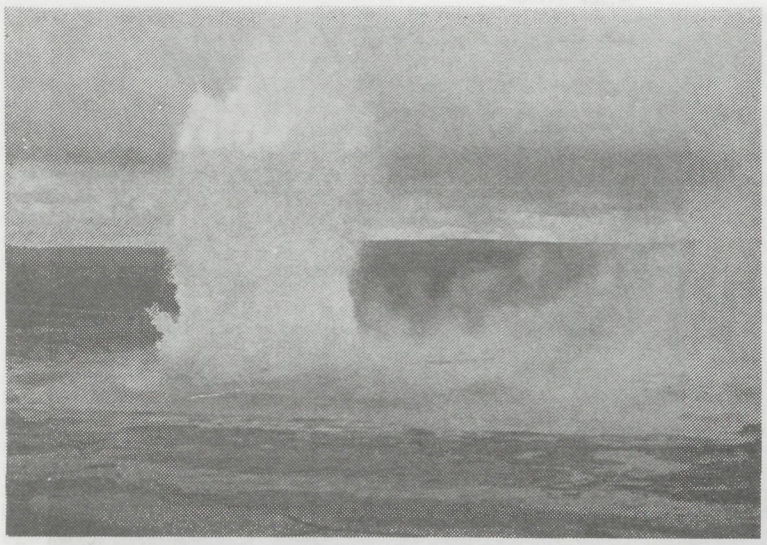
Met verrassende stijl en professionele allure brengen Achiel van Hyfte en Frans De Coo ons de traditie en de aktualiteit van IJsland met al zijn boeiende aspekten, zijn oude sagenwereld, zijn vriendelijke bewoners, landbouwers, vissers, herders en kunstenaars. Dit prachtige eiland met zijn afwisselende natuur, met zijn meren, zijn geisers, zijn watervallen, vulkanen en bronnen, zijn walvissen en kabeljauwvangst, is de moeite waard om eens van dichtbij bekeken te worden.

IJsland, het tweede grootste eiland van Europa, is ook de meest westelijk gelegen uitloper van het oude werelddeel. Het bevindt zich in vogelvlucht nagenoeg halfweg tussen Moskou en New York. Heel eventjes raakt het de Noordpoolcirkel.

Het eiland heeft een oppervlakte van nagenoeg honderdduizend vierkante kilometer, d.i. drie maal zo groot als België. Toch telt het slechts tweehonderd twintig duizend inwoners, d.i. twee inwoners per vierkante km ; hiervan bevinden er zich ruim 80.000 in de hoofdstad Reykjavik. IJsland kan dan ook het eiland van de eenzaamheid genoemd worden.

Algemeen wordt aangenomen dat IJsland voor het eerst slechts in de achtste eeuw bewoond werd, namelijk door Ierse monniken en kluizenaars. Deze vertrokken echter na de aankomst van de heidense Vikings. IJsland was aldus het laatste land van Europa dat gekoloniaiseerd werd.

(Zie vervolg op blz. 80)



IJsland telt pak weg zo'n 1.500 warm waterbronnen, verspreid over 300 verschillende plaatsen. Naar schatting komt aldus 90.000 liter water met een gemiddelde temperatuur van 75° C aan de oppervlakte.

(Vervolg van blz. 79)

De republiek van IJsland werd gesticht in 930 in het gebergte van Thingvellir, gelegen op een vijftigtal km van Reykjavik. Het Althing, d.i. de landsvergadering, van de nieuwe samenleving, stelde er de wetten op en fungeerde er als nationale rechtbank.

Aan het ontstaan van deze nieuwe staat herinnert in Reykjavik het standbeeld gewijd aan Ingolfur Arnarson, de eerste kolonist die in 874 zijn huis bouwde op IJslandse bodem. De huidige IJslandse republiek werd gesticht in 1944.

Reykjavik is niet alleen de hoofdstad maar ook het hart van IJsland. Het is een milieuvriendelijke stad met een mooi meer middenin. Het is een voornaam handelscentrum, de zetel van de regering en een trefpunt van de nijverheid en de cultuur .Van hieruit ontwikkelde zich de laatste decennia de verbazende voorspoed van de IJslandse bevolking.

Benevens het parlementsgebouw, de zetel van de regering, de nationale bibliotheek en het nationaal theater, telt Reykjavik ook een groot aantal kerken waaronder de oude kathedraal en de nieuwe Hallgrimskirkja met zijn merkwaardige toren.

Op enkele kantoorgebouwen na, die in beton. staal en glas werden opgetrokken zijn de meeste huizen vervaardigd uit hout. Deze constructies worden gevestigd op betonnen funderingen die een meter boven de grond uitsteken. De daken, in gegolfde zinken platen, zijn in vrolijke bonte tinten gekleurd.

Merkwaardig is wel dat de ganse stad verwarmd wordt met stoom voortkomend van de warmwaterbronnen, gelegen op enkele km van Reykjavik. Na gebruik, wordt het water terug in zee geloosd. Aan de uitgang van de riool heeft het water nog de lichaamstemperatuur. Talrijk zijn dan ook de hoofdstedelingen die na hun dagtaak in dit warm water nog een plonsbad nemen.

Bij de stedelijke sportterreinen bevindt zich een zwembassin, dat eveneens gevoed wordt door de warmwaterbronnen. Voor het bad dompelen de zwemlustigen zich in een kleine kom die „hete pot" genoemd wordt; de temperatuur in deze kuip bedraagt ruim 40° C. Deze praktijk kan gelden als een openluchtsauna.

Het aantal kinderen in Reykjavik is opvallend. IJsland telt overigens één der hoogste geboortecijfers van Europa. Te noteren valt daarenboven, dat het sterftecijfer in IJsland met zeven per duizend, één der laagste is ter wereld.

De kindersterfte is er eveneens zeer gering. Doch het aantal onwettige geboorten bedraagt 25 %, d.i. beduidend meer dan in de rest van Europa. Heel wat ouders plaatsen hun kinderen trouwens zeer vroeg in kindertehuizen waar hun een a-familiale opvoeding gegeven wordt.

De IJslandse bevolking is voor ruim 90 % Luthers doch slechts een klein procent gaat naar de kerk.

Nagenoeg 80 % van het eiland is onbewoond, ja zelfs onbewoonbaar. De bevolking is hoofdzakelijk samengetrokken op een smalle kuststrook evenals in de valleien van het zuiden en het zuid-oosten.

Reykjavik telt heel wat vooraanstaande kunstenaars.

Sverrir Haraldsson en Steinunn Marteinsdotir vormen een artiesten echtpaar met wereldfaam. Laatstgenoemde vervaardigt vooral keramieke voorwerpen, waarvan de vormen geïnspireerd zijn door de IJslandse bodemstructuur. Talrijke van haar kunstgewrochten bevinden zich reeds in buitenlandse musea.

Sverrir Haraldsson is één van de biezonderste kunstschilders van IJsland. Het landschap vormde aanvankelijk zijn voornaamste inspiratiebron doch stilaan evolueerde de kunstenaar naar een meer surrealistische vormgeving. Vele van zijn kunstwerken werden aangekocht door musea in Oslo, Helsinki, Berlijn, Rome en Parijs.

Even buiten Reykjavik bevindt zich de voornaamste industrie van IJsland, n.l. de Icelandic Aluminium Co Ltd. Het bedrijf, een zustermaatschappij van de Zwitserse Aluminium Ltd. van Zurich, werd opgericht in 1966. Jaarlijks wordt daar 75.000 ton aluminium gegoten. De fabriek verbruikt 1.000 kilowattuur per jaar. Hiertoe werd trouwens een nieuwe electriciteitscentrale gebouwd. De aluminiumfabriek neemt momenteel 47 % van de totale energieproduktie op IJsland.

Aluminium vertegenwoordigt 17 t.h. van de totale uitvoer van IJsland, hoofdzakelijk met bestemming Europa. De 550 werknemers van het bedrijf zijn de hoogst betaalde van het eiland. Hun bijdrage aan belastingen aan de IJslandse schatkist is vanzelfsprekend navenant.

Aangezien de voornaamste grondstoffen voor de fabricatie van aluminium moeten ingevoerd worden uit Australië, diende in de nabijheid ook een nieuwe haven aangelegd te worden, nl.. bij de stad Hafnafförður. Deze is toegankelijk voor schepen tot 60.000 ton.

Op 45 km van de hoofdstad is ook de grote Nato-basis van Keflavik gevestigd. Na de tweede wereldoorlog drukten de Verenigde Staten de wens uit hun hoofdkwartier in IJsland gedeeltelijk in stand te houden. Tijdens de oorlog in Korea werd het aantal Amerikaanse militairen die in Keflavik mochten verblijven door het Althing enigszins beperkt. Deze overeenkomst is nog steeds van kracht.

Bij de recente regeringswisseling was het bestaan van de Nato-basis van Keflavik één van de biezonderste struikelblokken tot het vormen van een nieuwe regering, waarvan een communist de leiding zou hebben genomen.

Het strategisch belang van deze Nato-basis ligt voor de hand. Van hieruit controleren de Amerikanen gans het Noord-Atlantisch zeegebied. Een belangrijk onderdeel van de vestiging vormt de luchtbasis, waar voortdurend militaire vliegtuigen landen en opstijgen. De verkenningsvliegtuigen zijn uitgerust met computers om het opsporen van Russische duikboten te vergemakkelijken. Deze ultra-moderne apparatuur laat toe zelfs de kenletters van de onderzeeboten onder water te lezen.

IJsland telt minstens 1.500 warme bronnen op ongeveer 300 plaatsen gegroepeerd. Naar schatting komt aldus 90.000 liter water met een temperatuur van gemiddeld 75 ° C aan de oppervlakte. Eén van de meest begunstigde plaatsen is Hveragerdi, op de grens van de vruchtbare streek die 50 km ten oosten van de hoofdstad begint, Men treft er ook een bloeiende landbouwschool aan. Onder glas kweekt men er met de kosteloze warmte rozen, druiven, tomaten, meloenen, spaanse peper, komkommers en zelfs bananen. Het hele jaar door houdt het warme bronwater de kassen op temperatuur.

Na deze kennismaking met Reykjavik en omgeving trekt onze expeditie naar de lavawoestijn van de Hekla, een 1.491 meter hoge vulkaan. De scheur in de aardkorst heeft een lengte van 5 à 6 km en vertoond talrijke kraters.

De Hekla had in de jongste 900 jaar vijftien uitbarstingen. Op 29 maart 1947 startte een dertien maanden durende eruptie die soms een hoogte van 30 km bereikte. Het vulkanisch stof van de Hekla werd toen zelfs waargenomen in Finland. De lava bedekte een vlakte van 40 vierkante km.

Op 5 mei 1970 had totaal onverwacht een nieuwe uitbarsting plaats die twee maanden aanhield. De aanvangsfase duurde twee uur. Hierbij werd 70 miljoen m3 tephra uitgestoten, waardoor duizenden schapen bedolven werden. De lava overstroomde een vlakte van 18,5 km2.

Duizenden toeristen konden op 20 mei 1970 een derde uitbarsting gadeslaan, welke zich voordeed aan de noord-oostelijke flank van de Hekla. De snel vliedende lavastroom vormde vooral bij nacht een indrukwekkend schouwspel.

IJsland bezit meer warmwaterbronnen dan enig ander land ter wereld. De Storigeysir in het Haviksdal wordt als model aangezien voor alle hete springbronnen ter wereld, die dan ook geisers genoemd worden. De grootste van een groep van een honderdtal geisers, in het westen van het eiland spuit tot 200 liter kokend water per seconde.

Onder de geisers bevinden zich onderaardse kanalen, spleten en holten vol water. Het omringende magma verwekt hieruit oververhitte stoom, die periodisch danige kracht verkrijgt, dat het er boven

(Zie vervolg op blz. 81)

Een walvis wordt aan wal verwerkt; een vies werkje midden stank en blubber maar..... het helpt de economie wel een stuk in de goede richting.

(Vervolg van blz. 80)

gelegen water er door wordt uitgedreven. De waterzuil van de Storigeysir heeft soms een doorsnede van bijna 20 meter en bereikt vaak een hoogte van driemaal zoveel.

IJsland telt ook enkele grote watervallen. De Gulfoss, gelegen op een tiental km van Geysir, is 32 meter hoog. Het schouwspel van de neerstortende watermassa is biezonder indrukwekkend.

Een opzienbarend natuurverschijnsel aan de zuidkust van IJsland vormt ook de Vik. Deze rots bevindt zich op 'n honderdtal meter van de kust; door de erosie van het zeewater werd de steenmassa herschapen tot een natuurlijke brug.

Deze omgeving is trouwens erg schilderachtig wegens de enorme kracht waarmee de golven van de oceaan tegen de rotswanten te pletter slaan.

Doorheen een woestijn, gevormd door zwart lavazand, bereiken wij de Vatnajøkull, d.i. IJsland's grootste en hoogste bergketen. Samen met haar uitgestrekte gletsjer-velden vormt zij één van 's werelds uitgestrektste ijsgebieden. De ijsmassa bedekt 8.400 km2, d.w.z. een gebied driemaal zo groot als Luxemburg.

De dikte van de ijslaag bedraagt op sommige plaatsen wel duizend meter. De hoogste piek bereikt 2.119 meter.

De gletsjer Breidamerkurjökull, één van de uitlopers van de Vatnajøkull, eindigt in een meer waar ontzaglijke schotsen drijven die afbreken en in zee stromen.

De gletsjers in IJsland hebben een totale oppervlakte van 11.800 km2, d.i. 11,5% van de totale oppervlakte van het eiland. Ten gevolge van de klimaatverbetering zijn de gletsjers in de jongste decennia nochtans enigszins gaan afnemen. Enkele kleinere, zijn zelfs totaal verdwenen.

De IJslandse ijsvelden vormen een uitgelezen terrein voor verharde avonturiers doch menige zijn gevaarlijk wegens de talrijk voorkomende spleten.

HET VISSERSHAVENTJE BUDIR

Aan de zuid-oostkust van IJsland bereiken wij het vissershaventje Budir, gelegen aan een schilderachtige fjord.

Daar kwamen wij net op tijd om het Sweta-bal bij te wonen, d.i. het wekelijks ontspanningsfeest dat afwisselend in de verscheidene dorpsgemeenschappen wordt op touw gezet. De jeugd, die overigens inzake ontspanningsgelegenheden op IJsland geenszins verwend wordt, neemt er deel aan de danspartijen met een buitengewone uitbundigheid en uitgelatenheid. Er wordt tevens flink gedronken hoewel het op IJsland verboden is alkoholische dranken boven de 0,8 t.h. alkoholgehalte in openbare inrichtingen te verbruiken. De jongeren brengen daarom door henzelf gestookte alkohol mee naar het bal waar zij deze mengen met cola of limonade. Wanneer het avondfeest om 1 uur in de nacht ten einde loopt, blijken heel wat jongeren dan ook flink aangeschoten te zijn.

Met de veerboot zetten wij onze exploratietocht verder naar de Westman-eilanden. Ze zijn 15 in getal en bevinden zich op een 50-tal km van de zuidkust van IJsland. De eilanden werden zo genoemd naar de lerse slaven, die zich hier gedurende het jaar 875 schuil hielden voor de achtervolgingen door Ingölfur Arnason. In 1627 werden de eilanden, het klinkt ongelooflijk, door Algerijnse piraten veroverd. De boerderijen werden platgebrand en de bewoners als slaven gedeporteerd naar Noord-Afrika. Op 23 januari 1973 werden de eilanden op een zeer droevige manier beroemd door de uitbarsting van de vulkaan Kirkjufell op het enige bewoonde eiland Heimaey. Een groot gedeelte van de stad werd bedekt onder as en lava. Naar schatting 150 miljoen m3 specie stroomde in de zee en breidde met een de oppervlakte van het eiland uit met ongeveer 1,7 km2.

De herhaalde lavastromen bedekten de stad op sommige plaatsen met een 5 meter dikke laag. Meer dan 400 huizen werden de prooi der vlammen of werden totaal verwoest. Ondanks deze natuurramp die destijds ruime weerklank vond in de wereldpers, is Heimaey de voornaamste vissershaven van IJsland gebleven. De stad telt momenteel 5.400 inwoners die bijna allen, zowel man als vrouw, leven van de visvangst. Zelfs schoolkinderen moeten vaak meehelpen aan het lossen van de vis. Deze nijverheid vormt de grondslag van de IJslandse economie. De zeeprodukten vertegenwoordigen ongeveer 90 t.h. van de uitvoer. Nagenoeg 1/5 van het bruto nationaal produkt spruit voort uit de visserij. IJsland telt momenteel een kleine 900 vissersvaartuigen. Bijna een kwart van alle door IJslandse vaartuigen gevangen vis wordt aangevoerd in Heimaey. De koelhuizen hier behoren tot de grootste van Europa, de visfabrieken tot de grootste van de wereld.

DE VISSERIJ: VOORNAAMSTE BEDRIJF

Begrijpelijk dan ook dat IJsland, vermits het meer dan enig ander land afhankelijk is van deze bedrijfstak, erop stond zijn visserijgrenzen tot 50 mijl uit te breiden. Dit gebeurde in 1972 nadat reeds twintig jaar vroeger de visserijgrens van 3 op 4 mijl gebracht was en in 1958 dezelfde limiet tot 12 mijl uitgebreid werd. Zonder deze maatregel zouden niet alleen IJsland zelf maar ook Groot-Brittannië, Duitsland, de Sovjet-Unie en in zekere mate ook ons eigen land het kind van de rekening geworden zijn. Door de vangsten in de broedplaatsen op het continentaal plat te beperken kon de visstapel voor de toekomst gevrijwaard worden. Men had immers vastgesteld dat de haringvangst bvb. van 812.000 ton in 1965 vijf jaar later tot 50.000 ton was teruggevallen, terwijl deze van schelvis van 110.000 ton tot 46.000 ton was herleid.

De IJslanders vreesden nu dat de kabeljauwvangst, die voor hen veruit de belangrijkste is, dezelfde weg zou opgaan. Wetenschapslieden hadden uitgekiend dat het sterftecijfer onder de kabeljauweieren meer dan 70 t.h. bedroeg in 1970-71 en dat de overdreven visserij met steeds meer geperfectioneerd vistuig voor 4/5 hiervoor verantwoordelijk was. Kabeljauw van tien jaar oud was uiterst zeldzaam geworden wijl in de jaren 50-55 vissen van 15 jaar helemaal geen zeldzaamheid waren.

Door de uitbreiding van de visserijgrenzen kon de kabeljauwvangst in de IJslandse kustwateren gehalveerd worden.

De uitvoer van vis betreft hoofdzakelijk diepgevroren produkten. Er worden ook nog steeds belangrijke hoeveelheden gedroogde vis (stockfish) en gezouten vis evenals olie en vismeel geëxporteerd. De voornaamste exportlanden zijn de Verenigde Staten, de Sovjet Unie, Groot-Brittannië, de Duitse Bondsrepubliek en de Noorse landen.

De IJslandse visserijvloot werd na de tweede wereldoorlog volledig vernieuwd en gemoderniseerd; ze wordt thans gerekend onder de best uitgeruste ter wereld.

HET VERDER UITZICHT EN LEVEN

Terug op het vasteland verpozen we even bij de Skogafoss, één van de mooiste watervallen van de streek. De watermassa stort er van 60 meter hoogte over een breedte van 25 meter.

Vandaar gaat de tocht verder naar het onherbergzame binnenland. Dit gebied kan enkel doorkruist worden in de droge zomerperiode en met stevige vierwielaandrijving. Het is overigens geraadzaam bij dergelijke expeditie over zend- en ontvangstapparatuur te beschikken, teneinde dagelijks zijn positie te kunnen mededelen aan het dichtst bijgelegen radiostation.

De grond is volledig schraal en bestaat uit gesteente en vulkanisch materiaal. Er is weinig of geen plantengroei. De lange tocht doorheen dit ontzaglijke maanlandschap wordt enkel onderbroken door het oversteken — niet zonder gevaar — van talrijke snelstromende rivieren, die trouwens door hun zwelling vanaf half september dit gebied totaal ontoegankelijk maken. Tijdens onze drie dagen lange tocht ontmoetten wij slechts twee andere trekkers op avontuur.

Aan de noordkust van IJsland bereiken wij een landbouwgebied waar grote pony's in de weiden te grazen lopen. Hun vacht is dik en ruig geworden; eeuwen IJslandse winters hebben meegebracht dat ze het zwaarste noodweer kunnen doorstaan. Als de sneeuw tot hun flanken reikt weten ze nog het gras te vinden.

Op een honderdtal km. van de stad Akureyri maken wij kennis met een kroostrijke landbouwersfamilie die ons gastvrij onthaalt en enkele dagen onderdak verschaft. Een tiental jaren geleden ontvluchtte het gezin de te dure stad en vestigde zich te lande waar het met groente- en veeteelt in zijn eigen onderhoud kan voorzien. Het overschot van de groente- en melkvoortbrengst wordt daarenboven verkocht aan een kooperatieve.

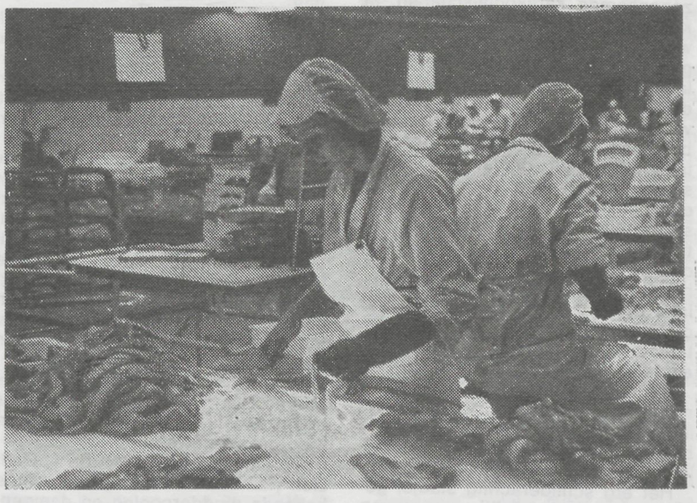
Het familiaal leven is er erg rudimentair. De dagelijkse kost bestaat uit een soort hutsepot bereid met eigen groenten en schapevlees. Rundsvlees daarentegen is een luxe die hoofdzakelijk gereserveerd wordt voor de verkoop.

De akkerbouw is beperkt tot één t.h. van de oppervlakte van IJsland. De teeltperiode is zeer kort, slechts vier tot vijf maanden per jaar. De voornaamste bron van inkomsten betreft daar echter de veeteelt en vooral de melkverkoop. Ook de aardappelteelt wordt hier druk beoefend.

De IJslandse hoeven zijn bijna alle ver afgelegen. Er zijn er zowat 5.000, waarvan 80 t.h. familiale bedrijven. Hun gemiddelde oppervlakte bedraagt 500 hectaren. De IJslandse landbouw is sedert de laatste Wereldoorlog sterk gemechaniseerd.

De schapenteelt vormt een bijna legendarisch ingrediënt van het landelijk leven. De schapen die sinds het voorjaar hebben rondge-

(Zie vervolg op blz. 82)



Visserij en visverwerkende nijverheden vormen een van IJsland's voornaamste bronnen van inkomsten. Het grootste gedeelte van het arbeidspotentieel is in deze nijverheid te werk gesteld.

(Vervolg van blz. 81)

zworven in de bergen, worden in de herfst door hun eigenaars opgespoord. In september, als de dagen korten en er af en toe op het lage land zelfs sneeuw valt, worden de dieren bijeen gedreven. Op mooie najaarsdagen trekken zelfs de stedelingen erop uit om van het herderlijk schouwspel te genieten.

Verschrikt drommen de dieren tussen de heuvels voorbij. Ze hebben smalle, fijne koppen, met naar achteren en omlaag gebogen horens, een korte staart en een meestal witte doch soms ook zwarte of bruine vacht. Een hond jaagt een hees blatende afdwaler naar de kudde terug. Herders houden in de omgeving een oogje in 't zeil. Aldus geraken slechts weinig dieren verloren.

Het verzamelen van de schapen neemt meestal een week in beslag. Een twintigtal man met hun honden drijven aldus drie tot vierduizend schapen bijeen, soms van meer dan honderd km. ver. De herders overnachten in hutten of tenten en voeden zich op deze lange en vaak gevaarlijke tocht met stevige kost.

Op het einde van hun zwerftocht worden de schapen gesorteerd in afgebakende ruimten. In de tweede helft van september, d.i. het begin van de winter, is meteen de slacht- en inmaaktijd aangebroken. Een belangrijk deel, ongeveer 90 t.h., wordt naar slachthuizen gebracht. Het ingevroren schapenvlees is bestemd voor de export, vooral naar Engeland.

De overblijvende 10 procent wordt bij het begin van de lente, d.i. einde april, opnieuw vrijgelaten om te grazen. Een maand later kunnen de eerste lammeren worden verwacht. De scheertijd duurt gewoonlijk tot de laatste dagen van juni. Daarna worden de schapen weer in vrijheid gelaten in het schrale gebergte waar zij niettemin het nodige voeder weten te vinden.

Schapen zijn voor IJsland belangrijk. In het noord-westen en het noord-oosten van het eiland vertegenwoordigen zij 2/3 van de landbouwproduktie. In de jaren 1933 werd er een poging ondernomen om zogenaamde karakoula-schapen, afkomstig uit Mongolië, te kweken, waarvan de astrakan vacht fel gegeerd en geprijsd wordt. Dergelijke lammetjes dienen vóór hun veertiende levensdag geslacht te worden wil men de gewenste huidskwaliteit bekomen. Deze proefneming liep totaal falikant uit, omdat 2/3 van de stapel besmet was. Hierdoor kwam een belangrijk deel van de inheemse schapen om het leven. Na de tweede wereldoorlog diende dan ook in veel streken van meetaf aan, herbegonnen te worden. Nu telt IJsland 860.000 schapen, d.i. ruim vier dieren per inwoner, één naar continentale normen ontzaglijk hoog aantal.

Akureyri is met zijn 10.800 inwoners de „hoofdstad" van Noordelijk IJsland en tevens het tweede belangrijkste centrum van het eiland.

Het erg schilderachtig stadje, gelegen aan de westelijke oever van IJslands langste fjord, is omringd door bergen van 1.000 tot 1.300 m hoogte.

Met zijn vele scholen, een museum, een modern hospitaal, hotels, restaurants en super-markets, is het een belangrijk commercieel en cultureel centrum.

De stad bevat tevens een lederindustrie, een spinnerij en verscheidene andere nijverheden. Hoewel Akureyri op slechts 60 km is gelegen van de Noordpoolcirkel, bevat het ook een prachtige botanische tuin en een agrarisch proefstation waar geëxperimenteerd wordt met snel rijpende graansoorten.

Akureyri ligt over de landroute op 450 km van Reykjavik. Een halve eeuw geleden kon de afstand te paard in acht dagen afgelegd worden. Nu nog is Akureyri eerder moeilijk te bereiken; er is wel een dagelijkse busdienst in beide richtingen, over smalle wegen en bruggen, zelfs af en toe door de bedding van rivieren. Er is thans ook een druk gebruikte luchtlijn in dienst.

Akureyri telt ook een voorname wolfabriek. Achtereenvolgens wordt de wol, nadat zij door de schapentelers is binnengebracht, gewassen, gekamd, gesponnen en geverfd. De afgewerkte produkten ,o.m. dekens en kledingsstukken, zijn hoofdzakelijk bestemd voor de export, o.m. naar Rusland, Europa en Amerika.

De telers krijgen voor hun ruwe wol 500 tot 600 kronen, d.i. 125 tot 150 fr. per kg.

In het fabriek werken 220 man. De wolindustrie in Akureyri stelt in totaal 750 man tewerk.

In een nevenafdeling van het fabriek worden de schapenvellen bewerkt tot jassen, hoofddeksels, handtassen, enz.....

HET MEER VAN MYVATN

Wij verlaten Akureyri, richting het meer van Myvatn. Onderweg treffen we de waterval Godafoss aan, een van de mooiste van het eiland. Myvatn, met een oppervlakte van 38 vierkante km, is het vierde grootste meer van IJsland. Het is wereldbekend om zijn avifauna en zijn forellen. Het meer is de ontmoetingsplaats van allerlei vogels uit Europa en Noord-Amerika. Er werden niet minder dan 16 soorten eenden geteld.

In de omgeving treft men ook allerlei vulkanen, vreemde lavaformaties, sissende stoomspuiters en borrelende zwavelpoelen aan. In warme thermische bronnen in de rotsen, kan naar hartelust gebaad worden.

Uit de bodem van het Myvatn meer, wordt kiezel gewonnen die in in een nabijgelegen fabriek verwerkt wordt tot kiezelgur, een filtreermiddel dat over gans de wereld wordt aangewend. Bij deze fabricatie wordt dankbaar gebruik gemaakt van de stoom uit de ondergrond. In een aantal afzonderlijke stoomhuisjes wordt de stoom in zeefden van het water gescheiden.

Bij het zuiverings- en fabricatieproces van kiezelgur wordt dus hoofdzakelijk droge stoom als energiebron aangewend.

Op enkele km van Myvatn bevindt zich Namaskard, met zijn beroemde kokende modderpoelen en dampende zwavelvelden. De aardkorst is er zeer dun, zodat de onvoorzichtige bezoeker de kans loopt er doorheen te vallen en levensgevaarlijk verbrand te worden. Deze omgeving is momenteel een van de meest actieve vulkanische gebieden van IJsland.

EEN STROOMCENTRALE TE KRAFLA

In 1975 werden in die streek, meer bepaald in Krafla, ook de eerste boringen ondernomen, met het inzicht er een stoomcentrale tot stand te brengen. Drie jaar later waren er reeds elf boringen verricht die echter telkens verstopt geraakten wegens aardkorstbewegingen en kalkformaties. Hoewel toen reeds 3 tot 4 miljard kronen aan het project besteed waren, bleven de resultaten beneden de verwachtingen. De hele opzet veroorzaakte dan ook ernstige politieke verwikkelingen.

Toch werkt de centrale nu reeds op halve kracht omdat toch drie tot vier boringen toelieten een hoeveelheid stoom uit de ondergrond te winnen. In de centrale worden zware turbines van Japanse makelij gebruikt. Er wordt nu toch al voldoende elektriciteit voortgebracht om gans het Noordoosten van IJsland te bevoorraden.

Van daar gaat onze tocht verder naar het centraal gelegen vulkanisch Askja-gebied.

Zelfs met onze vierwielaandrijving is dit geen sinecure. Tot tweemaal toe geraken wij versteld in het fijne lavazand. Herhaaldelijk moeten wij ook rivierbeddingen doorkruisen. Slechts langzaam geraken wij in dit onherbergzaam gebied vooruit. De Askja is een ontzagwekkende vulkanische depressie van 45 vierkante km. De lavamassa reikt tot 1.200 m hoogte. De grootste eruptie had plaats in 1875 ; het vulkanisch stof bedekte toen gans oost-IJsland en dreef zelfs af tot in Skandinavië. De vulkaan bleef dan rustig tot in 1920 ; de laatste uitbarsting had plaats op 26 oktober 1961 en duurde tot begin december. De lavafonteinen stegen twee weken aan een stuk 500 m hoog. De gloeiende massa overdekte toen een gebied van 11 vierkante km.

X X X

Wij trekken opnieuw noordwaarts en bereiken thans het bedrijvige vissersstadje Husavik, op de grens van de Poolzee.

Er is een luchthaven met vluchten naar Akureyri en Reykjavik, en de stad telt verscheidene winkels en één hotel. Dichtbij bevindt zich de wereldberoemde zalmrivier de Laxa.

Niet ver daar vandaan, stort zich de grootste waterval van Europa, nl. de Dettifoss 44 m diep in de gletsjer-canyon Jokulsa. De ongeveer 200 kubieke m water per seconde zullen een toekomstige krachtcentrale op dreef houden met een vermogen van 300.000 à 400.000 kilowatt per jaar.

Onze expeditietocht loopt naar zijn einde. Toch zou onze kennismaking met IJsland te kort schieten mochten wij via de Noordkust ook niet doordringen naar het westelijk schiereiland met zijn uitgestrekte zeewiervlakten. Weet u, dat, ondermeer in badschuim, zeewier verwerkt zit, dat afkomstig is van deze streek ? Bij lage tij komt dit zeegras bloot ; het wordt er in grote hoeveelheden opgeschept en daarna gedroogd naar Engeland verscheept.

Op onze terugtocht naar Reykjavik houden wij nog even halt bij het enig walvisstation op IJsland, nl. te Didsandur, op een 60-tal km van de hoofdstad. De stank van de werkplaats is op vele honderden meters afstand waar te nemen.

Een werkleider vertelt er ons, dat dit bedrijf met zijn vier boten zowat 420 walvissen aanvoert per jaar. In werkelijkheid wordt de vangst enkel in de vier zomermaanden bedreven. De walvissen worden vrij dicht bij de kust gevangen, zodat de vaartuigen slechts 24 uur op zee zijn. Er wordt van overheidswege toezicht gehouden opdat de walvisstapel niet overdreven zou aangetast worden. De maximum toegelaten vangst bedraagt 500 exemplaren per jaar.

Het walvisvlees wordt hoofdzakelijk voor binnenlandse consumptie gebezigd. De levertraan is bestemd voor de export, de beenderen voor meel en het vet wordt aangewend bij de fabracatie van cosmetica en zeep.

IJsland, gegroeid uit de strijd tussen ijs en vuur, trefpunt van talloze contrasten, draagt aldus ook in niet geringe mate bij tot het vrouwelijk schoon in onze westerse wereld.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

Het Hollands Visserijbeleid in 1979

Uit de memorie van Toelichting op de Hollandse rijksbegroting voor 1979, lichten we het volgende.

1. Zee- en kustvisserij

Het jaar 1977 is in economische zin voor de visserijsector minder ongunstig geweest dan algemeen werd verwacht. De aanvoer door de zee- en kustvisserij, inclusief de aanvoer uit de schelpdiercultures, is in 1977 ten opzichte van 1976 toegenomen met 27,2 mln. kg (11 %). De opbrengst bedroeg in 1977 f 446,7 mln. tegenover f 447,6 mln. in het voorafgaande jaar. De groei van de aanvoer zonder stijging van de opbrengst is veroorzaakt door de resultaten van de schelpdierensector en door de vervanging van haring door de goedkopere makreel en rondvis. Voor de resultaten van de afzonderlijke takken van visserij verwijs ik naar het jaarverslag 1977 van de Directie van de Visserijen van mijn departement.

De kleine zeevisserij, die vooral op platvis gespecialiseerd is, leed volgens voorlopige cijfers van het Landbouw-Economisch Instituut in 1977 een verlies van ca. f 1 mln. In 1976 beliep het verlies f 13,5 mln. In het kader van de saneringsregeling uit 1976 is aan het eind van dat jaar een aanzienlijk aantal schepen aan de visserij onttrokken. De hiermee verbonden kostenverlaging heeft mede het verlies over 1977 beperkt gehouden.

De grote zeevisserij, waarvoor de haring de belangrijkste bron van inkomsten is, leed in 1977 eveneens een verlies van f 1 mln. De goede makreelvangsten en de hoge prijzen voor de betrekkelijk kleine hoeveelheid haring die gevangen mocht worden, hebben er mede toe bijgedragen dat het verlies niet veel groter is uitgevallen.

De garnalenvisserij boekte volgens de LEI-cijfers in 1977, ondanks de sterk gedaalde vangsten, een gering positief resultaat. Dit is veroorzaakt door de gemiddeld hoge prijs in 1977 als gevolg van de kleine vangsten in Westduitse wateren.

In 1977 hebben slechts enkele bedrijven hun aanvraag voor een overbruggingskrediet afgewikkeld. Ook op de Rijksgroepsregeling Zelfstandigen is in 1977 nauwelijks een beroep gedaan. Acute liquiditeitsmoeilijkheden blijken zich in 1977 dus in geringe mate te hebben voorgedaan.

Het kwaliteitsonderzoek, dat het Instituut voor Visserijprodukten TNO te IJmuiden verricht, werd in 1977 en 1978 uitgebreid. Naast de lopende projecten zal onderzoek worden gedaan naar de kwaliteitsvraagstukken met betrekking tot blauwe wijting, naar de mogelijkheid makreel en sprot te marineren en naar de gevolgen van het invriezen van schol voor verwerking. Naar verwachting zal in de loop van 1978 een plan worden opgesteld omtrent de wijze waarop de kwaliteit van de visserijprodukten wordt gewaarborgd. Daarna kan hierover overleg gepleegd worden met de betrokken instanties.

Het door mijn departement gesteunde onderzoek naar de rentabiliteit van garnalenpelmachines heeft nog niet geleid tot een commerciële basis voor het machinaal pellen van garnalen.

Het in 1977 aangevangen gesprek met de Beneluxpartners over de harmonisatie van de keuring van vis aan de kust en bij invoer, wordt voortgezet. De kans op overeenstemming, met name over de keuring van verse, onbewerkte vis, is niet denkbeeldig. Alle in ons land aangevoerde verse vis zal dan aan een kwaliteitsbeoordeling dienen te worden onderworpen. De verplichting ten aanzien van de plaats waar mag worden aangeland en ten aanzien van het tijdstip, waarop de vis mag worden aangevoerd, moet daartoe worden aangescherpt.

De invoering van het nieuwe reglement voor de zee- en kustvisserij sedert 1 januari 1978 maakt een betere bescherming van de beroepsvisser tegen de zogenoemde gelegenheidsvisser mogelijk. Het besluit, de Oosterschelde af te sluiten met een stormvloedkering waarin een doorlaatopening van 14.000 m2, biedt de visserij minder zekerheden dan wanneer voor de grote opening zou zijn gekozen. Pas na het voltooien van de werken zal definitief blijken of, en zo ja hoe, aanpassing van schepen en waloutillage, alsmede voorzieningen voor het verwateren van mosselen nodig zullen zijn.

Activiteiten die van invloed kunnen zijn op de visserij, zoals olie-, gas-, zand- en grintwinning in zee worden nauwlettend gevolgd. Met daarbij betrokken departementen en het bedrijfsleven wordt hierover regelmatig overleg gepleegd.

In het licht van het feit dat de omstandigheden in het zeevisserijbedrijf gedurende de laatste jaren onder invloed van onder meer vangstbeperkende maatregelen zijn gewijzigd, worden de huidige activiteiten van het hospitaalkerkschip De Hoop nader geanalyseerd. Vooralsnog zal ik mijn beleid ten aanzien van De Hoop niet wijzigen.

2. Visserijzaken in de E.E.G.

Eind januari 1978 hebben tijdens de Visserijraad acht landen zich verplicht de voorstellen van de commissie voor quota en technische en controlemaatregelen in hun nationale wetgeving op te nemen. Deze regelingen zijn inmiddels in ons land van kracht geworden.

Het ontbreken van EEG-structuurmaatregelen, die het visserijbedrijf in staat moeten stellen de gevolgen van de vangstbeperkingen — althans gedeeltelijk — te kunnen opvangen, is aanleiding geweest voor 1978 nationale maatregelen te treffen. Deze maatregelen bestaan enerzijds uit een tegemoetkoming in de vaste kosten tijdens het stilleggen van vaartuigen, zowel bij de kleine zeevisserij (platvis en rondvis) als bij de grote zeevisserij (haring). Anderzijds bestaat op beperkte schaal de mogelijkheid met een financiële bijdrage vaartuigen definitief aan de visserij te onttrekken. Overeenstemming is bereikt over het opnieuw doen gelden van de uit 1975 stammende overbruggingskredietregeling op een zodanige wijze, dat deze van toepassing zal zijn op beide sectoren van de zeevisserij alsmede op de handel en de be- en verwerkingsindustrie.

Het gemeenschappelijke visserijmarktbeleid heeft in 1977 bevredigend gefunctioneerd. Eind 1977 is in het beheerscomité een gesprek aangevangen over de mogelijkheid het huidige stelsel te vereenvoudigen. Tevens vonden verscheidene delegaties het wenselijk, na te gaan of de producentenorganisaties een belangrijke rol kunnen spelen, onder andere door het opstellen van visserijplannen. De Europese Commissie heeft evenwel nog geen concrete voorstellen geformuleerd.

De exportrestitutieregeling, die in 1976 is ingesteld, is in 1977 en 1978 voortgezet. De hoogte van de verleende restituties heeft enkele wijzigingen ondergaan. De exportrestitutie voor diepgevroren makreel is voor onze visserij ook in de afgelopen periode van groot belang geweest. In 1977 en in de eerste helft van 1978 zijn geen vrijwaringen ingeroepen tegen invoer uit derde landen. Hiertoe kan worden overgegaan wanneer laaggeprijsde importen uit derde landen de gemeenschappelijke markt verstoren.

In 1977 en in de eerste helft van 1978 hebben zich geen problemen voorgedaan als gevolg van onderbieding van de ophoudprijzen door vissers die geen lid zijn van een producentenorganisatie die de EG-ophoudprijzen toepast. Niettemin blijft ons land aandringen op publiekrechterlijke ophoudprijzen, die in principe voor de gehele Gemeenschap gelijk zijn. Bij het vaststellen van de ophoudprijzen voor 1978 is ten aanzien van de voorgestelde verhogingen een voorzichtig standpunt ingenomen. De ophoudprijs voor garnalen werd bijvoorbeeld slechts met 1 % verhoogd.

De handel en de be- en verwerkingsindustrie hebben van oudsher de mogelijkheid zich zowel uit lidstaten als uit derde landen van grondstoffen te voorzien. Omwille van de flexibiliteit zijn de invoerrechten voor een aantal vissoorten, die de vloten van de lid-staten niet voldoende kunnen vangen, in 1977 verlaagd tot op nul gesteld. Dit geldt speciaal voor haring, die in steeds grotere hoeveelheid wordt ingevoerd. Handelsbedrijven alsmede be- en verwerkingsbedrijven kunnen gebruik maken van regelingen van ondermeer de Ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken. Voorts kunnen zij voor investeringen onder bepaalde voorwaarden, een beroep doen op het EOGFL. Daarnaast kan het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij bijdragen voor bepaalde investeringen verstrekken. Het nog niet tot stand komen van het interne visserijbeleid heeft voor het structuurbeleid tot gevolg, dat het gesprek over de harmonisering van de steunmaatregelen nog niet kon worden voortgezet. Overigens wordt het gesprek over het plan voor herstructurering van de zee- en kustvisserij vervolgd.

3. Visserijzaken in overige internationale organisaties

Het overleg in het kader van de Codex Alimentarius Commissie is in de afgelopen periode voortgezet. Binnen de OESO heeft de Nederlandse delegatie meegewerkt aan de activiteiten van de visserijcommissie. In het kader van het Wereldvoedselprogramma van de FAO is de te leveren hoeveelheid visconserven van 1000 in 1977 tot 1300 ton in 1978 verhoogd.

4. Visserijonderzoek

Met de bestudering van de relaties tussen diverse vissoorten werd een begin gemaakt. Uit dit onderzoek kan eveneens de invloed worden nagegaan, die beschermende maatregelen voor de haringstand in de Noordzee hebben op platvis- en rondvisstanden. De haring kan namelijk in zijn diverse levensstadia als concurrent en roofvis van zowel plat- als rondvissen optreden. De onderzoekers hopen dat de methode, die gebruikt wordt voor de berekening van voor de visserij beschikbare hoeveelheden, verder verfijnd kan worden

In het kader van de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee (ICES) is de internationale samenwerking ten aanzien van het biologische, technische en milieuonderzoek op het gebied van de zeevisserij voortgezet. De nadruk van het biologische onderzoek dient nog op de haring en tongschar te blijven liggen. Overigens wijzen enige tekenen op een lichte verbetering voor de tongstand.

Het heeft in de bedoeling gelegen, na het uit de vaart nemen van het onderzoekingsvaartuig de „Willem Beukelsz", ten behoeve van het visserijonderzoek mede gebruik te maken van het visserij-instructievaartuig de „Koningin Juliana". Dit mede gebruik heeft geheel niet aan de verwachtingen voldaan. In de meest noodzakelijke behoeften moest worden voorzien door het huren van een bedrijfsschip. De mogelijkheden voor een definitieve oplossing worden thans bestudeerd. Nu besloten is de Oosterschelde af te sluiten met een doorlaatbare dam, wordt het biologische onderzoek van schelpdieren overgeplaatst van Texel naar IJmuiden en Zeeland. Veel aandacht wordt besteed aan het opkweken van oesterbroed.

Het onderzoek zal wederom veel aandacht besteden aan het effect van graskarper op de inheemse vissoorten en op de relatie tussen milieu en de visstand. Dit laatste heeft niet alleen betrekking op het „natuurlijk" milieu, maar ook op verstoringen ten gevolge van koelwa-

(Zie vervolg op blz. 84)

(Vervolg van blz. 83)

terlozing en zandwinning.

Via onderzoek wordt getracht verbetering aan te brengen in de visstand in rivieren (o.a. de Overijsselse Vecht), waar stuwen de goede ontwikkeling ervan belemmeren. Bij het onderzoek naar de groei van aalbestanden werd het duidelijk dat geleidelijke, doch belangrijke veranderingen in de gemiddelden van een groeipatroon van de gehele stand kunnen optreden. Op het IJsselmeer en het Lauwersmeer werd nog steeds een toename van de gemiddelde groeisnelheid gevonden. De kweekproeven op kleine schaal, met alen van ca. 20 cm lengte gaven bevredigende resultaten.

Het milieu-onderzoek richt zich in belangrijke mate op de invloed van Poly Chloor Bifenylen (PCB's) op vis. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is methoden te ontwikkelen voor het bepalen van de afbreekbaarheid van milieuvreemde organische stoffen in het natuurlijke water.

Biologen en technische onderzoekers bestuderen samen de mogelijkheid om de schade aan zoetwatervis bij de in- en uitlaten van elektriciteitscentrales met electroschermen te beperken. Dit kortlopende onderzoekproject wordt gefinancierd door Rijkswaterstaat. Het normale technische onderzoek richt zich vooral op het ontwikkelen van energie- en kostenbesparende vangtechnieken en op machinekamerinstallaties. Eveneens wordt aandacht besteed aan werkmethoden, waarbij de bijvangst levend terug in zee gaat en aan vistuigen met een grotere selectiviteit.

De VOZOR definitief opgedoekt

WAT AANVANGEN MET DE RESERVEN ?

door P. VANDENBERGHE

Zoals onze lezers weten, is het reeds meer dan twee jaar dat wij, zowel in ons blad als op ambtelijk niveau, gewerkt hebben om de bestaande nutteloze verzekering tegen Oorlogsrisico (VOZOR) te zien opdoeken en dit tegen het advies in van de vertegenwoordigers van de Rederscentrale, en van enkele ambtenaars, die er in zetelden, die spijtig genoeg niet wilden inzien dat daar nutteloos meer dan 800 miljoen in banken verloren lagen, waar ze nuttiger konden gebruikt worden.

Het is onze lezers bekend, dat minister Chabert, zijn kabinet en de huidige secretaris generaal Poppe, ook het nut van dit voortbestaan niet meer inzagen en tenslotte de vertegenwoordigers van de Koopvaardij zich hierbij ook aansloten.

Na meer dan een jaar tegenwerking van de administratie van het Zeewezen, heeft de minister na persoonlijk het bovengemeld advies te zijn bijgetreden, deze zaak voor likwidatie in de Ministerraad gebracht.

Vorige week donderdag is dan ook in het kernkabinet van de ministerraad daaraan definitief een einde gesteld en komt daardoor zowat 80 miljoen frank vrij om nuttig werk te verrichten voor de visserij zoals trouwens voor de koopvaardij, er ongeveer 720 miljoen zal ter beschikking zijn.

Waar de FEOGA hier geen nuttige rol kan spelen, is het ogenblik gekomen om die gelden, die meest bijeengebracht zijn tien, twintig en dertig jaar geleden, te gebruiken om jongeren aan te moedigen die eigenaar willen worden, daar deze gelden niet kunnen aangezien worden als voortkomende van de geringe bijdragen de laatste jaren gedaan, praktisch om administratiekosten te dekken.

In dit opzicht is het ons nog niet bekend, wat het departement van verkeerswezen zinnens is daarmee te doen.

Een ding staat vast en dat is dat in het belang van dit fonds en het feit dat jonge schippers voor aankopen in eigen land, geen krediet kunnen krijgen, zij van dit fonds zouden moeten kunnen genieten in vormen door de hogere overheid vast te leggen.

Tevens zou dit fonds alleen mogen beheerd worden door bevoegde ambtenaars van het ministerie waartoe het behoort, om allerlei invloeden van persoonlijk belanghebbenden te vermijden, daar maar al te gemakkelijk, zoals met de modernisering van de vloot, adviezen worden gegeven naar gelang het eigenbelang het dikteert.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

HET BOUWEN VAN VISSERSSCHEPEN EN DE ZEEVAARTINSPECTIE

In ons land wordt bij het bouwen van vissersvaartuigen nogal dikwijls vergeten, welke voorschriften dienen nageleefd met het oog op stabiliteit, veiligheid en, in verband daarmee, de gebruikte materialen en technieken.

Achteraf kan dat aanleiding geven tot allerlei discussies tussen werf, reder en Zeevaartinspectie.

Deze laatste is zeer streng geworden. Het dient gezegd dat het in sommige gevallen wel noodzakelijk is.

Wat de voorschriften betreffen houdt men echter misschien wel te weinig rekening met het verschil, dat er bestaat tussen visserij- en andere schepen.

Zonder het terrein van de Zeevaartinspectie te willen betreden, kan men toch stellen, dat het niet opgaat, bepaalde regels onverkort toe te passen op visserijschepen, zoals men dit pleegt te doen op passagiers- en vrachtschepen.

Een verschansing op een passagiersschip bijvoorbeeld, maakt men liefst zo hoog mogelijk en aan alle kanten gesloten, op een vissersvaartuig is men in hoogte beperkt om de goede reden, dat men ook nog de netten moet kunnen uitzetten en na het vissen inhalen.

Dit voorbeeld is enkel een illustratie van verschillen welke kunnen bestaan tussen verschillende categorieën van schepen. Enerzijds komt men misschien wel te streng, te veeleisend over, anderzijds dient men niet te vergeten, dat de veiligheid van de opvarenden centraal staat bij de technische beoordeling van schip en installatie.

Hoe nauwgezet deze dienst wel werkt, kan het best beoordeeld worden aan de hand van de lijst van plannen die thans minimaal voorgelegd moeten worden ter goedkeuring, dit nog vóór met de bouw van een vaartuig kan begonnen worden.

Bewuste lijst vermeldt :

1 Lijnenplan
2 Algemeen langszicht
3 Algemeen planzicht
4 Algemeen konstruktieplan
5 Konstruktieplan bovenbouw
6 Schottenplan
7 Plan voorsteven
8 Plan roer en roerkoning, met sterkteberekeningen
9 Grootspant
10 Huiduitslag
11 Detailplan waterdichte deuren
12 Detailplan akkomodatie
13 Detailplan plaatsing navigatie- en visserijlichten
14 Plan of beschrijving van de afsluitingsmiddelen van luikhoofden op vrijboorddek.
15 Plan van de bokkeninstallatie.
16 Plan inrichting motorkamer
17 Plan motorfundatie en reductiekeerkoppeling
18 Plan van brandstof-, water- en olieleidingen.
19 Algemeen lensplan
20 Plan van luchtflessen en drukluchtleidingen
21 Plan van asleiding
22 Plan van elektrische installatie (hoofd- en noodinstallatie)
23 Plan van waterloospoorten
24 Plan van schroef
25 Detailplan van de galgen
26 Plan van stuurinrichting
27 Plan van kortstraalbuis of schroefbescherming

Bovendien zijn nog volgende certificaten vereist :

1 Certificaat van beproeving van de luchtflessen
2 Certificaat van trekvastheid van het gebruikte staal voor schroefas, tussenas, roer, huidplaten en profielen.
3 Schroefcertificaat
4 Proefstandprotokol van de voortstuwingsmotor
5 Certificaat van de fabrikant betreffende de torsietrillingen.
6 Folder met alle nodige gegevens en karakteristieken betreffende de voortstuwingsmotor, hulpmotor en reductiekeerkoppeling.
7 Certificaat van beproeving van alle gebruikte materialen als blokken, kabels en kettingen voor de bokkeninstallatie.

Zoals hierboven reeds vermeld is dit slechts een minimum en kan de Zeevaartinspectie, mocht zij het nodig achten, nog meer gegevens en plannen vragen.

Dit tot meerdere veiligheid van de bemanning.

Wij hebben er aan gehouden dit weer te geven ter aandacht van al wie wil bouwen of inbouwen.

In België

Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ 059/32 11 13
B.T.W. 412.522.588

Hand in Hand
Tijdokstraat 34, 8380 Zeebrugge
☎ 050/81 11 01

Door storting van het bedrag van 800 fr.
plus 48 fr. B.T.W.
plus 65 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust" Oostende

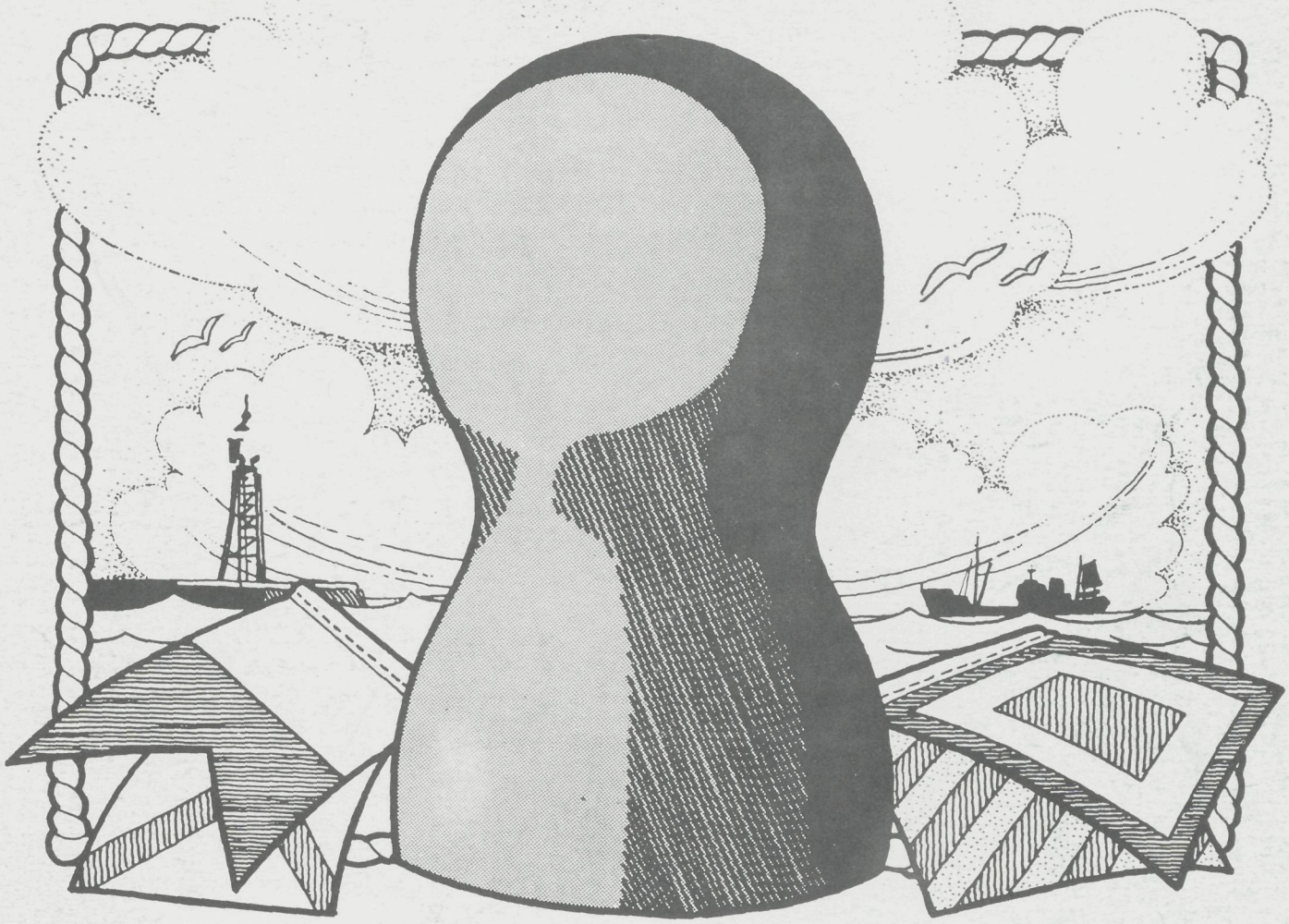
■

Voor Holland

Door storting van het bedrag van
54 gulden plus 6 gulden
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust" Oostende

zee mans almanak 1979 verkrijgbaar

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. 059-32.29.51/32.09.31/32.09.32.
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

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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.

■